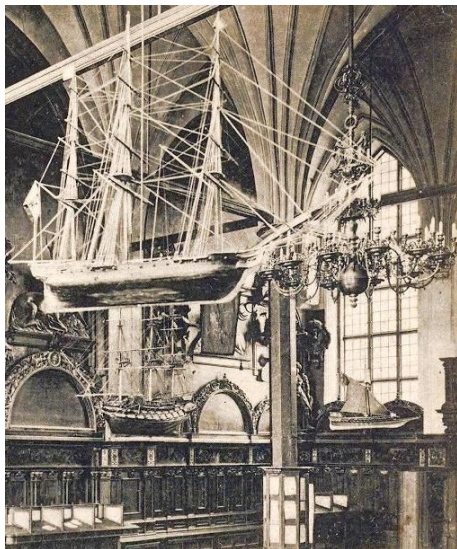




KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

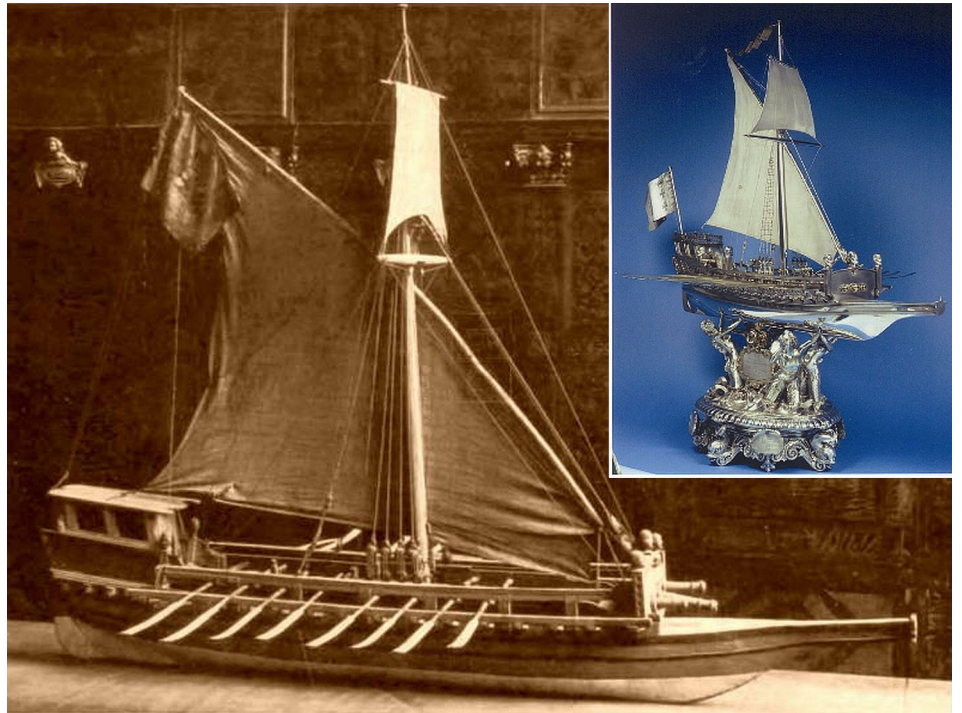
Das nebenstehende Photo - in sepia - aus dem Buch *Der Artushof in Danzig und seine Bruderschaften die Banken*, das im Auftrag der vereinigten Banken von Dr. Paul Simson verfasst und in dem Jahr 1900 im Danziger Verlag *Theodor Bertling* erschienen ist, zeigt das Modell einer kleinen Galeere (Fuste) aus dem 16. Jh. Es hatte bis etwa 1944 seinen Platz im NW des Artushofs in Danzig, wo es von der Decke herabhing (Bild unten). Seine Herkunft ist nicht überliefert, und darum bildeten sich mit der Zeit verschiedene Spekulationen um seine Geschichte.



Im Hintergrund das Modell um 1900.

Paul Simson schreibt: z.B. wurde ein solches (Fest) dem König Stephan Batholy (1576-1586 König von Polen) zu Ehren am 4. Oktober 1579 abgehalten, bei dem der Kostenanteil der Reinholdsbank sich auf 2 Mark 5 Groschen belief. Es wurden bei einem Feuerwerk Raketen und Feuerbälle geworfen und auch die kleinen Geschütze der Schiffe, die als Deckenschmuck auf dem Hofe hingen, losgebrannt, was einen besonders hübschen Eindruck gemacht haben muss.

Zu diesen Schiffen zählte offensichtlich auch das hier gezeigte Modell: es ist eine Rudergaleere aus der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, wie aus der Bauart des Schiffes ersichtlich ist, nach dem Urteil von Kennern ein hochinteressantes Stück. Jedenfalls sind einige der Schiffe bereits 1577 im Hofe vorhanden gewesen, da erzählt wird, dass damals bei einem Feste die auf den Schiffen vorhandenen kleinen Kanonen wirklich abgeschossen wurden.



Modell aus *Der Artushof* von P. Simson 1900, mit Tafelaufsatz im Museum Altona 2012

Die *Grenzboten*, eine Zeitschrift für Politik und Literatur von 1858, zählt die Hochzeitsgeschenke des prinzlichen Paares, Friedrich Wilhelm, Prinz von Preußen und Princess-Royal Viktoria von England, Tochter der englischen Königin Victoria, die im Akademiegebäude in Berlin ausgestellt wurden, auf. Auf Seite 194 steht folgendes: *Viele Städte, die ihre Gaben noch nicht eingeschickt, sondern erst verheißen haben, lassen sehr Prachtvolles erwarten; so u.a. Danzig, das Modell einer Galeere, die im 16. Jahrhundert von dieser Stadt gegen Seeräuber ausgerüstet wurde.* Nun, dass eine solche Galeere einst von der Stadt Danzig gegen Seeräuber eingesetzt wurde, darf getrost bezweifelt werden. In den Aufzeichnungen des Tagebuchs des Theodor von Bernhadi's über den Prinzen vom 5. März 1860 ist auf Seite 357 folgendes flott niedergeschrieben: *Dem Bürgermeister von Danzig zu Ehren ist das Geschenk aufgestellt, welches die Stadt Danzig dem Prinzen gemacht hat: Eine silberne Galeere mit vergoldeten Kanonen und Rudern: Das Modell einer Galeere, die wirklich einst zu der Flotte der Stadt gehörte.*

1970 erstand das Altonaer Museum einen großen silbernen Tafelaufsatz für seine Abteilung *Schiff und Kunst*, dessen Hauptteil eine Kopie des oben gezeigten Modells einer Galeere bildet. 1971 schreibt Dr. Manfred Meinz darüber im Jahrbuch des Altonaer Museums: *Köpfe bärtiger Orientalen bilden den plastischen Schmuck, zum Teil sind die Schädel bis auf eine lange Strähne auf dem Hinterkopf kahlgeschoren, zum Teil mit Turbanen bedeckt. Die letzteren, und zwar zehn Stück, ragen unterhalb der Kajüte konsolenartig aus der Bordwand, drei sitzen auf den vorderen Eckpfosten des Deckaufbaues bzw. zwischen diesen, zwei auf den Pfosten zu Seiten des Kajüteingangs, zwei weitere an der Kajütrückwand, das Wappen flankierend. Die Bewaffnung des Schiffes besteht aus drei schweren Geschützen, die in Räderlafetten auf dem Vordeck stehen und durch runde Löcher in der Vorderplatte des Schanzkleides feuern. Diese runden Stückpforten sind durch außen aufgesetzte Ringe verziert. Auf der außerhalb des Schanzkleides verlaufenden Reling sitzen vier Drehbassen, und zwar je zwei auf Backbord- und Steuerbordseite vorn und achtern. Das Schiff trägt einen Mast mit Stenge, der mit Vorstag, beiderseits je vier Wanten und Backstagen abgestützt ist. Die Wanten sind außenbords befestigt, das Vorstag hinter dem mittleren Kopf auf dem vorderen Schanzkleid, die Backstagen auf dem Schanzkleid. Die Wanten sind mit Webleinen versehen. Der Mast trägt ein Lateinersegel an einer schwach gebogenen Schrägrah und ein trapezförmiges Rahsegel an der oberen Stenge als Toppsegel. Im Masttopp weht ein langer spitzer Wimpel. Alle Falle, Schoten und das übrige laufende Gut sind mit den erforderlichen Blöcken funktionsfähig ausgebildet, Klampen und Poller zum Belegen sind vorhanden. Die geringe An-*

zahl der Riemen, die Art der Besegelung und, berücksichtigt man die Proportionen, die relativ geringe Größe des Schiffes machen es wahrscheinlich, dass wir es hier mit dem Typ einer sogenannten Halbgaleere zu tun haben, wie er auch im Ostseebereich verwendet wurde. Allerdings heißt es von diesen Schiffen, dass sie 15 bis 20 Riemenpaare hatten. Unser Silberschiff mit nur zehn Riemenpaaren dürfte vielleicht das Modell eines Sonderbaus sein, der die Funktion einer Staatsjacht erfüllte. Dagegen spricht allerdings die relativ starke Bewaffnung, die bei einem Repräsentationsschiff überflüssig wäre. Merkwürdig ist auch der auffällige plastische Schmuck mit den Köpfen von Moslems, die so angebracht sind, dass man ihnen einen Trophäencharakter zusprechen muss. Auf keiner der erreichbaren Abbildungen von Galeeren und galeerenartigen Schiffen ließ sich Ähnliches nachweisen.



Sechs der sieben Köpfe, die vom Deck der Fuste des silbernen Tafelaufsatzes präsentiert werden, haben auffallend individuelle Gesichtszüge. Es sind typische Adlorgesichter. Gut sind die bis auf eine Haarsträhne kahlgeschorenen Schädel zu erkennen.:



Oben: Drei Köpfe auf Pfählen über der Stückpforte am Bug nach vorne schauend.

Links-oben: Einer von zwei Köpfen, die am Heck des Kajütdaches am eigenen Schopf aufgehängt, rückwärts schauend.

Links-unten: Zwei Köpfe auf Pfählen, rechts und links vor dem Kajütenzugang über den Relingen, querab schauend.



Drei von zehn Köpfen bärtiger Turbanträger, knapp über der Wasserlinie ums Heck

gruppiert, auf das Wasser hinabschauend. Herrn Joachim Wodarg, Bruder der Reinholdsbank, regte mich an, der Geschichte dieser Danziger Galeere nachzuspüren, einem Gefährt, wie es Korsaren im räuberischen küstennahen Kampf nutzten. Diese maritimen Auseinandersetzungen nahmen mit der Vertreibung der Muslime und Moriskan (Mauren) aus Spanien auf dem Atlantik vor West-Afrika und auf dem Mittelmeer einen starken Aufschwung. Herr Wodarg schrieb dazu das Folgende:

Diesen silbernen Tafelaufsatz schenkte die Stadt Danzig 1858 dem preußischen Kronprinz, unserem Bankenbruder und späteren Kaiser Friedrich III., zur Hochzeit. Einer der Goldschmiede war der Danziger Juwelier M. Stumpf. Der Tafelaufsatz befindet sich jetzt im Altonaer Museum. Unbekannt ist dort allerdings, dass sich das Vorbild für diese Ostseegaleere im Artushof befindet. Als ein Danziger Kaufmann 1572 von Piraten der Barbareskenküste freigekauft worden war, ließ er zur Erinnerung das Modell einer Feluke*, verziert mit den Köpfen seiner Peiniger, bauen. Das Original hing im Artushof und wurde durch die Auslagerung während des Krieges beschädigt. Es befindet sich jetzt in einer Glasvitrine im Hinterraum des Artushofes. Eine Kopie hängt in der großen Halle und begrüßt uns bei besonderen Anlässen mit einem Kanonenschuss, eine weitere Kopie befindet sich im Danziger Schifffahrtsmuseum. * In *Der Artushof in Danzig* von Bruno Meyer; ~1926, wurde das Modell als Feluke bezeichnet, doch Feluken sind vorrangig nur frachtragende Segler mit Lateinersegel und kleiner Besatzung.

Marmucommerce.com berichtet über die Schiffsmodelle im Artushof und über die Galeere folgendes: Heutzutage ist es unmöglich, den Ursprung des Modells und den Grund seiner Einfügung in die Danziger Sammlung zu untermauern. Höchst wahrscheinlich wurde es von einem Danziger Seemann gebaut, der aus türkischer Sklaverei 1575 entlassen wurde. Dies kann aus der Tatsache erraten werden, dass die Seemannsbruderschaft, die aus der Sklaverei zurückgekehrten finanziell unterstützte. Vielleicht baute Letzterer, als Ausdruck seiner Dankbarkeit, ein Modell der Galeere, auf welcher er Sklave war. Außerdem rächte er sich an seinen Unterdrückern, indem er das Modell mit Köpfen von Türken schmückte – etwas, was im Islam als Affront gilt.

Das Modell wurde bereits vor 1939 verschiedene Male restauriert, und verlor so teilweise seinen originalen Charakter. Gegen Ende des Krieges wurde es beschädigt und nach 1945 in der Region von Szczecin (Stettin) gefunden. Zwei Re-

Konstruktionsvarianten des Modells wurden von Miroslaw Brucki und Krzysztof Bogacki aus der Modellrestaurierungswerkstatt des Polnischen Schifffahrtsmuseums gemacht. Eines davon kehrte später zurück in das Gericht des Artus (Hof), das andere wird im Polnischen Schifffahrtsmuseum (in Danzig) ausgestellt.



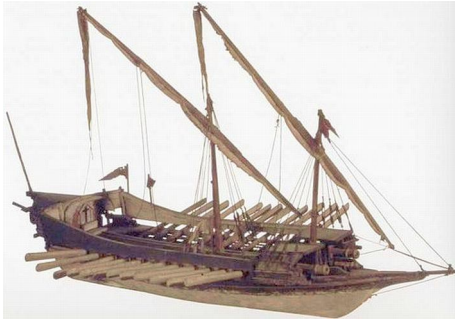
Rekonstruktion im Artushof in Danzig.

Im [Internet-Forum](#) der Schiffsmodellbauer fand ich einen Ansprechpartner, der ausführlich vom Bau und Betrieb der Galeeren berichtet und den ich um eine Beurteilung der Danziger Fuste bat. Er äußerte sich wie folgt: ... wenn das Original des Modells vom Ende des 16. Jh. stammt, so dürfte es sich um eine allegorische Darstellung des Sieges der christlichen Liga über das osmanische Reich in der Galeerenschlacht von Lepanto handeln. Die abgeschlagenen Türkenköpfe symbolisieren die Niederlage des Islams. Es könnte sich um ein Votivschiff handeln, das ursprünglich für eine Kirche angefertigt wurde. Bei der Hanse selbst waren weder Galeeren noch Fusten in Gebrauch, erst im späten 17. Jh. verwendeten die Russen diesen Schiffstyp auch in der Ostsee. Im 16. Jh. beschränkten sich Galeeren auf das Mittelmeer, in dem mehrere Jahrhunderte um die Vorherrschaft zwischen Spanien und dem osmanischen Reich gekämpft wurde. Der Sieg von Lepanto wurde im gesamten christlichen Abendland überschwänglich mit Dankgottesdiensten und Stiftungen von sakralen Gegenständen, wie der Lepantomonstranz von Ingolstadt und Kirchenkanzeln in Schiffsform, gefeiert.

Am Heck von spanischen oder maltesischen Galeeren wurden gelegentlich Türken in Ketten oder Türkenhäupter als Bildschmuck verwendet. Am Bug, über den Kanonen, waren aber Verzierungen nicht üblich. Bei dem von Ihnen gezeigten Modell dürfte das rein symbolische Bedeutung haben. ... [Steffen](#)

Die Bezeichnung *Votivschiff* leitet sich von *ex-voto* ab. *Votum* bedeutet Gelübde. Die typische Geschichte hinter einem Votivschiff ist, dass ein Seemann, der sich in höchster Not befindet, Gott ein Schiff zu

schenken verspricht, wenn er die Notsituation überlebt. Der nächsten oder seiner Heimatkirche stiftet er dann ein Votivschiff. Dieser Brauch aus dem katholischen Glauben ist um das Mittelmeer verbreitet gewesen. In Spanien, Portugal, Griechenland und Italien sind Votivschiffe vorzu finden. Er ist in Mittel- und Nordeuropa übernommen worden. Doch fehlt hier der zuvor skizzierte Hintergrund fast immer. Im evangelischen Einzugsbereich ist das aufgehängte Schiff mehr Schmuck und Zierde. Streng genommen sind diese Schiffe keine Votivschiffe, wenn sie auch als solche oft bezeichnet werden.



Dieses Votivschiff aus der Kapelle *Crist de Lepant chapel* in der Kathedrale von Barcelona ist ein Modell der Galeere *la Real* des *Don Juan d'Austria*, dem Flaggschiff in der Schlacht von [Lepanto](#).

Am 7. Okt. 1571 fand am Eingang zum Golf von Patras die größte Seeschlacht statt, die von Galeeren ausgetragen wurde. Die Kontrahenten waren die *Heilige Liga* mit Flottenverbänden Venedigs, Genuas, des Malteserordens und Spaniens, geführt vom Halbbruder des spanischen Königs *Phillip II.*, *Don Juan d'Austria* (24 J.), und die Flotte des osmanischen Sultans *Selim* unter *Muezzinsade Ali Pascha*. Zahlenmäßig war die türkische Flotte mit 208 Galeeren, 56 Galeotten (Halbgaleeren) und 64 Fusten (Viertelgaleeren) der christlichen Flotte mit 206 Galeeren und sechs großen Galeassen überlegen. *Ali* suchte bei Beginn der Schlacht sofort das direkte Duell mit seinem Gegenpart. Sein Flaggschiff, die *SULTANA*, kämpfte Deckan-Deck mit *Don Juan's REAL*. *Ali*, durch Musketenfeuer schwer verwundet, fiel nieder und wurde, trotz des Befehls, ihn lebend gefangen zu nehmen, von einem übereifrigen spanischen Soldaten geköpft. Sein Kopf wurde auf einem Speiß zur Schau gestellt. Die größere Feuerkraft der Galeassen war für die *Heilige Liga* entscheidend. Die türkische Flotte wurde fast vollständig vernichtet. In nur fünf Stunden verloren über 30.000 Menschen bei Lepanto ihr Leben.

Die Ähnlichkeit zwischen den Gesichtern an Deck der silbernen Fuste und dem Denkmal des Spaniers *Cervantes* (Bild rechts) ist auffällig. Höchstwahrscheinlich

bestehen auch Ähnlichkeiten mit den Gesichtern zwischen Muslimen, die nach der Eroberung Granadas durch Aragon 1492 geflohen bzw. vertrieben in Nord-Afrika siedelten, und einem großen Teil der Korsaren, die die Kaperei betrieben. So wundert mich die Ähnlichkeit der Gesichter der Turbarträger mit denen bedeutender Muslime aus der Epoche dann auch nicht mehr, wie die folgenden Abbildungen der osmanischen Admirale *Turgun Reis* (li) und *Chaireddin Barbarossa* (re) zeigen.



Durch Vermittlung von Herrn *Wodarg* mit dem Historischen Museum der Stadt Danzig ist hier ein Vergleich zwischen den Gesichtern am beschädigten Modell und am silbernen Tafelaufsatzes (li) möglich:



Links: Der verbliebene Kopf am Bug.

Mitte: Die Köpfe vor dem Kajützugang.

Rechts: Einer der Köpfe am Heck.

Unten: Turbarträger an der Wasserlinie.

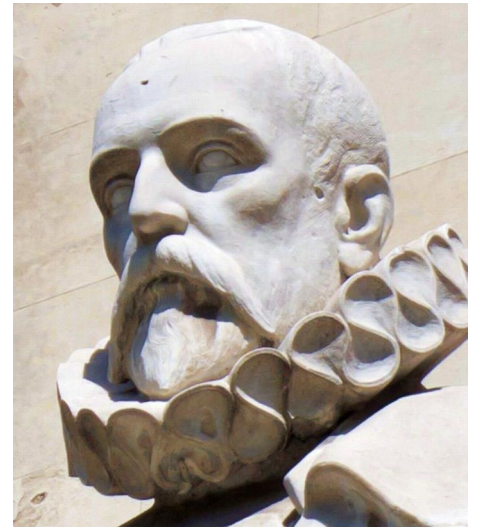


Mit etwas gutem Willen sind die oben bemerkten Ähnlichkeiten, die der Juwelier herausgearbeitet hat, wiederzuerkennen. Herr *Christoph Jachimowicz* weist auf ein Zitat aus der [Luther-Bibel von 1545](#) hin, das auf die Bordwand des Modells geschrieben, teilweise noch zu erkennen ist:



EIN MENSCHLICH HERTZ IST WIE EIN SCHIFF AVFF EIM WILDEN MEER WELCHES DIE STVRMWINDE VON DEN VIER ORTEN DER WELT TREIBEN. HIE STOSET HER FVERCHT VND SORGE FVR ZUKÜNFTIGEN VNFALL, HIE WEBET HOFFNUNG VND VERMESSENHEIT VOR ZUKÜNFFTIGEM GLÜCK. DORT BLESET HER SICHERHEIT UND FREUD IN GEGENWÄRTIGEN GÜTERN. hb

EIN AUFFÄLLIG ÄHNLICHER KOPF



Ein Zeit- und Schicksalsgenosse unseres vermuteten Danziger Kauf- und/oder Seemanns und Stifters der Fuste, war [Miguel de Cervantes Saavedra](#) (Bild oben), der Autor des berühmten *Don Quijotes*, des Ritters von der traurigen Gestalt. *Cervantes* wurde als viertes von sieben Kindern in einer verarmten adeligen Familie in Alcalá de Henares geboren. Seine Eltern waren *Rodrigo de Cervantes*, ein erfolgloser Chirurg, und *Leonor de Cortinas*. Der junge *Miguel de Cervantes* studierte Theologie an den Universitäten von Salamanca und Madrid.

Cervantes führte ein sehr abenteuerliches Leben. Nach Studien bei dem Humanisten *Juan López de Hoyos* in Madrid zog er 1569, auf der Flucht vor der spanischen Justiz, zunächst nach Rom. Dort trat er als Kammerdiener in die Dienste von Kardinal *Giulio Acquaviva*. Noch im gleichen Jahr zog er in eine in Neapel stationierte Einheit der spanischen Marine ein. Als Mitglied der *Infantería de Marina* nahm er 1571 an der Galeeren-Schlacht von Lepanto teil, in der *Juan d'Austria* gegen die Türken kämpfte. *Cervantes* erhielt drei Schusswunden, zwei in der Brust, eine in der linken Hand, die dauerhaft entstellt blieb, wodurch er den Beinamen *el manco de Lepanto* (der Einhändige von Lepanto) bekam. In einer Anspielung auf seinen Erfolg mit dem *Don Quijote* schrieb er später, er hätte *die Fähigkeit, seine linke Hand zu bewegen, zum Ruhme seiner rechten verloren*. Nach weiteren Jahren in der spanischen Marine wurde *Cervantes* im Juni 1575, auf der Heimfahrt nach Spanien von algerischen Korsaren gefangen genommen und als Sklave nach Algier verschleppt. Erst nach fünf Jahren und drei erfolglosen Fluchtversuchen, die er auch in seinem Werk verarbeitete, konnte er 1580 durch den *Trinitarier-Orden* freigekauft werden und am 19. Sept. nach Spanien zurückkehren.

ALTES & NEUES AUS DANZIG

Das beschädigte Modell der Fuste heute.

EINE ZWISCHENFRAGE SEI ERLAUBT

Könnte es sein, dass der Spender der Fuste im Danziger Artushof, welcher die Titelgeschichte dieser Ausgabe gilt, bereits in der ersten Hälfte des 16. Jh. als Ruderknecht und Sklave vor Nordafrika gelitten hat? Einerseits scheint das Schiff Bezug zur Schlacht von Lepanto (7. Okt. 1571) zu haben, doch wenn es bereits 1572 in Danzig war, erscheint es da nicht um Jahre zu früh? Andererseits passt es zum Leidensweg des Seefahrers und Kaufmanns *Balthasar Sturmer* aus Danzig, der 1532 mit einer Ladung Weizen nach Lissabon reiste und von dort in verschiedenste Abenteuer und auch unter türkische Gewalt geriet, wo er in der Welt des Turbanträgers *Chaireddin Babarossa* die *lange Feder* ziehen musste. Das Lutherzitat am Modell ist m.E. ein weiteres Indiz, passend zu seiner Leidensgeschichte, die in Danzig bekannt, aber stark beargwöhnt wurde. Sie sei hier kurz mit seinen eigenen Worten aus dem *Verzeichnüs der Reise Herrn Balthasar Sturmerts. Vonn Marienburg aus Preussenn gebürtig, von Dantzick ab nach Lisbona in Portugal, Sicilien vndt in andere Öertter. Wie er von den Türcken vndt Mooren gefangen vndt entlichen wunderbarerlicher Weise erlöset worden. Von ihme selber auffß fleisigste verzeichnet vndt beschrieben. Actum den 20. octobris anno 1558* von mir nacherzählt:

Ein deutscher Sklave als Augenzeuge

Anno 1532 segelte der Danziger Kaufmann *Balthasar Sturmer* mitt etlichen Lasten Weitzen von Danzig nach Lissabon. Ein deutscher Büchsenmeister (Kanonier) *verhulff mir meinen Weitzen verkauffen*, schreibt *Sturmer*, da er selbst der Landessprache unkundig war. Doch erlitt er dort großen *Abschlage*. Das soll heißen: jede Last kostete ihn 12 Dukaten Fracht, brachte aber nur einen Erlös von 14 Dukaten. *Sturmer* schreibt weiter: *Da nun der Weitzen verkaufft wahr, da wahr das Geldt auch schier hinweg, dan es ist da sehr theure Zehrung. Wie nun das Geldt auff wahr, dachte ich bey mir, was ich sollte mitt lediger Handt heim kommen.* Also lies *Sturmer* den Büchsenmeister

wissen, dass er sich *was in fremden Landen versuchen wolte*, und bekam von ihm das Angebot als *halber Man* mit einem segelbereiten Schiff als sein Diener mit nach Sizilien zu reisen. Der Büchsenmeister für einen Lohn von 4 und er für 2 Dukaten den Monat. Die Fahrt ging über *Calles* in Andalusien, wo die Fracht für *Liorno, Genua* und *Napolis* einzunehmen war. In Neapel angekommen wurden die beiden Gesellen ausgezahlt, und ihre Wege trennten sich. *Sturmer* segelte nach Sizilien, um weitere Dienste für sich zu suchen. In Messina auf Sizilien wurde gerade eine kaiserliche Armada aufgestellt, um nach Coron an der griechischen Südküste zu segeln, das im Jahr zuvor den Türken abgerungen, aber nun vom Land mit 1200 Mann und von See mit 70 Galeeren durch die Türken belagert wurde. Coron sollte *entsetzt* werden. Als *Andrea Doria* mit 24 Galeeren und 30 großen Schiffen, Geschützen und *Victualien* dazu kam, ging die Armada in See und *Balthasar Sturmer* war als Büchsenmeister mit dabei. Zurück in Messina wechselte *Sturmer* zu einem *Rodieser Herren* (Maltheser), *der auff die Turcken oder Abentheuer siegeln wolte*. Dieses Malteser Schiff lief also zur Jagd auf Türken und Beute aus. *Beute, ... welche wir baltt bekamen, wahren aber nicht lange Herr darüber.* Und das kam so: In der Ägäis brachte man ein venezianisches Schiff für Konstantinopel mit wertvoller Ladung, venezianischen Stoffen, Perlen und 40000 Dukaten, auf. Bei der Rückkehr nach Sizilien wurde der Maltheser im Hafen von Palermo abgewiesen, weil er aus einem Gebiet kam, in dem die Pest herrschte. Sie segelten darum nordwärts, weiter auf Nizza zu. Bei der Insel Volcano traf das Malteser Schiff auf türkische Korsaren: *Wie wir nun für (vor) der Insul über (gegenüber) gesiegelt sein, da ersehen wir ettwa 3 Meilen von vns 3 Galleyen, wusten nicht, ob es Freunde oder Feinde wahren.* Also kehrte man um: *Aber der Windt wahr vns contrari* und das Schiff lag tief. ... *vndt wie sie immer zu vns naheten, erkannten wir, das es turckische Galleyen wahren. Da war das Hertz allenn von vns hinweg, dan wir wahren von ihnen übermannett.* Nach einem kurzem verlustreichen Gefecht *wahren von den Turcken bey 60 erschlagen von den vnseren ettwan 23, ... (die Türken) eroberten vnser Schiff sampt allem so darinnen wahr.* Auf einer öden Insel wurden die Gefangenen *an Landt gebracht und daselbst vnter ihnen verkauffet. Ich wartt pro 40 Ducaten geben.*

Auf der Insel Djerba wurde *Sturmer* für 32 Dukaten wieder verkauft, da sein Herr sofort nach Konstantinopel musste. In Tripolis wurde die Beute aufgeteilt, die auf

dem Maltheser Schiff vorgefunden wurde. *Sturmer* schreibt weiter: *Baltt nach deme wardt ich auff eine turckische Galleyre geschmiedett, muste alda die lange Feder ziehen, vndt siegelten wiederumb auff Abentheuer.* Die Türken hatten Glück. Binnen drei Wochen brachten sie über 15 Christenschiffe auf und kehrten nach Djerba zurück. *Sturmer* wurde nun zum dritten Mal verkauft.

1534 nahm *Balthasar Sturmer* in einer Flotte mit 100 Galeeren, die *Barbarossa, des turckischen Keyzers Ammirall*, zusammengestellt hatte, zwangsweise teil, *wie Tunis von Turcken durch Verrehtereye erobert ist worden.*

Und das schilderte *Sturmer* so: *Es wahren zweene Brüder zu Tunis. Nun hette der Elteste das Regimentt vndt hielt den Jüngsten gar vnter. Nebenst deme wahr der Elteste König in seinem Regiment, was (das war) tirannisch, darumb wurffen die Vnterthanen die Gunst auff den jüngsten Herren vndt santen ihn an den turckischen Keyser nebenst anderen Fürschrifften von den Obersten von der Stadt Tunis. Vndt begehrten den jüngeren Herren zum Könige, aus vorgedachten Vhrsachen. Dessen angelobett der jüngste Herr, des Turcken tributartig zu sein, so er ihme verhelffen wurde, das er König werden mochte. Solches versprach ihme der Turcke: Er wolte ihme eine Armadia mittgeben vndt zum Königreiche verhelffen. Aber Vntreue schluge seinen eigenen Herren. Der Barbarossa nun hatte 100 Galleyenn, da tratt der gute junge Heldt in die Galleyen, vermeinte König zu Tunis zu werden. Aber was thatt Barbarossa? Er setzett ihn auff eine wüste Insulen vndt lies ihn da verhungern.*

Als die Tunesier vernahmen, dass der junge Herr mit einer großen Armada kommt, jagten sie den Alten ins Gebirge usw. usw. und als sie den Verrat endlich doch bemerkten, kam es zu Kämpfen, aber der *Barbarossa* behielt das Feldt. *Es blieben woll 2000 auff beiden Seitten. Also wardt Tunis durch Verrehterey erobertt. Wie nun die Morenn (Mauren) sahen, das sie ihre Vntreue getroffen hatte, ergaben sich ettliche wiederumb vnter den vertriebenen König; thaten ihme einen Fusfall vndt schwuren ihme auffß newe. Da kriegete der König von Tunis mitt dem Barbarossa zu Felde, aber wahr dem Barbarossa zu schwach. Er machte Anschläge, das er die Fürnemsten an sich brachte durch Giffit vndt Gaben, wie es dan jetzo im Schwange gehett.*

Wie nun der vertriebene König siehett, das er nichts am Barbarossen haben mag, sendett er seinen Sohn, - so seinem Vater nachmals (1542) die Augen austache -, an Keyserliche Mayestett (Karl V.) vndt

erbeut sich, vnser Keyserliche Mayestet Tributarius zu sein. Der ihm wiederumb zu seinen Lande vndt Leutten verhelffen wolte, das gelobett ihme auch Keyserliche Mayestet.

1535 wurde Tunis durch Karl V. mitt 1000 Galleyen vndt 500 Schiffen angegriffen. Da wahren die Armada von Hispanien, die Armade von Italien vndt die von Rhodis und Malta. ... Von Stunden ann wurden wir gefangene Christen nach Tunis geführet vndt alda wieder vertheilt vndt in Ketten gespannt; dan vnser wahren woll 15000 von allen Nationen.

Es geschahe auff einen Tag, ettwä 3 Tage für Jacobi, wahren vnser gefangenen Christen bey 50 (von 600) in vnserm Losamente (Unterkunft) los gemachett, Wasser zu holen vns selbst zu trencken. Wir wahren nicht weit gegangen, erhebet sich so ein grausam Schiessen. Des Morgens vmb die Glocke 3 da sturmet Keyserliche Mayestet die Golletta. Die Turken trieben vns zu rucke vndt schmiedeten vns fester in die Ketten, als wir vorhin gewesen wahren.

Sturmer, der von den Türken, die unter Barbarossa wohl etwas ungeordnet flohen, mitgenommen wurde, klagte: Da wahr grosser Durst vnter vns verhanden. Es starben auch viele von Durst vnter wegen, dan wir zogen nicht den rechten Weg, sondern stracks ins Gebirge, dan die Moren eilten vns nach. Und dabei nutzte er die Gelegenheit, seine Notdurft zu verrichten, zur Flucht, was er wie folgt beschreibt: *Als wir nun im Zuge sein, thue ich einen Abtritt, gleich wollte ich meine Behuff thun. Vndt wandere immer ins Gebirge hinein vndt kroche in einen Pusch.* Unter diesem Busch verharrete er in leisem Gebet und schwitzte Judas Schweis (hatte Angst), bis die Türken ihn aufgaben. *Hetten sie mich bekommen, hetten sie mich schwerlich leben lassen. Da sie mich nun nicht funden, vollzogen sie ihre Reise.* Tagsüber versteckte er sich im Gebirge, aß von ein halb Brot vndt etliche Datteln, die er bei sich hatte und über einige Tage streckte, bis er dann auch endlich seinen großen Durst am warmen Wasser aus Regenpfützen stillen konnte. Als er sich aber dann des Hungers und Durstes nicht mehr wehren konnte, beschloss er bei sich: *Du willst dich bey Tage auff den Weg machen. Kommet des Königes Volck bey dir, das sind deine Freunde, so bistu genesen. Kommet aber des Barbarossen Volk an dich, so wiltu sprechen, ich bin ein „Gerechttter“, Fragen sie dich dan, wo du hinaus wiltt, so wiltu sprechen, du hast dem Haufen nicht folgen können, bist kranck vnter wegens worden.* Mit diesem Vorsatz verließ er das Gebirge und machte sich, türkisch gekleidet, bei Tage auf den

Weg nach Tunis.

Bereits nach kurzer Zeit trifft Sturmer auf eine Reitergruppe mit 60 Pferden, alles Mauren und Untertan des Barbarossa, denen er auf ihre Fragen, wie er sich vorgenommen, auch erklärt ein Muselman zu sein, und die sich bereit erklären mit ihm seinem Haufen folgen zu wollen.

Wie wir nun immer dahin zohen, spricht einer zu mir, wie lange ich gerecht worden wehre oder ihren Glauben angenommen hette? Dan an meiner Sprache kanten sie mich woll, das ich kei rechter Turcke wehre. Doch dieweill ich sprach, ich where ein Gerechttter, ... Da gienge erst meine Marter an. ... Da wahr ein Pfaffe vnter ihnen, der fordertt mich zu sich vndt spricht: „Meine Mitbrüder haben ein Misduncken an dir, das du kein Gerechter seyest, dieweill wir dich im Wege nach Tunis gefunden haben. So gehe mit mir auff eine Seitten, ich mus dich besehen, ob du auch beschnitten seist. Des wirstu dich nichtt weigeren!“ Ich erschrack der Rede gar sehr, lies mich aber nicht merken, dan ich hatte einen Hinterhalt, wie dan officers ein böses Werck zum Guten gereichett. Also gienge mir es auch, dan für ettlichen Jahren wahr ich in Hispanien von einem bösen zweyfüssigem Wurme gebissen an der Fürhaut, da sich die Turcken beschneiden lassen. Wie mich nun der Priester besihett vndt befindet das Signum ruffett er überlautt in seiner Sprache also viell: „Fürwahr vndt fürwahr, er ist ein Gerechttter vndt beschnitten“.

In der Stadt Constantin näherte sich Sturmer einer Gruppe reisender Türken. Er dankte den Mauren für ihre Wohltaten und ließ sie glauben, er hätte seinen Haufen wiedergefunden, dachte aber, bei nächster Gelegenheit wolte ich Fersengeltt geben. Doch, da ginge der Priester vndt noch ihrer zween mitt mir vndt wolten sehen, bey was Gesellschaft ich keme. ... Baltt frageten sie, von wannen wir kemen. Da hube der Priester an vndt sprach: „Wir kommen von Tunis vndt haben diesen jungen Gesellen im Wege verirret funden vndt ist mitt vns so weit her gezogen. Aber wir haben ihme nicht Glauben geben wollen, das er beschnitten ist. Ihr wollet vns das zu gutte halten.“ Das war ganz im Sinne Sturmerts, denn so wurde er als ein Gerechttter angenommen. Aber das dauerte nicht lange und er wurde erneut von Nomaden versklavt und musste mehrfach um sein Leben bangen, bevor er in Tunis seine Freiheit wieder fand, das nach dem Abzug der kaiserlichen Armada Karls V. von Spaniern, den der König von Tunis gab seinen Moren nichtt viel Glauben, dieweill sie vntreulich bey ihme gehandelt hetten; als vorgemeldet, beschützt wurde. Sturmerts Geschichte geht aber noch wei-

ter: *Wie ich nun wiederumb in guter Besoldung wahr vndt hatte 4 Solde 16 Ducaten den Monat, so war noch die Stadt Beserte (Biserta) mitt den Turcken besetzt. Da kam der Andreas Doria mitt 30 Galleyen mitt der Armade. Siegelten nach Beserte. Ich war zu der Zeitt im hispanischen Regimente auff den Galleyen. Da fand ich meinen Gesellen, der mir zu Lisbona den Weizen halff verkauffen; ...*

Es ist der Weltt Lauff.

Biserta wurde entsetzt. Die Türken, die sahen, dass es verloren war, flohen und reichlich Beute wurde gemacht.

Vonn Beserte ab siegelten wir nach Neapolis. Alda wurden wir geuhrlaubet vndt bezahlett. Da hatte ich nun ein paar hundert Ducaten für mich. Doch: Da hatte ich alle Mühe schon vergessen. Lebett nach der Weltt Lust, gedachte nicht mehr, wie mich mein getrewer Gott erlösset hatte. Aber der Herr sah woll zu, kerbett flucks an, kam zu seiner Zeitt, da das Register voll wardt, Rechnung zu halten vndt staupe (bestraft) gar weidiglich.

Also dürfen wir Leser wohl annehmen, dass hier wieder gilt, was von Sturmer schon zu Beginn berichtet worden war: *Da wahr das Geldt auch schier hinweg.*

Balthasar Sturmerts Bericht von der Einnahme Tunis' durch Chaireddin Barbarossa und der Eroberung durch Karl V. im folgenden Jahr ist der einzige erhaltene nichtoffizielle Augenzeugenbericht. Sein Schicksal, das den gebildeten, seefahrenden Danziger Kaufmann zum Korsaren und Opfer von Korsaren werden lässt, nennt er nüchtern *der Weltt Lauff*. Seine missliche Lage schreibt er sich und seinem Lebenswandel zu, den er zu sehr an seinen weltlichen Geschäften ausrichtete. Sturmer, der sich auf der Flucht als Moslem ausgab, kaschiert seine beschneidungsähnliche Verletzung durch ein sexuelles Abenteuer mit dem Biß an der Fürhaut durch eine zweibeinige böse Schlange in Spanien und physische Prüfung seiner Glaubensfestigkeit. Womöglich wurde dem, aus moslemischer Gefangenschaft, unversehrt Heimgekehrten der Vorwurf gemacht, Renegat geworden zu sein, was zur Rechtfertigung durch seinen Bericht geführt haben mag. Seine Handschrift, an einen Danziger Bürger, schließt mit der Bitte, ihn ins Gebet mit einzuschließen. Die Herausgeberin des Textes konnte darüber hinaus wahrscheinlich machen, dass Sturmer eine gewisse Rolle im öffentlichen Leben von Danzig gespielt haben muss.

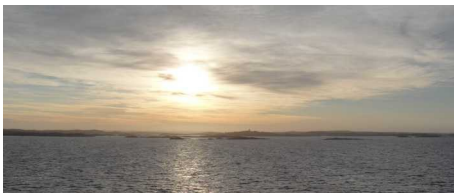
Untersuchung und Edition eines unbekannteren Reiseberichtes aus dem Jahre 1558, *Anne-Barbara Ritter*, Uni-Würzburg

DIE N(M)ACHT DES EISES



Am 14. März 2012 um 20:20 Uhr hat uns das Eis bereits fest im Griff. Nichts läuft mehr. Unser Schiff, die schwedische **TRANSTIMBER** (Bild oben) mit internationalem Kennzeichen **SKHZ**, macht keine Fahrt mehr und liegt im nächtlichen Eis. Aber was war passiert?

Am 12. März, gegen 14:30 Uhr, verlassen wir, vier Kameraden als Passagiere bereit zu einer Eisfahrt, den Nordland Kai im Hafen von Lübeck in Richtung Göteborg in Schweden auf [57° 42' N, 011° 57' O](#). Das Wetter, besonders der Wind spielen mit. Die See ist ruhig, um 2 bis 3, und der moderate Wind kommt von achtern. Mit knapp 20 kn nähern wir uns den Belten. Das Schiff hat auf zwei Decks 20 und 40 Fuß Container geladen, ist aber nicht voll ausgelastet. Seit Mitte 2011, das lässt uns die Schiffsführung wissen, ist der Ladungsanfall rückläufig.



Göteborgs Hafen erreichten wir nach Anfahrt durch die vorgelagerten kahlen Scheren am frühen Vormittag des 13. März. Von der Stadt ist lediglich in der Ferne etwas zu sehen, weil das Container Terminal zu weit vor der Stadt liegt. Die Liegezeit von voraussichtlich fünf Stunden erlaubt es uns nicht, die Altstadt zu besuchen, und so beobachten wir das Löschen und Laden der Container. Um 14:00 Uhr heißt es dann wieder *Leinen los* Richtung Oulu im Nord-Westen Finnlands.

Oulu liegt auf ca. [65° 3' N, 25° 28' O](#) und ist eine 143.900 Einwohner große Stadt mit einem relativ kleinen Hafen am nördlichen Bottnischen Meerbusen gelegen. Die aktuelle Eiskarte für dieses Gebiet verzeichnet mehrere Dezimeter Eis.

Unsere Fahrt durch die Ostsee führt uns am nächsten Tag bei blauem Himmel und guter Sicht an den Inseln Bornholm und Gotland landseitig vorbei und verlief ohne besondere Vorkommnisse. Eis in Form von Schollen, Schnee oder kleinen Eisber-

gen war nicht zu sehen. Es schien auch viel zu warm, um eine Eisfahrt zu unternehmen. Doch es wird sich zeigen:

Denn die N(M)acht des Eises näherte sich stetig, ohne dass wir davon Ahnung hatten. Die Vorhersage gab Treibeis ab Höhe Vassa in Mittel-Finnland an, und achterliche Winde mit höchstens vier bis fünf Stärken. Bei guter Fahrt war unsere Ankunft in Oulu um Mitternacht vom 15. auf den 16. März zu erwarten. Doch das Eis war anders als eingeplant. Die Geschwindigkeit nahm bei gleichlaufenden Maschinen deutlich ab. Von den 19,5 kn Fahrt durch die noch teilweise eisfreie See blieben nur noch fünf bis drei Knoten nach. Die Nacht brach an, und mit einem Male machten wir keine Fahrt voraus mehr. Wir waren trotz voller Maschinenleistung beider Hauptmaschinen mit je 9.000 KW im Eis stecken geblieben. Die 190 Meter lange und 26 Meter breite **TRANSTIMBER** war nun nicht mehr zur Weiterfahrt zu bewegen.



Kurz zuvor hatten wir noch im Vorbeifahren bei guter Fahrt in der Abenddämmerung zwei kleinere Schiffe freigebrochen (Bild oben). Sie folgten uns mit geringerer Fahrt in Richtung Oulu. Doch wenige Meilen weiter nördlich erreichte uns das gleiche Schicksal. Trotz mehrfachen Zurücksetzen und erneutem Anlaufen kamen wir nicht wieder in Fahrt. Wir brauchten jetzt Hilfe.



Die Auskunft des Hydrographischen Instituts lautete: vor uns ist eine Eisbarriere mit mehr als zwei Meter Stärke. Die Eisstärke konnte auch bis sieben Meter sein.

Somit war es kein Wunder, dass unsere Fahrt gestoppt wurde. In der Ferne sahen wir die Scheinwerfer zweier Eisbrecher. In einem UKW-Gespräch wurde unsere augenblickliche Situation kurz geschildert. Der schwedische Eisbrecher **FREJ** näherte sich uns dann mit maximaler Geschwindigkeit. Unseren geplanten Ankunftsstermin, zu Mitternacht in Oulu zu sein, war gefallen.



Nach etwa einer Stunde erreichte uns die **FREJ**, umrundete uns und brach eine Durchfahrt in die Eisbarriere auf unserem Kurs. Dabei musste der große Eisbrecher mehrfach ansetzen, um uns frei zu bekommen. Inzwischen hatte die finnische **ORHU**, ein weiterer Eisbrecher, das kleinere der beiden von uns befreiten Schiffe in sein Heck gehievt. Das Kümo wurde mit langsam rückwärts laufender Maschine an einem kurzen Seil von der **ORHU** in der aufgebrochenen Fahrrinne Richtung Oulu geschleppt. Aufgrund seiner geringen Motorleistung war dem Kümo eine Weiterfahrt ohne massive Hilfe, der Eisstärke wegen, nicht möglich gewesen.

Wir fuhren nun wieder mit eigener Motorleistung in Richtung unseres Zielhafens. Doch das gelang nur kurzzeitig, und die **FREJ**, die noch in der Nähe geblieben war, musste uns mehrfach wieder frei brechen. Um Mitternacht schien noch keine Besserung in Sicht. Die **FREJ** näherte sich erneut von achtern über Backbord und brach das Festeis etwa auf 100 Meter vor uns auf. Wir fuhren mit langsamer Fahrt im kurzem Abstand zum Eisbrecher nach Norden. Als es dann endlich geschafft schien, drehte die **FREJ** ab. Mit großer Kraftanstrengung passierten wir dann gegen 01:20 Uhr eine etwa sieben Meter starke Eisbarriere. Die Barriere, die danach kam, war aber zu viel für uns. Das Schiff ächzte und schüttelte sich unter dem Widerstand des Eises. Von Mal zu Mal setzte die **TRANSTIMBER** weiter zurück, zuletzt sogar 250 Meter, um dann mit voller Kraft voraus gegen die Eisbarriere anzulaufen. Schließlich war es mit seemännischem Können und reichlich Treibstoff geschafft. Über eine Stunde hatte es gedauert, dieses Hindernis zu überwinden.

Es war 03:00 Uhr. Der Eisbrecher war

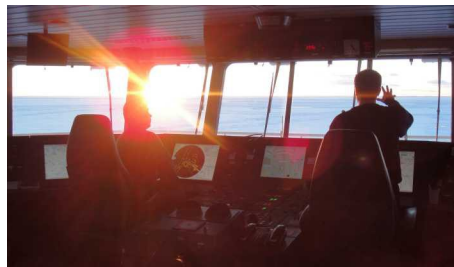
nun außer Sicht. Wahrscheinlich war er zurück zur Eisgrenze gefahren. Der Wind hatte auf sechs Stärken von achtern aufgefrischt und drückte das Eis und uns nordwärts. In der Ferne tauchten die Lichter der Ansteuertonne von Oulu auf, die wir um 05:45 Uhr passierten. Die Sonne war vor einer halben Stunde aufgegangen. Wir hatten ein aufregende und erlebnisreiche Nacht gehabt. An Bord war alles wohllauf und zufrieden, es überstanden zu haben. Wir hatten miterlebt, wie viel Geschick und Kraft erforderlich sind, Eis auf See zu bezwingen. Im Hafen von Oulu musste eine der Hauptmaschinen, die bei den nächtlichen Manövern überlastete worden war, repariert werden.

Am 16. März begannen im Hafen von Oulu die Lösch- und Ladearbeiten um 07:00 Uhr. Der Hafen war bis auf kleinere Flächen mit Packeis bedeckt. Auflandiger Wind drückte durch die aufgebrochene Fahrinne noch weiteres Eis in das kleine Hafenbecken.

Die Dauer des Lösch- und Ladearbeiten ermöglichte es uns, für ein paar Stunden die nahe gelegene Stadt zu besuchen. Den Kauf einer Fellmütze mit herunter klappbaren Ohrschützern hatte sich einer von uns vorgenommen; man muss ja ein Ziel haben. Die Reparatur der defekten Hauptmaschine verzögerte das Auslaufen zu unserem nächsten Hafen um eine weitere Stunde. Gegen 14:00 Uhr verließen wir den *Timberport* von Oulu in Richtung Kemi, dem nördlichsten finnischen Seehafen im Bottnischen Meerbusen. Bei strahlendem Sonnenschein liefen wir auf eine bis an den Horizont reichende geschlossene weiße Eisdecke hinaus. Die Wetter- und Eisvorhersage lautete: Sonne, auflandiger Wind und gebrochenes dickes Packeis. Kemi sollten wir darum in den späten Abendstunden erreichen. Aufgrund der Erlebnisse in der vorangegangenen Nacht bestanden bei einigen von uns aber Zweifel, dass die *TRANSTIMBER* wie geplant den Hafen von Kemi erreichen wird.



Oulu verließ die *TRANSTIMBER* ohne Lotsen. Die Möglichkeit, nach Back- oder Steuerbord vom Seeweg auszuweichen, erschien nicht ratsam. Ein entgegenkommendes Fahrzeug hätte schon Schwierigkeiten mit sich bringen können. Eine solche Situation wäre dann ohne die Hilfe eines Eisbrechers nicht zu lösen gewesen. Unsere beiden Hauptmaschinen drücken uns mit einer Geschwindigkeit um sieben Knoten gleichmäßig und ruhig durch die geschlossene Eisdecke nach Norden in Richtung Kemi. Soweit unser Auge reichte war bei bereits tief stehender Sonne eine durch Schnee bedeckte geschlossene, weiß beschneite Eisdecke zu sehen. Über das Eis fegte ein kalter Nord-Ost mit sieben bis acht Stärken.



In den Tagen, an denen wir durch die unendlich erscheinende Eislandschaft fuhren, hörte es sich für uns gespenstisch an, wenn das Eis sich an den eisernen Schiffswänden vorbei drückte. Pressten zusätzlich noch gebrochene starke Eisschollen gegen den Schiffsrumpf, dann glaubt man ein Stöhnen und Schreien aus dem Unterschliff zu vernehmen. Es kann schon unheimlich sein, wenn man in der Koje liegt und das uns ungewohnte Knirschen des zerbrechenden und an die Bordwände stoßenden Eises zu Ohren bekommt. Hier fühlt man, wie machtlos und klein wir Menschen gegenüber den Gewalten der Natur sind.

Gegen 21:30 Uhr erreichten wir die Ansteuertonne von Kemi und folgten den Richtfeuern in die Hafeneinfahrt. Der relativ kleine Hafen war mit frisch gebrochenem Packeis gefüllt. Ein starker Wind erschwerte das Anlegemanöver im engen Hafenbecken zusätzlich. Mit regem Einsatz der Bug- und Heckstrahlruder wurden die losen Eisbrocken aus dem Spalt zwischen Pier und Bordwand heraus gespült. Langsam näherte sich unser Schiff, die *TRANSTIMBER*, so dem Kai, indem sie vorsichtig mit den Schiffswassern der Schraube an die Pier gezogen wurde. Nach zweistündigem Manöver konnte vertäut werden. Zu Beginn des Manövers betrug der Abstand zum Kai noch drei Meter. Gegen 21:30 Uhr waren wir dann endlich fest. Das uns mittlerweile vertraute Rumpeln bei den Lösch- und Ladearbeiten begann unmittelbar.



Mit uns, im selben Hafenbecken, in dem die *TRANSTIMBER* fest gemacht hatte, lag eingefroren und teilweise vom Schnee eingeweht das z. Zt. arbeitslose Lotsenboot des Hafens von Kemi.

Da die *TRANSTIMBER* vorsorglich mit dem Steven zur See festgemacht hatte, konnte sie anschließend, trotz einer starken Behinderung durch Eis und kräftigen Gegenwind, in der Nacht um 01:30 Uhr mit Hilfe der *FREJ* als Führungsschiff Kemi in Richtung unseres Ausgangshafens Lübeck, Nordland Kai, verlassen.

Mit der Unterstützung der *FREJ* fuhren wir wieder bis zur Eisgrenze zurück. Der starke Wind hatte eine Eisbarriere von etwa sechs Metern Stärke auf unserem Kurs aufgebaut. Mit dem voll beladenen Schiff alleine wären wir ohne Hilfe wohl nur mit Schwierigkeiten in die eisfreie See zurück gekehrt. In der Nacht zum 18. März suchten wir mit drei großen Scheinwerfern, die ca. 40cm Durchmesser hatten und 300 Meter Sichtweite ermöglichten, den Weg durch das geschlossene Festeis nach der gebrochenen aber kaum erkennbare Fahrinne. Ein starker Nord-Ost Wind trug seinen Teil mit dazu bei. Er schloss die aufgebrochen Rinne wieder und verdichtete das Eis vor uns zusätzlich.

Die *TRANSTIMBER* ist zu unserem Glück nach der stärksten Eisklasse S7 gebaut worden. Dadurch ist es meistens möglich, sich durch das dicke Eis im Bottnischen Meerbusen selbst einen Weg zu brechen. Das klappt aber nicht immer, wie hier berichtet. Der schwedische Eisbrecher *FREJ* lief uns also voraus und hätte im Notfall wieder zu unseren Gunsten in das Geschehen eingreifen können. Nächtliche Schneefälle und der an den Aufbauten des Schiffs aufheulender Gegenwind begleitete uns noch, bis wir im ersten Morgenrauen das eisfreie Wasser erreichten. Im Laufe des Tages schief der Wind fast völlig ein. Wir verabschiedeten uns aus dem Bottnischen Meerbusen im Nebel (s.S. 14; Navigation der Wikingen) mit vereinzelt Eisfeldern und bei leichtem Nieseln.



Quelle: Volker Sieg
von Bord der *TRANSTIMBER* im März 2012.

VEREINSMITTEILUNGEN & SEEPOST

Sehr geehrte, liebe Danziger Seeschiffer!

Die Jahreshauptversammlung 2012 und unser 137. Stiftungsfest mit Schaffermahl liegen hinter uns und wir haben einiges Positives auf den Weg bringen können. Bei einem kurzen Rückblick war aufgefallen, dass wir auch zwei halbwegs runde Jubiläen feiern konnten:

Einerseits wurde 1872, also vor 140 Jahren, unser Verein *Danziger Seeschiffer*, nach längerer *Untätigkeit* seiner verschiedenen Vorgänger, in Danzig gegründet.

Andererseits wurde 1952, also vor 60 Jahren nach dem II. Weltkrieg, unser Verein in Hamburg mit dem Zusatz *Sitz Hamburg* wiederbelebt.

Die Seefahrer aus Danzig hatten sich wieder in Küstennähe niedergelassen, sehr viele in den Regionen um Hamburg und Lübeck. Nachdem die Wirtschaft endlich auflebte und eine Seefahrt für Deutschland wieder möglich wurde, fanden auch die Danziger Seeleute in ihren Beruf zurück und vereinigten sich wieder zum Verein *Danziger Seeschiffer e.V.*, eben mit dem Zusatz *Sitz Hamburg*. Die Mitglieder waren zur großen Mehrheit noch echte Seeschiffer, und der Verein war eine Berufsvereinigung, die sich mit anderen Berufsvereinen zusammenschloss. Gemeinsam gründeten sie den heute aktiven Verband *Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere* (VDKS), dessen Mitglied wir nach wie vor sind.

Die Schifffahrt verändert sich laufend. Es ist unser Ziel, trotz des Wandels die Tradition zu erhalten, die ja mit der ältesten Erwähnungen unserer Vorgänger um 1386 inzwischen über 626 Jahre zurückreicht.

In diesem Sinne war auch Herr *Peter Backhaus* aus Barsbüttel bei Hamburg über Jahre und in mehreren Vorständen für den Verein tätig. Er hat sich um vieles umsichtig gekümmert. Wir haben ihm mit einstimmigem Votum des Vorstandes die silberne Ehrennadel der *Danziger Seeschiffer* verliehen.

Einige Positionen im Vorstand standen zur Wahl an, und es war sehr erfreulich, dass sich mehrere Mitglieder zur Mitarbeit im Vorstand für den Verein zur Verfügung gestellt haben.

Herr *Rudolf Mewes* aus Lübeck ist unser neuer Schriftführer, Herr Kapitän *Karlheinz Römer* aus Hamburg berät uns als Beisitzer in nautischen Fragen und Herr Prof. Dr. sc. *Ulrich Wollermann* aus Wustermark bei Berlin als Beisitzer in juristischen Fragen, speziell zum Vereinsrecht und die Satzung betreffend. Allen drei Herren sei an dieser Stelle nochmals herzlich für Ihre Bereitschaft und inzwischen bereits tätige Mitarbeit gedankt; nicht zu vergessen die anderen Herren im Vorstand, die seit zwei Jahren und z.T. auch schon länger Vereinsarbeit leisten. So wurde Herr *Jens Loewer* als Schatzmeister in seinem Amt bestätigt.

Bis zur Jahreshauptversammlung 2013 wollen wir die Satzung in notwendigen Punkten modernisieren, und ich bin sicher, dass uns dies im jetzt vervollständigten Vorstand und mit Beratung durch unser Ehrenmitglied, Herrn Dr. *Peter Letkemann*, gelingen wird.

Wenn auch die bisherige Darstellung eine erfreuliche Entwicklung abzeichnet, so waren wir doch etwas enttäuscht über die geringe Beteiligung der Vereinsmitglieder am Stiftungsfest und Schaffermahl, die uns trotz Preisanpassung ein finanzielles Minus eingebracht hat. Der Preis war, für ähnliche Beteiligung wie in den letzten Jahren, in diesem Jahr mit zusätzlich reichem Aperitif, auf eine schwarze Null bilanziert. Einen Preisvergleich unseres traditionellen Vereinsessens, *satt mit Aperitif*, mit einem einfachen Restaurantessen wird wohl niemand ernsthaft anstellen wollen.

Hervorzuheben bei unserer Veranstaltung im festlichem Umfeld ist der hervorragende Vortrag von Herrn Prof. Dr. Ing. *Eike Lehmann* über den *Deutschen Schiffbau in Danzig*.

Ein großer Teil unserer Tätigkeit im vergangenen Jahr betraf unsere Büchersammlung, die nach mehrfachem Umzug in der Ostseeakademie in Travemünde untergebracht werden konnte. Dort sind sie unter dem Namen *Danziger Seeschiffer* für Jedermann als Anwesenheitsbücherei zugänglich. Eine bibliothekarische Auflistung ist in Vorbereitung. An dieser Stelle danken wir besonders unserem Kameraden, Herrn *Peter Rose*, für seine Arbeit.

Auf der Jahreshauptversammlung 2011 war bereits über eine Beitragserhöhung gesprochen worden. In diesem Jahr wurde nun über die Erhöhung abgestimmt. Es lagen drei Alternativen vor, und zwar auf €30, auf €36 und auf €50 Jahresbeitrag. Die anwesenden Mitglieder haben sich mit überwiegender Mehrheit für eine Anhebung des Jahresbeitrages auf €36 ab 2013 entschieden.

Unsere laufenden Aktivitäten einschließ-

lich einer dritten Ausgabe des DANZIGER SEESCHIFF's pro Jahr, sind mit €20 Jahresbeitrag nicht mehr zu leisten, und der Kompromiss (€36/anno) ist hoffentlich für alle akzeptabel.

Soweit mein Bericht über die Jahreshauptversammlung 2012. Den genauen Verlauf entnehmen Sie bitte dem Protokoll unseres Schriftführers, Herrn *Rudolf Mewes*. Das Protokoll wird nach Fertigstellung allen Mitgliedern zugesandt. Da sind dann auch alle Abstimmungsergebnisse und Einzelheiten nachzulesen.

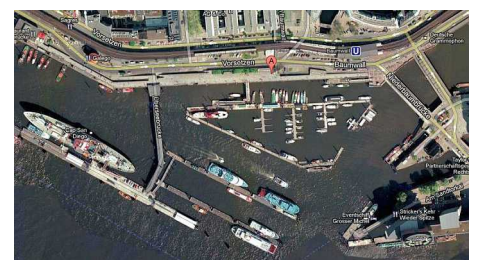
Ich wünsche Ihnen eine schöne Frühlingzeit und ein frohes Osterfest!



Ihr *Bernd Burow*, Celle 18.03.

UNSER TAGESAUSFLUG 2012

Dieses Jahr wollen wir unseren Vereins-sitz Hamburg vorstellen, zumindest soll es ein kleiner Teil dieser schönen Stadt sein. Der Ausflug wird am Freitag, den 5. Oktober, stattfinden. Dazu treffen wir uns um 09:15 Uhr in der Straße Vorsetzen an der Überseebrücke bei der Barkassen-Centrale G. Ehlers (U-Bahnstation Baumwall), Zugang Feuerschiff (s. Bild unten). Dort liegt eine Barkasse für uns zu einer speziellen 2-stündigen Hafenrundfahrt bereit. Unser Kamerad, Kapitän *Karlheinz Römer*, er war dreißig Jahre Hafenslotse und kennt sich hier also bestens aus, wird uns den Hafen aus der Sicht von gestern, heute und morgen erklären. Sicherlich werden die Alten unter uns staunen, wie der Hafen sich verändert hat. Zwischen 11:30 Uhr und 12:00 Uhr endet die Fahrt am Zollkanal, von wo wir zu Fuß in die Hafencity gehen, um im Restaurant LaBaracca, Sandtorkai 44, zu Mittag zu essen. Danach empfängt uns um 13:45 Uhr in der Vorhalle des Maritimen Museums (zwei Minuten vom Restaurant LaBaracca) unser Ehrenmitglied, Herr Prof. *Peter Tamm*, und wird eine Gruppe durch sein Museum führen. Die Führungen enden um 16:00 Uhr. Der Kostenbeitrag für die Barkassenfahrt und den Museumsbesuch mit Führung beträgt 22€/Person, ein absoluter Sonderpreis! (s.a. Beilage) tm



Vorsetzen, 20459 Hamburg; Bild: [google](#)

BERICHT VOM 137. STIFTUNGSFEST

Am 25.2.2012 begann um 18.00 Uhr unser Stiftungsfest verbunden mit dem traditionellen Schaffermahl. Wir feierten im Restaurant „Parlament“ des Hamburger Ratskellers in dem Raum „Rose“. Zu diesem Raum haben die *Danziger Seeschiffer* eine besondere Beziehung. 1952, vor 60 Jahren, wurde unser Verein genau an diesem Ort wiedergegründet, nachdem er sich 1939, vor der drohenden Gleichschaltung durch die Nationalsozialisten, selbst aufgelöst hatte. Unsere Altvorderen haben hier ihren Stammtisch abgehalten und ihre Feste viele Jahre lang gefeiert. Wenn sich unsere älteren Kameraden noch daran erinnern oder vom Hörensagen wissen, wie es dort zugegangen ist, würden wir uns freuen, davon zu erfahren.

Zur Eröffnung wurde ein Aperitif von der aufmerksamen Bedienung gereicht. Besonders erwähnen möchte ich die Anwesenheit unseres Kameraden Prof. Dr. *Edmund Stenzel*, der es sich nicht nehmen ließ, im Rollstuhl allein von Mülheim per Bahn anzureisen. Er wurde von *Hermann Behrent* vor Ort bestens betreut. Unsere Gäste waren unter anderem die Vorsitzenden bzw. die Vertreter befreundeter Vereine wie der VdKS Hamburg, VdKS Lübeck, BdD, und Fachleute der Hafengewerkschaft, diverse Kapitäne.

Herr Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing E.h., Dr.h.c. *Eike Lehmann*, ehemals Direktor des Germanischen Lloyd und Dozent an der technischen Hochschule in Harburg war unser Gastredner. Nachdem wir an dem großen runden Tisch in diesem wundervoll getäfelten und mit vielen kunstvollen Malereien ausgestatteten Raum „Rose“ Platz genommen hatten, begann Herr Professor *Lehmann* seinen, besonders für uns *Danziger Seeschiffer*, interessanten Vortrag über den „deutschen Schiffbau in Danzig“ zu halten. Ausgestattet mit einem Präsentationsprogramm und Projektor unterstützt, zog Herr Prof. *Lehmann* einen Bogen vom Beginn des Schiffbaus und den Anfängen der technischen Hochschule in Danzig bis in die heutige Zeit. Ein fesselnder Vortrag, gewürzt mit netten Anekdoten und dem berührenden Schluss über die Schilderung des Abzugs der letzten Flüchtlinge über die nächtliche *Danziger Bucht* mit der brennende Stadt *Danzig* im Hintergrund.

Nach dem Abschluss des Vortrages servierte die Gastronomie unser traditionelles Schaffersessen Labskaus satt. Es hat hervorragend geschmeckt, und damit auch die Verdauung zu ihrem Recht kam, gab es achteran den immer wieder gut schmeckenden echten *Machandel* mit dem Ritus der nicht entkernten *Trockenpflaume* und

dem zerbrochenen Holzstäbchen.

Es gab interessante Gespräche über *Danzig*, *Schiffe*, die gestrige und heutige *Schiffahrt*. Ein besonderes Vergnügen bereiteten sich unserer Mitglieder und Gäste gegenseitig durch ihr reiches Wissen und Erfahrungen Gegen 23.00 Uhr endete dieser schöne Abend.

Eine Sache muss ich noch erwähnen. Unser jährliches Treffen zur Hauptversammlung und zu unserem traditionellem Stiftungsfest haben wir auf einen Tag gelegt, um unseren außerhalb Hamburgs wohnenden Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, beiden Veranstaltungen an einem Tage beizuwohnen in der Hoffnung, dass die Mehrheit der Mitglieder das auch tut. Leider ist dem nicht so. Das Stiftungsfest, geschaffen für die Mitglieder, um zusammen zu feiern, sich kennenzulernen, zu klönen und den Sinn unseres Vereins zu erleben, muss von der Mehrheit der Mitglieder getragen werden. In diesem Fall haben von zur Zeit 70 Mitgliedern nur 15 an dem Fest teilgenommen, das ist m.E. zu wenig. Wir werden uns für das nächste Jahr überlegen müssen, ob in diesem oder ähnlichem Rahmen ein Fest stattfinden kann. Ich bitte um Reaktionen der Mitglieder an den Vorstand.

Ich wünsche allen einen schönen Sommer und viel Gesundheit.



Thomas Marquardt

Liebe Kameraden,

beim Zusammenstellen der Beiträge in unserem SEESCHIFF stütze ich mich wesentlich auf Recherchen im Internet. Wie es dann so ist, kommt da die eine oder andere interessante Information hinzu, die ich für uns ausschachte. Wer von Euch Seefahrern da gerne mitlesen will, der kann die mir vorgelegenen Dokumente vollständig nachlesen. Was Ihr dazu haben müsst, ist ein PC mit Browser, einen Internetzugang und zum Lesen einen Adobe-Reader, so dass Ihr unser aktuelles DANZIGER-SEESCHIFF unter der Adresse: <http://www.danziger-seeschiff.de> im Archiv aufrufen könnt. Aus der Internetausgabe heraus können dann die von mir als Link gekennzeichneten Quellen, das sind die unterstrichene blauen Texte, direkt mit einem Klick oder Doppelklick abgerufen und eingesehen werden.



Euer Redakteur *H. Behrent*

EIN SCHÖNER TAG



Am Sonntag, dem 26. Februar 2012, fand ein Treffen der *Danziger Landsmannschaft* im Hotel *Maritim Reichshof* in Hamburg statt. Anlass war der 300. Geburtstag des am 24. Februar 1712 geborenen *Friedrich II. von Preußen*. Herr *Karl-Heinz Kluck* sprach einleitende Worte und erteilte dann Herrn *Ralph Wiese* das Wort, der über das Thema „*Otto Gebühr* in den Filmrollen zu *Friedrich dem Großen*“ referierte. Sein ohne Manuskript gehaltener Vortrag war hervorragend und enthielt auch weniger Bekanntes aus dem Leben des *Alten Fritz*. Danach wurde der im Jahre 1932 gedrehte Film *Das Flötenkonzert von Sanssouci* gezeigt mit *Otto Gebühr* in der Rolle des großen Königs. Vortrag und Film wurden von den Anwesenden mit viel Beifall bedacht. Damit endete ein schöner Tag für uns *Danziger*.



Horst Tritscher

Otto Gebühr (1877-1954) war durch seine Rolle als *Preußenkönig Friedrich der Große* berühmt. Nach Besuch des Gymnasiums in Köln war er ab 1896 Korrespondent in Berlin, nahm nebenbei Schauspielunterricht und wurde Wanderschauspieler bis er am Stadttheater *Görlitz* eine Anstellung bekam. Er wirkte am Königlichen Hoftheater in Dresden und am Lessingtheater in Berlin. Als Kriegsfreiwilliger im WK I stieg er zum Leutnant der Feldartillerie auf. Von 1917 bis 1919 arbeitete er bei *Max Reinhardt* am Deutschen Theater Berlin. Vermittelt durch seinen Kollegen *Paul Wegener* begann er mit Filmarbeiten. Durch seine Ähnlichkeit mit *Friedrich dem Großen* fand er seine Lebensrolle. Er spielte diese Rolle erstmals 1919 im Film *Die Tänzerin Barberina*. dann 1920 im Vierteiler *Fridericus Rex*, in dem die Geschichte des *Preußenkönigs* im Mittelpunkt stand. 1938 erhielt er den Titel Staatsschauspieler. Ab 1947 trat er im Theater auf und spielte bis zu seinem Tod in Unterhaltungsfilm. Ab 1910 war er mit *Cornelia Bertha Julius* und von 1942 bis 1950 mit der Schauspielerin *Doris Krüger* verheiratet. wikipedia.org

BÜCHER – CD/DVD – FILME

DIE KORSAREN



Das passende Buch, das Hintergrundwissen zu unserer Titelgeschichte über vier Jahrhunderte Ereignis-, Wirtschafts- und Alltagsgeschichte von einem der besten Kenner der Geschichte des Mittelmeerraums beisteuert.

Salvatore Bono erzählt die Geschichte der Seeräuber im Mittelmeer. Er macht klar, dass die Piraten strategisch und politisch wichtige Instrumente der christlichen und muslimischen Herrscher waren. Anhand vieler Quellen schildert *Bono* das harte Leben an Bord und die Kämpfe auf See. Ein aktuelles Thema, spannend erzählt und analysiert.

Die im gesamten Mittelmeerraum gefürchteten muslimischen Korsaren wurden im 16. und 17. Jahrhundert von den Malteser Ordensrittern bekriegt und später sogar von den Elitesoldaten des US Marine Corps bekämpft, bevor ihrem Treiben erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein Ende gemacht werden konnte. Auch auf christlicher Seite machten sich die Malteser- und Stephansritter jedes Frühjahr zu Kaperfahrten an die jenseitigen Ufer des Mittelmeers auf, von denen sie oft mit reicher Beute zurückkehrten. Doch waren die Korsaren, anders als gemeine Piraten, keine Gesetzlosen, denn das Kaperwesen, zu dem auf beiden Seiten auch die Sklavenjagd gehörte, wurde staatlich kontrolliert. Zwar spielten die Kaperflotten bei der Seite eine wichtige Rolle in den kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Muslimen und Christen, doch europäische Freibeuter machten auch vor Schiffen unter christlicher Flagge nicht halt. [Leseprobe:](#)

ein vergessenes Kapitel des Mittelmeers.

Er war voller Hoffnung, der Fleischhauer-geselle *Hans Nicol Fürneisen* aus Geschwenda, einem kleinen Ort im Thüringer Wald, als er sich im Mai 1712 ins ferne Spanien aufmachte, *um dort mein Glück zu versuchen*. In Hamburg schiffte sich der 21-jährige ein und hatte nach einigen Wochen die spanische Küste schon fast erreicht, wie er selbst in dem erst über 100 Jahre später, 1845 in Arnstadt gedruckten Büchlein *Der Türkenklave* berichtet, als *plötzlich zum Schrecken der ganzen Schiffsmannschaft ein algerischer Seeräuber von 36 Kanonen auf die Seefahrer stieß*. Im Handumdrehen brachten die Korsaren das Segelschiff in ihre Gewalt. Die gesamte Mannschaft und alle Reisenden an Bord wurden in die Sklaverei geführt. Für den jungen Mann aus Geschwenda begann eine leidvolle Odyssee, die ihn nach Algier, Smyrna und Istanbul führen sollte. Erst sieben Jahre später konnte er in seine Heimat zurückkehren.

Was *Fürneisen* geschah, wurde drei Jahrhunderte lang, von der Zeit *Martin Luthers* bis nach dem Ende der Herrschaft *Napoleons*, zum Schicksal von Abertausenden Menschen, die auf ihren Schiffen oder aus ihren Dörfern von Korsaren entführt und in die Sklaverei verkauft wurden. Korsaren kreuzten im gesamten Mittelmeer und verschonten keine Küste. Als hätte ihnen das nicht genügt, bedrohten muslimische Freibeuter in diesen Jahrzehnten selbst die Küsten der Britischen Inseln und drangen im Jahr 1627 sogar bis nach Island vor, um dort auf Sklavenjagd zu gehen. Für ihre Opfer und die Chronisten waren diese Männer schlicht Piraten, Seeräuber, Gesetzlose ohne jeden Skrupel, und was sie taten ein verdammungswürdiges Verbrechen. Objektiv betrachtet aber waren ihre Taten - das Aufbringen gegnerischer Schiffe und die Landung an feindlichen Küsten, nicht als Akte der Piraterie und gemeiner Seeraub zu bezeichnen, sondern als Kapererei. Nach dem italienischen Wort *corso*, das in diesem Zusammenhang soviel bedeutet wie Fahrt und eben Beute- oder Kaperfahrt, bezeichnete man diese Freibeuter im Mittelmeerraum als Korsaren.

Zwischen einem Piraten und einem Korsar aber bestand, zumindest in der Theorie, ein eindeutiger Unterschied, auch wenn dieser Unterschied im konkreten Fall nicht immer klar zu erkennen sein mochte. Ein Korsar handelte mit Zustimmung und manchmal sogar im Auftrag eines Staates. Er bewegte sich im Rahmen der Gesetze sowohl seines eigenen Landes als auch des Völkerrechts. Ein Pirat

ging in der Sache zwar demselben Geschäft nach wie ein Korsar: Er kaperte fremde Schiffe, um Menschen und Ladung in seine Gewalt zu bringen, oder unternahm Plünderzüge an der Küste, aber, und hier liegt der Unterschied, ohne dazu von irgendeiner Regierung ermächtigt zu sein und ohne sich an Regeln und Gesetze zu halten. Für einen Piraten galten keinerlei Beschränkungen, auch die Schiffe seines eigenen Landes waren vor ihm nicht sicher. Ein Pirat war im Wortsinne ein Gesetzloser.

Anders der Korsar: Nachdem staatliche Stellen seine Befähigung überprüft und die Eignung seines Schiffes festgestellt hatten, erhielt er einen sogenannten Kaperbrief und damit die offizielle Erlaubnis zur Freibeuterei. Im Gegenzug verpflichtete er sich, Schiffe und Territorien befreundeter oder solcher Staaten, mit denen entsprechende Abkommen bestanden, unbehelligt zu lassen. Außerdem musste er einen festgelegten Anteil aus dem Verkaufserlös der Beute abführen.

Natürlich kam es oft vor, dass ein Korsar Schiffe befreundeter Länder angriff oder sonstwie die Regeln übertrat, zu deren Einhaltung er sich verpflichtet hatte. In diesem Fall wurde aus ihm ein gewöhnlicher Pirat, und er konnte als solcher bestraft werden. Besonders wo es um historisch weit zurückliegende oder nur unzureichend dokumentierte Ereignisse geht, ist es also nicht immer einfach zu entscheiden, ob man es mit Korsaren oder Piraten zu tun hat.

Wenn in den Quellen und Geschichtsbüchern von Korsaren im Mittelmeer die Rede ist, sind damit in der Regel die muslimischen Barbaresken gemeint, und tatsächlich stachen die meisten Kaperfahrer von nordafrikanischen Häfen aus in See. Weniger bekannt ist jedoch, dass auch Korsaren unter christlicher Flagge das Mittelmeer befuhren. Ihre Heimathäfen lagen auf Sizilien, Sardinien und Korsika, auf den Balearen und auf Malta oder an der Küste des Tyrrhenischen Meeres, und ihr Treiben unterschied sich in nichts von dem der Barbaresken: Sie brachten gegnerische Handelsschiffe auf, auch wenn die Muslime im Mittelmeerraum nur in sehr begrenztem Umfang eine eigene Handelschiffahrt betrieben, raubten die Waren und nahmen die Menschen an Bord gefangen. Nicht anders als die muslimischen Korsaren landeten sie an den feindlichen Küsten, um Siedlungen zu plündern und auf Sklavenjagd zu gehen, indem sie die Bewohner mit Waffengewalt verschleppten oder mit List und Tücke auf ihre Schiffe lockten. Auch hiervon ist in diesem Buch ausführlich die Rede.

Unter der Überschrift *Von den christli-*

chen und mohammedanischen Korsaren erschien im Jahr 1787 in der von Heinrich Christian Boie herausgegebenen Zeitschrift *Deutsches Museum*, wo zur selben Zeit auch die Philosophie *Immanuel Kants* diskutiert wurde, ein Artikel, der dafür plädiert, Barbaresken und christliche Kaperfahrer mit demselben Maß zu messen, weil sie demselben Gewerbe nachgingen. Verfasser war der bekannte deutsche Orientreisende und Arabienkenner *Carsten Niebuhr*. Er bezog sich nicht nur auf private Kaperfahrer, sondern vor allem auch auf die damals noch sehr aktiven Johanniterritter auf Malta. Die Barbareskenstaaten, so *Niebuhr*, sind den Mohammedanern das gewesen, was die Insel Malta den Christen gewesen ist. Und deshalb solle man sich nicht wundern, so *Niebuhr* weiter, wenn die Muslime von den Malteserrittern, und, so ließe sich ergänzen, von allen Flotten unter christlicher Flagge, mit denen sie es zu tun bekamen, dieselben schrecklichen Dinge erzählten oder zumindest dächten wie die Europäer von den gefürchteten Barbareskenkorsaren.

Im 19. Jahrhundert, der Epoche des europäischen Kolonialismus auch in Nordafrika, bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts galt es als ausgemacht, dass nur Muslime, also Türken und Maghrebener, mit ihrer Freibeuterei Seefahrt und freien Handel auf dem Mittelmeer bedroht hatten. Erst in den letzten Jahrzehnten ist diese einseitige Darstellungsweise einer differenzierteren Sicht gewichen, die auch die Rolle der Kaperfahrer unter christlicher Flagge nicht unter den Teppich kehrt.

Am stärksten waren die Menschen an den Küsten des Mittelmeers, Christen wie Muslime, von den Übergriffen der Korsaren betroffen und damit von der Gefahr, gefangen genommen und als Sklave verkauft oder auf die Galeeren geschmiedet zu werden. Es gab aber auch Bewohner entfernterer europäischer Regionen, Deutsche und Österreicher, Niederländer, Engländer, ja sogar Skandinavien und Polen, die dieses Schicksal erlitt. Wie *Hans Nicol Fürneisen* fielen sie auf See in die Hände von Korsaren oder gerieten auf den Schlachtfeldern des Balkans in Gefangenschaft. Unter den Christensklaven waren einfache Seeleute und Pilger, Soldaten, Offiziere und Adlige. Einige von ihnen traten zum Islam über und wurden selbst Korsarenkapitäne; oft halfen ihnen dann ihre Kenntnisse fremder Meere, Handelsrouten und Landstriche.

Auch im übrigen Europa erfuhr man durch die Berichte von Handels- und Flottenkapitänen, die das Mittelmeer befuhren, aber auch aus den Erzählungen ehemaliger Sklaven oder den Schilderungen

von Emissären, die zum Freikauf von Sklaven an die nordafrikanische Küste gereist waren, vom Los der Christensklaven. Man kannte die Gefahren, die auf dem Mittelmeer und an seinen Küsten lauerten, die Aktivitäten der christlichen Kaperfahrer und Ordenskorsaren nicht ausgenommen.

Mancher deutsche Italienreisende auf seiner Kavaliertour in den Süden wurde Zeuge der Schattenseiten des Korsarenwesens. So berichtet *Johann Caspar Goethe* in seiner Reise durch Italien im Jahr 1740 aus Livorno, dem Haupthafen der toskanischen Stephansritter und Heimathafen vieler Privatkaperer: *Ein fremder Reisender wird sich die Bagni nicht entgehen lassen. Das ist ein abgesperrter Ort, an dem die Sklaven und Galeerensträflinge, die tagsüber in der Stadt ihr Brot verdienen dürfen, eingeschlossen werden.* Die türkische Moschee, ein einfacher Saal, in dem sich die muslimischen Sklaven zum Gebet und zur Predigt des Imam versammelten, wurde dem deutschen Reisenden, wie vielen anderen vor ihm, jedoch nicht aufgeschlossen.

Auch als *Goethes* Sohn *Johann Wolfgang* mehr als ein Vierteljahrhundert später die italienische Halbinsel und Sizilien bereiste, kam er mit einem Phänomen in Berührung, das indirekt eine Folge des Korsarentums war: den Stiftungen und Kollekten zum Sklavenfreikauf. Am 12. April 1787 vermerkt der junge *Goethe* in seinem Reisetagebuch, er habe auf den Straßen von Palermo einen *langen, hageren Herrn* gesehen, welcher in der Straßenn mitte, hofmäßig gekleidet, anständig und gelassen über den Mist einherschritt. Frisiert und gepudert, den Hut unter dem Arm, in seidnem Gewand, den Degen an der Seite, ein nettes Fußwerk mit Steinschnallen geziert; so trat der Bejahrte ernst und ruhig einher; aller Augen waren auf ihn gerichtet. Auf seine Frage, wen er dort vor sich habe, erhielt *Goethe* folgende Antwort: *Das ist der Prinz Palagonia, - welcher von Zeit zu Zeit durch die Stadt geht und für die in der Barbarei gefangenen Sklaven ein Lösegeld zusammenheischt. Zwar beträgt dieses Einsammelns niemals viel, aber des Gegenstandes bleibt doch im Angedenken, und oft vermachen diejenigen, welche bei Lebzeiten zurückhielten, schöne Summen zu diesem Zweck.*

War für *Niebuhr* oder *Goethe* Vater und Sohn das Wissen um Korsaren, Barbaresken und die Rolle der Kaperei für das Alltagsleben der Mittelmeerländer noch ein lebendiger Begriff, verblasste im 19. und 20. Jahrhundert die Erinnerung an dieses Kapitel der Geschichte der Mittelmeerwelt zunehmend. Und auch wenn die Er-

eignisse, die Grundlage von *Rossinis* Oper *Die Italienerin in Algier* waren, zum Zeitpunkt der Uraufführung im Jahr 1808 erst wenige Jahre zurücklagen, wirkten sie für das europäische Publikum bald ebenso fern und exotisch wie *Mozarts Entführung aus dem Serail*.

Dennoch markiert die Epoche des Korsarentums eine Zeit erbitterter Auseinandersetzung im Verhältnis von Europäern und Muslimen. Gerade die Forschungen der letzten Jahrzehnte zeigen aber auch, dass die konkrete Alltagssituation auf beiden Seiten des Mitteländischen Meeres gar nicht so verschieden war, wie die historische Entgegensetzung vielleicht vermuten lässt. Überdies stellten die Kontakte und Vereinbarungen, die sich aus der Kaperei und dem Sklavenfreikauf ergaben, ein wichtiges Feld der Begegnung und Annäherung für beide Seiten dar.

Außer in der Literatur und Geschichtsschreibung hat die Korsarenzeit auch im Landschaftsbild der mediterranen Welt sichtbare Spuren hinterlassen. Noch heute erinnern zahllose Türme, die seit dem 16. Jahrhundert zur Abwehr der Barbaresken entlang der europäischen Mittelmeerküste errichtet wurden und die oft auf die Sarazenenburgen des Mittelalters zurückgehen, an die Jahrhunderte, als Korsaren und Seeräuber eine ständige Gefahr für Küstenbewohner, Seefahrer und Reisende darstellten.



Salvatore Bono

Salvatore Bono, geboren 1932 in Tripolis, Professor für Geschichte und Institutionen der asiatisch-afrikanischen Welt am Institut für politische Wissenschaften der Universität Perugia in Italien, ist Gründer und Leiter der *Société internationale des Historiens de la Méditerranée*, eines Historikerverbandes, dem auch afrikanische und asiatische Wissenschaftler angehören. Die EU betraute ihn im Rahmen *Dialog der Kulturen* mit der Leitung des europäisch-arabischen Programms *HistMed*.

Salvatore Bono, Piraten und Korsaren Seekrieg, Handel und Sklaverei vom 16. bis 19. Jahrhundert. Klett-Cotta Verlag, Stuttgart, 2010, ISBN-10 3608943781 ISBN-13 9783608943788, Gebunden, 320 Seiten, 24,90 EUR



WOHLSCHMECKENDE SÜNDE ODER BEDROHUNG?

Es gibt triftige Belege, dass Nahrung, die viel Zucker, Fett und Salz enthält, die Chemie unseres Gehirns ebenso verändern kann, wie es süchtig machendes Kokain oder Heroin tut. Die Idee zu dieser Annahme tauchte zum ersten Mal vor etwa 20 Jahren auf. In ihrem Buch *Lick the Sugar Habit* (etwa: Besiegen Sie Ihre Sucht nach Zucker) veröffentlichte die selbst ernannte Zuckersüchtige *Nancy Appleton* eine Checkliste, mit der man herausfinden kann, ob man abhängig ist. 2001 begannen die Neurowissenschaftlerinnen *Nicole Avena* und *Bartley Hoebel* von der Princeton University zu erforschen, ob es eine biologische Grundlage für eine Zuckerabhängigkeit gibt. Zwölf Stunden täglich boten sie Ratten Zuckersirup mit der Konzentration eines typischen Softdrinks an, dazu normales Futter und Wasser. Nach einem Monat verhielten sich die Ratten wie morphiumsüchtige Ratten. Sie stopften sich mit Sirup voll und wurden unruhig, wenn sie ihn nicht bekamen. Die Forscher stellten fest, dass die Gehirne der Ratten bei jedem Sirupge-lage Dopamin freisetzen. Das ist normal. Das Glückshormon Dopamin löst positive Gefühle aus, egal, ob es um Essen, Drogen oder Sex geht. Dieser Botenstoff ist für die Belohnungsreaktion entscheidend. *Dass Dopamin freigesetzt wird, wenn die Ratten ein neues Nahrungsmittel vorgesetzt bekommen, war anzunehmen, sagt Avena.* Nicht aber, wenn sie sich an das Nahrungsmittel gewöhnt haben. *Das ist ein Kennzeichen von Drogensucht.* Seit dieser Studie haben Dutzende Experimente die Ergebnisse bestätigt. Aktuelle Stu-

dien an Menschen belegen, dass deren Liebe zu Junkfood einer Abhängigkeit oder Sucht gleichkommt. Sucht ist Abstumpfung der Belohnungsreaktion durch übermäßigen Konsum einer Droge. *Genau das passiert in den Gehirnen stark übergewichtiger Menschen,* sagt *Gene-Jack Wang* vom Fachbereich Medizin des Brookhaven Forschungslabors. Er entdeckte in den Gehirnen stark übergewichtiger Menschen einen Dopaminmangel, der dem von Drogenabhängigen gleich. *Wang* zeigte, dass übergewichtige Menschen sogar dann, wenn sie ihr Lieblingsessen nur gezeigt bekommen, einen Dopaminanstieg in der Gehirnzone erleben, die für Entscheidungsfindungen wichtig ist. Dieselbe Reaktion tritt auf, wenn man Kokainabhängigen einen Sack mit weißem Puder zeigt. Der Neurowissenschaftler *Eric Stice* vom Oregon Research Institute hat die Neigung eines Menschen, von Junkfood abhängig zu werden, bestimmt. Er beobachtete, wie dessen Gehirn auf einen Schuss Schoko-Milkshake reagierte und fand heraus, dass schlanke Erwachsene mit übergewichtigen Eltern einen größeren Dopaminschub zeigten als solche mit schlanken Eltern. *Es gibt Leute, für die Essen von Geburt an mit besonders viel Lust verbunden ist,* sagt er. Wenn die zu viel essen, stumpft deren Belohnungsreaktion ab, und das kommt einem Kontrollverlust gleich, was sie dazu bringt, mehr zu sich zu nehmen. *Genau das lässt sich auch bei Alkohol- oder Drogenabhängigen beobachten,* sagt *Stice.* Die Studien legen nahe, dass Lebensmittelabhängigkeiten unterschiedlich ausgelöst werden: Während eine Gruppe überdurchschnittlich stark mit *Belohnungssubstanzen* auf Essen reagiert, ist die der anderen Gruppe nicht stark genug. Fastfood ist mehr als nur ein Zuckerrausch, oft ist es ein reichhaltiger Cocktail aus Zucker, Fett und Salz. Neurowissenschaftler *Paul Kenny* erforscht den Einfluss der Junkfood-Ernährung auf Verhalten und Gehirnchemie von Ratten. Er arbeitet mit drei Gruppen: Die Kontrollgruppe bekam nur reguläres Rattenfutter. Die zweite Gruppe konnte zusätzlich jeden Tag eine Stunde lang Junkfood fressen, Wurst, Zuckerguss und Schokolade. Die letzte Gruppe durfte fressen, was und so viel sie wollte. Nach 40 Tagen nahm *Kenny* ihnen das Junkfood weg. Die Ratten, die rund um die Uhr ungehinderten Zugang gehabt hatten, verweigerten daraufhin die Nahrung. Es dauerte zwei Wochen, bis sie wieder zu einem normalen Fressverhalten zurückkehrten. *Uneingeschränkter Zugang zu einer süchtig machenden Droge wie Kokain wirkt stark auf das Gehirn,* erklärt *Kenny.* Man

könnte annehmen: Abhängigkeiten von Lebensmitteln sind weniger ausgeprägt. *Aber die Veränderungen gingen rasant vonstatten, und wir beobachteten extrem heftige Auswirkungen.* Junkfood spricht biologische Mechanismen an, die ebenso schwer zu bekämpfen sind wie eine Drogenabhängigkeit.

John Banzhaf, ein Rechtsanwalt, der in den 60er Jahren ein Gerichtsurteil erstritt, das US-amerikanische Radio- und Fernsehstationen zwang, unentgeltlich Sendezeit für Nichtraucher-Spots zur Verfügung zu stellen, widmet sich nun der Fastfood-Industrie. Doch die Situation ist verzwickter: *Fastfood besteht ja nicht nur aus einer einzigen Chemikalie, deshalb kann man nicht ernsthaft die Frage stellen, ob ein dreifacher Schinken-Cheeseburger abhängig macht,* sagt er. Es müsste schon konkreter um bestimmte Mengen von Zucker, Salz und Fett gehen.

In den USA gibt es bereits erste Ansätze. So wurden in der Stadt New York und in Kalifornien sogenannte Transfette (gehärtete Fette, die bevorzugt aus pflanzlichen ungesättigten Ölen, durch Sättigung mit Wasserstoff industriell hergestellt werden, z.B. Margarine) in Restaurants verboten, und im Vorgriff auf ein künftiges Gesetz wurden Brausegetränke aus vielen Getränkeautomaten entfernt, die in Schulen stehen. Klar, dass sich die Getränke- und Lebensmittelindustrie zum Kampf rüstet. Die betreffenden Lebensmittel könnten nur eine bestimmte Teilgruppe der Bevölkerung süchtig machen, die nicht in der Lage sei, die nötige Disziplin aufzubringen, zitiert *Hank Cardello*, einstmals leitender Manager bei verschiedenen Lebensmittelkonzernen, wie Coca-Cola. *Die Menschen werden ihr Verhalten nicht ändern. Für mich geht es vor allem darum, Kalorien und Kilojoules von der Straße zu kriegen.* Er betont, dass letztlich die Verbraucher selbst, also auch wir Seeschiffer, am längeren Hebel saßen.

Bijal Trivedi, deren Aufsatz aus **Readers Digest** der Redaktion als Vorlage diente, schließt ihn mit folgendem hoffnungsvollen Selbstbekenntnis ab:

Ich kann bezeugen, dass es in der Tat möglich ist, Gewohnheiten aufzugeben. Nach einem zweiwöchigen kalten Entzug kann ich berichten, dass ich meine Eiskremsucht erfolgreich bekämpft habe. Nun muss mir das nur noch mit meiner Fernsehsucht gelingen.



Quelle: *Bijal Trivedi*

NAHRUNG & NAHRUNGSERGÄNZUNG?

Unilever verkauft eine Art Cholesterin-Medikament im Supermarkt, dessen Nutzen umstritten ist und das im Verdacht steht, selbst zu verursachen, was es eigentlich verhindern soll: nämlich Ablagerungen in Gefäßen und ein erhöhtes Risiko für Herzkrankheiten, sagt foodwatch. Bei dem beanstandeten Produkt handelt es sich um die bekannte Margarine *Becel pro activ*. Bereits 15.000 Verbraucher haben sich bei Unilever beschwert und den Konzern aufgefordert, das Produkt aus den Supermarktregalen zu nehmen und es wie ein Medikament prüfen zu lassen. Unilever aber weigert sich und behauptet stattdessen, es gebe aus wissenschaftlicher Sicht keinen Hinweis auf Nebenwirkungen. *Und genau das stimmt nicht!* sagt foodwatch und hat den Konzern deshalb aufgefordert, diese Behauptung zu unterlassen. Der jedoch hält daran fest. Und deshalb will foodwatch vor Gericht ziehen, um das Unternehmen zur Richtigstellung zu zwingen.

Aber wieso erfreut sich diese, sechs fach teurere als gewöhnliche Margarine überhaupt so großer Beliebtheit? Viele von uns bemühen sich um einen gesunden Lebensstil. Dazu gehören eine ausgewogene Ernährung und ausreichende Bewegung, wie jeder Seefahrer weiß. Beides kommt oft zu kurz. Da verlockt ein Produkt, das durch seinen bloßen Verzehr einen entscheidenden Beitrag zur Herzgesundheit leistet, wie es Unilever mit seiner *Becel pro activ* suggeriert? Doch das Ganze hat wohl einen Haken:

Verschiedene wissenschaftliche Studien lassen den Verdacht zu, dass die Pflanzensterine Herzkrankheiten sogar verursachen könnten, weil die sich in größerem Ausmaß, als mit einer normalen Ernährung möglich, in Gefäßen ablagern. Jüngst wurden im menschlichen Auge erweiterte Venen festgestellt, die ein Hinweis auf ein erhöhtes Infarktisiko durch Pflanzensterine sein könnten. Es wird bezweifelt, dass es einen Nachweis gibt, dass durch Pflanzensterine eine Senkung des Cholesterins und weniger Herzinfarkte herbeiführt werden. Die möglichen Risiken soll Unilever nicht länger ignorieren. Deshalb hält foodwatch es für unverantwortlich, dieses Produkt jedermann im Supermarkt frei anzubieten. Zusammen mit 15.000 Verbrauchern fordert foodwatch von Unilever: *Stoppen Sie den freien Verkauf im Supermarkt und beantragen Sie eine Zulassung als Arzneimittel!* Unilever zeigte gegenüber diesem Wunsch bislang keine Einsicht und leugnet die wissenschaftlichen Zweifel an Pflanzensterinen. Dabei warnen das Bun-

desinstitut für Risikobewertung (**BfR**) und die Europäische Lebensmittelbehörde (**EFSA**) ausdrücklich, *dass gesunde Menschen ohne erhöhten Cholesterinspiegel Produkte mit Pflanzensterinen meiden sollten!* Mehr noch: *Selbst für Menschen mit erhöhten Cholesterinwerten ist die Unbedenklichkeit fraglich.* In den Leitlinien der europäischen Dachgesellschaften für Herz-Kreislauf-Erkrankungen heißt es: *Um die Sicherheit von Lebensmitteln mit Pflanzensterinenzusatz bei regelmäßiger Einnahme zu garantieren, sind ... Langzeitstudien nötig.*

Unilever reagiert bisher ungerührt auf diese Forderung im Internet mit: *Und aus wissenschaftlicher Sicht gibt es keinen Hinweis darauf, dass der Verzehr Pflanzensterin angereicherter Produkte mit Nebenwirkungen in Verbindung zu bringen ist.* Deshalb sah foodwatch sich gezwungen zu klagen. foodwatch hat Studien und Wissenschaftler gefunden, die wohl Zweifel an der Sicherheit des Produktes *Becel pro.activ* haben, und auch in seiner Klageschrift vom 17.2. 2012 zitiert. Aktuell empfiehlt auch das **BfR** eine Neubewertung von Pflanzensterinen durch die **EFSA**.

Die Recherchen, deren Veröffentlichungen im Internet und die anwaltlichen Vorbereitungen der Klageschrift gegen Unilever kosten Geld. Deshalb bittet foodwatch durch Förderer/Förderinnen! um Unterstützung.

Quelle: foodwatch

DAS BfR MELDETE AM 25. JUNI 2007

Auf dem deutschen Markt werden Lebensmittel angeboten, die mit Pflanzensterinen angereichert sind. Die Lebensmittel sollen dazu beitragen, erhöhte Cholesterinspiegel zu senken. Das derzeitige Angebot im Handel umfasst Margarine, aber auch Milchprodukte, Käse und Brot. Die Europäische Kommission hat den Zusatz von Pflanzensterinen auch für Fruchtgetränke auf Milchbasis, Sojagetränke, Gewürze und Salatsoßen zugelassen. Der Zusatz der Pflanzensterine muss auf der Packung gekennzeichnet sein. Der Gehalt an Sterinen ist begrenzt, damit die tägliche Aufnahme aus solchen Produkten drei Gramm nicht überschreitet und mögliche unerwünschte gesundheitliche Wirkungen ausgeschlossen sind. Weil Pflanzensterine die Aufnahme von Vitaminen einschränken können, wird auf den Packungen empfohlen, entsprechend mehr Obst und Gemüse zu essen. Kinder unter fünf Jahren, Schwangere und Stillende sollten die angereicherten Lebensmittel trotzdem nicht essen. Wer Cholesterin senkende Medikamente einnimmt, sollte den Verzehr mit dem Arzt abstimmen.

ETIKETTEN LÜGEN WIE GEDRUCKT

Wir hätten da mal ein Rezept für Sie: Man nehme Wasser, Eiweiß und Mehl, gebe noch etwas Rote-Beete-Saft für die Farbe dazu, ein bisschen Paprikapulver und ein paar Gewürze, vermische das Ganze mit Hackfleisch - und - man erhält mehr Hackfleisch! Ziemlich genau so macht es Netto bei seiner *Viva-Vital Zubereitung aus Hackfleisch gemischt mit pflanzlichem Eiweiß*. Anders formuliert: Der Discounter verkauft gestrecktes Hackfleisch, das zu einem guten Teil aus schnittfest gemachtem Wasser besteht. Mit 30% weniger Fleisch und einem Preisaufschlag von über 30% gegenüber reinem Hackfleisch.

<http://www.abgespeist.de>

HYSTERIE ZU OSTERN UNBEGRÜNDET

Seefahrer genießen ein Hühnerei zu Ostern oft mit schlechtem Gewissen. Ihnen wurde suggeriert, dass im Eigelb enthaltene *Cholesterin* schade ihnen. Richtig aber ist: Ein Hühnerei deckt den Tagesbedarf an *Cholesterin*, erhöht nicht oder unbedeutend den Cholesterinspiegel im Blut. Es bietet mehr als *Cholesterin*. Es enthält die Spurenelemente Eisen, Kupfer, Zink und die Vitamine A, D und E. Im Eigelb ist das für den Fettstoffwechsel wichtige *Lezithin*, das den Cholesterinspiegel vorteilhaft beeinflusst, und das *Lutein*, ein gelb-oranger Farbstoff, aus den zugefügten *Tagetes* Blütenblättern, zur Vorbeugung der altersbedingten Maculadegeneration AMD. Der Verzehr von einem Ei täglich gilt als unbedenklich. Nicht nur zu Ostern dürfen es auch mal mehr sein.

NOCH EIN ETIKETTOBJEKTIV BETRACHTET

Männer mit durchstochenen Ohrläppchen sind die besseren Eheandidaten. Sie haben bereits schmerzliche Erfahrungen gemacht und Schmuck gekauft.



Rita Rudner, US-Komikerin

DIE NAVIGATION DER WIKINGER

Der Sonnenstein, polarisiertes Licht und die Peilscheibe. Quelle: *Life K. Karlsen*



Der Sonnenkompass von Visby

Wie fanden eigentlich die Wikinger Tausende von Meilen über das offene Meer ihr fernes Ziel? Viel wurde über ihre erstaunlichen Reisen aufgeschrieben, doch kaum Details, wie und womit sie navigierten. Relikte, die ihr Geheimnisse enthüllen könnten, gibt es praktisch nicht. Vermutliche Navigationsgeräte, die gefunden wurden, sind stets bereits bis zur Unkenntlichkeit zerfallen.

Um das verlorene Wissen der Wikinger zu heben, müssen wir uns in deren Zeit versetzt vorstellen. Was trieb sie, nur mit ihrem gesunden Menschenverstand und wahrhaft großem Mut, aber ohne Werkzeuge und Techniken der modernen Seefahrer herauszubekommen, was jenseits des Sonnenuntergangs liegt? Auf Grund seiner navigatorischen Erfahrungen sowie aus den Beschreibungen in den nordischen Sagen und dem alten isländischen Gesetzbuch, der Grágaá (der Graugans), glaubt *Life K. Karlsen* fest, dass der *Sonnenstein* und eine einfache Peilscheibe, wie sie im folgenden beschrieben wird, die Wikinger sicher über den Nordatlantik und zu anderen Zielen führte. Durch diese einfachen aber effektiven Hilfsmittel zur Navigation behaupteten sie ihren hervorragenden Platz in der Geschichte der Seefahrer.

Die Wikinger befuhren den Nordatlantik wohl nur im Sommer, wenn es in den nördlichen Breiten lange Tage und kurze helle Nächte gibt. Folglich konnten sie fast ausschließlich mit der Sonne und kaum mit den Sternen navigieren. In den nördlichen Breiten, die sie befuhren, gibt es im Sommer keine Zone, in der die volle Dunkelheit eintritt. Bei 61°N scheint die Sonne von Ende April bis Ende August täglich mehr als 14 Stunden. Welche besseren Möglichkeiten konnten sie also entdecken, als mit dem Sonnenlicht ihre Schiffe auf Kurs zu halten. Wahrscheinlich benutzen sie dazu einen Kristall, den Islandspat, der in Island leicht zu finden ist, und der eine besondere Eigenschaft des Himmelslichts zeigt, die ausreichend genau auf den Ort der Sonne schließen lässt - den *Sonnenstein*. Unter bestimmten Bedingungen, im Nebel, bei Sonnenauf- und -untergang, könnte der Navigator den Sonnenstein benutzt haben.

Wenn, wie auf dem Nordatlantik oft zu beobachten, kalte Luft über wärmeres Wasser streicht, dann steigt Wasserdampf in Strähnen von der Meeresoberfläche auf: *Das Wasser dampft*. In extremen Situationen kann dieser *Frost Rauch* oder *arktische Rauch* zwischen ein paar bis zu mehreren hundert Metern hoch aufsteigen. An der Oberfläche bildet sich dichter Nebel, der den Horizont und Objekte kurz über der Oberfläche verdeckt. Aber der Himmel im Zenit zeigt auch blauen Himmel, wie in den folgenden Bildern.



Rauchendes Wasser, Quer ab und im Zenit vom Peildeck der **TRANS**TIMBER am 18.03.2012 um 15:00h auf N55°17' E017°17' bei 6°C Wasser- und 5°C Lufttemperatur aufgenommen. hb



Oft ist von einem Schiff, das in einem solchen Nebel dicht vorbei fährt, nur seine Mastspitze zu sehen, den Rest verdeckt der oberflächennahe Nebel.

Wird das direkte Licht der auf- oder untergehenden Sonne durch eine Nebelbank verschluckt, der Zenit aber ist wolkenarm, dann könnte ein Navigator die genaue Richtung zur Sonne mit dem Sonnenstein gefunden haben. Ja selbst an klaren Tagen ist der Horizont auf See oft durch Dunst oder ferne Wolken verdeckt. Das ist eine ideale Situation um mit dem Sonnenstein die Richtung zur Sonne zu finden.

Das Grundprinzip, um den Sonnenstein zu benutzen, liegt in der Polarisation des Himmelslichts. Dieser Effekt wurde zuerst im Jahre 1669 von *Erasmus Bartholimus*, einem dänischen Naturforscher, Professor für Mathematik und Medizin, beschrieben. 1678 schreibt der Niederländer *Christiaan Huygens* in seiner *Abhandlung über das Licht*, dass er auch die Doppelbrechung studierte, die *Bartholimus* am Islandspat beschrieben hatte. Über des Doppelspat optische Phänomene schrieb 1813 sogar *Goethe* in seiner Farblehre, doch verliert er kein Wort über die Polarisation oder einen Sonnenstein.

Islandspat ist auch als *optisches Calcit*,

Kalkspat und *Doppelspat* bekannt. In Island heißt es *Silfurberg*. Es besteht aus den Molekülen des Calciumcarbonat (CaCO₃). Die Kalzium-Atome sind in den Ebenen eines Kristallgitters angeordnet, entlang denen das Kristall leicht zu spalten ist. Der Kristall hat eine rhomboedrische Kristallstruktur. Gegenüber liegende Flächen sind parallel, aber es gibt keine rechten Winkel. Ein perfekter Kristall ist farblos und transparent. Die Winkel sind 101° 30' für den stumpfen und 78° 30' für den spitzen Winkel. Die Struktur des Kristalls führt zu der optischen Erscheinung der *Doppelbrechung*. Ein Objekt, durch den Kristall betrachtet, ist doppelt zu sehen.

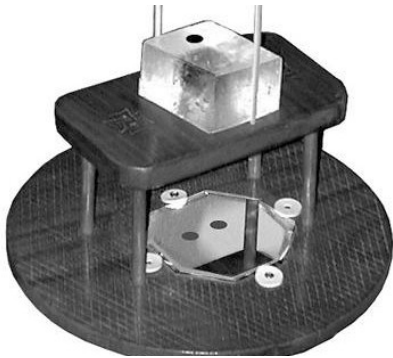
Ursprünglich ist das Sonnenlicht nicht polarisiert. Direktes Sonnenlicht besteht aus elektromagnetischen Wellen, die senkrecht auf ihrer Ausbreitungsrichtung in alle Richtungen gleich wahrscheinlich schwingen. Aber das Himmelslicht an der Erdoberfläche ist teilweise polarisiert. Die Polarisation entsteht durch die Streuung des Sonnenlichtes in der Atmosphäre. Die stärkste Streuung erfährt dabei das blaue Licht, was dem Himmel seine charakteristische Farbe gibt. Der polarisierte Lichtanteil schwingt senkrecht auf seiner ursprünglichen Ausbreitungsrichtung. Darum schwingt das polarisierte Himmelsblau parallel zu den Breitengraden einer fiktiven Kugel mit der Sonne in einem der Pole. Die Intensität des polarisierten Himmelslichts steigt von den Polen bis zum Äquator der fiktiven Kugel von 0% auf ca. 80% an. Bei Sonnenauf- und -untergang, durchläuft das am Horizont beobachtete Licht einen längeren Weg durch die Atmosphäre, und das blaue Licht ist durch die starke Streuung größtenteils entfernt. Darum überwiegen in der Nähe des Horizonts die gelben und roten Farben der Dämmerung.

Die Streuung des Sonnenlichts in der Atmosphäre erzeugt also das polarisierte Himmelslicht. Ein Navigator sucht es darum im rechten Winkel zur Sonne, z. B. wenn er bei Sonnenauf- und -untergang nach oben schaut. Gegen die Sonne sieht er unpolarisiertes Licht. Die Atmosphäre der Erde dient als Polarisator. Wird der Sonnenstein, wenn die Sonne auf- oder untergeht und nahe am Horizont steht, horizontal gehalten, dann ist er ein idealer Analysator. In der Dämmerung mit wolkenarmem Zenit ist die Bestimmung der Richtung zur Sonne mit dem Sonnenstein darum möglich, auch dann, wenn die Sonne am Horizont hinter einer Nebelbank oder einer Insel steht.

Islandspat ist ein Material, das für seine Doppelbrechung bekannt ist. Tritt unpolarisiertes Licht durch ein Calcit-Kristall,

wird es in zwei linear polarisierte Strahlen, die unterschiedlich stark gebrochen werden, aufgeteilt. Der ordentliche Strahl gehorcht dem Gesetz der Brechung, der außerordentliche nicht. Die beiden Strahlen werden im Kristall voneinander getrennt, weil sie verschiedenen Wegen durch das Kristall folgen. Nach dem Austritt aus dem Kristall laufen sie dann getrennt aber parallel zueinander fort.

Machen Sie eine kleines Zeichen auf ein Stück Papier und legen Sie den Kristall darauf. Sie sehen dann klar und deutlich zwei Zeichen. Wird der Kristall langsam über dem Zeichen gedreht, bleibt eins der Bilder stationär und das andere wird mit dem Kristall in einem kleinen Kreis drum herum mitgedreht.

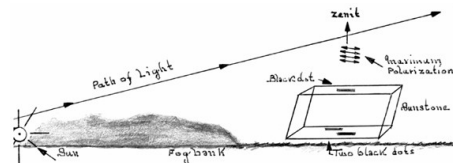


Um mit einem *Sonnenstein* die Richtung zur Sonne zu finden, wird ein (etwa 5mm) runder schwarzer Punkt auf einer Fläche des Calcit-Kristalls platziert. Blickt man von der gegenüberliegenden Fläche durch den Kristall, dann sieht man den Punkt doppelt. Wird der Kristall mit dem Punkt auf den freien Zenit ausgerichtet und in der horizontalen Ebene gedreht, dann verblasst das eine Bild des Punktes und das andere wird dunkler. Sind beide Bilder gleich hell, dann ist die wahre Richtung zur Sonne auf der Verbindungsgeraden durch die winkelhalbierende Gerade des stumpfen Winkel der natürlichen Kristallfläche mit dem Punkt. Für eine Genauigkeit von etwa 1° muss der Sonnenstein horizontal ausgerichtet sein und freie Sicht zum teilweise blauen Zenit bestehen. Trifft das Himmellicht nicht senkrecht vom Zenit auf den Sonnenstein, dann tritt eine größere Abweichung auf. Dicke Wolkenschichten im Zenit streuen das polarisierte Himmelslicht und behindern die Nutzung des Sonnensteins. Jeder Islandspat Kristall kann als Sonnenstein benutzt werden, solange er optisch klar ist. Je dicker das Kristall, desto deutlicher werden die beiden Bilder des schwarzen Punktes voneinander getrennt.

Peilung am 25. April 2006 bei Sonnenuntergang in Port Orchard, WA, USA, Position: $48^\circ 34,5' N$, $122^\circ 34,0' W$. Die Peilung erfolgte um 20:04:28 Ortszeit (GMT 00:04:28), am 26. April.

Die Peilung erfolgte kurz vor Sonnenuntergang. Die Sonne war hinter einem Wald bereits untergegangen und nicht mehr sichtbar, das Zenit wolkenlos. *Karlsen* legte den Sonnenstein über einen Ausschnitt in einer horizontal drehbare Scheibe mit zwei Peilstäben auf einem Podest. Unter dem Ausschnitt lag ein Spiegel, und anstatt den Sonnenstein hoch zu halten und sich den Hals zu verrenken, konnte er im Spiegel von unten durch ihn auf die beiden Punktbilder sehen.

Karlsen drehte den Stein langsam hin und her, bis beide Bilder des Punktes gleich hell erschienen. Er erfasste die genaue Uhrzeit und die Ausrichtung des Steins mit den beiden Peilstäben über einen magnetischen Kompass. Nach der Peilung nahm er das Nautical Almanac für das Jahr 2006, und die Tabelle Pub. Nr. 249, Band 3, der Sichtreduktion, um die wahre Position der Sonne zu berechnen. Die berechnete Peilung zur Sonne ergab 289° , die Peilung mit dem Sonnenstein über den Magnetkompass $271^\circ + 18^\circ 15'$ östl. Ablage = $289^\circ 15'$. Der Sonnenstein zeigte also auf genau die verborgene Sonne unter 289° .



Die Wikinger hatten keinen Magnetkompass, aber sie hatten andere Möglichkeiten, um sich zu orientieren und ihre Schiffe über den Ozean zu führen. Sie teilten den sichtbaren Horizont in acht Abschnitte, die Hauptrichtungen ein, die sie *Attir* nannten. Die Ausrichtung machten sie an der norwegischen Westküste fest, die in etwa von Nord nach Süd verläuft. Um zu demonstrieren, wie die Wikinger die Peilscheibe verwendeten, um ihren Kurs zu bekommen, hat *Karlsen* sich eine Peilscheibe gemacht. Sie ist keine Nachbildung eines Artefakts, sondern ein Original-Gerät, das auf den Beschreibungen in dem alten isländischen Gesetzbuch, der *Grágás* (Gragans) beruht, die Herkunft der *Grágás* zudem unsicher ist.

Die Peilscheibe hat eine ebene Fläche, auf der die Hauptrichtungen, die *Attir*, und für bestimmte Breiten die Azimute von Sonnenauf- und -untergang in der Segelsaison aufgezeichnet sind. Die Peilscheibe offenbart, wie die Markierungen des Sonnenstands und die acht Sektionen des Horizonts zur Navigation benutzt werden können.

Die Wikinger bezogen sich auf Breiten, die sie nicht nach Graden, sondern durch Namen von Sehenswürdigkeiten und Orten benannten, die auf den entsprechenden Breiten liegen. So benutzten sie den Na-

men Stad, in Norwegen, von dem aus sie segelten, und den Namen Thorshavn, ihres Ziels auf den Färöern. In den Sagen ist aufgezeichnet, wie der Navigator mit der Peilscheibe und den Beobachtungen, die er zu Hause gemacht hatte, von einem Ausgangshafen auf bestimmter Breite zu seiner Familie Heimstätte über den Atlantik gekommen ist. Die Peilscheibe zeigt für bestimmte Breiten die Richtung zur auf- und untergehenden Sonne in den Monaten Mai, Juni und Juli an. In kleine Löcher auf dem Rand der Peilscheibe wurden hölzerne Stifte gesteckt, um diese Richtung zur Sonne zu markieren. Die Peilscheibe ist damit sehr einfach zu benutzen.

Angenommen der Navigator will seinen Kurs nach Westen von Hernar in Norwegen (auf $61^\circ N$) an einem klaren Morgen des 17. Mai festlegen. Hier geht die Sonne im Nordosten auf (in 045° Azimut). Ein hölzerner Stift wird in das dazugehörige Loch am Rand der Peilscheibe gesteckt. Mit einer genauen Ausrichtung der Peilscheibe über diesen Stift zur Sonne kann nun der Kurs nach Westen von ihr abgetragen werden. Das Verfahren ist für alle anderen Monate gleich. Ist der Horizont aber bei Sonnenauf- oder -untergang durch Wolken oder Nebel verdeckt, und geht gleichzeitig der Blick nach oben überwiegend ins *Blaue*, dann kann mit dem Sonnenstein die genaue Richtung zur Sonne gefunden und die Peilscheibe zur Sonne (am Morgen unter 045° Azimut) ausgerichtet werden. Der gewünschte Kurs nach Westen kann nun sicher angelegt werden.

Eine Peilscheibe für andere Breiten ist leicht zu machen. Das Prinzip ist das gleiche, nur die Richtungen zur Sonne sind unterschiedlich. Bei häufigem Nebel, ist die Nutzung des Sonnensteins zusammen mit der Peilscheibe eine sehr gute Kombination, und die Ergebnisse für den Navigator sehr wertvoll. Ist die Peilscheibe mit der Kenntnis der Richtung zur Sonne ausgerichtet, dann kann das Schiff an ihr auf den richtigen Kurs gelegt werden. Der Sonnenstein ermöglicht es dem Navigator, auch in dichtem Nebel oder mit Wolken am Horizont die Vorteile des *Sonnenkompasses*, wie die Peilscheibe auch genannt wird, zu nutzen und dem beabsichtigten Kurs zu folgen.

Referenz: Bunn, W. Charles, *Crystals, Their Role in Nature and Science*, New York, Academic Press, 1964. Huygens, Christiaan, *Treatise on Light*, University of Chicago Press, 1937. H.O. Publication 216, United States Government Printing Office, Washington, DC, 1955. Pedersen, Einar Sverre, *Polar Navigation, Scandinavian Airline System*, 1956.

AUS SEEFAHRERS BASTELSCHAPP

Ein selbstgebauter Sonnensteinkompass

Im Sommer ist auf dem Nordatlantik nur die Sonne am Firmament zu beobachten, die Nächte sind zu hell, um Sterne zu sehen. Bedeckte sich der Himmel, dann konnten die Wikinger noch einige Zeit den Kurs zum Seegang als Richtschnur weiter beibehalten.

Der Seefahrer, entfernt mit Wikingern weSENSverwand, kauft sich nun dazu im Mineralienhandel erst mal einen Doppelspat-Kristall, möglichst natürlich gewachsen, optisch klar und mit wenigstens einem gegenüberstehenden, glatten und weitgehend fehlerfreien Oberflächenpaar, z.B. @ ebay 8€ bis 30€. Ich habe einen solchen Kristall vor Weihnachten erstanden und mir den optischen Effekt der Polarisation im Himmelslicht in meinem Garten unter freiem Himmel hinterm Haus sofort angeschaut. Vor den nackten Kristall hielt ich die schwarze Pappe eines abgerissenen Heftdeckels mit einem kreisrunden Loch und sah mir die beiden Bilder des Lochs an. Dabei schwenkte ich den Kristall hin- und herdrehend in alle Himmelsrichtungen. Ein richtungsabhängiger Effekt war trotz vieler optischer Fehler im Kristall deutlich auszumachen.

Nachdem ich einige Berichte über den Sonnenstein in der Navigation der Wikinger gefunden und gelesen hatte, begann ich, um die bei mir aufgelaufenen restlichen Unklarheiten zu beheben, mit Experimenten. Das runde Loch in der schwarzen Pappe wurde erst durch einen runden, dann durch ein rechteckigen schwarzen Fleck ausgetauscht. Schließlich schob und drehte ich den Kristall auf einem weißen Stück Papier hin und her, auf dem mit einem Kugelschreiber ein Kreuz gezeichnet war. Während sich dabei die beiden Bilder der einen Kreuzachse bis zu einem Maximum voneinander entfernten, näherten sich die Bilder der anderen Achse gleichzeitig, bis sie sich deckten. Was ich da sah zeigen die drei folgenden Bilder.



Das Kreuz unterm Doppelspat 0° 45° 90°

Bei diesen Beobachtungen kam mir die Frage: welches die zweckmäßigste Form und Ausrichtung des Objektes vor dem Kristall sein könnte, um bei seinem Einsatz als *Sonnenstein* die größtmögliche Richtungsempfindlichkeit zu bekommen? Zweckmäßig scheint mir, dass die Grenzen zwischen den beiden zu beobachtenden Bildern, **erstens** möglichst lang sind

und **zweitens** weder Überlappungen noch Zwischenräume haben, denn mit dem bloßen Auge wird ein Helligkeitsunterschied zwischen den beiden Bildern so wahrscheinlich am deutlichsten zu erkennen sein. Darum habe ich die Breite der schwarzen Streifen der Geometrie des Kristalls angepasst. Die optimale Streifenbreite entspricht dabei dem maximal erzielbaren Abstand zwischen den beiden Bildern einer Geraden. Die beste Orientierung ist die Ausrichtung des Streifens an derselben Geraden beim Auftreten des maximalen Abstands ihrer Bilder. Zur feinen Ausrichtung fügte ich zwei dünne Hilfslinien, senkrecht auf den Enden der dicken Streifen stehend, hinzu, so dass die Form eines **Hs** entstand, allerdings mit einem langen und dicken Querbalken. Zur optimalen Ausrichtung legte ich den Kristall auf den Streifen und drehte ihn so, dass die beiden Bilder des dicken Querbalkens, bei senkrechter Draufsicht, im größtmöglichen Abstand erschienen. Die Feinjustierung erfolgte anschließend mit den beiden dünnen Hilfslinien, indem deren Bilder zur Deckung gebracht wurden, sie also bei senkrechter Draufsicht nicht mehr doppelt zu sehen waren.

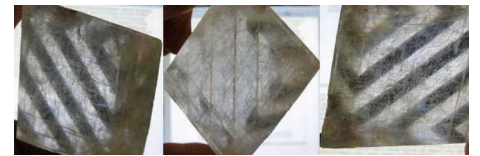


Doppelbilder des **H**; Kristall mit Streifen. Jedoch ist die Grenzlinie zwischen den beiden Bildern noch sehr kurz zur Eintrittsfläche des Lichts. Der größere Teil des Lichtes, das in den Kristall eintritt, trägt nicht zur Beobachtung bei. Um den Kristall für die Beobachtung des Polarisationseffekts besser zu nutzen, habe ich zunächst mehrere Streifen parallel im Abstand der optimalen Streifenbreite aufgebracht. Nun ist es meine Idee in einem nächsten Schritt schachbrettartige Muster mit einem Rasterabstand der optimalen Streifenbreite aufzubringen, womit folgende Vorteile zum Tragen kommen: Das ganze Licht, das in die Kristallfläche eintritt, trägt zur Beobachtung bei, und gleichzeitig wird die gesamte Länge der Grenzlinien zwischen den beiden Bildern verdoppelt, so dass ein Helligkeitsunterschied besser beobachtet werden kann.

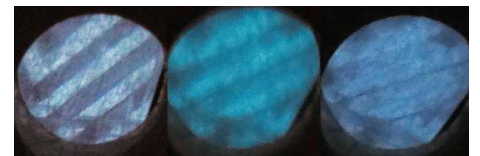
Doch es wird noch besser! Während bisher das Interesse an dicken Kristallen für einen Sonnenstein, um damit eine deutliche Trennung der beiden Bilder zu erzielen, verständlich war, darf es mit den hier vorgestellten bildgebenden Objekten ein dünner Kristall sein. Denn mit geringerer Kristalldicke wird die optimale Streifenbreite kleiner und die gesamte Länge der Grenzlinien bei derselben Kristallfläche

größer, das hindurch tretende Licht wird weniger geschwächt und optisch brauchbare Kristalle sind leichter und billiger zu bekommen. Wenn es noch Wikinger gäbe, dann sollte ich an dieser Stelle ein Patent anmelden – doch wo sind sie?

Weil nun aber die beschriebenen Beobachtungen anderer Seefahrer, zwischen der Richtung zur Sonne und der Ausrichtung des Kristalls, mit meinen Beobachtungen nicht übereinstimmten, machte ich noch weitere Beobachtungen. Ich stellte fest: **Erstens**, dass die Trennung der beiden Bilder auf der Richtung der winkelhalbierenden Geraden durch den stumpfen Winkel meines natürlich gewachsenen Kristalls liegen. **Zweitens**: dass das nicht stationäre Bild in Richtung der Neigung der Kristallkante liegt, die schräg auf dem stumpfen Winkel steht. **Drittens**: dass die winkelhalbierende Gerade durch den stumpfen Winkel und die Kristallkanten auf den spitzen Winkeln in parallelen Ebenen liegen, die senkrecht auf der Ebene mit den bildgebenden Streifen stehen.

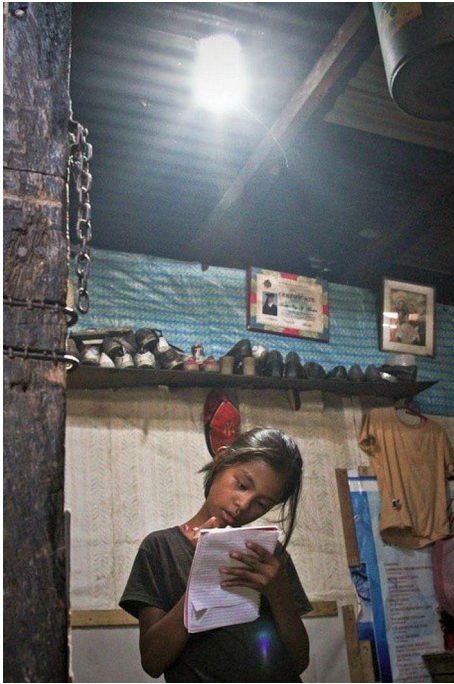


Dreht man den Kristall mit den aufgebrauchten Streifen gegen einen LCD-Bildschirm, aus dem 45° gegen die Horizontale linear polarisiertes Licht austritt, dann ist bei 135°(li) bzw. 45°(re) Streifenneigung ausschließlich nur das eine oder andere Bild der Streifen zu sehen. Sind die Streifen aber horizontal oder vertikal ausgerichtet, d.h. 45° (Mitte) zur Schwingungsebene des Lichtes, dann erscheinen sie gleich hell nebeneinander und deren Helligkeiten schlägt zwischen den beiden Bildern in einem engen Bereich um. Bleibt nun nur noch festzustellen, in welcher Richtung die Sonne steht, wenn diese Erscheinungen unterm Himmelslicht beobachtet werden.



Diese Bilderfolge zeigt die Doppelbilder der zum blauen Zenit ausgerichteten Streifen bei Dämmerung auf einer Waldlichtung, ca. 30 Minuten nach Sonnenuntergang. Beim Umschlag der Streifenhelligkeit steht die Sonne senkrecht zu den Streifen. Beim Umschlag der Helligkeit fällt die Richtung zur Sonne mit der winkelhalbierenden Geraden durch den stumpfen Winkel der Kristallfläche mit den Streifen zusammen. hb

SOLAR BOTTLE BULB



Diese Idee ist Teil des Projekts *One Liter Light* der [MyShelter Foundation Inc.](http://www.myshepherd.org), um 2012 Licht in eine Million fensterlose philippinische Haushalte zu bringen. Wegen der hohen Stromkosten ein wichtiges Anliegen, da das monatliche pro Kopf Einkommen bei ca. 18\$ liegt. Zum Einsatz kommt nur 100% erneuerbare Energie, Lebensqualität wird verbessert und der wirtschaftlicher Druck auf die Menschen reduziert. Das Verfahren ist erstaunlich einfach und erfordert kaum Material noch Talent zur Herstellung der Lampen. Eine transparente 1 1/2-Liter Plastikflasche wird mit klarem Wasser und drei Esslöffel chlorhaltigem Bleichmittel gefüllt. Die Flasche wird in das Dach eines Hauses eingelassen, so dass sie sich teilweise Draußen und im Inneren befindet. Scheint nun die Sonne, dann wird ein großer Teil des außerhalb des Hauses in die Flasche eintretenden Lichts im Inneren aus der Flasche wieder austreten. Das Wasser in der Flasche lässt das Licht im Inneren in alle Richtungen austreten, wie bei einer 55 Watt Glühbirne. Durch das desinfizierende Bleichmittel bleibt das Wasser viele Jahre klar, ohne würde es durch Algen schnell grün. Ohne Wasser aber würde das Licht nur einen hellen Fleck auf dem dunklen Boden ergeben. Die *Solar-Bottle Bulb* ist von Studenten des Massachusetts Institute of Technology (MIT) entwickelt, dem Prinzip folgend: *Mit geeigneter, einfacher und reproduzierbarer Technologie dringende Grundbedürfnisse zu befriedigen.* Dieser Ansatz wurde bereits erfolgreich in Gemeinden Brasiliens, Mexikos und der Philippinen angewendet. Und geht die Sonne unter, dann geht auch das Licht aus – und das ist ja gesund. hb

STROM FÜR WENIGER ALS NICHTS?



Unglaublich, am zweiten Weihnachtstag des letzten Jahres rutschten die Strompreise an der Leipziger Strombörse EEX ins Bodenlose. Ein Überangebot an Strom machte ihn im deutschen Großhandel so billig wie nie zuvor. Wer sich für diesen Tag am Spot(t)markt der EEX Energie beschaffte, bekam sogar noch Geld dazu, denn im Tagesmittel lag der Preis bei minus 3,6 Cent/KWh. Ursachen waren einerseits die Windkraft, die in der Nacht zum 26. Dezember zeitweise bis zu 20.100 MW ins Netz drückte, andererseits die Großkraftwerke, deren Leistung aufgrund mangelnder Flexibilität nicht entsprechend gedrosselt wurde. Zwischen 6:00 und 8:00 Uhr lag der Strompreis sogar bei minus 20 Cent/KWh. Für die Großkraftwerksbetreiber war das bitter, denn sie legten quasi 200.000 Euro/GWh drauf, um sie loszuwerden. Dennoch kann das billiger sein, als die Kraftwerke zu drosseln. Dieser Weihnachtstag war seit dem April 2008 der zweite Tag in der deutschen Stromgeschichte mit einem negativen Strompreis im Tagesmittel. Erstmals war der Strompreis am 4. Oktober im Tagesmittel negativ, als er bei minus 1,2 Cent/KWh lag. Früher hatte es schon stundenweise negative Preise gegeben. Der zweite Weihnachtstag kann ein Vorgeschmack auf die Zukunft der deutschen Stromwirtschaft sein, die wohl einen technischen und ökonomischen Konflikt erlebt: Die bestehende Kraftwerksstruktur, im fossil-atomaren Zeitalter aufgebaut, ist mit den stark schwankenden erneuerbaren Energien kaum in Einklang zu bringen. Besser könnten das dezentrale Erzeuger, z. B. kleine Blockheizkraftwerke, die rasch an das Aufkommen der Windkraft anzupassen sind. Ein solches Projekt hat der Hamburger Ökostromanbieter *LichtBlick* im Herbst 2011 unter dem Namen *SchwarmStrom* gestartet. Dass gerade in Deutschland in den zurückliegenden Monaten der Bau mehrerer Kohlekraftwerke eingeleitet wurde, dürfte damit zu tun haben: Die Windkraft stört die Wirtschaftlichkeit der relativ trägen Großkraftwerke immer mehr, wenn deren Strom stunden- oder gar tagelang nicht benötigt wird und, wie jetzt geschehen, sogar negative Erträge bringt.

Quelle: *taz* vom 27. 12. 2011

SCHWARMSTROM



Die Studie „2050. Die Zukunft der Energie“ zeigt: *Strom aus erneuerbaren Energien ist die Zukunft.*

Schon in acht Jahren könnten über 50% unseres Stromes überwiegend aus Wind- und Sonnenenergie erzeugt werden. Doch nicht immer scheint die Sonne oder weht der Wind, dann gibts da keinen Strom. Eine sichere Versorgung erfordert also, dass neben der erneuerbaren gleichviel, sporadisch abrufbare Energie vorgehalten wird, die auch den Ausstieg aus dem Atom- und Kohlestrom beschleunigt.

LichtBlick behauptet die Antwort zu haben: SchwarmStrom steht dabei für kleine Einheiten, die sich wie die Individuen eines Fisch- oder Vogelschwarms in eine Richtung bewegen, und die gemeinsam eine starke Einheit bilden. Im Konzept von LichtBlick bilden viele kleine, dezentrale ZuhauseKraftwerke ein großes, bedarfsgerecht steuerbares Kraftwerk.

LichtBlicks Ziel ist 100.000 in Deutschland installierte ZuhauseKraftwerke, gasbetriebene Kraft-Wärme-Kopplung KWK Kraftwerke, zu vernetzen. Viele kleine Blockheizwerke, die Gebäude mit Wärme versorgen, bilden ein großes virtuelles Kraftwerk, das das Land mit SchwarmStrom versorgt. Es soll Deutschlands größtes Gaskraftwerk werden und mit dem als Ökostrom anerkannten SchwarmStrom den Weg für mehr erneuerbare Energien und den Ausstieg aus Kohle- und Atomstrom frei machen. Mit dem ZuhauseKraftwerk von Volkswagen bietet LichtBlick Hausbesitzern eine umweltschonende und zuverlässige Gasheizung mit moderner Technologie.

Die Energiewende beginnt für [LichtBlick](http://www.lichtblick.de) im Keller ihrer Kunden. hb

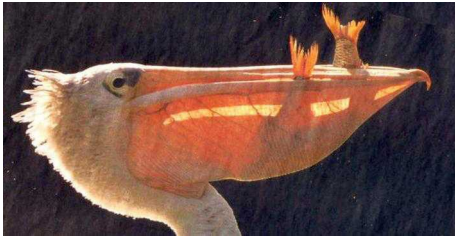
SNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

STAMMTISCHNACHLESE: KNOLLEN LATEIN

Der amtliche abgeseignete Vorwurf, der mir mit einer ultimativen Zahlungsaufforderung, einem Knollen über 15€, nach einem Besuch unseres Stammtisches in Hamburg auf den Tisch flatterte, lautete:

Sie parkten auf einem Straßenteil, der weder durch Zeichen 315 noch durch eine Parkflächenmarkierung zum Parken freigegeben war. §24 StVG; §12(4), §49 StVO.

Ich verstehe das nun so, dass das Parken verboten sein soll, weil es nicht ausdrücklich erlaubt ist. Das klingt für mich nach einem hässlichen Erbe aus dem „real existierenden Sozialismus“: *Verboten ist, was nicht erlaubt ist.* Doch was sagt unsere Straßen Verkehrs Ordnung (StVO) dazu?

II. Zeichen und Verkehrseinrichtungen §42 Richtzeichen

(1) Richtzeichen geben besondere Hinweise zur Erleichterung des Verkehrs. Sie können auch Ge- oder Verbote enthalten.

(2) Jeder Verkehrsteilnehmer hat die durch Richtzeichen nach Anlage 3 angeordneten Ge- oder Verbote zu befolgen.

(3) Richtzeichen stehen vorbehaltlich des Satzes 2 dort, wo oder von wo an die Anordnung zu befolgen ist. Soweit die Zeichen aus Gründen der Leichtigkeit oder der Sicherheit des Verkehrs in einer bestimmten Entfernung zum Beginn der Befolgungspflicht stehen, ist die Entfernung zu dem maßgeblichen Ort auf einem Zusatzzeichen angegeben.

Also, dass das Parken unzulässig ist, soweit es durch Verkehrszeichen nicht verboten ist, kann ich als juristischer Laie hier bei bestem Willen nicht herauslesen.

Da stellt sich mir nun die Frage, ob in Hamburg ein grundsätzliches Parkverbot gilt, das explizit aufgehoben sein muss?

Ansonsten, fragt im Internet jemand, der sich *Bildungskrater* nennt, bin ich auf dem Stand, dass im öffentlichen Raum geparkt werden darf, wo Platz ist, solange man niemanden behindert und es nicht explizit verboten ist. Man kläre mich auf. Vielen Dank! Viele Grüße, Hendrik

Mich auch! - Doch weiter mit der StVO:

§ 12 Halten und Parken

(2) Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.

(3) Das Parken ist unzulässig vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten, wenn es die Benutzung gekennzeichnete Parkflächen verhindert, vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber; über Schachtdeckeln und anderen Verschlüssen, wo durch Zeichen 315 oder eine Parkflächenmarkierung (Anlage 2 laufende Nummer 74) das Parken auf Gehwegen erlaubt ist, vor Bordsteinabsenkungen.

Na?, es geht also noch toller! Da kann sogar etwas ausdrücklich mit dem Zeichen 315 erlaubt sein und dann – ÄTSCHE, rein gefallen! Doch weiter im Gesetzestext:

(4) Zum Parken ist der rechte Seitenstreifen, dazu gehören auch entlang der Fahrbahn angelegte Parkstreifen, zu benutzen, wenn er dazu ausreichend befestigt ist, sonst ist an den rechten Fahrbahnrand heranzufahren. Das gilt in der Regel auch für den, der nur halten will; jedenfalls muss auch er dazu auf der rechten Fahrbahnseite rechts bleiben. Taxen dürfen, wenn ... Soweit auf der rechten Fahrbahnseite Schienen liegen ...

(4a) Ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt, so ist hierzu nur der rechte Gehweg, in Einbahnstraßen der rechte oder linke Gehweg zu benutzen.

Das letztere (von mir hervorgehoben) vermag ich aufgrund meiner juristischen Inkompetenz auch nicht so verstehen, dass alles andere verboten ist, höchstens im Sinne der automatisch zu befolgenden Regel, die sich vermutlich im untergegangenen „real existierenden Sozialismus“ herausgemeldet und unsere demokratische Grundordnung infiziert hat, doch offensichtlich nicht tot zu bekommen ist. hb



Verkehrszeichen (§ 42, Zeichen 315)

LEZTENS

United Nations
World Food
Programme

hat die UN eine weltweite Umfrage unter ihren Mitgliedern durchgeführt. Die Anfrage lautete kurz und knapp:

Teilen Sie uns bitte Ihre ehrliche Meinung zur Lösung der Nahrungsknappheit im Rest der Welt mit!

Nicht ganz unerwartet stellte sich das Ergebnis als ein Riesenflop heraus, und das der folgenden Unklarheiten wegen:

In Afrika wussten die Teilnehmer nicht genau, was Nahrung ist.

In Osteuropa schien unbekannt, was ehrlich in diesem Zusammenhang bedeute.

In Westeuropa zweifelte man, das Wort Knappheit richtig zu verstehen.

In China war offensichtlich unbekannt, was eine Meinung ist.

Im Nahen Osten stritt man darum, was denn eine Lösung sei.

In Südamerika glaubte man gar, die Bedeutung von bitte nicht zu kennen.

Und in den USA wusste niemand, was der Rest der Welt sein könnte.

Alle zusammen waren sich aber einig, dass das vorangestellte Wort *Teilen* in dieser Fragestellung zu großen Missverständnissen führen wird.

NIEMAND IRRT FÜR SICH ALLEIN. ER VERBREITET SEINEN UNSINN AUCH IN SEINER UMGEBUNG.

Lucius Annaeus Seneca

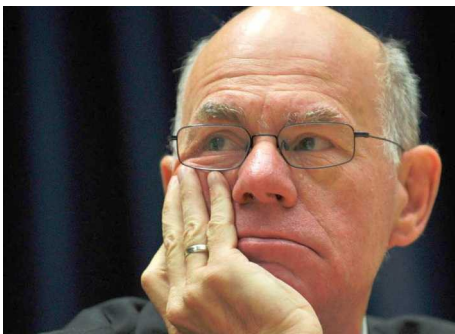
VATER UND SOHN

Mit zehn Jahren glaubt der Knabe, der Vater wisse alles;
mit fünfzehn Jahren merkt er, der Vater weiß nicht alles;
mit zwanzig meint er, der Vater weiß überhaupt nichts;
mit dreißig Jahren besinnt er sich, der Vater weiß doch einiges,
mit vierzig denkt der Mann: wenn nur der Vater noch wäre, er wüsste alles! **Bild:** Wiki auf gr. Fahrt

DER TRAUM

1. Bundeskanzlerin *Angela Merkel* erhielt am 8. Juni 2011 die Freiheitsmedaille des US-Präsidenten (Presidential Medal Of Freedom). Das ist die höchste zivile Auszeichnung der Vereinigten Staaten, sie gilt als Nobelpreis unter den Staatsorden und wird in dieser Form seit 1963 für bedeutende Beiträge für die Sicherheit oder das nationale Interesse der USA, den Weltfrieden und kulturelle oder andere bedeutsame öffentliche Belange verliehen. In der Begründung für *Merkel* hieß es: *Als sie im kommunistischen Ost-Deutschland aufwuchs, träumte Angela Merkel von der Freiheit. Als die Mauer endlich fiel, Deutschland vereint war, überwand sie ihre eigenen Grenzen und wurde als erste Ostdeutsche und als erste Frau Kanzlerin von Deutschland.*

Doch, war der Traum damit zu Ende?



2. Parlamentspräsident *Norbert Lammert* handelte sich eine Rüge ein, als er am 29. Sept. 2011 den Abgeordneten *Willsch* (CDU) und *Schäffler* (FDP) das Wort erteilte, die nicht die Fraktionsmeinung zum Schutzschirm vertreten wollten.

So viel zur Gewissens- und Redefreiheit!



Die Riege der Fraktionsvorsitzenden

3. Funk und Presse melden am 14. April 2012: **Fraktionen erwägen Maulkorb:** Abgeordnete sollen im Bundestag künftig nur noch ans Rednerpult treten dürfen, wenn es den Fraktionen passt. Das sieht ein Entwurf von Union, SPD und FDP vor. Noch Fragen? hb

ERSTE EINGLIEDERUNGSVERSUCHE

Die Redaktion hat aus stets gut unterrichteten Kreisen am monatlichen Stammtisch vernommen, dass es in letzter Zeit immer häufiger zu tragischen häuslichen Auseinandersetzungen bei jenen Kameraden gekommen sein soll, die, auf Grund ihres wohlverdienten aber plötzlichen Eintritts in den Ruhestand ihrem vertrauten Element entrissen, irritiert dastehen und denen offensichtlich dringend geholfen werden muss.

Viele Mitarbeiter der Sozialstation „Seefahrer_jetzt@_Heim.at“ haben sich darum in einer amtlich anerkannten gemeinnützigen Arbeitsgruppe zusammengeschlossen, um beim gemeinsamen abendlichen Umtrunk Möglichkeiten zu ersinnen, die den hilflosen Senior-Seefahrern bekannte Elemente aus dem verlorengegangenen Revier in seine neue, noch ungewohnte und fremde Umgebung integrieren, so dass sie ein vertrautes Gefühl bei dessen Exploration weiterhin nicht vermissen müssen. Das Bild oben zeigt (hier erstmalig und exklusiv im DANZIGER SEESCHIFF für Seefahrer gezeigt) einen Erlkönig, den ein geheim Recherche machender Mitarbeiter unser kleinen Redaktion auf der Teststrecke eines ungenannten Autoherstellers in Norddeutschland, der selbstlos den eifrigen Mitarbeiterkreis der „Seefahrer_jetzt@_Heim.at“ mit Rat und praktischen Applikationen tatkräftig unterstützt, heimlich beobachten konnte.

Kameraden, Euch soll geholfen werden.
Sie haben's verstanden! hb

*Wenn die Hose aber von innen nass wird,
dann nützt kein Rettungsschirm!*

Sagte ein Politiker zu einem Anderen.
(Guido W. zu Jürgen T. im Bundestag)

NEUJAHRSGEBET

Herr, setze dem Überfluss Grenzen und lasse die Grenzen überflüssig werden. Lasse die Leute kein falsches Geld machen und auch Geld keine falschen Leute. Nimm den Ehefrauen das letzte Wort und erinnere die Männer an ihr erstes. Schenke unseren Freunden mehr Wahrheit und der Wahrheit mehr Freunde. Bessere solche Beamte, Geschäfts- und Arbeitsleute, die wohl tätig, aber nicht wohlwärtig sind. Gib den Regierenden ein besseres Deutsch und den Deutschen eine bessere Regierung. Herr, Sorge dafür, dass wir alle in den Himmel kommen - aber nicht sofort.

Der Text ist klar, doch der Quellen sind's im Internet mehrere. Da es aber nur eine richtige geben kann, ist's wahrscheinlich keine von denen. Seefahrerlogik

DIE LOOTSEN IN FAHRWASSER

Es tobt der Sturm! Es brauset das Meer
So hohl und dumpf, so schaurig und schwer!
Die Masten knarren von Schiff und Kahn,
Und kreischend tanzet der Wetterhahn.

Die Nacht liegt schwarz noch über der See,
Es peitsche durch die Dünen der eisige Schnee,
Die Wogen rollen mit sprüh'ndem Schaum,
Vom Leuchthurm findet die Spur man kaum.

Die Möven schwirren kreischend und schwer
Dort über dem kleinen Boot daher;
Bald hebet der Sturm, mit den Wogen im Bund,
das schwere Fahrzeug, bald sinkt es zu Grund.

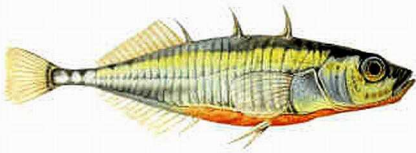
Doch, da ist's noch: - der tobenden Wellen Spiel,
Da redet die Faust und steuert den Kiel.
Die Mannschaft voll Muth, in Gefahren ergraut.
Dort nach dem gestrandeten Schiffe schaut.

Die Lootsen sind's! Im Sturmgebraus,
Da führt die Wackern der Nothruf hinaus.
Im Kampf mit Sturm, mit Wetter und Well',
Da bringen sie freudig die Hilfe zur Stell.

Und manchen Bedrängten, schon nahe dem Tod,
Befreit ihr Muth! Manches Leben, so roth,
Sie führen's laut jubelnd zum Hafen zurück,
beglückt von dankenden Thränenblick.

Fritz Freimuth

Quelle: Die neuen Wogen der Zeit, Danzig, 1871

DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

UNTERHALTSAM UND SAUBER.

Der *Ashvertiser* ist ein Aschenbecher und er besteht auf seinen Namen dadurch, dass er zusammen mit einem Multimedia-Display aufgestellt wird. Er soll Raucher, die draußen vor Bars, Pubs und Restaurants ein Pfeifchen rauchen, mit Nachrichten, Wetterbericht oder Sportergebnissen fesseln. Für eine besonders ansprechende Grafik unter den rauen Outdoor-Bedingungen sorgt eine AMD-Embedded-Prozessortechnologie auf Mini-ITX-Motherboards von Fujitsu. - Der Seefahrer staunt.



Seitdem nämlich das Rauchen in Bars, Cafés und Restaurants verboten ist, finden sich die Raucher zum Frönen ihrer Leidenschaft meist draußen vor der Tür ein, was mitunter zu Lasten der Sauberkeit auf den Bürgersteigen geht. Diese Erkenntnis brachte Vincent Guillaume, technischer Geschäftsführer der Digital Signage Company (DSC) in Lasne in Belgien auf die Idee, ein multifunktionales Stadtmobiliar zu entwickeln:

Einen Aschenbecher mit Display.

DSC stellt diese Aschenbecher kostenlos auf, der Bildschirm zeigt die Inhalte von Drittanbietern, und die gesamten Kosten werden über Werbeeinnahmen finanziert. Für Restaurantbetreiber erfolgt die Aufstellung völlig kostenlos. Sie müssen lediglich die Aschenbecher regelmäßig leeren und den Strom bereitstellen. Die Kosten für die Einrichtung werden von DSC getragen. *Unser Geschäftsmodell basiert*

auf Werbung und wurde nicht konzipiert, um dem Restaurantbetreiber einen finanziellen Beitrag abzuverlangen, erklärt Guillaume.

Jeder *Ashvertiser* verfügt über ein Modem, um die Inhalte aus der Ferne vor Ort zu aktualisieren. Damit ist er also nicht nur ein einfaches Abspiegelgerät, sondern eine Telekommunikations-Lösung, die künftig auch, bei verfügbarer Bandbreite und günstigen Flatrates, als stets online befindlicher Streaming-Client dienen kann.

Die Lösung erschließt Werbekunden eine attraktive Zielgruppe: *Ashvertising* zielt auf städtisches Publikum zwischen 25 und 40 Jahren. Nach ersten Schätzungen von DSC erreicht der *Ashvertiser* im Testmarkt in verschiedenen Stadtteilen Brüssels mit rund 200 Aufstellungen in Restaurants und Trend-Cafés innerhalb von drei Wochen etwa 400.000 bis 600.000 Männer und Frauen. DSC rechnet damit, den *Ashvertiser* Markt in Brüssel mit 300 Geräten abzudecken. Schon bald sollen Antwerpen, Lüttich, Gent, Namur und einige Universitätsstädte folgen.

Da das neue Medium sehr viel versprechend ist, hat es auch bereits Interesse bei großen Werbekunden aus Belgien, wie Clearwire, Hyundai, Carlsberg, Fnac, Mars, In-Bev, Nestle und Sara Lee, erzielt, die an der Teststellung teilnahmen, sagt Marc Katte, Marketing Manager bei DSC. Das Konzept verspricht auch internationalen Erfolg, da sich bereits Interessenten aus den Niederlanden, Großbritannien, Spanien, Portugal, Dänemark und den USA gemeldet haben, ohne dass der *Ashvertiser* aktiv beworben wurde. Und die Vermarktung in diese Richtung kann nun ebenfalls starten: Seit Mai 2011 ist *Ashvertising* voll funktionsfähig und im Pilotmarkt Brüssel live geschaltet.

Der Seefahrer lernte im voranstehenden Artikel den Begriff des multifunktionalen Stadtmobiliars kennen. Nun, hier sitzt jemand am Keyboard, der alters- und geschlechtsbedingt solch kostenfreies Zeug, an vielen Stellen über die Städte verteilt zum davor zu stehen oder drauf zu sitzen, auch gerne mit einem Multimedia Display begrüßen würde, z.B. wie in dem folgenden dargestellt aber mit bewegten Bildern.

ACH, NICHTS BESONDERES AUS DEM

Einem kleinen Seefahrer fiel das Anziehen seiner Stiefel sichtlich schwer, und darum kniete seine Kindergärtnerin sich vor ihn hin, um ihm zu helfen. Gemeinsam stießen, zogen und zerrten sie, bis zuerst der eine und dann nach weiterem Zerrren endlich auch der andere Stiefel angezogen war. Als der Kleine dann sagte: *Die Stiefel sind ja falsch rum an!*, schluckte seine geduldige Kindergärtnerin nur kurz, schaute ungläubig nach den Füßen des Kleinen. Die Stiefel waren tatsächlich vertauscht. Sie kniete sich wieder vor ihn hin, und so mühsam, wie sie die Stiefel angezogen hatten, wurden sie nun wieder unter heftigem Zerrren und Ziehen an den Füßen umgetauscht. Als das dann vollbracht war, sagte der Kleine: *Das sind nicht meine Stiefel!* Die Kindergärtnerin biss sich auf die Zunge, damit ihr kein hässliches Wort aus dem Mund entschlüpfte und sagte lediglich: *Warum sagst du das erst jetzt?* Ihrem Schicksal ergeben, kniete sie sich wieder hin und zerrte abermals an den widerspenstigen Stiefeln, bis sie wieder ausgezogen waren. Da erklärte sich der Kleine: *Das sind nicht meine Stiefel, die gehören meinem Bruder. Aber meine Mutter hat gesagt, ich muss sie heute anziehen, weil es so kalt ist.* Die Kindergärtnerin nahm ihre ganze Selbstbeherrschung zusammen. Sie stieß, schob und zerrte die blöden Stiefel wieder auf die kleinen Füße. Endlich fertig damit, fragte sie den heranwachsenden Seefahrer erleichtert: *Okay, und wo sind nun deine Handschuhe?* Darauf der Kleine: *Die hab ich ganz vorne in die Stiefel gesteckt.*



Stiefelschweinchen

DIE KUNST DER POLITIK

Politik ist die Kunst, die Bevölkerung so schnell über den Tisch zu ziehen, dass die Menschen denken, die dabei entstehende Reibungshitze sei Nestwärme.

*Udo Ulfkotte (*1960, Publizist)*

ENDLICH!: RATINGAGENTUR IN EUROPA

Young&poor

Agence de notation des candidats à la présidentielle

Schwarze Anzüge mit Schlips, graue Damenkostüme, hochhackige Schuhe. Zur Vorstellung ihrer sogenannten Ratingagentur **Young&poor** haben sich die jungen Mitglieder des französischen Protestkollektivs *Generation Précaire* betont elegant und seriös gekleidet.

Auf die Wand projizieren sie einen Videoclip: Zu Vivaldis Jahreszeiten flimmern alte Schwarz-Weiß-Aufnahmen von der Wallstreet vorüber. Ein paar Daten werden eingeblendet: 1860, Gründung der Ratingagentur Standard & Poor's, später folgen Moody's und Fitch Ratings und jetzt, 2012: **Young&poor**.



Ophélie Latil, Sprecherin von *Generation Précaire*, erklärt, worum es sich handelt: Die Agentur will die Vorschläge der Präsidentschaftskandidaten für die Jugend bewerten. Sie versprechen ja alle - Hand aufs Herz - eine bessere Eingliederung der Jugend. Aber nur wenige beherrschen dieses wichtige Thema.

Die Bezeichnung Ratingagentur und das Wortspiel **Young&poor** (jung und arm) könnte den Verdacht wecken, dass es sich hier um einen bloßen Gag handelt. *Generation Précaire* ist tatsächlich für oft witzige Aktionen bekannt, andererseits aber auch für stichhaltige Kritik und fundierte Vorschläge. Mit **Young&poor** hat das Kollektiv jetzt ein Analyseinstrument geschaffen, das vor allem ein Ziel verfolgt: Das Niveau der Wahlprogramme in Sachen Jugend soll angehoben werden.

20 junge Freiwillige arbeiten für die Ratingagentur. Sie nehmen die Programme aller Präsidentschaftskandidaten unter die Lupe und konzentrieren sich dabei auf zehn Themen. Valentine Umansky zählt einige davon auf: Schüler und Studenten, der Zugang zum Hochschulstudium, die finanzielle Lage der Studenten. Wir interessieren uns auch für die Situation derjenigen, die ihre Ausbildung abbrechen und

kein einziges Diplom besitzen. Beratung und Orientierung sind zu allen Zeiten der Ausbildung für uns wichtig.

Auch die Programmpunkte der Parteien in Sachen Arbeitslosigkeit, Sozialhilfe für junge Erwachsene, duale Ausbildung, Arbeitsmarkt und Praktika werden geprüft und in einem eigens dafür erstellten Raster notiert. Pierre Esselinc ist einer der Beobachter von **Young&poor**, er erklärt die Vorgehensweise: Zuerst haben wir im Programm, in den Pressemitteilungen und auf der Internetseite des jeweiligen Kandidaten alle Stellen herausgesucht, die eines unserer Themen behandeln. Dann schauen wir, welches Budget er dafür jeweils veranschlagt und wie er die Vorschläge verwirklichen will. Anschließend treffen wir einen Verantwortlichen für den Wahlkampf des Kandidaten, um weitere Informationen zu erhalten. Wenn er hoch platziert ist, nehmen wir seine Aussagen in unser Schema auf, sonst nicht.

Abschließend vergeben die Beobachter nach einem vorher festgelegten Protokoll Noten, die sie von einem unabhängigen Expertenteam absegnen lassen. Einer dieser Sachverständigen ist Iwann Le Du, Personalmanager der großen Kaufhauskette Printemps: Ich begrüße diese Initiative. Sie ist wichtig, um die Parteien anzustacheln. Der Name **Young&poor** regt sicher zum Schmunzeln an, aber dahinter verbirgt sich ein äußerst professionelles Vorgehen. Die jungen Leute erledigen diese Arbeit ganz objektiv. Sie haben die richtigen Kriterien festgelegt und sind politisch absolut neutral. Andernfalls wäre ich auch nicht bereit gewesen, meine Expertise einzubringen. Ihre Kritik ist glaubwürdig, nur so können sie sich bei den Kandidaten Gehör verschaffen.

Das erste Rating war enttäuschend. Es tut uns leid, Ihnen mitzuteilen, dass es kein Triple A gibt. Die Kandidaten haben das Thema Jugend nur lückenhaft behandelt, sagt Ophélie Latil. Die Noten liegen alle im Bereich C bis E (zwischen mittelmäßig und mangelhaft). In zwei Wochen gibt es eine neue Bewertung der Präsidentschaftskandidaten. Und die, so hoffen die jungen Beobachter von **Young&poor**, wird dann etwas besser ausfallen: Wenn die Eingliederung der Jugend für sie wirklich wichtig ist, dann müssen uns die Kandidaten beweisen, dass sie dazu auch fähig sind. <http://www.dradio.de>

Natürlich möchte der Seefahrer mehr über **Young&poor** erfahren. Doch klickt er das Videoclip auf [Actualités](#) an, dann erscheint ihm der Dackel vom Großen Bruder: Ob der Wie-Waldi heißt?

Leider ist dieses Video, das Musik von UMG enthält, in Deutschland nicht verfügbar. Die GEMA hat die Verlagsrechte hieran nicht eingeräumt.



George Orwell, 1984

LIEBE ORWELLIANER,

1984 ist längst vorbei und das, was sich der Großen Bruder an gruseligem herausnimmt, kann nun bald auch jeder Seefahrer und Journalist. Jedenfalls scheint es so: Die US-Hochschule für Journalismus- und Massenkommunikation an der University of Nebraska-Lincoln bietet das [Drone Journalism Lab](#) als Teil einer breit angelegten digitalen Journalismus und Innovationsstrategie an. Das Labor, von Professor [Matt Waite](#) gegründet, lehrt, wie [Unmanned Aerial Vehicles](#) (Drohnen) für die Berichterstattung genutzt werden könnten. Im Labor lernen Studenten und Dozenten die fliegenden, GPS-positionsierbaren Plattformen zu bauen. Sie erforschen, wie auf ethische, rechtliche und regulatorische Fragen bei deren Benutzung zweckmäßig reagiert werden muss.

Der wachsende Appetit, Online-Videos und anderes aus einzigartiger Umgebung bei kleinem Budget und eingeschränktem oder behindertem Zugang zu erhalten, beschäftigen aber nicht nur Journalisten und Nachbarn in den USA: Am 19. März 2010 meldete [europolice](#):

Die Bundesregierung hat die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) geändert. Damit wurden ungeklärte Fragen der Luftsicherheit bei der militärischen, gewerblichen und polizeilichen Nutzung von unbemannten Luftfahrzeugen oder Drohnen eingegrenzt.

Der ungläubige Seefahrer liest an anderer Stelle: Stellen Sie [hier](#) Ihr individuelles System zusammen und bestellen Sie direkt im Shop. Bereits nach ca. 3 Wochen ist Ihre Drohne fertig produziert. Passend dazu erhalten Sie ihre persönliche und sichere Einweisung in Praxis und Theorie.



ÜBER DIE URSACHEN EINES
GRENZENLOSEN MORDSSPASSES.



Nolting, Merkel

1492, nach der Eroberung Granadas durch Spanien (Aragon), siedelten sich viele der von dort geflohenen bzw. vertriebenen Muslime im Maghreb, Nord-Afrika, an. Städte wie Algier, Tunis und Tripolis nahmen in mehreren Wellen diese Flüchtlinge auf. Zusammen mit den in Nordafrika ansässigen Arabern und Mauren (auch Berber genannt) begannen sie, Flotten aufzustellen und starteten einen Jahrhunderte dauernden Kaperkrieg (Dschihad) gegen den christlichen Seehandel im Mittelmeerraum. Sie wurden *Barbaresken* genannt und bedrohten die dortige Schifffahrt und die Küsten. Damit begann ein neues Kapitel im Mittelmeer, die überwiegend ökonomisch motivierte Piraterie wich einer überwiegend politisch-religiös motivierten maritimen Gewalt. In und um die Städte Algier, Tunis, Tripolis sowie in den marokkanischen Städten Salé und Rabat etablierten sich die sogenannten *Barbaresken* Staaten. Der Zerfall der regionalen muslimischen Herrscherhäuser, der Niedergang der Wirtschaft im Maghreb und die sich gleichzeitig, seit dem 15. Jahrhundert, ausdehnende Vorherrschaft christlicher Staaten im Mittelmeer ermöglichte den Barbaresken, eigene Staaten zu bilden, deren Haupterwerbsquelle das Korsarentum war.

Das Phänomen Piraterie war in der Region nicht neu. Die dort ansässigen Berber betrieben die Piraterie schon länger, wie der Kreuzzug des Jahres 1390, ein Feldzug Frankreichs und Genuas im Rahmen des Hundertjährigen Krieges gegen die nordafrikanische Festung Madhia als Piratenstützpunkt zeigt. Doch die Verbindung zwischen den Flüchtlingen aus Spanien und den örtlichen Bewohnern, insbesondere den Berbern, gab der Piraterie eine neue Qualität und Dauerhaftigkeit.

Schon bald nach Ankunft der Morisken, den aus Spanien geflüchteten, zum Christentum übergetretenen Muslimen, und der Muslime am Ende des 15. Jahrhunderts, unterstellten sich Teile Nordafrikas, Algier und Tripolis, dem Osmanischen Reich oder arbeiteten im Falle Tunis eng mit diesem zusammen. Ab 1566 gehörte auch

Tunis zum Osmanischen Reich. Die entstandenen *Barbaresken*staaten mit ihren schlagkräftigen Kaperflotten unterstellten sich freiwillig der Kontrolle der Osmanen um Schutz vor Spanien und anderen politischen Mächten zu haben.

Der bekannteste Korsarenführer, *Khair ad-Din Barbarossa*, war der erste Machthaber in Algier (1518). *Barbarossa* war aus Sicht der Spanier ein griechischer Renegat, der die christliche Sache verriet, um ungestört Raubzüge gegen Schiffe und die christlichen Bewohner der Mittelmeerküste zu führen. Aus Sicht der Osmanen war er ein großer Admiral, der den osmanischen Kampf gegen die spanischen Habsburger führte, die Muslime Nordafrikas vor diesen schützte und dem Sultan half, Nordafrika und das östliche Mittelmeer unter seine Kontrolle zu bringen.

Die Grundlage für den Seeraub der Barbaresken war ein ausgedehnter Handel zwischen den Staaten des Mittelmeers, Nord- und Mitteleuropas sowie deren Fernhandel mit dem asiatischen Raum, der bis ins 16. Jahrhundert über Oman, die arabische Wüste und die Levante, der Küste des östlichen Mittelmeers, abgewickelt wurde und von dort zunehmend über das Mittelmeer an der afrikanischen Küste entlang Europa erreichte. Ab etwa dem 11. bis ins 16. Jahrhundert beherrschten italienische Hafenstädte wie z.B. Venedig, Genua, Pisa und Florenz den Mittelmeerhandel.

Venedig wurde über den Fernhandel mit dem Orient eine der mächtigsten Städte des Mittelalters. Es hatte neben Genua bis zur Eroberung Konstantinopels (1453) durch die Osmanen eine zentrale Position im europäischen Handel. Diese Position verloren beide Städte wegen der osmanischen Expansion im Osten und vor allem der portugiesischen Konkurrenz (*Vasco da Gama*) im Westen, die über das *Kap der Guten Hoffnung* den Weg zu den Ursprüngen des Gewürzhandels auf dem indischen Subkontinent und im asiatischen Raum suchten und fanden. Den Handel im östlichen Mittelmeer störten die Barbaresken immer dann, wenn das Osmanische Reich Druck auf Venedig ausüben wollte. Aber auch christliche Kaperer wie die *Johanniter* haben diesen Handel ebenfalls behindert, zumindest solange sie Rhodos innehatten. Dies geschah meist aus ökonomischen Eigeninteressen, aber auch, wenn Konkurrenten Venedigs dafür bezahlten. Die Korsaren und ihre Auftraggeber verdienten am Fernhandel mit, der aus Luxus- (Gewürze, Seide, Edelmetalle und -steine u.a.) und Gebrauchsgütern des fernen Orients und Asiens bestand. Darüber hinaus verdienten sie auch am Menschenhandel in Form von Sklaverei und Lösegelderpressung oder auch Schutz-

geldzahlungen. Da die Mittelmeerflotten fast aller Mächte bis ins 18. Jahrhundert überwiegend aus Galeeren bestanden, wurde deren Bedarf an Rudersklaven überwiegend durch die Menschenraubzüge der Korsaren gedeckt. Diese Galeerensklaven wurden auf Märkten in Nordafrika, aber auch über Genua, Livorno, Messina, Malta und Kreta durch europäische Zwischenhändler ge- und verkauft. Die Mehrzahl der geraubten Güter wurde wieder in den Wirtschaftskreislauf dieses damaligen europäisch-osmanischen Welt Handels zurückgeführt.

Die Entstehung der *Barbaresken*staaten im 16. Jahrhundert wurde durch die politischen Verhältnisse gefördert. Diese bestanden in einer Konkurrenz um die Vorherrschaft zwischen Spanien und dem Osmanischen Reich, aber auch aus einer wirtschaftlichen Konkurrenz Spaniens mit den italienischen Stadtstaaten Venedig und Genua, deren zentraler Streitpunkt das venezianische Fernhandelsmonopol mit dem Osmanischen Reich war. Die Besteuerung des Fernhandels war eine Machtquelle der Osmanen, die so erreichte Finanzkraft war die Grundlage für die weitere Eroberung Nordafrikas und den Versuch, das westliche Mittelmeer unter Kontrolle zu bekommen. Dabei kam ihnen das Entstehen der Piratenstaaten Algier (1512) und Tripolis (1520) gelegen, während Tunis seine Unabhängigkeit zumindest formal bis 1566 erhalten konnte. Die Vertreibung der Muslime aus Spanien und deren Migration nach Nordafrika schuf personelle und legitime Voraussetzungen für die neue Piraterie. Letzteres, weil sich die Barbaresken auf die Verteidigung des Islam und die Verteidigung ihrer neuen politischen Entitäten berufen konnten. Gemeinsam schafften es die Berber mit den Neuankömmlingen aus Spanien, die politisch und wirtschaftlich schwachen nordafrikanischen Reiche zu übernehmen und sich zum Schutz vor den Spaniern schnell mit den in den nordafrikanischen Raum eindringenden Osmanen zu verbinden. Aus der früheren Piraterie wurde eine politisch begründete Form der Kaperer mit hegemonialem Segen der Osmanen. Mit der Vertreibung der *Johanniter* und der Eroberung von Rhodos 1522 festigten die Osmanen ihre hegemoniale Position im östlichen Mittelmeer. Sie vertrieben die Kaperei betreibenden Ordensritter nach Malta, das sie 1565 vergeblich zu erobern versuchten. Wie notwendig der osmanische Schutz für die Barbaresken war, zeigten die Versuche, unter spanischer Führung immer wieder an der nordafrikanischen Küste Fuß zu fassen. Sie scheiterten am Widerstand der Osmanen. Eine unter spanischem Oberbefehl stehen-

de christliche Entsatztruppe und -flotte verhinderte die Eroberung Maltas und beschränkte den Wirkungsbereich der osmanischen Flotte auf das östliche Mittelmeer. In der Folge kam es zu einem heftigen Kleinkrieg der Barbaresken im westlichen Mittelmeer gegen die Küsteneinrichtungen und Schiffe der christlichen Staaten. Der wurde mit den Mitteln der Kaperei geführt. Die Schlacht bei Lepanto 1571 leitete das Ende der hegemonialen Auseinandersetzung zwischen Spanien und dem Osmanischen Reich ein und überführte deren politisches Verhältnis in einen labilen Gleichgewichtszustand. Finanziert wurde dieser fast 60 Jahre andauernde Kampf durch die nach Europa fließenden Reichtümer der Neuen Welt. Sie kamen vor allem über Spanien nach Europa, wurden von dort durch die Finanzierung der spanischen Kriege in Flandern, Frankreich und im Mittelmeer in Form spanischer Münzen über Europa, und durch den Fernhandel auch über das Osmanische Reich bis nach China verteilt. Die Hauptlast des Kampfes im westlichen Mittelmeer wurde auf osmanischer Seite von den Barbaresken getragen. Sie spielten sowohl bei den Seeblockaden als auch den Landtruppen gegen Rhodos und Malta eine wichtige Rolle und stellten bei der Seeschlacht von Lepanto gewichtige Teile der osmanischen Flotte. Sie retteten bei dieser Gelegenheit Teile der geschlagenen osmanischen Armada und vernichteten große Teile der Malteser Galeeren der Johanniter. Mit der spanischen Niederlage in der Schlacht um Tunis (1574) endete der spanisch-osmanische Hegemonialkampf mit einem Patt, der im Frieden von 1581 besiegelt wurde. Dies war auch das Ende der bisher erfolgreichen Kaperei der Johanniter im Mittelmeer, auch wenn diese bis Mitte des 17. Jahrhunderts immer mal wieder aufflackerte. Dagegen konnten die Barbaresken im westlichen Mittelmeer ihre Kaperei ausdehnen und im Laufe des 17. Jahrhunderts immer unabhängiger von der Hohen Pforte operieren. Der spanische Aufstieg zum Imperium hing eng mit dem Versuch zusammen, den Gewürzhandel mit Asien durch die Seefahrt nach Westen und die Umsegelung Afrikas direkt zu übernehmen. Die Entdeckungsfahrten der Portugiesen und Spanier seit dem frühen 15. Jahrhundert schafften, initiiert auch durch die Eroberung Konstantinopels 1457 und der Küsten des Schwarzen Meeres sowie Caffa auf der Krim, die Voraussetzungen für die Eroberung Süd- und Mittelamerikas durch Spanien. Die Weltumsegelung *Maggellans* (1519-22) erbrachte den Beweis, dass Asien nach Westen wie Osten zu erreichen ist. Diese maritimen Ereignisse mar-

kierten das beginnende Ende des Nahen und Mittleren Ostens als eine Region, die den Welthandel zwischen Asien und Europa beherrschte. Stattdessen wuchs der transatlantische Handel erheblich, wobei das Volumen zwischen 1510 und 1550 um das Achtfache und zwischen 1550 und 1610 noch einmal um das Dreifache zunahm. Statt den weiteren Kampf um die Mittelmeerregion zwischen Spanien und dem Osmanischen Reich zu forcieren, umgingen Spanien, Portugal, England und die Niederlande diesen Raum und schufen neue Gelegenheiten des globalen Welt Handels nach Westen über den Pazifik und nach Osten über das Kap der Guten Hoffnung. Die Reichtümer der neuen Welt waren für die Spanier ein Faktor für ihren Aufstieg zur imperialen Macht in Europa. In diesem Sinne war Spaniens Zugriff auf das aztekische und peruanische Silber der Inkas von entscheidender Bedeutung, ermöglichte er doch die Finanzierung der Kriege Spaniens gegen Frankreich und in Flandern sowie den hegemonialen Kampf ums Mittelmeer. Schiffsverluste durch militärische Niederlagen konnten nur so ausgeglichen werden. Die Zahlen der Silberimporte zeigen, dass der Sieg bei Lepanto ohne das Silber Amerikas und damit auch die Eindämmung der osmanischen Macht im westlichen Mittelmeer und Nordafrika nicht möglich gewesen wäre. Die Eroberung Amerikas mit der Ausbeutung seiner Reichtümer und die Eindämmung der Osmanen sowie die Öffnung der Meere nach Osten und Westen waren die zentralen Faktoren für das neue Imperium. Dies ermöglichte den Griff der spanischen Habsburger nach der Weltmacht. Der Versuch, den Zugang nach Amerika und Asien für Spanien und Portugal zu monopolisieren, schaffte eine Situation, bei der Piraterie und Kaperei durch Frankreich, England und die Niederlande eine wichtige Rolle im Kampf gegen die spanische Weltmacht bekam. Die Öffnung neuer Seewege nach Asien änderte das Handelssystem. Die maritimen Handelswege öffneten sich nach Westen über den Südatlantik, Kap Horn und den Pazifik nach Asien und nach Osten entlang der afrikanischen Küste, ums Kap der Guten Hoffnung in den Indischen Ozean und weiter bis nach China. Auseinandersetzungen um das Mittelmeer bekamen bis zur Eröffnung des Suez-Kanals einen regionalen Charakter. Durch diese Entwicklung und die Entscheidung der Osmanen, ihre Aktivitäten auf den Osten des Mittelmeers und den Balkan zu verlagern sowie sich auf eine Öffnung nach Osten zu konzentrieren, erreichte ihr Imperium unter dem osmanischen Sultan *Sulaiman dem Prächtigen*

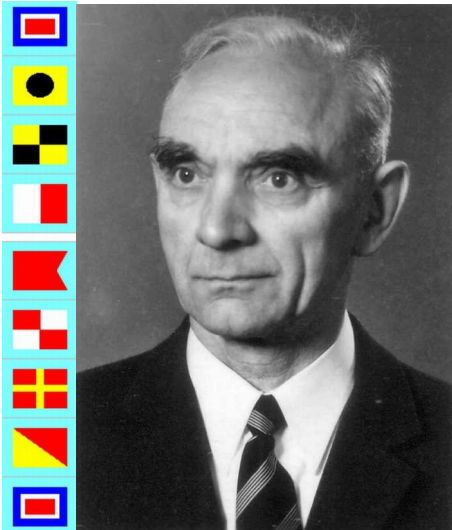
(1520-1566) und dessen Nachfolgern seine größte Ausdehnung 1683.

Die Entstehung der Barbaresken wurde entscheidend durch die hegemoniale Auseinandersetzung zwischen dem Osmanischen Reich und dem aufstrebenden katholischen Spanien geprägt, das über diese Auseinandersetzung selbst zum Imperium wird. Die hegemoniale Konkurrenz findet in Nordafrika, im Mittelmeer und auf dem Balkan statt. Der Kern dieser Auseinandersetzung war die Kontrolle über den Fernhandel.

Die Barbaresken Nordafrikas entstanden durch die Vereinigung einheimischer Berberstämme mit den aus Spanien vertriebenen Muslimen und Morisken (1492). Gemeinsam betrieben sie Seeraub gegen ihre christlichen Gegner. Die politisch schwachen und im wirtschaftlichen Niedergang befindlichen nordafrikanischen islamisch-politischen Systeme in Algier, Tripolis und Tunis übernahmen sie staatsstreicherartig. Sie sicherten sich damit feste Basen und erhoben einen politischen Anspruch. Doch der sich anbahnende osmanisch-spanische Konflikt bot ihnen die Gelegenheit, sich unter den Schutz des Osmanischen Reiches zu begeben, was sie zu einem Teil des Osmanischen Reiches machte und damit zu Völkerrechtssubjekten. Als Gegenleistung für den Schutz der Osmanen führten sie einen maritimen Kleinkrieg gegen Spanien und andere christliche Mächte des Mittelmeers, der auch in ihrem ökonomischen Interesse war. Sie unterstützten die Osmanen in ihren Kriegen gegen das habsburgische Spanien-Österreich, Venedig und Genua sowie den Heiligen Stuhl, der sich insbesondere im 16. Jahrhundert häufig als der Organisator des christlichen Widerstandes gegen das Osmanenreich betätigte. In dieser Phase der Barbaresken ist die Piraterie überwiegend eine politisch motivierte Form der maritimen Gewalt.

Ihre politische de facto Anerkennung durch die christlichen Staaten kam in Handelsverträgen und politischen Verträgen zum Ausdruck. Trotz des immer mal wiederkehrenden Vorwurfs der Piraterie in historischen Dokumenten, werden ihre diesbezüglichen Handlungen überwiegend als Krieg oder Korsarentätigkeit eingeordnet. Das Ende der hegemonialen Auseinandersetzung, der politische Bedeutungsverlust des Mittelmeers und die Umlenkung des Fernhandels leitete auch eine neue Situation für die Barbaresken im Mittelmeerraum ein.

Quelle: [Fallstudie des BMFT, 2011](#)
Heinz Dieter Jopp, Roland Kaestner; Analyse der maritimen Gewalt im Umfeld der Barbareskenstaaten vom 16. bis zum 19. Jh.

ERINNERUNG AN EINEN KAMERADEN

Kapitän *Wilhelm E. Burow* (*24.05.1907 – 1981) war von 1966 bis 1978 der 1. Vorsitzende des Vereins Danziger Seeschiffer.

Wilhelm Burow wurde als Sohn des Schlachtermeisters *Johannes Friedrich Burow* und seiner Ehefrau *Agnes Clara*, geb. *März* geboren. Sie wohnten in Danzig in der Ketterhagergasse 13.

Wilhelm Burow besuchte das Gymnasium St. Johann bis zur mittleren Reife. Der Zeit entsprechend, musste er den Handwerksberuf seines Vaters erlernen, um die von seinem Großvater gegründete Schlachterei zu übernehmen. Er bestand die Gesellenprüfung, konnte sich aber mit dem Beruf nicht anfreunden. Viel mehr begeisterte er sich für Wasser und Schifffahrt. Als junger Mann trat er dem Yachtclub Meteor bei und segelte mit seiner kleinen Yacht *SINDBAD* in der Danziger Bucht. Nach der Lehre verließ er ohne Zustimmung seiner Familie den väterlichen Betrieb. Auf einem kleinen Kümo begann er als Moses und *Junge für Alles* mit dem Ziel, Kapitän und Eigner auf eigenem Schiff zu werden. Seine Ausbildung führte ihn u.a. auf die *PADUA*, mit der er unter Kpt. *Jührs* mehrere Reisen nach Südamerika und Australien machte, und von denen er natürlich ganz begeistert später erzählen konnte. Die Seefahrtsschule besuchte er in Hamburg. Um 1937 erwarb die Patente A5, C4 und, um sich mit Maschinen auszukennen, 1940 auch das Patent A6. Doch es kam anders als geplant. Zunächst fuhr er als 2. und dann als 1. Offizier für die Reederei Hugo Stinnes nach Norwegen und Schweden, um Erz und andere begehrte Materialien nach Deutschland zu holen. Diese Fahrten wurden in Geleitzügen organisiert. Es gab häufig Feindberührungen, und alle Arten von Minen lagen verdeckt im Meer.

Im Juni 1942 feierte *Wilhelm Burow* mit *Käte Manzei* aus Groß-Plehnendorf bei

Danzig seine Hochzeit. Aus der Ehe stammen zwei Söhne, geboren 1943 und 1945. Sein traurigster Einsatz im Krieg war die Evakuierung der Flüchtlinge aus Danzig und Gotenhafen (Gedingen). Mein Vater war mit der *ALBERT JENSEN* (5.460 BRT) vor Ort. Sein erster Flüchtlingstransport verließ Gotenhafen am 20.3.1945 nach Swinemünde. Unsere Familie war mit an Bord. Anschließend fuhr er zurück, um weitere Flüchtlinge abzuholen. Aber am 9.4. wurde das leere Schiff auf der Reede vor Hela bombardiert und versenkt. Die Überlebenden wurden von *S707* aus dem Wasser gerettet. Die Familie traf sich in Malente, die Adresse hatte sie von einem Kameraden auf der *ALBERT JENSEN*. Die Pläne, ein eigenes Schiff zu führen, waren hinfällig geworden. Nach dem Krieg ging es zunächst um anderes. Ab April 1947 war Kapitän *Burow* wieder bei der Seefahrt, zuerst in der Heberei bei der Reederei *Hugo Stinnes*. Mit umgebauten Schiffen, wie der *ERNST HUGO STINNES* und der *ALLENSTEIN*, wurden die küstennahen Gewässer der Ostsee von zivilen und militärischen Wracks geräumt.

Als mit dem größer werdenden Handel auch die Schifffahrt aufblühte, stieg *Wilhelm Burow* wieder auf große und mittlere Fahrt um. Zunächst bei der Stinnes Reederei und später als Kapitän bei der Lübeck Linie mit Sitz in Lübeck. Das Fahrgebiet war auch hier zunächst *Große Fahrt*. Die längste Abwesenheitsphase von daheim betrug nach meiner Erinnerung fast zwei Jahre. So lange Abwesenheiten dürfte es heute nur noch in Ausnahmefällen geben. Später spezialisierte sich die Lübeck Linie auf die Ostseefahrt mit Auto Exporten nach Skandinavien und mit Kalksandstein, Erz oder Zellulose als Rückfracht. Mit der Entwicklung von speziellen Autotransportschiffen wurde von Rückfrachten zunehmend Abstand genommen. Der PKW Transport gestaltete sich so sauberer und schneller, aber auch hektischer. 1970, auf einer Fahrt nach Stockholm, erlitt mein Vater einen Kollaps. Nach kurzem Krankenhausaufenthalt wurde sein Gesundheitszeugnis nicht mehr erneuert. Damit war die von ihm so geliebte Seefahrt für ihn beendet.

1963 wurde Kapitän *Burow* Mitglied im Verein *Danziger Seeschiffer e.V.*, Sitz *Hamburg*, am 9. Sept. 1966 dessen 1. Vorsitzender. Er übte dieses Amt über zwölf Jahre bis zum 10. März. 1978 aus. Anschließend war er bis zu seinem Tode im Jahr 1981 2. Vorsitzender. Nach langer, schwerer Erkrankung starb er im Herbst 1981 in Malente. Eine große Delegation der Danziger Seeschiffer nahm an seiner Beerdigung teil.

Dr. Bernd Burow, 1. Vors.



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 HECKLATERNEFALSCHER VERDACHT

Ein Seemann hat den übermächtigen Naturdrang, andre zu verdächtigen.
 Das Logbuch ist verlegt.
 Er sucht es, kopflos und erregt,
 Und schwört bereits, es sei gestohlen,
 Und will die Polizei an Bord schon holen
 Und weiß von nun an überhaupt,
 Dass alle Welt nur stiehlt und raubt.
 Und sicher ist's ein Pirat gewesen,
 Der, während scheinbar er gelesen -
 Er ahnt genau, wie es geschah . . .
 Das Logbuch? - Ei, da liegt es ja!
 Der ganze Aufwand war entbehrlich
 Und alle Welt wird wieder ehrlich.
 Doch den vermeintlich fremden Dieb
 Gewinnt der Seemann nie mehr lieb,
 Weil er das Logbuch, angenommen,
 Es wäre wirklich weggekommen -
 Und darauf wagt er jede Wette -
 Gestohlen würde haben hätte.

EIN AUSWEG

Ein Seemann spürt, wenn auch verschwommen,
 Er müsste sich, genau genommen,
 Im Grunde seines Herzens schämen
 Zieht vor, es nicht genau zu nehmen.

Quelle: *Eugen Roth*, seemantisiert