



KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Das nebenstehende Schiffsporträt des englischen Marinemalers [Joseph Heard](#) (1799-1859) von 1847 zeigt die von 1847 bis 1858 in Danzig beheimatete Bark FORTUNATUS beim Umfahren von Fort Perch Rock und des Klippenfeuers in der Einfahrt zum Fluss Mersey vor Liverpool. Die Bark führt ein spritbesegelttes Lotsenboot im Schlepptau mit sich.

Joseph Heard, geb. im Feb. 1799 in Egremont nahe Whitehaven, Cumberland, war Sohn eines Sattlers. Als junger Mann, so wird angenommen, nahm er Unterricht bei dem Porträtmaler *John Clementson* (~1780-1841).

1820 zog *Joseph Heard* nach London und stellte dort 1826 in der Whitehaven Ausstellung ein Porträt aus. Danach entschied er sich für die Vollzeit-Marinemalerei. 1834 zogen die *Heard* Brüder, *Joseph* und der sich auf Porträts konzentrierende *Isaak*, nach Liverpool, wo sie gemeinsam ein Atelier hatten. *Joseph* wurde einer der aktivsten und erfolgreichsten Schiffsporträtisten an der englischen Nordwestküste. Seine selbstsicheren Arbeiten behielten trotz beträchtlicher Arbeitsleistung ihren hohen Standard während seiner Periode, die die rasche Entwicklung der verschiedensten Segelschiffe zeigte. Er starb im Alter von 60 Jahren am 10.11.1859 in der Upper Pitt Street.

Liverpools [Merseyside Maritime Museum](#) besitzt in seiner Sammlung die größte Anzahl von Gemälden des *Joseph Heard*. Und auch in den Kollektionen führender maritimer Museen der Vereinigten Staaten werden seine Werke gezeigt.

Die FORTUNATUS, 1846 in Elbing auf der Werft von *Daniel Fechter* für die Danziger Reederei *John Paleske* gebaut und am 11.03.1847 in Danzig unter Nr. 294 in die Schiffsrolle durch das Königl. Preuß. Commerz und Admiralitäts Kollegium aufgenommen. Sie wurde von den Kapitänen *G. Wilhelm Hammer*, *M.G. Claassen*, *E. Hoppenrath* und *J. Grantzow* geführt.

Auf dem Keilrahmen ist vermerkt: *stranded 1858*. Die Umstände des Verlustes waren *Siegfried Fornaçon* noch nicht bekannt. Doch bereits am 7. Juli 1858 meldete der *Glasgow Herald* in seiner Rubrik Shipping Intelligence: *Quebec, May 22. - The Prussian barque FORTUNATUS, Grantzen, from Gragenmouth, ashore at Caribou Island*, has her bottom out. -*

* [Caribou Island](#) bei Pictou, Nova Scotia.



Die Danziger Bark FORTUNATUS (1846-1858). Text: *The barge FORTUNATUS of Dantzich, W. Hammer Commander, Rounding on Liverpool Rock, Fire and Fort.*

Zeitungsmeldungen, die ich mit einer geförderten [Lizenz der DFG](#) online in der britischen [Newspaper Library](#) finden konnte, helfen einige Reisen und den Verbleib der FORTUNATUS zu rekonstruieren. The Hull Packet and East Riding Times 6.11.1846: *Dantzic, Oct. 23 Fortunatus, Hammer, for Hull.* - Die Bark hat unter dem Kommando Kapitän *Hammers* Danzig verlassen und ist auf der Anreise nach Hull, am 20.11. ihre Ankunft: *Grimsby, Nov. 12. - Arrived - Fortunatus, Hammer, from Dantzic. -* und am 15.01.1847: *Copenhagen, Jan. 1. - Fortunatus, Hammer, from Grimsby. -* wahrscheinlich auf der Heimreise nach Danzig bei einem ersten Zwischenstopp in Kopenhagen.

Der Liverpool Mercury am 5.10.1847: *Monday, Oct. 4. - Sailed.- Fortunatus, Hammer, Swinemünde. - Abreise der Bark von Liverpool nach Swinemünde und gleichzeitig: Arrived. - Lachs, Kotelholdt, Danzig. -* die Ankunft eines anderen Danziger Seeschiffs mit sehr bekanntem Namen. Am 4.4.1848 eine weitere Ankunft in Liverpool: *Saturday, April 1. - Arrived. - Fortunatus, Hammer, Dantzic. -* und am 14.11. eine Abreise: *Sunday, Nov. 12. - Sailed.- Fortunatus. -* doch leider ohne Hinweis auf das neue Reiseziel.

Am 16. April 1850 reist die FORTUNATUS, unter dem Kommando des Danziger Kapitän *M.G. Claassen*, von Hamburg nach Quebec in Kanada mit 119 deutschen Auswanderern an Bord. Die [Liste](#) der Auswanderer: „Reconstructed Passenger Lists for 1850 Hamburg to Australia, Brazil, Canada, Chile, and the United States“ ist von *Cifford Neal Smith*. Die glückliche Rückkehr der Bark meldet The Morning Chronicle am 20.8.1850: *Arrived. - Fortunatus from Quebec. -* am 25.9. eine neue Reise: *Sailed - Fortunatus for Alexandria (USA) -* und ein halbes Jahr später am 7.3.1851 in The Newcastle Courant ihre Rückkehr: *Hull - Arrived - Fortunatus, from Alexandria. -* Fünf Wochen später, am 11.4. sucht ihr Agent [Bahr, Behrend & Co.](#) (Liverpool, 1793-2003) Fracht für die Bark im Liverpool Mercury: *Vessel entered for Loading - Fortunatus, Classen, 415, Quebec - Bahr, Behrend & Co. -* als sie noch in Quebec liegt; 22.7.: *Monday, Juli 21.- Fortunatus, Classen, .. hence in Quebec. -* Am 3.11. die Rückkehr: The Newcastle Courant: *Gloucester - Arrived - Fortunatus from Quebec. -* Die Bark wurde 1854 in London vom Lloyd besichtigt, bevor sie mit Fracht für Acapulco abreiste. The Morning Chronicle meldet am 27.2.1855 die Rückreise von Sankt Vincent, Karibik: *Kingstown, Feb. 25. - Sailed. - Fortunatus for Liverpool. -* In der Zeit bis zum Verlust der Bark lief sie u.a. Alexandria (USA) und Halifax (CND) an. Nach dem Verlust fand ich noch eine Meldung im Glasgow Herald, 27.10.1858: *Quebec, August 13. The Fortunatus from Gragenmouth to this port, which was stranded on Caribou Island, 20th May, and afterwards condemned, has been got off, and towed up here.*

hb

ALTES & NEUES AUS DANZIG



DER DEUTSCHE SCHIFFBAU IN DANZIG

Vortrag von Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Dr. h.c. *Eike Lehmann* zu unserem Schaffermahl 2012 in Hamburg:

Als begeisterter Schiffbauer ist das von Ihnen gewünschte Thema eines Festvortrages über den Deutschen Schiffbau in Danzig eine besondere Freude und ich will mir Mühe geben, Sie einigermaßen interessant zu unterhalten.



TH-Danzig

Natürlich wird der Schiffbau und die Schifffahrt seit alters her in Danzig betrieben. Ja, beide sind Grundlage des Wohlstandes der alten Hansestadt, auch heute noch. Da sind der Hafen, die Werften, die Marine und die Technische Hochschule als die wichtigsten Akteure zu nennen. Vieles wäre da zu erwähnen und zu erläutern, was sicher wichtig ist, aber den Rahmen sprengt. Daher möchte ich die Technische Hochschule Danzig und von ihr auch nur den schiffbaubezogenen Teil in den Mittelpunkt stellen, denn sowohl der Hafen, die Werften und auch die Aktivitäten der Marine standen in engem Kontext zur deutschen TH-Danzig, und ich vermute, stehen heute noch zu der polnischen Nachfolgeeinrichtung und ihren Schiffbauern.

Mit der Reichsgründung 1871 waren die Voraussetzungen geschaffen worden für eine schnelle industrielle Entwicklung im Deutschen Reich. Hierzu gehörten natürlich auch die Schaffung entsprechender Bildungseinrichtungen, was man in Preußen durch Gründung der Technischen Hochschulen 1879 in Berlin-Charlottenburg, 1875 in Aachen und 1876 in Hannover erreichte. Obwohl daneben noch weitere sechs Hochschulen in München, Stuttgart, Karlsruhe, Dresden, Darmstadt und Braunschweig entstanden waren,

konnten diese den Bedarf der sich schnell entwickelnden Industrie am Ende des 19. Jahrhunderts nicht abdecken.

Unter diesen Umständen sah sich die Reichsregierung gezwungen, an Neugründungen zu denken. Es lag auf der Hand, dabei besonders an die Teile des Deutschen Reiches zu denken, die einerseits eine aufstrebende Industrie besaßen und andererseits über keine entsprechende Bildungseinrichtung verfügten. Breslau als Hauptstadt Schlesiens und der Nordosten des Reiches boten sich dabei vorrangig an. Bei letzterem kamen neben wirtschaftspolitischen auch nationalpolitische Argumente zur Geltung, denn es ging auch um die Festigung des Deutschtums im Osten. Es bedurfte aber dennoch der besonderen Fürsprache einflussreicher Persönlichkeiten, um den Standort Danzig in Konkurrenz zu anderen Städten wie Thorn und Bromberg festzulegen. Hier sind der ehemalige preußische Kultusminister *Göbeler*, der seit 1891 in Danzig als Oberpräsident der Provinz Westpreußen wirkte sowie der Herausgeber der Danziger Zeitung, der liberale Landtagsabgeordnete *Heinrich Rieckert* zu nennen. Verschiedene Denkschriften, z.B. des Königsberger Geologen Professor *Jentsch*, kamen 1896 zu dem Ergebnis, dass eine Technische Hochschule nicht nur ihren natürlichen Standort in Danzig hätte, sondern auch die ganze Region positiv beeinflussen werde. Die Meinung von *Jentsch* war sicher zutreffend, dennoch nicht ganz selbstlos, zumal die Albertina in Königsberg seit langem sich vehement gegen eine klassische Universität in Danzig ausgesprochen hatte, die bereits seit längerem im Gespräch war. Mit dem Vorschlag einer Technischen Hochschule in Danzig glaubt man das Konkurrenzproblem lösen zu können, zumal man bei einer Technischen Hochschule in Universitätskreisen von *Klempner Akademien* sprach, ganz ähnlich wie man heute in manchen Kreisen von den Fachhochschulen denkt.

Nachdem am 16. März 1899 die preußischen Abgeordneten dem Entschluss, eine neue Technische Hochschule in Danzig zu bauen, zugestimmt hatten und dafür 6 Millionen Goldmark bewilligten, konnte man mit dem Bau beginnen, zumal der Danziger Senat ein ca. 65.000 qm großes Gelände, etwas abseits der Großen Allee, in Langfuhr zu Verfügung gestellt hatte.

Im März 1900 kam der Architekt *Albert Carsten* nach Danzig, um die Bauleitung zu übernehmen. *Carsten* wurde dann 1904 Professor und Lehrstuhlinhaber für Architektur in Danzig. *Carsten* entwarf die Fassade des Hauptgebäudes im Stil der deutschen Renaissance in repräsentativer Form. Über dem Hauptportal brachte

man ein Medaillon Kaiser Wilhelms II an. Die Steinmetzarbeiten wurden von der berühmten 1776 gegründeten Firma *Zeidler & Wimmer*, Berlin, ausgeführt. Sie hat viele Repräsentationsbauten, so das Berliner Schauspielhaus von *Karl Friedrich Schinkel*, den Kuppelbau und den Umbau des Weißen Saales im Berliner Schloss, das Reichstagsgebäude sowie die Eingangsfassaden der Technischen Hochschulen in Berlin und Breslau gestaltet.

Über den Fenstern des Hochparterres der Danziger Hochschule wurden die Bildnisse berühmter deutscher Pioniere der Technik, das des Architekten *Karl Friedrich Schinkel*, das des Wasserbauers *Gotthilf Heinrich Ludwig Hagen*, das des Maschinenbauers *August Borsig*, der als Industriepionier und Lokomotivbauer bekannt wurde, sowie des Maschinen- und Schiffbauers und bedeutendsten Industriepioniers des deutschen Ostens, *Ferdinand Schichau*, angebracht.

Auf Podesten der Außentreppe stellte man zwei schöne Bronzeschalen auf, in denen bei besonderen Anlässen Feuer angezündet wurden, welche insbesondere bei abendlichen Veranstaltungen eine feierliche Stimmung verbreiten sollten. Auf dem Dach war ein kleiner Uhrenturm mit einer vergoldeten allegorischen Gestalt angebracht, die mit einer Fackel in der Hand das Feuer der Wissenschaft darstellen sollte. Diese Dinge fehlen an der heutigen Fassade, dennoch ist der Blick von der Hauptstraße durch eine Allee auf das Hauptgebäude noch unverändert und beeindruckt auch heute noch den Besucher.

Das Hauptgebäude umfasst ca. 210 Räume in vier Stockwerken. 24 Zeichensäle, 17 Hörsäle, 36 Dienstzimmer für Professoren sowie diverse Räume für Sammlungen. Besonderes Augenmerk richtete der Architekt auf die Gestaltung der Repräsentationsräume, wie der Aula, den Senatssaal sowie des Rektorats. Die Wände waren reichlich mit vergoldetem Stuck sowie Ornamenten verziert. Die Fenster in den unteren Teilen hatten bunte Verglasung. Der eleganteste Raum war sicher der Senatssaal, den man im Altdanziger Stil mit einer Eichholztäfelung ausstattete. Die Aula betrat man durch ein Portal mit Gestalten der Kunst und Technik verziert. Für die Professoren stand ein geschnitztes Gestühl zur Verfügung. An den Wänden war eine mit Intarsien verzierte Täfelung angebracht. Selbst der Vorraum vor der Aula war mit Säulen aus rotem Sandstein ausgestattet. Wenn auch die gesamte Inneneinrichtung beim Brand 1945 vernichtet wurde, so ahnt man beim Gang durch die heutige Universität wie geschmackvoll und liebevoll man die Hochschule um die Jahrhundertwende ausgestaltet hatte.

Neben dem Hauptgebäude wurden weitere Gebäude, so ein großzügiges Chemisches und Elektrotechnisches Institut sowie ein Maschinentechnisches Laboratorium gebaut. Insgesamt war man bei der Planung von sechs Abteilungen mit 600 Studenten ausgegangen, sowie einer Ausbaumöglichkeit auf 1000 Studenten. Dennoch war man aber sich schon damals bewusst, dass man größere Reserveflächen vorsehen sollte, um späteren Generationen die Möglichkeit zu geben, die Hochschule auszubauen, was sich in unseren Tagen als eine sehr kluge Festlegung beweist.

Nach vierjähriger Bauzeit konnte man am 6. Oktober 1904 mit einer eindrucksvollen Feier unter Anwesenheit der Honoratioren Danzigs, der Provinzialregierung Westpreußens sowie verschiedener Repräsentanten des Deutschen Reiches die Einweihung begehen. Der Deutsche Kaiser und König von Preußen Wilhelm II hatte es sich nicht nehmen lassen, die Einweihung selbst vorzunehmen. Mit den Worten: *Von der Erkenntnis durchdrungen, dass beim Wettlauf der Nationen in der kulturellen Entwicklung, der Technik ganz entscheidende Aufgaben zufallen und deren Leistungen für das künftige Wohl des Vaterlandes und die Aufrechterhaltung und den Ausbau seiner Machtstellung von größter Bedeutung sind, halte ich es für eine meiner vornehmsten landesherrlichen Pflichten, für die Verbreitung und Vertiefung der technischen Wissenschaften einzutreten und auf die Vermehrung der Technischen Hochschulen hinzuwirken*, eröffnete er die Hochschule. Man verkündete aber auch klar, dass man auch eine Schutz- und Trutzburg deutscher Kultur im Osten auf der Wacht an der Weichsel errichtet habe.

Was erwartete man nun von der Neugründung im deutschen Osten. Danzig war der zweitgrößte Hafen Preußens nach Stettin. Seine Bedeutung lag daher im Handel, nicht so sehr im Bereich der Industrie, abgesehen von den Werften.

Der älteste Werftbetrieb in Danzig war die *Klawitter* Werft. 1823 von *Johann Jacob Klawitter* gegründet, am sog. Polnischen Haken in Danzig. Der berühmteste Neubau, allerdings nicht am Polnischen Haken, sondern auf dem Gelände der späteren Königlichen Werft, war die Radkorvette **DANZIG** für die Preußische Marine, deren Entwurf und die Maschinenanlage von dem berühmten viktorianischen Schiffbauer *Scott Russell* stammten.

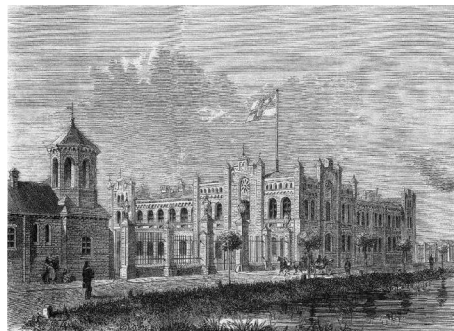
Als die königlich preußische Marine sich 1844 entschieden hatte, Danzig als Hauptkriegshafen auszubauen, zimmerte der Sohn des Firmengründers *Julius Wilhelm Klawitter* 1855 ein hölzernes Schwimmdock, in der richtigen Erwartung, entspre-

chende Reparaturaufträge der Preußischen Marine zu erlangen. Das war eine sehr kluge Entscheidung, denn dieses Dock war viele Jahre lang das einzige Schwimmdock in Danzig. Die Werft ging 1831 wegen Arbeitsmangels in Konkurs.

Der zweite Schiffbaubetrieb war die königliche Werft, die aus dem Korvetten Depot in Danzig 1854 entstanden ist. Solche staatlichen Etablissements übernehmen, im Unterschied zu einer Privatwerft, auch umfangreiche Arsenalaufgaben und werden meist kameralistisch geführt, was zu anderen Arbeitsbedingungen führt als auf einer Privatwerft notwendig sind.

Dennoch oder gerade wegen des großen Risikos wurden die ersten größeren Kriegsschiffe der preußischen Marine, die sog. Gedeckten Schraubenkorvetten **ARCONA** und **GAZELLE**, auf den Helgen der Königlichen Werft in Danzig gebaut. Da Eis und Schnee aber auch Regen und Sonne den Bau, insbesondere von hölzernen Schiffen, empfindlich beeinflussen, wurden schon bald die Helgen überdacht.

Aus der Holzschiffswerft und dem bescheidenen Marindepot entstand eine großzügige Werft- und Arsenalanlage, die fortan eine größere Anzahl von beachtlichen Panzerschiffen, insbesondere nach der Thronbesteigung von Kaiser Wilhelm II, baute. Da in der Zeit bis 1918 die Kaiserliche Marine nicht nur kolossal ausgebaut wurde, sondern eine enorme technische Entwicklung durch die Einführung von Stahl als Schiffbaumaterial, der leistungsstarken Dampfantriebsanlagen und der artilleristischen Bewaffnung und der Panzerung, genommen hat, so nimmt es nicht Wunder, wenn in Danzig das stattliche Etablissement einer Marinewerft und Arsenal entstand.



Die Kaiserliche Werft Danzig (Abb. Direktionsgebäude 1878) war durch ihre Lage an der Toten Weichsel und der Nähe zum Stadtkern von Danzig räumlich beengt, sodass nur relativ kleine Kreuzer und Küstenpanzerschiffe in Danzig entstanden sind. Das erklärt auch die Anlage einer besonderen Form der Kombination eines Schwimmdocks mit einem Trockendock und drei Horizontalslips auf engstem Raum 1879. In Anlehnung der Anlage in

Pola in Italien und Carthagena in Spanien, baute man drei horizontale Slips, die sternförmig in einem flachen Dockbassin münden. Zunächst wurde ein trocken zu stellendes Schiff in einem Schwimmdock aus dem Wasser gehoben. Sodann dieses Dock nebst Schiff in das Dockbassin direkt vor die Slips geschleppt. Sodann, nach Schließen des Docktores und Auspumpen des Dockbassins, wurde das Schwimmdock auf dem Boden des Dockbassins in Höhe der Slips abgesetzt, sodass das Schiff bequem horizontal auf einem der landseitigen Slips bewegt werden konnte. Die ganze Anlage, die auch unter der Bezeichnung Radialdock bezeichnet wurde, erscheint etwas umständlich, ermöglichte aber auf engem Raum gleich mehrere Schiffe zu bauen bzw. zu reparieren. Später hat man die Slips verlängert und so bis zu sechs U-Boote gleichzeitig bauen können. Dadurch erlangte die Werft durch den Bau einer Reihe von U-Booten in der Zeit von 1908 bis 1918 eine gewisse technische Bedeutung. Unter anderen ist in Danzig U9 des [Kptl. Otto Eduard Weddingen](#) gebaut worden, welches 1915 in einem Angriff gleich drei englische Panzerkreuzer vernichtet hat.

Der bedeutendste private Werftbetrieb in Danzig war die Schichau Werft. [Ferdinand Schichau](#) hatte 1837 in Elbing eine kleine Maschinenbauanstalt gegründet, die sich in wenigen Jahren zu einer bedeutenden Maschinenfabrik und Schiffswerft entwickelte. Berühmt wurde die Werft durch den Bau von schnellen Torpedoboote, die in großer Zahl für die Kaiserliche Deutsche, die russische, japanische, chinesische sowie die Königliche italienische und schwedische Marine gebaut wurden. Besonderen Anteil an diesem Erfolg hatte sein Schwiegersohn und Erbe [Carl Ziese](#), der *Schichaus* jüngste Tochter, *Elisabeth* geheiratet hat, da sein einziger Sohn kein Interesse an dem Unternehmungen zeigte und als Landwirt das Rittergut Fahren betrieben hat.

Ziese war ein begnadeter Maschinenbauer, der es verstanden hatte sehr leichte Dampfmaschinen mit hohen Leistungen zu bauen, sodass die *Schichau*'schen Torpedoboote mit die schnellsten ihrer Zeit waren. *Ziese* hat neben vielen anderen neuartigen Maschinen auch die erste Dreifachexpansionsdampfmaschine auf dem Kontinent gebaut. In Elbing wurden außer aller Art von Handelsschiffen und Nassbaggern in großem Stil Lokomotiven, Dampfmaschinen, Pumpen und unterschiedlichste Maschinen gebaut, sodass *Ferdinand Schichau* der bedeutendste Unternehmer Ostpreußens wurde.

Da die Platzverhältnisse in Elbing außerordentlich beengt waren und der Zugang

zur Ostsee nur durch das relativ flache Frische Haff über Pillau möglich war, beauftragte 1890 *Schichau* seinen Schwiegersohn *Carl Ziese*, eine Großschiffswerft in Danzig zu gründen, die 1892 ihren Betrieb aufnehmen konnte.

Auf der Werft *Schichaus* in Danzig wurden dann bis 1918 eine Reihe von bedeutenden Kriegsschiffen für die Kaiserliche Marine, so der Höhepunkt des deutschen Schlachtschiffbaus 1916, das Linienschiff **SMS BADEN** gebaut, aber auch der Handelsschiffe, insbesondere auch von großen Passagierschiffen, so des Post und Passagierschiffes **CINCINNATI** für die Hamburg-Amerika-Linie 1909.

Obwohl die *Schichau'schen* Werke außerordentlich erfolgreich gewesen sind, ist ihnen doch auch ein großes Missgeschick widerfahren, und zwar mit dem Schnelldampfer **KAISER FRIEDRICH**, den der Norddeutsche Lloyd in Danzig 1897 hat bauen lassen. Das Schiff erreichte nicht seine vereinbarte Geschwindigkeit, sodass die Reederei der Werft das Schiff zurückgegeben hat. *Schichau* hat dann 13 Jahre gegen den NDL ohne Erfolg geklagt. Schließlich ist das Schiff unter dem Namen **BURDIGALA** für eine französische Reederei in Fahrt gegangen. Dieser Vorgang bewog den NDL eine eigene Schiffbauversuchsanstalt in Bremerhaven 1899 zu bauen, so wichtig war es der Reederei, zuverlässige Schiffe zu erhalten, die auch die gewünschte Geschwindigkeit erreichen.

Im Studienjahr 1904/05 begann man mit 28 sog. etatmäßigen Professoren, einem Honorarprofessor, 12 Dozenten, 4 Lektoren und 40 Assistenten. Bis 1914 stieg die Anzahl der Professoren nur gering auf 31 an. Die Anzahl der Dozenten erhöhte sich durch zahlreiche Privatdozenten auf 26, die der Assistenten auf 51.



Als erster Rektor wurde der Mathematiker *Hans von Mangold*, der vorher ordentlicher Professor an der TH Hannover sowie der TH Aachen gewesen war, berufen. Die Bücher über Ingenieurmathematik von *von Mangold* sind auch heute noch belieb-

te Lehrbücher, obwohl diese schon 100 Jahre alt sind.

Einer der ersten Studenten des Schiffbaus in Danzig war *Gustav Wrobbel* mit der Matrikelnummer 2, er hat anschaulich über seine Zeit als Schiffbaustudent in Danzig berichtet. Offensichtlich war von Anfang an ein reges Studentenleben mit einem Ableger des *Ordens der Heiligen Frau Latte* aus Berlin vorhanden. (s.u.)

Die Latte ist tatsächlich eine solche und wurde zum Zeichnen der Schiffslinien von den Studenten benötigt. Da diese Latte sehr teuer waren, wurden diese und weitere Utensilien sorgfältig verwahrt. Dafür brauchte man eine studentische Organisation, eben den *Orden der Heiligen Frau Latte*, immerhin 1878 in Berlin gegründet, der bis heute in Hamburg und Berlin noch existiert. Nebenbei gesagt *ganz ohne Satzung*, nur bestimmt durch einen Ordensmeister nebst einem Kanzler und Zeremonienmeister, die von den Studenten selbständig gewählt werden. Es geht dabei bei den Ordensfesten studentisch fröhlich und ausgelassen zu und wird von den Professoren wohlwollend unterstützt.

Unter den Professoren der Zeit vor dem ersten Weltkrieg sind besonders der Brückenbauer *Reinhold Krohn*, der als Direktor Brückenbauabteilung der Gutehoffnungshütte in Oberhausen u.a. die Levensauer Hochbrücke über den Kaiser Wilhelm Kanal (heute Kiel-Kanal) sowie die Norderelbbrücke in Hamburg und verschiedene Brücken über den Rhein gebaut hat. *Krohn* wurde 1907 Mitglied des preußischen Herrenhauses auf Lebenszeit. Weiterhin der Architekt *Konrad Steinbrecht* der als Regierungs-Baumeister im Kultusministerium in Berlin 1882 die Wiederherstellung der Marienburg durchführte und ab 1904 Honorarprofessor der TH-Danzig war.

Zu den Professoren der ersten Stunde gehörte auch *Walter Mentz*, der mit 29 Jahren 1904 an die neue Hochschule berufen wurde. *Mentz* ist besonders durch eine größere Anzahl von Veröffentlichungen über den Stand des Schiffsmaschinenbaus, die heute exzellente technikgeschichtliche Quellen sind, bekannt geworden. Da das Gebiet des Schiffsmaschinenbaus sich derartig erweitert hatte, teilte man 1910 den Lehrstuhl für Schiffsmaschinenbau und berief *Herrmann Föttinger* für Schiffsmaschinen, insbesondere Strömungsmaschinen. *Herrmann Föttinger* hatte beim Stettiner Vulcan als genialer Konstrukteur von Getrieben von sich reden gemacht. *Föttinger* gilt als der eigentliche Begründer des wissenschaftlichen Strömungsmaschinenbaues in Deutschland. Das *Föttingergetriebe* gilt bis auf

den heutigen Tag als eine besonders geistvolle Ingenieurleistung und findet noch heute vielseitige Anwendung.



Herrmann Föttinger folgte nach dem ersten Weltkrieg 1922 einem Ruf an die Technische Hochschule Berlin-Charlottenburg. Zur Erinnerung an diesen großen Ingenieur und Wissenschaftler hat die Technische Universität Berlin eines seiner Institute nach ihm benannt. Bedauerlicherweise hat man kürzlich nach der Zusammenlegung mit einem anderen Institut auf diesen Namen verzichtet. Auf mein Betreiben erinnert nun durch die *Werner von Siemens Ring* Stiftung eine Erinnerungstafel in der TU Berlin an diesen bedeutenden Schiffsmaschinenbauer.

Erwähnt werden muss auch besonders der Professor für Theoretischen Schiffbau und Entwerfen von Schiffen *Johann Schütte*. Er war bereits als junger Dipl.-Ing. der Leiter der Schiffbauversuchsanstalt des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven um die Jahrhundertwende geworden. Anlässlich eines Kaiserbesuches der Versuchsanstalt 1904 hat der frische und überzeugende Vortrag *Schüttes* vor seiner Majestät diesen bewogen, *Schütte* für eine Professur an der neuen Technischen Hochschule in Danzig vorzuschlagen, wie *Wrobbel* über diesen Vorgang, den ihm *Schütte* selbst erzählt habe, in erwähnten Erinnerungen berichtete.

Wrobbel schreibt: *Acht Tage nach dem erwähnten Besuch des Kaisers in Bremerhaven erhielt Schütte eine Einladung auf das Flottenflaggschiff SMS DEUTSCHLAND. Er, Schütte, musste beim Essen in der Offiziersmesse zur Rechten des Kaisers Platz nehmen. Nach dem Essen klopfte dieser an sein Glas, reichte Schütte die Hand, Schütte erhebt sich und der Kaiser sagt: "Meine Herren! darf ich Ihnen den jüngsten Professor der Technischen Hochschule Danzig vorstellen?"* Damit war *Schütte* ordentlicher Professor für Schiffbau.

Allerdings hält sich in Schiffbauerkreisen noch ein weiterer Grund für *Schüttes* ungewöhnliche Berufung. Der Großherzogin

von Oldenburg soll der gut aussehende *Schütte* einen so nachhaltig tiefen Eindruck gemacht haben, dass der Großherzog es für tunlichst angesehen haben soll, seinen Vetter, den Kaiser, auf *Schütte* aufmerksam zu machen, dass er es begrüßen würde, *Schütte* im fernen Danzig zu wissen und so der Eindruck *Schüttes* auf die Großherzogin sich nicht vertiefe. Wenn die Geschichte auch vielleicht nicht ganz wahr ist, so ist sie doch amüsant, so zu sagen eine Berufung von besonderer Art.

Schütte hat in Danzig sich sehr eingehend mit den Fragen des Schiffswiderstandes, aber auch mit vielen anderen Fragen der Schiffstheorie beschäftigt. Er verließ 1922 Danzig, um einem Ruf an die Technische Hochschule Berlin-Charlottenburg als Professor zu folgen.

Schütte erlangte eine gewisse Berühmtheit durch den Bau der *Schütte-Lanz* Luftschiffe, von denen über 20 im Ersten Weltkrieg eingesetzt worden sind, sowie durch den Vorsitz der Schiffbautechnischen Gesellschaft und der Luftfahrttechnischen Gesellschaft.

Der Kriegsschiffbau an der TU Danzig wurde von Marinebaubeamten des Reichsmarineamts vertreten, die zu dieser Aufgabe, meist während ihrer Kommandierung an die Kaiserliche Werft in Danzig oder auch nach ihrer Pensionierung dem Lehrkörper der TH Danzig angehörten, *Paul Hossfeld* und *Eduard Krieger* 1904-1909, letzterer bekannt geworden durch die Neubearbeitung des Hilfsbuchs für den Schiffbau *Johow-Krieger, Friedrich Hölzermann* 1907-1911, sowie als Privatdozent der legendäre *Felix Pietzker* 1911-1912, Autor des ersten wirklich auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Buches über die Festigkeit der Schiffe, außerdem *Charles Arndt* 1913 und *Eugen Schmidt* 1911 bis 1922. Hier ist aber auch besonders der Geheime Marinebaurat und spätere Professor *Oskar Eichhorn* zu nennen, der von 1909 bis 1936 in Danzig gewirkt hat und unter Studenten wegen seines gutmütigen Charakters in der Erinnerung weiterlebt.

Die glanzvolle Person des Schiffstheoretikers *Fritz Horn* ist ebenfalls mit Danzig aufs engste verbunden gewesen. *Horn*, der als Professor für Schiffstheorie später in Berlin in ganz ungewöhnlichem Maße die Schiffstheorie einer ganzen Generation beeinflusst hat, konnte sich in Danzig 1912 habilitieren und wirkte als außerordentlicher Professor bis 1921 in Danzig.

Ein besonderes Problem war von Anbeginn die Frage des Zugangs von polnischen Studenten. Da ja der polnische Staat als solcher gar nicht existierte, gleichwohl Studenten polnischer Herkunft in den preußischen Provinzen lebten. Da-

her bedurfte es in Zweifelsfällen einer besonderen Genehmigung durch das Ministerium. Skandinavische Studenten z.B. konnten dagegen ohne Schwierigkeiten in Danzig studieren. Die Gesamtanzahl ausländischer Studenten sollte aber nicht 10% übersteigen.

Die Studentenzahlen blieben in dem geplanten Umfang. Mit dem Kriegsausbruch reduzierte sich die Anzahl auf unter 200. Durch die Mobilisierung auch eines Teiles des Lehrkörpers wurde der Lehrbetrieb ebenfalls verkleinert, dennoch hielt man diesen aufrecht. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges konnten 640 Studenten ihr Diplom erwerben. 62 Personen konnten promoviert werden.

Erlauben Sie mir auf den Lehrstuhl für Praktischen Schiffbau, Werfteinrichtungen und Statik der Schiffe besonders einzugehen, da ich als Nachfolger des letzten Lehrstuhlinhabers die Tradition dieses Lehrstuhles mehr als 25 Jahre weiter gepflegt habe.

Auf den Lehrstuhl für Praktischen Schiffbau berief man 1904 *Wilhelm Schnapauff* (1870-1938). *Schnapauff* fand an der Tätigkeit als Professor kein nachhaltiges Interesse und verließ die Hochschule schon 1909, um Besichtiger des Germanischen Lloyd zu werden. Möglicher Weise waren die bescheidenen Einkommensverhältnisse eines Professors für den Unterhalt seiner 14 köpfigen Familie der entscheidende Grund.

Nachfolger wurde *Otto Lienau*, der von 1909 bis 1940 in Danzig eine rege Lehr- und Forschungstätigkeit entwickelte.

Lienau stammt aus Neustadt in Holstein und war nach dem Studium des Schiffbaus auf verschiedenen Werften praktisch tätig gewesen, bevor er Professor in Danzig geworden war. In Danzig entwickelte er eine lebhaftige Lehr- und Forschungstätigkeit. Da der Lehrstuhl für praktischen Schiffbau, Werfteinrichtungen und Statik des Schiffsgefüges zuständig war, hatte *Lienau* ein breites Aufgabengebiet, welches sehr praxisnahe aber auch mehr theoretische Aufgaben umfasste. So stammt aus der Feder von *Lienau* einerseits ein Buch über das Zeichnen von Schiffskonstruktionen, andererseits hat *Lienau* aber auch eine Anzahl von Aufsätzen zur Festigkeit der Schiffe verfasst.

Um einen vertieften Einblick über die Spannungsverteilung in realen Konstruktionen der Schiffe zu erhalten, waren Messungen der damals einzige Weg. Geheimrat *Lorenz*, Prof. für Mechanik, ermöglichte *Lienau* dann bereits 1920 im Laboratorium für Festigkeitslehre der TH Danzig erste Versuche. Der Bedarf an eigenen Versuchseinrichtungen war dennoch groß. Daher gründete *Lienau* u.a.

mit einer Spende von Frau *Hildegard Carlson*, Enkelin *Ferdinand Schichaus* und Inhaberin der Schichau-Werke, 1927 ein eigenes Institut für Schiffsfestigkeit in Danzig.

Festigkeitsversuchsanlage mit Versuchskörper der TH Danzig 1928. *Lienau* war aber auch besonders an historischen und künstlerischen Fragen des Schiffbaus interessiert. Wie ernst man diese Fragen nahm, kann man daran ablesen, dass *Lienau* 1918 einen lebhaft diskutierten Vortrag über Schiffbau als Kunst vor der Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft gehalten hat. So weist *Lienau* darauf hin, dass z.B. die pompöse, künstlerische Gestaltung der Kriegsschiffe im 18. Jahrhundert den Sinn hatte, durch diese Prachtentfaltung zur Verbreitung des Ansehens eines Staates beizutragen. Der Hauptteil des Vortrages beschäftigt sich allerdings mit der Innengestaltung der großen Nordatlantik Passagierdampfer, deren ebenfalls pompöse Ausgestaltung dem barocken Lebensgefühl vergangener Jahrhunderte durch nichts nachstand. Die heutigen großen Fahrgastschiffe, was ihren pompösen Einrichtungsstil betrifft, unterscheiden sich da nicht.

Im Jahr 1933 wurden in Danzig-Ohra beim Ausräumen von Entwässerungsgräben Reste von mehreren Booten gefunden, die von *Lienau* ausgegraben und weitestgehend wieder zu ganzen Booten zusammengesetzt wurden. *Lienau* hat die Boote vor 1300 datiert und als Boote der Wikingerzeit zugeordnet, denn die Ähnlichkeit von gefundenen Fahrzeugen in Schweden ist überzeugend. Leider sind die Boote im Verlauf der Kriegseinwirkungen weitestgehend zerstört. Reste von ihnen sind im Staatlichen Museum Gdansk heute noch zu sehen. *Lienau* hat die Boote als typische germanische Erzeugnisse gepriesen; im jetzigen Danzig ist man von ihrem slawischen Ursprung überzeugt. Unter den Schiffbaustudenten der TH Danzig war bekannt, dass *Lienau* mit Recht sehr stolz auf seinen Fund war, Studenten aber haben manchmal eine besondere Art der Verehrung für Ihre Professoren. So wurde *Lienau* eines Tages gemeldet, man hätte beim Ausschachten eines Entwässerungsgrabens einen merkwürdigen hölzernen Balken gefunden und der Herr Prof. möge sich diesen einmal ansehen. *Lienau* soll dann spornstreichs zu der Fundstelle geeilt sein und schon ein schneller Blick, sollte ihn, *Lienau*, überzeugt haben, dass es sich um den Kielbalken eines Wikingerschiffes oder zumindest eines Teiles eines solchen handele. Die Begeisterung *Lienaus* soll dann doch ihr abruptes Ende gefunden haben, als er bei genauerer Besichtigung auf ein kleines Messingschild

stieß, auf dem fein säuberlich zu lesen war: *Vielen Dank Herr Prof., dass sie unser Schiff gefunden haben, die dankbaren Wikinger.*

Die Geschichte hat *Lienau* aber dennoch nicht davon abgehalten, sich weiter mit historischen Fragen des Schiffbaus zu beschäftigen. Denn bekannt ist die Arbeit von *Lienau* über die Rekonstruktion des historisch berühmt gewordenen Kraweels **PETER VON DANZIG**, mit dem *Paul Beneke*, der Danziger Seeheld, berühmte Fahrten unternahm, sowie die Arbeit über den berühmten Teppich von Bayeux. Ich hörte kürzlich, dass in Polen begeisterte Liebhaber historischer Schiffe beabsichtigen, den **PETER VON DANZIG** nachzubauen. Da wir in Lübeck selbst mit der **LISA** von Lübeck ein vergleichbares Schiff gebaut haben und nunmehr erfolgreich betreiben, haben wir ein besonderes Interesse an einem solchen Bau.

1939 ließ sich Prof. *Lienau* emeritieren. Seine persönliche Abneigung gegenüber dem Nationalsozialismus machte ein Verbleiben im Amt für ihn nicht möglich. Als Nachfolger konnte *Johannes Hansen*, der selbst in Danzig studiert hatte, gewonnen werden. Prof. *Hansen* hatte bei *Blohm & Voss* sich aktiv an der Einführung der Schweißtechnik beteiligt und war durch verschiedene Publikationen über die damals sich langsam im Schiffbau durchsetzende Schweißtechnik bekannt geworden. *Hansen* hat bis 1945 in Danzig das Fach Praktischer Schiffbau vertreten. *Hansen* hat nach dem Krieg seine Tätigkeit und damit die Tradition des Lehrstuhls weiterführen können.

Das Ende des 1. Weltkrieges war für die Werften in Danzig besonders gravierend. Durch die Bildung des Freistaates Danzig entfiel die Produktion von Kriegsschiffen und durch die Abtrennung von Ostpreußen vom Reich eine schnelle Umstellung auf den Handelsschiffbau, zumal es in Danzig kaum Reeder gab, die die finanzielle Möglichkeit zur Bestellung von Neubauten besaßen. Westdeutsche Reeder in Hamburg und Bremen ließen sich nur schwer überzeugen, in Danzig bauen zu lassen. Bei der *International Shipbuilding & Engineering Company Ltd.*, die bis 1918 als Marinewerft ausschließlich Kriegsschiffe gebaut hatte, war die Umstellung besonders schwierig, sodass man fast ausschließlich auf schiffbaufremde Produkte sich konzentrieren musste. Direktor wurde der Prof. für Werkzeugmaschinen und Fabrikbetriebe der TU Danzig, *Ludwig Noé*, der mit Geschick das Leben der Werft sichern konnte. *Noé* verließ die Werft 1937. Er verfügte über umfangreiche internationale Beziehungen, weshalb *Hitler* ihn wiederholt zu diplo-

matischen Missionen nach England geschickt hat. Bis 1945 hat *Noé* dann im Auftrag der Reichsregierung die Werften im besetzten Frankreich betreut.

Tragischer waren die Verhältnisse bei *Schichau*. Die einzige Tochter des Geheimrats *Carl Ziese* hatte den schwedischen Ingenieur *Carl Friedolf Carlson* geheiratet. Dieser hatte nach dem Tod von *Ziese* 1917 die *Schichau-Werke* übernommen und musste nun die Umstellung auf eine Friedenswirtschaft bewerkstelligen.

Der NDL hatte vor dem Krieg in Danzig zwei große Fahrgastschiffe, die **COLUMBUS** und **HINDENBURG**, bestellt, deren Fertigstellung bis nach dem Krieg verschoben worden war. Die fast fertige **COLUMBUS** musste an Großbritannien abgegeben werden und fuhr dann bei der White-Star-Line als **HOMERIC**. Die **HINDENBURG**, die noch im Anfangsstadium war, konnte dann für den NDL unter dem Namen **COLUMBUS** 1924 als größtes deutsches Fahrgastschiff in Fahrt gehen. Die veralteten Kolbendampfmaschinen wurden nach einem Maschinenschaden durch Dampfturbinen ersetzt, sodass mit den Öl gefeuerten Kesseln auch antriebstechnisch ein modernes Schiff entstanden war.

Statt *Carlson*, der auf tragische Weise 1924 verstarb, musste *Hildegard Carlson*, *Ferdinand Schichaus* Enkelin, die schwere Aufgabe übernehmen, die *Schichau-Werke* zu führen, denn ihre Kinder *Carl Ferdinand* und *Karin Elisabeth* waren noch Jugendliche. Als zu allem Unglück *Hildegard Carlson* 1927 verstarb, übernahmen treuhänderisch die Direktoren der *Schichau-Werke* die Führung. Doch auch diese konnten den Verfall nicht verhindern, sodass der drohende Zusammenbruch per Reichsgesetz 1929 verhindert wurde, weil man katastrophale politische Folgen für ganz Ostpreußen befürchtete.

Die Tochter *Karin Elisabeth* heiratete den Schiffbauingenieur *Eberhard Westphal*, während der Sohn nach Schweden ging. *Westphal* trat dann auf Wunsch seiner Frau in die *Schichau-Werke* ein, wo er schnell eine leitende Stellung erreichte. Da *Westphal* in den 60er Jahren als Lehrbeauftragter in Hannover tätig war, lernte ich ihn und seine Frau *Karin Westphal* geb. *Carlson* persönlich kennen. Bei einem Besuch in seinem Haus in Bonn Anfang der 80er Jahre erzählte mir die Urenkelin *Ferdinand Schichaus* von diesen Vorgängen.: *Mein Vater hatte in weiser Voraussicht große Teile des Privatvermögens inflationssicher in Schweden angelegt. Auch hatte er von Elbing aus geheime Rüstungsaufträge des Reiches angenommen, um die Existenz des Unternehmens zu sichern. Nach dem Tod meines Vaters wurde die Situation immer be-*

drohlicher, sodass man um Unterstützung durch das Reich nachsuchte. Man versprach der Familie, die Werke zu stützen, wenn alle schwedischen Vermögenswerte zurück transferiert würden. Aus patriotischer Gesinnung und mit dem Glauben, dass dadurch die Werke erhalten und im Familienbesitz verbleiben können, wurden alle persönlichen Vermögenswerte transferiert. Nachdem dieses vollzogen war, erzwang das Reich 1929 entgegen den Versicherungen die Liquidation, sodass die Werke in den Besitz des Deutschen Reiches, der Hansestadt Danzig und Preußens in Form einer GmbH übergingen.

Die damals 80 jährige Frau *Westphal*, eine Urenkelin von *Ferdinand Schichau*, hat mir damals die Vorgänge nach mehr als 50 Jahren so eindringlich geschildert, als ob dieses alles erst vor wenigen Wochen passiert wäre. Einzelheiten sind mir allerdings nicht mehr korrekt im Gedächtnis geblieben.

Die vom Reich übernommenen *Schichau-Werke* wurden dann als GmbH unter Leitung von dem Maschinenbauer *Herrmann Noé*, Bruder von *Ludwig Noé*, weitergeführt, der es verstand, trotz Inflation und Auftragsmangel, die *Schichau-Werke* wieder mit ca. 6.000 Mann zu betreiben.

Mit Beginn des 2. Weltkrieges wurden die *Schichau-Werke* in Elbing, Königsberg, Pillau und Danzig reine Rüstungsbetriebe. Während in Danzig U-Boote vom Typ VIIC gebaut wurden und Ende des Krieges der Zusammenbau der Sektionen des Typs XXI, wurden in Königsberg und Elbing Minensuchboote in großer Zahl gebaut. Schließlich wurden am Ende des Krieges in den *Schichau-Werken*, die 1941 zu einer AG umgewandelt wurden, 44.000 Menschen beschäftigt. Mit der Besetzung von Danzig 1945 endet die Tätigkeit der *Schichau-Werke* und auch aller anderen Werften.

Kurz vor dem Beginn des Ersten Weltkrieges hatte sich ein geheimer Bund polnischer Akademiker gebildet, der nach einer Wiedererrichtung eines polnischen Staates in erheblichem Umfang Einfluss auf die Entwicklung der TH-Danzig zu nehmen gedachte. Mit dem Ausgang des 1. Weltkrieges und der Errichtung des Freistaates versuchten diese zu erreichen, dass die Hochschule polnisch wird. Ein Argument, welches noch heute in offiziellen Publikationen verwendet wird, ist: *Die Technische Hochschule zu Danzig war zum großen Teile von den Geldern polnischer Steuerzahler aus Pommern, Großpolen und Kujawy erbaut worden und sollte vor allem der Einwohnerschaft aller nach dem Krieg an Polen gefallen Landgebiete dienen.* Bei dieser

Argumentation wird nicht beachtet, dass es sich wohl besonders auch um deutsche Steuerzahler gehandelt hat und um eine erhebliche finanzielle Unterstützung des Reiches. Wenn man die regionale Nutzung der Hochschule durch die Bevölkerung nunmehr polnischer Gebiete als Argument heranzieht, dann gilt das natürlich auch für das deutsch gebliebene Ostpreußen und Pommern.

Nach längerem Hin und Her entschied die Internationale Verteilungskommission des Völkerbundes am 28. Juli 1921, dass die Hochschule in den Besitz des Freistaates Danzig übergehen soll. Da das preußische Kultusministerium bis zur endgültigen Klärung des Status der Hochschule die Dinge hatte unverändert weiterlaufen lassen und auch alle Studienleistungen anerkannte, verharteten die reichsdeutschen Hochschulangehörigen ausnahmslos in Danzig. Wesentlich dazu beigetragen zu der für das Deutschtum günstigen Entscheidung der Verteilungskommission hatte der am 27. Juli 1921 unterzeichnete Vertrag zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig, in dem vereinbart wurde, dass polnische Studenten die volle Gleichberechtigung haben sollten und ein polnisches Lektorat eingerichtet werde sowie Lehrbücher in polnischer Sprache beizustellen sind.

Angehörige der Freien Stadt Danzigs, des Deutschen Reiches und Polens wurden somit gleich behandelt. Weiterhin galten in Danzig die Richtlinien für die Ausbildung preußischer Staatsbaubeamter und deutscher Reichsmarinebeamter. Die Professoren und sonstigen Beamten traten darauf hin geschlossen in den Dienst der Freien Stadt Danzig. Die preußischen und reichsdeutschen Hochschulbehörden behandelten fortan Danzig wie alle anderen deutschen Hochschulen. Die Hochschule blieb also eine deutsche Hochschule preußischen Charakters. Besondere Verdienste hat sich dabei der Präsident des Senats der Freien Stadt Danzig Dr. jur. Dr.-Ing. E. h. *Heinrich Sahn* erworben.

Nach der Bildung des Freistaates verließen dennoch mehrere Professoren Danzig, so gingen z.B. *Aumund*, *Föttinger*, *Schütte*, *Eggert* an die TH Berlin-Charlottenburg. Dabei mögen persönliche Motive aber auch die besseren wissenschaftlichen Möglichkeiten in Berlin eine entscheidende Rolle gespielt haben.

In der Zeit zwischen den Kriegen haben bedeutende Wissenschaftler und Ingenieure in Danzig gewirkt, so der Chemiker und Nobelpreisträger *Adolf Butenant*, die Physiker *Carl Ramsauer* und *Walter Kassel*. Gleich mehrere Ingenieurwissenschaftler sind auch als bedeutende Industrieführer hervorgetreten, so der Elektro-

techniker *Karl Kupfermüller* als Leiter der gesamten Forschung der Firma Siemens & Halske, oder der Werkzeugmaschinenbauer *Ludwig Noé*, der als Generaldirektor die frühere Kaiserliche Werft in Danzig, die *International Shipbuilding and Engineering Company Ltd.* bzw. *Danziger Werft*, weiter geführt hat.

Wissenschaftlich konnte die TH-Danzig, trotz der veränderten und zum Teil problematischen Verhältnisse im Freistaat Danzig, einen anerkannten Platz unter den Hochschulen nicht nur in Deutschland, sondern auch in Skandinavien erhalten, da es ihr gelang, durch Berufung bedeutender Ingenieurwissenschaftler Anschluss an die Entwicklung der Technischen Hochschulen in Deutschland zu halten.

Nachfolger des Geheimrats *Schütte* wurde *Franz Werner*, der sich als U-Bootkonstrukteur einen Namen gemacht hatte. *Werner* verstarb leider sehr früh 1927. Für das nunmehr verwaiste Fach Entwerfen von Schiffen konnte man 1927 den Konstruktionsleiter der *Germaniawerft* in Kiel, *Rudolf Erbach*, der als Konstrukteur der Handels- U-Boote **DEUTSCHLAND** und **BREMEN** bekannt geworden ist, berufen. Nach dem Weggang von Prof. *Schütte* hatten die Privatdozenten *Wilhelm Gutschow* und *Fritz Horn* das Gebiet Schiffsentwurf und Schiffstheorie zwischenzeitlich vertreten. *Rudolf Erbach* hat sich besonders mit der Stabilität der Schiffe und den Fragen des Freibords der Schiffe beschäftigt. Seine besondere Leidenschaft galt aber der Geschichte des Schiffbaus. Er war Leiter des Fachausschusses Geschichte in der Schiffbautechnischen Gesellschaft und hat mehrere wichtige Arbeiten zur Schiffbaugeschichte publiziert. Durch die Berufung von *Gustav Flügel* 1924 auf den Lehrstuhl für Dampfturbinen, Strömungsphysik und Propeller hatte man einen hervorragenden Nachfolger für Prof. *Föttinger* gefunden. *Flügel* hat sich insbesondere mit der experimentellen Forschung der Aero- und Hydrodynamik einen Namen gemacht. *Flügels* Institut besaß einen Windkanal, einen größeren Umlaufkanal für Wasser und einen Versuchsstand für kleinere Strömungsversuche im Wasser.

1923 verstarb überraschend Prof. *Mentz*, zu seinem Nachfolger wurde 1924 *Viktor Rembold* für Schiffsmaschinen und Dampfkesselbau berufen. *Rembold*, der in leitender Stellung bei der *Germaniawerft* in Kiel maßgeblich an der Entwicklung des Schiffsdieselmotors beteiligt gewesen ist, war auch Mitglied des Senats des Freistaates Danzig. Er ist in Danzig bekannt geworden durch den Einsatz von Wasserstoff als Brennstoff. So fuhren bereits in den dreißiger Jahren Busse der Danziger

Verkehrsbetriebe mit Wasserstoff.

Ein ganz besonderes Ereignis war 1923 die Übernahme der 35.000 bändigen Bibliothek der 1743 gegründeten Danziger Naturforschenden Gesellschaft durch die Bibliothek der TH-Danzig. Diese außerordentlich wertvolle Sammlung, die neben lateinischen Werken überwiegend aus Deutschen Titeln bestand, ist bis heute Streitpunkt zwischen Polen und Deutschen. Ein Teil der Bücher gelangte 1945 nach Westdeutschland und wird von polnischer Seite nunmehr zurückgefordert. Das Hauptargument, dass ja die jetzige Hochschule Rechtsnachfolger der TH-Danzig sei, wird von deutscher Seite bestritten, weil es hierüber natürlich keine beidseitige einvernehmliche Vereinbarung gibt.

Gefühlsmäßig empfindet man natürlich, dass Bücher, die von Danziger Bürgern deutscher Abstammung zu einer Zeit gesammelt wurden, in der Danzig preußisch war, als deutsches Kulturgut zu bezeichnen sind. Die Frage, wem welche Kulturgüter in Europa gehören, dürfte befriedigend erst in einem zukünftigen Europa, in dem übertriebene nationale Egoismen keinen Platz mehr haben, gelöst werden können. Bis dahin sollten dieserart Kulturgüter dort bleiben wo sie sind.

Natürlich war das Leben in der Hochschule auch durch die Auseinandersetzungen mit Polen geprägt. Immer wieder kam es zu Klagen wegen Diskriminierung polnischer Studenten und Handgreiflichkeiten, an denen sich aber nur ein sehr kleiner Teil der deutschen Studentenschaft beteiligte, die ansonsten sich beachtlicher Unterstützung aus dem Reich erfreuen konnten.

So waren alle deutschen Studenten automatisch Mitglieder des Vereins *Deutsches Studentenhaus Danzig*. Dieser Verein verfügte über ein großzügiges Haus und betreute die Studenten in vorbildlicher Weise. Man erwartet allerdings, dass diese wiederum sich auch aktiv zum Deutschtum in Danzig bekannten, dabei konnten diese sich der Unterstützung durch die Danziger Bevölkerung sicher sein. Ähnliches gilt auch für die polnischen Studenten, von denen der polnische Staat erwartete, dass diese sich für die Polonisierung Danzigs einsetzen.

Eine ernste Bedrohung des deutschen Charakters der Hochschule entstand 1934 durch die Devisenverknappung im Deutschen Reich. Es fiel immer schwerer, die zum Lebensunterhalt der Studenten notwendigen Gelder nach Danzig zu transferieren. Im Herbst 1935 musste dieser Transfer vorübergehend ganz eingestellt werden. Erst nach 1935 besserte sich die Lage in Danzig für die Studenten.

Das studentische Leben in Danzig war durch besonders engen Kontakt mit den Professoren geprägt. So setzten diese sich wiederholt für die Interessen der Studenten in ganz ungewöhnlichem Umfang ein. Sportliche Betätigung stand dabei im Vordergrund. Als 1936 eine Segelregatta über den Atlantik nach Deutschland ausgetragen werden sollte, beschloss der ASV Danzig, sich an dieser Regatta zu beteiligen. Da man nicht über ein geeignetes Fahrzeug verfügte und die Zeit drängte, beschloss man nach den Zeichnungen der von *Henry Gruber* entworfenen Bremer Yacht **ROLAND VON BREMEN** auf der Danziger Werft einen Nachbau. Schiffbaustudenten der TH-Danzig unter Anleitung von Prof. *Lienau* haben dann die erforderlichen Stahlzeichnungen angefertigt, nach denen dann das Schiff in nur 52 Tagen unter tatkräftiger Mithilfe der Studenten auf der Danziger Schiffswerft entstanden ist. Die Anfertigung von Stahlzeichnungen war notwendig geworden, weil das Original aus Holz gebaut worden war. Als schließlich beide Schiffe, das Original in Holz und der Nachbau in Eisen in Amerika an den Start gingen, konnte man schnell erkennen, dass der Danziger Nachbau, dem man den historischen Namen **PETER VON DANZIG** gegeben hatte, bedeutend schwerer geworden war. Dennoch hat der **PETER VON DANZIG** sich wacker geschlagen und kam als sechstes von neun gestarteten Yachten ins Ziel. Der **PETER VON DANZIG** kam nach dem Zusammenbruch 1945 und abenteuerlicher Irrfahrt nach Kiel und hat dann beim ASV Kiel eine neue Heimat gefunden. Mehrere Jahrzehnte hat die Yacht viele hundert junge Menschen über alle Meere dieser Erde geführt und ist damit zu der berühmtesten deutschen Segelyacht überhaupt geworden.

Mit den Schüssen des Linienschiffes Schleswig-Holstein gegen die polnische Besatzung auf der Westerplatte am 1. September 1939 begann der Einmarsch der Wehrmacht auch in den Freistaat. Hier war die NSDAP bereits seit 1933 dominierende Partei im Danziger Senat geworden, sodass die Eingliederung in das Großdeutsche Reich ohne nennenswerte Widerstände erfolgte. Allgemein begrüßte man diese Eingliederung, zumal die ständigen Auseinandersetzungen mit den Polen der letzten Jahre die Bevölkerung Danzigs sehr bedrückt hatte. Dennoch dauerte es noch anderthalb Jahre, bis am 29. April 1941 die feierliche Übernahme der Technischen Hochschule Danzig vollzogen wurde. Nunmehr erhielt die Hochschule den Zusatz Reichshochschule und wurde der unmittelbaren Verwaltung des Reiches unterstellt.

Damit war auch eine wesentliche Änderung der Hochschulsatzung verbunden. Nunmehr konnten nur noch Studenten deutschen oder artverwandten Blutes, die Gewähr dafür boten, jederzeit rückhaltlos für den nationalsozialistischen Staat einzutreten, immatrikuliert werden. Auf der anderen Seite lockerte man die Zugangsmöglichkeit für Kriegsteilnehmer mit Notabitur und für Fachschulabsolventen.

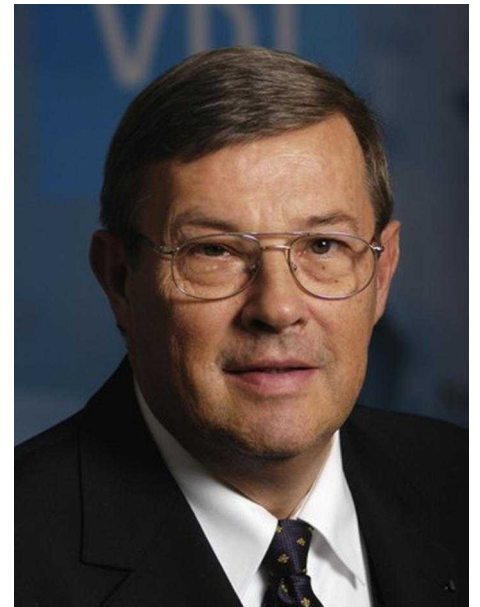
Ansonsten lief der Hochschulbetrieb verhältnismäßig ungestört, wenn man einmal von kriegsverletzten Studenten absieht, die zum Studium zurückkamen. Auch wuchs der Anteil der Studenten, die die Marinebaubeamtenlaufbahn einschlugen. Verschiedene Professoren mussten kriegswichtige Aufgaben in Danziger Werften und militärischen Dienststellen wahrnehmen, was den Hochschulbetrieb aber nicht wesentlich einschränkte.

Ab 1944 wurde den meisten Menschen in Danzig klar, dass der Krieg verloren gehen würde. In der Nacht vom 11. auf den 12. Januar 1945 kam es zum Durchbruch der russischen Truppen an der Weichsel mit der Folge eines nicht endenden Stromes von Flüchtlingen. Die Hochschulleitung beschloss daraufhin, alle Vorbereitungen für eine Verlagerung der Hochschule zu treffen. Sie begann daher die wichtigsten Unterlagen der Hochschule in 500 Kisten zu packen und an Bord des Schnelldampfers **DEUTSCHLAND** zu bringen. Zusammen mit 300 Hochschulangehörigen konnte die **DEUTSCHLAND** am 30. Januar Danzig verlassen und Kiel unbeschadet erreichen. Das war für die Zurückgebliebenen eine große Erleichterung zumal das Schicksal der **WILHELM GUSTLOFF** bekannt geworden war. Am 28. Februar stießen die Russen zur Küste vor, womit Danzig zum Kessel wurde. Dennoch strömten immer mehr Flüchtlinge aus Ostpreußen nach Danzig, sodass die Lage immer schwieriger wurde. Da die Hauptstoßrichtung der Russen zunächst an Danzig vorbei ging, machten sich einige Leute in Danzig Hoffnung, dass es vielleicht wieder zu einer Freistaatsordnung kommen könnte. Mit dem Durchstoß der russischen Truppen bei Zoppot am 21. März 1945 wurde Danzig auch von der Küste abgetrennt, so dass jedem klar wurde, dass das Ende nunmehr kurz bevor stand. Am 24. März 1945 kam es zu einem Großluftangriff auf Danzig, der zu erheblichen Zerstörungen im Stadtgebiet führte. Die Hochschule selbst blieb aber weitestgehend unbeschädigt. Am 26. März verließ der letzte deutsche Rektor, Prof. *Martyrer*, die Hochschule und schlug sich bis zur Danziger Bucht durch, wo ihn ein Fischerboot nach Hela brachte, von wo er dann auf Umwegen in den

Westen gelangte. Eine bewegende Schilderung der letzten Tage Danzigs stammt von ihm. Er schreibt am Ende seiner Schilderung: *Mit Einbruch der Dunkelheit legten wir ab und nahmen Kurs auf Hela. Es war der ergreifendste Augenblick meines Lebens. In lodernnden Flammen stand die ganze Stadt Danzig und in der Mitte als Wahrzeichen unberührt, die Marienkirche.*

Eine dunkle Rauchwolke stand über der Stadt und hüllte allmählich das grauisige Bild in einen dichter und dichter werdenden Schleier, der durch zuckende Flammen gespenstisch angeleuchtet wurde. Immer mehr wurde es nur ein roter Schein, der versank und mit ihm versank unser schönes deutsches Danzig, mit ihm versank unsere Stadt, die uns unvergessene Heimat gewesen ist.

Damit möchte ich schließen.



Prof. Dr. *Eike Lehmann*, am 19. Mai 1940 in Breslau geboren, ist ein deutscher Schiffbauingenieur und Hochschullehrer. Er war von Januar 2004 bis Mai 2007 Präsident des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI). Sein selbsterklärtes Ziel als VDI-Präsident galt der Verbesserung der Zusammenarbeit mit unseren osteuropäischen Nachbarländern. Er lehrte und forschte seit 1979 an der Universität Hannover und seit 1983 an der Technischen Universität Hamburg-Harburg im Bereich „Schiffstechnische Konstruktionen und Berechnungen“. Inzwischen ist er im Ruhestand. Prof. Lehmann war Vorsitzender des Universitätsrates der Universität Rostock von 2004 bis 2008. Er war Vorsitzender der Schiffbautechnischen Gesellschaft und von 1995 bis 2001 arbeitete er in der Wirtschaft als Mitglied des Vorstandes der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd.

DIE HEYLIGE FRAWE LATTE



Berlin

Kaiser Wilhelm I. kehrte 1878 nach sechs Monaten krankheitsbedingter Abwesenheit nach einem Attentat zurück und wurde bei der Rückkehr von Vertretern sämtlicher deutscher Hochschulen in Berlin gefeiert. An den zweitägigen Festlichkeiten nahmen viele Studierende der Friedrich-Wilhelms-Universität sowie der Bau-, Berg-, Gewerbe- und Kunstakademie aus Berlin teil. Sie feierten in einer bis dahin noch nie dagewesenen Einmütigkeit dieses Ereignis. Ein abendlicher Fackelzug mit 5.000 Fackeln Unter den Linden bildeten den Abschluss dieser Feierlichkeiten.

Einige Studenten des Schiffbaus der Königlichen Gewerbeakademie trafen sich nach dem Fackelzug in der Hasenheide, um in der Unionsbrauerei weiter zu feiern. Bei Bier und Schmalzstullen wurden patriotische Reden geschwungen und Lieder gesungen. Beim Taktschlagen auf dem Tisch mit einer Straklatte aus dem Schiffbauersaal zerbrach diese, und in feierlicher Handlung wurden die Bruchstücke an die zwölf Anwesenden verteilt. Dies galt als Zeichen der ewigen Freundschaft und als Gründungsakt des Ordens der Schiffbauer Latte in Berlin. So ist der Orden der Heyligen Frau Latte entstanden. Es wurde wie bei der Seefahrt eine Taufe eingeführt, und erst nach der Taufe war der Schiff- oder Schiffsmaschinenbauer der damaligen Königlichen Gewerbeakademie ein vollwertiges Mitglied der Heyligen Frau Latte. Sie ist in Ehren grau geworden und besteht nach mehreren Umzügen und Namenswechseln der Königlichen Gewerbeakademie als Heylige Frau Latte ad Berolinum bzw. als Heiliger Orden der Schiffbauer Latte - einer eingetragenen Vereinigung an der heutigen Technische Universität Berlin.

Eine Tochter-Latte wurde 1904 von den Schiffbau-Studenten *Weichhardt*, *Wiesinger* und *Mazner* und mit Hilfe von Prof. *Johann Schütte* an der neu eröffneten von Kaiser Wilhelm II persönlich eingeweihten Danziger Hochschule gegründet. Es war die 2. deutsche Technische Hochschule, an der schiffbauliche Fächer gelehrt wurden. Mutter und Tochter der Latte bildeten eine gute lebende Familie, besuchte sich, feierte gemeinsame Ordensfeste, und man tauschte sich aus. Die Latte in Danzig umfasste auch die Studenten des Flugzeugbaus und führte u.a. auch zu einer *Luftgrafschaft* in Braunschweig. Mit der Eroberung Danzigs endete 1945 das Latteleben. Der letzte Danziger Ordensmeister *Hans S. Kannt* verließ kurz vor dem Einmarsch der Roten Armee die Stadt.

In Westdeutschland wurde der Wiederaufbau des Studiums des Schiffbau und des Schiffsmaschinenbaus nach dem 2. Weltkrieg in Hamburg von dem Professor *Schnadel* und in Hannover von den Professoren *Illies* und *Hansen* betrieben. So wurden einige der ehemaligen Danziger Professoren an die TH Hannover berufen, die sich dafür einsetzten, das Studium der Schiffstechnik in Hannover als Nachfolge von Danzig zu ermöglichen. So erhielten 1949 die Professoren *Hansen* und *Illies* in Hannover Lehraufträge. 1951 schlossen die Länder Hamburg und Niedersachsen einen Staatsvertrag über die gemeinsame Ausbildung von Schiffstechnikern in Hannover und Hamburg, und am 30. April 1951 wurde von der Heyligen Frau Latte in Berlin die Geburt einer neuen Tochter in Hannover verkündet. Sie wurde im Dezember getauft. Der letzte Danziger Ordensmeister *Hans Kannt* sorgte als Pate für ein geeignetes Taufgeschenk. Nach alter Danziger Tradition übergab er dem Täufling ein Dreizack, Schwert und Panzerbolzen für das Heilige Ordenskapitularium (HOK). Er hatte diese Insignien auf der Bremerhavener Seebeckwerft nachbauen lassen.

Die Ritterschaft in Hamburg wurde 1954 von der Hannoveraner Latte ins Leben gerufen. Nach dem Umzug der Schiffstechnik von Hannover an die Universität Hamburg erfolgte 1984 die Vereinigung an der Universität Hamburg. Ein erneuter Umzug der Hamburger Latte erfolgte 2001, als die Schiffbauausbildung von der Universität Hamburg an die Technische Universität in Hamburg-Harburg (TUHH) verlagert wurde. Die bisher als Ritterschaft Harburg geführten Studenten des Schiffsmaschinenbaus vereinigten sich mit den Schiffbauern der Universität. Sie führt unter dem Namen „Heylige Frawe Latte ad Hammaburg“ (H.F. Latte e.V.) als

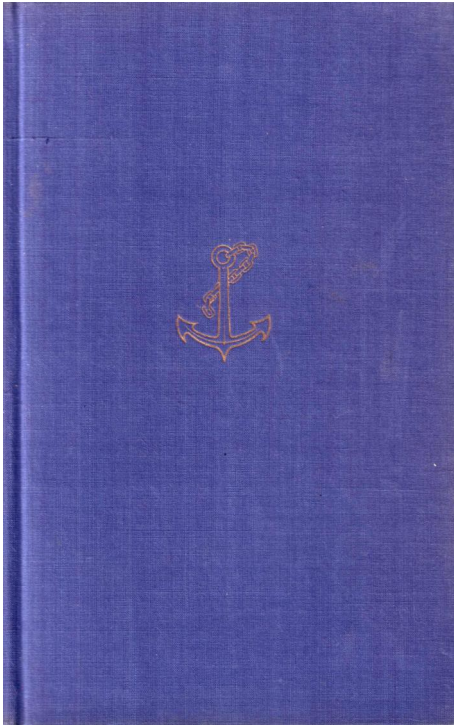
Tochter (oder nach anderer Meinung auch als Enkelin) ein reges Leben und übt auch die Funktion der Fachschaft aus. Die Studenten der Heyligen Frawe Latte zu Hammaburg leben auch heute noch die alten Traditionen wie Taufe und Ordensfest gemeinsam mit ehemaligen Studenten, mit den in der Schiffstechnik lehrenden und emeritierten Professoren sowie den wissenschaftlichen Mitarbeitern. Es ist die gute Gemeinschaft, die von einigen extrem engagierten Studenten und Studentinnen besonders unterstützt wird, die für ein Jahr in die Rolle des Ordensmeisters, des Kanzlers und des Ceremons schlüpfen. Es ist kein Geheimnis, dass für diese aufgrund des Engagements mit vielen Verpflichtungen etwa ein Semester verloren geht, da viele Vorlesungen nicht besucht und etliche Prüfungen nicht absolviert werden können. Aber sie selbst erfahren andere Erfolgserlebnisse, die sich aus ihrem Einsatz und ihrer Funktion ergeben. Dabei lernen sie wichtige Eigenschaften (Organisation, Motivation), um die Taufe, das Sommerfest und das Ordensfest vorzubereiten und durchzuführen. Taufe und Sommerfest.

An einem Freitag im Juli wird die traditionelle Taufe der neuen Studenten durchgeführt, worüber an dieser Stelle nicht berichtet werden darf. Diese Zeremonie wie auch der Ursprung der Weiblichkeit der "Heyligen Frau" Latte liegt im Dunkel. Umso heller strahlt dagegen das nach der Taufe auf dem Hochschulcampus durchgeführte Sommerfest mit Verleihung der Taufurkunden und gemeinsames Feiern mit den anderen Studenten, vielen Ehemaligen und dem Lehrkörper. Dass dabei dann das HOK von den frisch mit Urkunde ausgestatteten Getauften in den Campusteich landet, erhöht den Spaß an dem Fest, und dabei wird auch der Streß der bevorstehenden Prüfungswochen in den Hintergrund gedrängt.

Zum jährlichen Ordensfest in Harburg am 1. Freitag im Dezember treffen Abordnungen der Studenten von anderen in der Schiffstechnik aktiven Hochschulen ein und überreichen Gastgeschenke. Außerdem kommen viele der ehemaligen Hannoveraner und Hamburger Studenten des Schiff- und Schiffsmaschinenbaus, die heute in der Wirtschaft und Industrie arbeiten, um diese Feier gemeinsam zu begehen. Bei diesen Ordensfesten werden für gute Mitarbeit und hohes Engagement für die Latte Auszeichnungen und Orden vergeben. Seltener werden für besondere Verdienste für eine gute Lehre Ehrentitel verliehen, die mit der Übergabe einer aufwändig gestalteten Urkunde verbunden ist.

Quelle: www.wiki.de

BÜCHER – CD/DVD – FILME



WELTFAHRT EINES SCHIFFBAUERS
Erinnerungen aus sechs Jahrzehnten

Das Schrifttum von bedeutenden Ingenieuren über ihr Leben und ihren Beruf in deutscher Sprache ist nicht umfangreich (*Max Eyth, Max Maria von Weber, Werner von Siemens, August Horch*). Es fehlte bisher das Lebensbuch eines welterfahrenen Schiffbauers, das nun im Augenblick begründeter Hoffnung auf eine neue deutsche Handelsflotte erscheint.

Nach glücklichen Jugend- und Studienjahren in Danzig erfüllt sich der Wunsch des jungen Diplom-Ingenieurs *Gustav Wrobbel*, am Schlüsselpunkt des deutschen Schiffbaus, auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg, zu beginnen. Bald gewinnt ihn dann die Hamburg-Amerika Linie für ihr Technisches Büro, wo er zu wichtigen Arbeiten an den Riesendampfern der Imperator-Klasse und zu anderen hochqualifizierten Aufgaben herangezogen wird.

Der erste Weltkrieg sieht ihn vor allem im Dienst der Marine-Luftschiffe, deren Einsatz mit großer Lebendigkeit geschildert wird. Nach Kriegsende übernimmt *Gustav Wrobbel* zunächst die Leitung einer Schiffswerft in Holland, später dann in Swinemünde, eine Tätigkeit, die ihm mehrere Reisen nach Sowjet-Rußland ermöglicht. 1924 wird er Dozent für Schiffbau an den Hamburger Technischen Staatslehranstalten und gewinnt durch Lehre und Forschung engste Fühlung mit den namhaftesten Vertretern der Fachwelt. Als er 1936 einer Berufung an die chinesische Universität Woosung-Shanghai auf den Lehrstuhl für Schiffbau folgt, lernt er

durch Studien und Reisen nicht nur den fernen Osten, sondern auch auf einer Weltreise Amerika und den Pazifik kennen. Während des chinesisch-japanischen Konfliktes macht er eine abenteuerliche Autoreise, die ihn 2400 km durch das Kriegsgebiet führt. Da die Entwicklung der Dinge in Fernost keinen Erfolg mehr verspricht, kehrt er nach Deutschland zurück.

Im zweiten Weltkrieg wird er nach der Besetzung Norwegens dienstverpflichtet und zur technischen Leitung der Kriegsmarinewerft Drontheim kommandiert, einer Stellung, die neben Fachkenntnissen eine außerordentliche Organisationsgabe erfordert. In spannender Schilderung wird hier zum ersten Mal vom Schicksal großer Schlachtschiffe, Schlachtkreuzer und Tanker berichtet, und zwar von dem für sämtliche Reparaturen und Instandsetzungen verantwortlichen Mann. Als später bürokratische Methoden überhand nehmen, wird *Wrobbels* Gesuch, ihn anderweitig zu verwenden, entsprochen; er kommt so nach Athen, Saloniki, Königsberg und Amsterdam, wo er das Ende des Krieges erlebt.

Das Werk *Wrobbels* ist mehr als ein Erinnerungsbuch; die Schiffahrt wird als Lebelement dargestellt, und die Jugend wird sich einem solchen Schicksal gegenüber nie verschließen.

Klappentext

Liebe Kameraden, dieses Buch mit dem Titel *Weltfahrt eines Schiffbauers* ist im Antiquariat reichlich und preiswert zu finden. Um Euer Interesse daran anzufachen, habe ich zwei Kapitel, den ersten und den letzten im folgenden als Leseprobe aufgenommen. hb

1. JUGENDZEIT IN DER ALTEN HANSESTADT

Können wir wie einst *Martin Opitz* sagen:

*Auf hoher See sind große Wellen,
viel Klippen, Sturm und harter Wind,
wer klug ist, bleibe bei den Quellen,
die in den grünen Wäldern sind.*

So lautete das Thema, das im Februar des Jahres 1904 acht Oberprimanern der Oberrealschule zu St. Petri und Pauli in Danzig für den deutschen Reifeprüfungsaufsatz gestellt wurde. Der Oberschulrat hatte sich unter den drei durch die Schule dem Provinzialschulkollegium eingereichten Themen für das *freie* Aufsatzthema entschieden, und ich war glücklich darüber. Denn freie Themen, bei deren Bearbeitung sich nicht nur bloßes Wissen, sondern auch der gesunde Menschenverstand auswirken konnte, waren meine Stärke. Ich dachte kurz nach, ergriff meinen Federhalter und schrieb und

schrieb die fünf Stunden hindurch von acht bis ein Uhr ohne wesentliche Unterbrechung. Die Gedanken strömten mir zu und formten sich widerstandslos zu stilgerechten Sätzen. Ich hatte das große Glück, mich mit einem Thema auseinandersetzen zu dürfen, das unmittelbar zu dem von mir gewählten Beruf, dem Schiffbau, in Beziehung stand, eine Wahl, der meine während meiner ganzen Schulzeit getriebenen Schiffahrts- und Marinstudien zugute kamen, außerdem die vielen Reise- und Entdeckerromane, denen mein Herz mit großer Begeisterung gefolgt war. Obwohl mein Hauptinteresse der Mathematik und den Naturwissenschaften galt, war ich doch sehr stolz, im Deutschen den besten Prüfungsaufsatz geschrieben zu haben, und oft habe ich im späteren Leben dieser Worte von *Opitz* gedenken müssen. Wenn ich heute (Anm. 1951) nach 43 Jahren zurückschaue, nachdem ich in der Zwischenzeit mich mit meinem Lebensschifflein viel - nicht nur bildlich, sondern auch wörtlich genommen - auf hoher See bewegt und große Wellen geritten habe, Klippen, Sturm und hartem Winde begegnet bin, so will es mir scheinen, daß, um als Schiffbauer zu sprechen, das Schifflein größten Beanspruchungen ausgesetzt gewesen ist. Diesen Beanspruchungen hat es aber standgehalten, wenn auch die Takelage hie und da stark in Mitleidenschaft gezogen worden ist. Immer hat der Kapitän des Schiffes mit beiden Beinen an Deck am Ruder gestanden, wie der Seemann zu sagen pflegt.

14. SCHIFFBAU UND SCHIFFFAHRT SIND NOT.

Doch sehr bald lockt mich die Frühlingssonne hinaus. Es zieht mich zum Wasser, auf dem ich mich in den letzten zehn Jahren vorwiegend getummelt, das ich aber seit sieben Monaten nicht mehr gesehen habe. Immer wieder führt mich mein Weg nach Blankenese. Ich sitze am Landungssteg und starre auf die Elbe. Ich denke zurück an meine Jugend und meine ganze bisherige Entwicklung im Interesse von Schiffbau und Schiffahrt, und ich fasse den Gedanken, meine Erinnerungen einmal zu Papier zu bringen. Ich habe ja viel Zeit, bis ich körperlich wieder so weit gekräftigt bin, dass ich mir ein Turnen über Hellingstellagen, ein Kriechen durch Mannlöcher und Doppelbodentanks, ein Erklimmen von Jakobsleitern zutrauen kann. Mein Denkvermögen und mein Gedächtnis haben durch die Internierung nicht gelitten. Ich habe das große Glück, nicht ausgebombt zu sein, und daher stehen mir meine Tagebücher, meine Briefe, meine zahlreichen Lichtbilder, die mich an viele Einzelheiten meiner Erlebnisse erinnern, und andere wertvolle Unterlagen

zur Verfügung. So entstehen in Etappen die ersten neunzig Seiten meines Manuskriptes. Ich treffe gelegentlich in Blankenese Fachgenossen, mit denen ich bereits vor dem ersten Weltkrieg als junger Ingenieur bei Blohm & Voß, dann bei der Hamburg-Amerika Linie tätig war. Mit einer größeren Regelmäßigkeit begegne ich dem früheren Chef des Eisenschiffbaubüros von Blohm & Voß, Lange, der mit berechtigtem Stolz im Jackettaufschlag die B-&-V-Nadel trägt, die ihm für eine 40jährige Tätigkeit im Dienst der weltberühmten Werft verliehen worden war. Wir erinnern uns der gemeinsamen Probefahrten mit dem Riesenschnelldampfer „Vaterland“, erinnern uns des zielbewussten, sachlichen Aufbaues dieser Großwerft und gedenken der bewunderungswürdigen Gründer der Anlage, der alten Herren Blohm & Voß, dieser glückhaften, industrieschöpferischen Menschen. Dass heute nur ausländische Großschiffe Blankenese passieren, gibt uns Veranlassung, mancherlei wirtschafts- und schiffahrtstechnische Themen zu erörtern, und ich lausche mit Vergnügen den Ausführungen Langes, wenn der siebzigjährige Praktiker von den vielen Auslandsreisen spricht, die er im Interesse seiner Firma unternommen hat. In seiner Gesellschaft befindet sich regelmäßig eine Anzahl von eingesessenen Blankenesern, vorwiegend älteren Kapitänen, die sich ohne Rücksicht auf die Gunst des Wetters vormittags und nachmittags ein Stelldichein am Landungssteg geben. Nacheinander erscheinen sie zu bestimmten Zeiten, und selbst bei belebtestem Steg verstehen sie es mit großer Geschicklichkeit, auf einer bestimmten Bank, unter jeweiliger Berücksichtigung der Leeseite, vor Anker zu gehen und nebeneinander zu sitzen wie die Schwalben auf dem Telefondraht. Der älteste unter ihnen ist 82, der jüngste 70 Jahre alt, ich komme mir unter ihnen vor wie ein Küken. Sie haben mich in ihrem Kreis gewissermaßen als zünftig aufgenommen, nachdem sie festgestellt haben, daß ich das Meer liebe wie sie. Diese Männer, denen man schon äußerlich ansieht, daß die See sie erzogen hat, die stundenlang sitzen können, elbabwärts schauend, ohne ein Wort zu sagen, werden gesprächig, wenn sie von einem Thema berührt werden, zu dem sie etwas zu sagen haben. Dann sprühen ihre blauen Augen, wenn sie von ihren Fahrten um Kap Horn erzählen, oder wenn ein Kapitän, der lange einen großen Bergungsschlepper gefahren hat, mit Stolz davon spricht, wie er als erster, vor den Engländern, das gefährdete Schiff *mit dem Haken zu fassen* bekommen hatte. Zwar starrt die Elbe noch von rostigen Schiffswracks, aber diese Unter-

haltungen und das Bewusstsein, am „Tor zur Welt“ zu sitzen, mahnen mich stets aufs neue, dass Deutschland an der Hochstraße der Welt liegt, dem Meere, dass Deutschlands Flagge vor 1914 und vor 1939 rühmlich auf allen Weltmeeren gezeigt wurde, dass ein fleißiges Volk hinter dieser Flagge stand, das im internationalen Wettbewerb Erfolge erzielte, dessen Söhne im Kampf mit dem Meer Körper und Geist übten und stählten.

Schon seit Monaten bin ich nicht über die neunzigste Seite meines Manuskriptes hinausgekommen, immer wieder frage ich mich: Hat es Zweck, das Ganze noch weiterzuschreiben und die deutsche Jugend für das Meer begeistern zu wollen? Interessiert das, was ein deutscher Schiffbauer erlebt hat, einen Leser, wo wir als Schifffahrt und Schiffbau treibendes Land heute kaum mehr eine Rolle spielen, während wir vor dreißig Jahren mit unserer Handelsflotte an zweiter Stelle in der Welt standen?

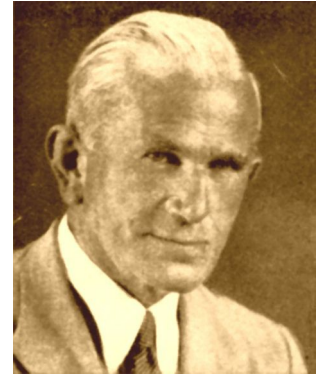
Wieder habe ich mit meinen seemännischen Freunden zusammengesessen, und pünktlich zu gewohnter Stunde haben sie sich verabschiedet. Die Sonne steht schräg am abendlichen Himmel, und ihre Strahlen spiegeln sich in der zum Meere strömenden Elbe. Ich folge in Gedanken einem bei Schulau sich am Horizont verlierenden Ozeandampfer auf seine weite Reise nach dem Fernen Osten, als plötzlich dieses Sinnen unterbrochen wird. Unwillkürlich sehe ich zur Linken und glaube zu träumen. In einiger Entfernung von mir sitzt auf derselben Bank eine junge Dame, die in ihrer ganzen Art, in ihrer selbstverständlichen Haltung den Typ der Hamburgerin verrät, im übrigen aber an Espulinka erinnert. Gleich mir schaut sie in die sich neigende Sonne.

Zuerst wage ich nicht, dieses stimmungsvolle Bild zu stören. Schließlich aber geschieht es doch, und bald plaudern wir, als ob wir uns seit langer Zeit kannten. So höre ich, dass sie Buchhändlerin ist, und ich lasse sie wissen, dass ich an meinen Erinnerungen schreibe. Sie bittet mich in natürlicher Unbefangenheit, ihr das bereits Geschriebene doch einmal zu geben. Ich bringe es ihr nur zögernd eines Tages mit. Und nun ist sie es, die mit ihrer lebhaften Begeisterung alle Hemmungen verscheucht und mich immer wieder ermuntert weiterzuarbeiten. Stets fragt sie, wieviel Seiten ich inzwischen geschrieben habe, ja sie wird sogar in ihrer reizenden Art fast ein wenig böse, wenn ich nach ihrer Ansicht nicht fleißig genug gewesen bin.

Mit jeder neuen Seite wächst die Liebe zu meinem Buch, das über sechs Jahrzehnte meines Lebens berichtet, es ist, als führe

mir eine unsichtbare Hand die Feder, als stünde ich wieder unter dem guten Geist, der mich in so mancher Stunde zu glückhafter Entscheidung trieb.

Nun, am Ende dieser Weltfahrt als Schiffbauer, sehe ich wieder den Anfang: einen kleinen Jungen in der Laube seiner Großeltern, ganz allein, unbewusst noch seines Lebensweges, aber bezaubert schon durch - das Schiff.



Gustav Wrobbel

Gustav Wrobbel, ein gebürtiger Danziger, schilderte seine Lebenserfahrungen. Der Titel seines Buches lautet *Weltfahrt eines Schiffbauers* und erschien 1951 im Wolfgang Krüger Verlag, Hamburg, die 445 S. in Leinen gebunden kosteten seinerzeit 12 DM. Es ist keine unberechtigte Metapher: Die heranwachsende Jugend lauschte hier mit sicherem Gewinn einem Mann, der ihr ohne Eitelkeit einen faszinierenden Lebensberuf erschloss und, indem er das verpflichtende glückhafte Geschenk kerniger Vitalität vergegenwärtigte, ihren Sinn auch auf tiefere Bezüglichkeiten lenkte.

Quelle: [Die Zeit vom 24. Mai 1951](#)

Als Abschluss zu dieser Buchvorstellung möchte ich meine Kameraden ermutigen, sich das Buch zu besorgen und es ganz zu lesen. Dazu können die im folgenden aufgeführten Internet-Adressen (Links) bestimmt sehr hilfreich sein. Ich habe zwei Exemplare des Buches zu je 0,25€ im Internet erworben und mir nach Hause schicken lassen. Dazu kamen aber noch je 3,50€ Porto und Verpackung. hb

- Bei <http://www.eurobuch.com/> mit Autor: Wrobbel und Titel: *Weltfahrt* suchen (ich erhielt 74 Ergebnisse).
- bei <http://www.amazon.de/> mit Wrobbel, *Weltfahrt* und auf Los.
- bei <http://www.weltbild-marktplatz.de/> mit Autor: Wrobbel und Titel: *Weltfahrt* suchen.
- mit Google unter <https://www.google.de/> durch „Weltfahrt eines Schiffbauers“ eine Google-Suche, die auch noch Links zu vielem anderen drumherum bereitstellt.

VEREINSMITTEILUNGEN & SEEPOST



RECHNEN FÜR SEEFÄHRER

Hier nun: Benzin- vs. Stromkosten



Nehmen wir einmal an, dass der Arbeitsaufwand des Motors unseres nächsten Autos, egal ob Ottomotor mit Benzin oder Elektromotor mit Strom aus Akkumulatoren, zur Überwindung derselben Strecke gleich groß ist. Das Benzin an der Tankstelle kostet schon 1,70 €/l, der Strom aus der Steckdose, um den Akku aufzuladen, etwa 0,19 €/kWh. Der plietsche Seefahrer fragt sich darum, was er für den Strom zu zahlen hätte, um einen Liter Benzin einzusparen und durchsucht das Internet. Dort findet er folgende Werteangaben:

Benzin: 11,1 kWh/kg 0,72 kg/dm³ [1]
Wirkungsgrad von Ottomotoren im PKW typischerweise kleiner 25% [2]
Ladewirkungsgrad 90% und mehr für schnellladefähige moderne Lithium-Polymer-Akkumulatoren. [3]

Daraus berechnet er die aus Benzin nutzbare Antriebsarbeit: 11,1 kWh/kg * 0,72 kg/dm³ * 0,25 = 1,998 kWh/l. Um denselben Arbeitsaufwand aus einem Lithium-Polymer-Akkumulator entnehmen zu können, müssen ihm zuvor 1,998 kWh / 0,90 = 2,22 kWh aus der Steckdose zugeführt werden. Die Stromrechnung, um so einen Liter Benzin zu ersetzen, beträgt darum: 2,22 kWh * 0,19 €/kWh = 0,42 €. Damit weiß der neugierige Seefahrer nun, dass die mit Strom gefahrene Strecke gerade mal 1/4 dessen kosten würde, wie die mit Benzin gefahrene!

Da fragt sich der Seefahrer verwundert:

Wo sie denn fahren, die E-Autos?

Darum weiter gesucht - im Internet: Die Energiedichte im Lithium-Polymer-Akkumulator wird mit 178 Wh/kg angegeben. [4]

Daraus berechnet der Seefahrer das Gewicht des Akkumulators für die Strommenge, die dem Arbeitsäquivalent eines Liters Benzin im Tank entspricht:

$1,998 \text{ kWh} / 0,178 \text{ kWh/kg} = 11,22 \text{ kg}$
Ein 60 Liter Tank müsste durch einen 673,5 kg schweren Stromspeicher ersetzt werden, und der heute mit 350 €/kWh noch gute 40.000 € kosten würde.

Der unerschrockene Seefahrer fragt weiter: Wie viel Lithium gibt es, um gegebenenfalls Akkumulatoren für den Fahrbetrieb herzustellen? Und welcher Prozentsatz der weltweiten Autoproduktion könnten damit ausgerüstet werden?

Da hilft mal wieder das Internet weiter: Das identifizierte Lithiumvorkommen der Erde, welches die spezifischen physikalischen und chemischen Mindestkriterien für die gegenwärtigen Bergbau- und Produktionspraktiken erfüllt, einschließlich jener für Gehalt, Qualität, Mächtigkeit und Teufe, wird auf mehr als 29 Mio t geschätzt. Vorratsbasis sind 13 Mio t (Stand: 2011) und sie beinhaltet die derzeit wirtschaftlich abbaubaren Reserven, wie auch jene, die innerhalb eines bestimmten Planungszeitraumes möglicherweise noch wirtschaftlich abgebaut werden könnten. Die Reserven werden auf 4,1 Mio t geschätzt (Stand: 2009). [5]

Der Seefahrer staunt und berechnet die Zahl der Autos, die mit einem Akkumulator, der die Reichweite eines 60 Liter Benzintanks hat, insgesamt ausgerüstet werden könnten, wenn alles greifbare Lithium der Erde dafür genommen werden könnte: 13 Mio t / 0,6735 t = 19,3 Mio. E-Autos.

Noch eine Zahl aus dem Internet: Insgesamt wurden im Jahr 2010 nach den Angaben des Weltautomobilverbandes OICA weltweit 77,6 Millionen Fahrzeuge hergestellt. [6]

Also könnte 1/4 aller Autos dieses Produktionsjahrs mit Lithium-Polymer Akkumulatoren bestückt werden! Dann aber ist das greifbare Weltvorkommen an Lithium ein für allemal aus und alle. Die Handys bekommen dann wieder größere Akkus mit Nickelelektroden und müssten deutlich häufiger aufgeladen werden.

Heinrich Northoff, dereinst Generaldirektor von VW, würde wohl den ihm nachgesagten Ausspruch: *Und was machen wir am Nachmittag* [7] wiederholen, den er zu einem Vertreter der Auto Union machte, angesichts der Aufforderung, weitere 3.000 Mungas für die frisch gegründete Bundeswehr herzustellen.

Aber jetzt kommt der Spruch der unverbesserlichen (sprich optimistischen) Seefahrer zum Zug, der da lautet: *Und wenn du glaubst, es geht nicht mehr, dann kommt von irgendwo ein Lichtlein her.*

DIE WIEDERBELEBUNG EINES KLASSIKERS

Die Energiespeicher sind also immer noch die Achillesferse der Elektroautos. Aber dem aufmerksamen Seefahrer ist die folgende Aussage des Forschers *Hongjie Dai* von der Stanford University in San Francisco nicht entgangen: *Wir wollten nur anorganische Nanoteilchen mit Graphen* verknüpfen, denn so eine Verbindung kann elektrische Ladung viel schneller austauschen. Durch Zufall entstand dabei eine Variante der Edison-Batterie.*

Mein Physiklehrer kalauerte bereits vor über 50 Jahren: „Eh die so'n Akku“ *entwickelt haben* als Namensbegründung.

Die Forscher entwickelten auf Graphen eine Elektrode aus Nickelhydroxid-Partikeln und suchten ein gutes Material für die zweite Elektrode. *Wir haben drei Jahre lang nach einem Stoff gesucht, der zur Nickelelektrode passt. Und erst vor einem Jahr herausgefunden: Das ist Eisen.* Daraufhin schauten die Forscher in die Bücher und sahen: *Edison hatte schon vor über 100 Jahren eine Nickel-Eisen Batterie entwickelt.* Doch: *Wir können die Ladung um ein Vielfaches schneller transportieren. Unsere Batterie könnte in Minuten oder Sekunden geladen oder entladen werden.* Das ermöglicht die dritte Komponente im Akku, über die Edison noch nicht verfügte: Die Graphen. *Hongjie Dai* ließ Nickel- und Eisenpartikel auf diesem Material - mal glatt, mal als Kohlenstoffnanoröhren - zu Elektroden aufwachsen. *Im Labor hält unsere Zelle genauso lange wie Lithium-Ionen-Batterien, also 1000 Ladezyklen, beide sind also vergleichbar.* Das reicht den Forschern jedoch nicht - sie wollen die Lebensdauer der Nickel-Eisen-Kohlenstoff Zelle weiter steigern. Die Edison Batterie - *next generation* - hätte dann nur noch einen Nachteil gegenüber Lithium-Ionen-Batterien: Sie wäre schwerer [7][8].

* Graphen sind flächenförmige Strukturen vierwertiger Atome. Kohlenstoffatome, die von drei weiteren umgeben sind, bilden ein bienenwabenförmiges Gitter mit Sechseringen. Da Kohlenstoff vierwertig ist, treten drei nicht lokalisierte Doppelbindungen je Sechseringen auf. Aufgerollte einlagige Gitter bilden gestreckte Kohlenstoffnanoröhren. Sind die Sechseringe in bestimmten Zahlenverhältnissen durch Fünferinge ersetzt, dann wölbt sich die Fläche zu einer Kugel, einem Fulleren. Werden 12 von 32 Ringen so ersetzt entsteht das kleinste Fulleren (C60) [9].

Auf unserer Homepage können in der Netzausgabe dieses DANZIGER SEESCHIFF'S die verwendeten Quellen über die mit [0] angelegten Pfade eingesehen werden. hb

EINE ADVENTSGESCHICHTE

I woass net, ob dö G'schicht ihr kennt,
sie hat sich ab'gspielt im Advent.
I les euch vor, weils mir fällt ein,
d'Leut sog'n, dös soll wahr g'wen sein.

Da is a alts Muatterl gwesen,
alloa in ihra Stub'n drinn g'sessn,
und hat sich so Gedank'n g'macht
was s'Christkind früher ihr hat bracht.
Ja ja, hat's gsagt, dös war'n no Zeit'n
da kunnt ma allerhand bestreit'n
jetzt bin i arm und alt dazua
und hab a kaum zum Essen gnuu.

Wia's so da sitzt und überlegt,
hat sie sich einen Plan ausgeheckt.
S'Christkind beschenkt doch alle Leit,
jedes Jahr zur Weihnachtszeit,
wia war's, wenn i eam schreib'n tät,
daß i a große Bitt no hätt.

Vielleicht macht's mir no de Freid,
grad heuer in der Weihnachtszeit.
Sie holt sich Bleistift und Papier
aus der Schublad schnell herfür.
Setzt sich an den Tisch sodann
und fangt wia folgt zu schreiben an:

Liebes Christkind, schreib't's mit'm Stift
auf das Papier als Überschrift.
Du bist allmächtig und sehr stark,
schick mir doch bitte 100 Mark!
Erfüll die Bitte einer Armen,
i wünsch an Mantel mir, an warmen.
Wann i dös Geld hätt, war dös schee,
kannt i zum Mantel kaufta geh.

I brauch'n wirklich schon sehr bald,
denn drauss'n ist es bitterkalt.
Hochachtungsvoll hat sie zuletzt
vor ihrem Namen druntergesetzt.

Den Briefumschlag hat's ungeniert
an das Christkind adressiert.
Den Absender auf d'andere Seit,
dös war von großer Wichtigkeit.
Sie tuat den Brief in Umschlag nei
und is zum Kast'n grennt a glei.
Nachdem dös alles war gescheh'n,
sah man sie froh nach Hause gehn.

Der Postler von dem Postamt acht
hat koane schlechten Augen g'macht.
So momentan is baff er g'wen,
wia er den Brief ans Christkind g'segn.
Des is eam ja no nia passiert,
a Brief an's Christkind adressiert.

Er hat sehr lange nachgedacht
und dann den Umschlag aufgemacht.
Als er den Inhalt überblickt,
den Brief an's Finanzamt schickt.

Der Beamte von dera Stell
Öffnet den Brief sehr schnell.
Nachdem dös Schreib'n er durchgeles'n
war der Fall ihm klar gewes'n:

Man muuß ihr helfn, des is g'wiß,
schon deshalb, weil bald Weihnacht' is.
Die Kollegen von sei'm Amt,
haben mitg'macht allesamt.
Er braucht da gar net lang zu frag'n
jeder hat was beigetrug'n.
Und wias am Schluß dann feststellt ham,
war'n 63 Mark beisamm.
Den Betrag nun ganz genau
überwies'n sie der alten Frau.

Die Freud vom Muatterl war sehr groß
darüber Tränen sie vergoß.
Jetzt konnte sie den Mantel kaufn
und braucht nicht mehr ohne lauf'n,
und aus innerer Dankespflicht
hats's no an Brief an's Christkind g'richt.
Dös hat sie sich net nemma lass'n,
sie schrieb daher folgendermaßen:

Für die hundert Mark dank' i' dir,
du hast da sehr geholf'n mir.
Doch wenn i'wieder um Geld dich bitt,
so schick mir's doch über's Finanzamt nit,
mit dene is des fei a Gfrett,
solche Lump'n trau i net,
von dene 100 Mark, s'is net erlog'n,
hams 37ge abgezogn.

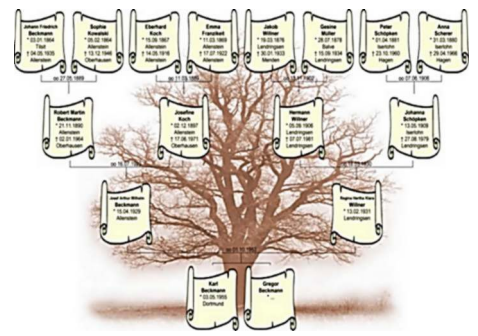


Und das war bayerisch,



Treu, Glauben und das heilige Recht, die
haben sich allesamt schlafen gelegt.
Geb' Gott, dass sie wieder auferstehen,
eh' dass wir alle untergehen!

Spuch in der Danziger Frauengasse. ht

WARUM FAMILIENFORSCHUNG?

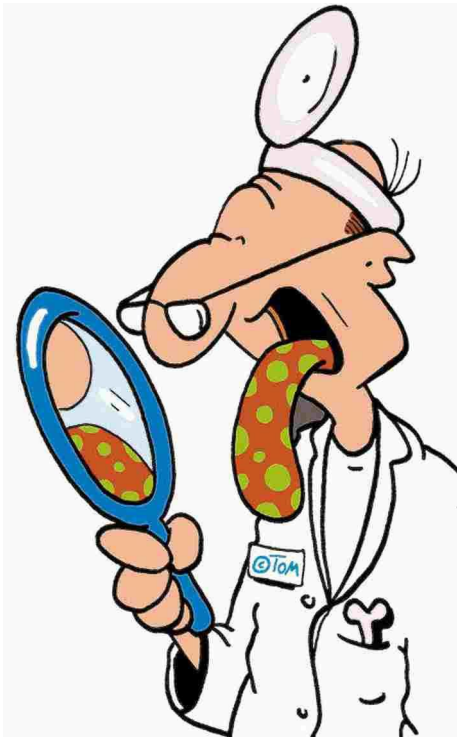
Es ist wohl ein jeder interessiert zu wissen, wer er ist und wo er eigentlich herkommt. Dieses Interesse war auch schon bei unseren Vorfahren vorhanden. In fast jedem Hause befand sich eine alte Familienbibel, in der alle wichtigen Ereignisse und Familiendaten eingetragen waren, oft weit zurückreichend. Während über bürgerliche und bürgerliche Familien weniger geschrieben wurde, haben adelige Familien ihre Familiengeschichte mehr gepflegt und in Chroniken festgehalten.

Bis zur Einführung der Standesämter im Jahre 1875 waren für die personenbezogenen Auskünfte die jeweiligen Kirchenbuchstellen zuständig, danach die Standesämter. An sie kann man sich in eigenen Angelegenheiten wenden, ohne dass Datenschutzbestimmungen dem entgegenstehen. Forschungen für andere machen eine sogenannte Bestallung erforderlich.

Mit der Forschung beginnen sollte man mit der Heiratsurkunde der Eltern, und jede weitere - manchmal mit kriminalistischem Spürsinn - erhaltene Information ist eine Bereicherung und füllt dann eine Lücke in der Reihe unserer Vorfahren aus. Dem heutigen Zeitgeist, der traditionelle Wertvorstellungen zum Teil in Frage stellt und so zu Auflösungserscheinungen führt, kann die Familienforschung entgegenwirken. Sie ist außerdem sehr interessant, bereitet viel Freude, und die Weitergabe einer Ahnentafel an Kinder oder Enkel ist ein schönes, nicht käuflich erwerbbares Geschenk zu mancherlei Anlässen.

Horst Tritscher





LICHT HILFT UND HEILT DEN WINTERBLUES

Jedes Jahr dasselbe. Die Tage sind deutlich kürzer geworden und die Temperaturen da draußen echt ungemütlich. Das schlägt so manchem Seefahrer aufs Gemüt. Dämmerung am Vormittag, zu Mittag will es nicht richtig hell werden, und beim Abendbrot ist es schon längst wieder finster. Vom Morgen bis zum Abend leben wir mit künstlicher Beleuchtung in unseren Räumen. Da bleiben Auswirkungen auf unseren Organismus nicht aus. Wenn dadurch die Stimmung in den Keller geht, man sich schlapp und antriebslos fühlt, dann sprechen Mediziner von einer saisonal abhängigen Depression (SAD - Seasonal Affective Disorder). Anders als bei einer echten Depression lässt sich bei SAD, dem Winterblues, mit einfachen Mitteln und ohne Medikamente kostengünstig gegensteuern.

Offensichtlich fehlt uns nur das helle Tageslicht. An Sonnentagen mit 10.000Lux, am Äquator sogar mit 80.000Lux und an trübten Herbsttagen noch mit 2.000Lux. Das künstliche Licht in unseren Räumen liegt nur zwischen 250 und 700Lux. Bei Lichtmangel wird in uns bereits am Tag vermehrt das Schlafhormon Melatonin ausgeschüttet, aber Serotonin* nicht ausreichend gebildet, was zur Folge hat, dass wir uns schlapp, lustlos oder sogar ein bisschen traurig fühlen. Die SAD Symptome der Winterdepression sind jahreszeitabhängig. Sie treten im Herbst und Winter auf mit einer deutlichen Besserung im Frühjahr und Sommer. Typische Zeichen sind lang anhaltende depressive Stimmung, erhöhtes Schlafbedürfnis, verstärkter Appetit und Heißhunger auf Koh-

lenhydrate. Das sollte in mindestens zwei Jahren hintereinander beobachtet werden. Heraus aus dem Stimmungstief hilft darum helles Licht. Eine erste Maßnahme ist: Raus an die frische Luft! Halten Sie sich in den Mittagsstunden täglich mindestens eine halbe Stunde im Freien auf, da bekommen Sie selbst bei bedecktem Himmel erheblich mehr Lux ab, als in künstlich beleuchteten Räumen. Haben Sie trotzdem das Gefühl, dass Ihnen das nicht reicht, dann sollten Sie an eine Lichttherapie denken. Viele Arztpraxen bieten Behandlungen mit Speziallampen an, die Lichtstärken zwischen 10.000 und 20.000Lux haben. Ist Ihnen das zu umständlich, können Sie eine solche Therapie auch zu Hause durchführen. Therapielampen gibt es ab etwa 120€**. Am wirksamsten ist eine Behandlung in den Morgenstunden. Nehmen Sie dazu eine [Lichtdusche](#) von einer halben Stunde. Sie können Ihren Organismus so ganz nebenbei mit dem fehlenden Licht versorgen, während Sie z.B. am Computer oder am Schreibtisch arbeiten oder gemütlich Frühstücken. Auch bei anderen Ursachen einer Depression hat eine Lichttherapie eine positive Wirkung. Wie bei SAD liegt auch bei der *normalen* Depression vor allem ein Mangel an den Botenstoffen Serotonin und Noradrenalin vor, die im Gehirn mit für Stimmung, Antrieb, Denken, Fühlen, Schlaf etc. verantwortlich sind. Bei gesunden Personen wirkt helles Licht leistungssteigernd und erhöht das Wohlbefinden. Neuerdings wird die Therapie auch bei Essstörungen erfolgreich angewendet. Für die Lichttherapie ist das natürliche Sonnenlicht oder das seinem Spektrum nachempfundene helle Licht einer Lampe am besten geeignet. Damit das Licht seine physiologische Wirkung entfalten kann, sind mindestens 2.000 Lux vonnöten. Unsere künstlichen Innenbeleuchtungen bieten dagegen nur etwa 300 bis 800 Lux und regelmäßig auch ein ungenügendes Spektrum. UV-Anteile schädigen die Augen, daher darf man niemals direkt in die Sonne sehen. Bei Vollspektrum-Therapielampen werden darum mit einer Glasscheibe die UV-Anteile herausgefiltert.

Achtung! Bei der Lichttherapie wird Vollspektrumlicht ohne UV-Strahlung vorwiegend über das Auge aufgenommen. Das Licht eines Solariums eignet sich nicht zur Lichttherapie. Die Strahlung eines Solariums hat sehr hohe UV-Anteile, vor allem das zur Bräunung der Haut führende UV-A, das aber das Auge schädigt.

Wichtig ist eine konsequente, regelmäßige Anwendung. Zu Beginn sollte man sich 14 Tage lang täglich vor die Lampe setzen, auch an den Tagen, an denen man symptomfrei ist. Am besten ist die mor-

gendliche Anwendung, um der inneren Uhr eindeutig mitzuteilen, dass der Tag begonnen hat und sie den Körper in Schwung bringen soll. Die Dauer der Anwendung ist von der Lichtstärke der Lampe abhängig und variiert zwischen zwei Stunden bei 2.500Lux und 40 Minuten bei 10.000Lux. Die Anwendung zu einer anderen Tageszeit ist nicht so effektiv, aber immer noch weitaus besser, als auf das Licht zu verzichten. Wenn man manchmal morgens nicht genug Disziplin aufbringen kann, sowas soll ja vorkommen, und sich abends vor die Lampe setzt, kann dies unter Umständen zu einem schlechteren Einschlafen führen. Die regelmäßige, morgendliche Anwendung ist daher sinnvoll, um den Schlaf-Wach-Rhythmus, welcher bei Depressiven gestört ist, richtig zu takten. Man kann vor der Lichtdusche lesen, essen, schreiben u.ä. Der Abstand zu ihr beträgt am besten 50cm. Mit größerem Abstand verringert sich die Luxzahl und damit die beabsichtigte Wirkung deutlich. Fernsehen und Lichttherapie vertragen sich nicht, weil die Lichtmenge, die das Auge direkt erreicht, dann zu gering ist.

1998 fand man heraus, dass es vorteilhaft ist, in jeder Minute für ca. 5 Sekunden direkt in die Lampe zu sehen. Der regelmäßige intensive Lichtreiz steigert nachweislich die Wirkung. Da durch den Lichtreiz das gesamte Stoffwechselsystem des Körpers angeregt wird, ist es sinnvoll, während der Zeit vor der Lampe einen halben bis einen Liter Mineralwasser, Tee, Leitungswasser, Fruchtsaftschorle o.ä. zur Unterstützung dieses positiven Effektes zu trinken.

* Das SEESCHIFF berichtete über das Serotonin in der Nr. 18 *Das Chefhormon* und in Nr. 20 *Schwermetallgefahr*.

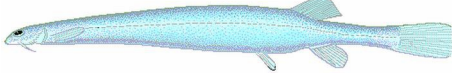
** Der plietsche Seefahrer bastelt sich seine Lichtdusche für wenig Geld selbst, z.B. aus 3 Schreibtischleuchten und 3 Micro Twist Sparlampen zu 23W/4000°K, das ist Licht mit der Farbbezeichnung Cool White. So hat er am Schreibtisch auch noch reichlich Licht, um dabei Kleingedrucktes zu lesen. (Ikea/Osram)



NICHT IN DEN AMAZONAS PINKELN!

Mit dem Tiger gerungen,
die Würgeschlange bezwungen,
dem wilden Bären getrotz. ...

Solche und andere abenteuerlichen Geschichten brachten verwegene Seefahrer gern aus fremden Ländern in ihre Heimathäfen mit. Ungern aber werden sie das peinliche Zusammentreffen mit einer anderen Gefährdung für Leib und Leben so prahlerisch preisgeben haben.



Der Harnröhrenwels (*Vandellia cirrhosa*), auch Peniswels oder brasilianischer Vampirfisch genannt, der in seiner Heimat *Candiru* heißt, lauert in den Gewässern des Amazonas. Mit seinem durchscheinenden und aalähnlichen Körper ist er im Wasser kaum zu sehen. Von den Einheimischen wird er mehr gefürchtet als der legendäre Piranha! Er ist ein Süßwasserfisch aus der Ordnung der Welsartigen und ein Parasit, der seine natürlichen Opfertiere am Harnstoff in deren Atemströmungen erkennen kann. Der Harnstoff wird natürlicherweise von Fischen über die Kiemen ins Wasser abgegeben. Dieser Urinwolke folgend schwimmt der Wels zielsicher in die Kiemenöffnungen seiner Opfer hinein und verhakt sich dort mit einem Stachel. Mit seinen Zähnen reißt er die Blutgefäße an und ernährt sich von dem austretenden Blut. Dieses Verhalten hat ihm den Beinamen *brasilianischer Vampirfisch* eingebracht. Der welsähnlich aussehende Parasit verfügt dabei über keinerlei Saugorgan!

Urinieren nun nackte oder leicht bekleidete Menschen im Amazonaswasser, dann kann es zu einem verhängnisvollen Missverständnis kommen, infolge dessen der Wels der Urinwolke folgt und in eine menschliche Körperöffnung, das Rektum, die Vagina, oder als junges Tier auch in den Penis eindringt und sich da festsetzt. Ist der Parasit erst einmal im Körper eines Menschen, verendet er dort innerhalb kürzester Zeit ohne seinen Irrtum zu erkennen. Er löst bei der befallenen Person eine stark schmerzende Entzündung aus, die zum Tod führen kann. Der Entzündungsherd um das verendete Tier kann nur durch schwierige operative Eingriffe entfernt werden.

Also darum hier der medizinische Rat:
Im Amazonas nicht ins Wasser pinkeln!

Quelle: Die [Aqua-Szene](#) bedankt sich bei [Erwin Schraml](#) für diese Informationen, die wir hier, den Seefahrern zur Warnung, gerne übernommen haben.

GOURMETS GEGEN DEN KLIMAWANDEL

Insekten könnten den Hunger stoppen, sagt *Bounneuang Douangboupha*, Doktor der Entomologie, ein Insektenkundler am agrarwissenschaftlichen Forschungszentrum in Laos. Da er sich mit Schadinsekten auskennt, will er heute dafür sorgen, dass sie aufgefressen werden. Darum wird die Grillenzucht in großem Stil erprobt. Grillen, die im Schwarm erscheinen, vernichten ganze Ernten, aber hier liegen sie auf einem Tellerchen, die Flügel sind erstarrt, die Hinterbeine knusprig und alles trieft vor Fett. *Acheta domesticus*, die Hausgrille. *Lecker*, sagt *Nong Savang* und steckt eine davon in den Mund. Seit zehn Jahren verkauft er Insekten auf dem Dong Makhai, einem Markt am Rande der laotischen Hauptstadt Vientiane. Gesäumt von Bananenstauden und lehmigen Feldwegen, bauen hier dutzende Händler jeden Morgen ihre Stände auf. Sie türmen Papayas zu Pyramiden und schichten Kräuterbüschel und Wasserspinnat auf ihre Tische. Wer will, kann hier gepökelte Bambusratten, frittierte Schlangen und lebende Kröten kaufen. Oder er geht zu *Nong Savangs* Insektenstand und probiert sich durch sein Sortiment aus Grillen, Seidenspinnerraupe, Mehlwürmern, Stinkwanzen und Hornissenlarven, die gekocht oder gebraten, in Plastiktüten oder auf Tellerchen, naturbelassen im Wabenstock oder eingelegt in Alkohol zu kaufen sind. *Zwei Gläser pro Tag, und du hast nie wieder Rückenschmerzen*, sagt *Nong Savang*.

Laut der Welternährungsorganisation FAO essen rund 95% der laotischen Bevölkerung Insekten. Eine gesunde Kost: Grillenfleisch enthält ca. 13% Proteine, das ist in etwa der Eiweißgehalt von Hühnereiern. Wasserwanzen haben ca. 20% und sind damit eiweißreicher als Fischfleisch. Insektenfleisch enthält zudem viele Vitamine und Mineralien. Grillen liefern dreimal so viel Eisen wie Rindfleisch, Weberameisen enthalten viel Vitamin B1, Sagowürmer sind fetter als Schweinefleisch und reich an Calcium.

Womöglich lässt sich mit Insekten der Welthunger billiger und nachhaltiger stillen, als mit Rind- oder Schweinefleisch. Heute leiden 2 Mrd Menschen an Mangelernährung, das ist 1/3 der Weltbevölkerung. Länder, in denen Insekten auf dem Speiseplan stehen und gezüchtet werden könnten, gibt es genug.

Quelle: [Die Zeit](#)



In Stresssituationen fühlen Männer sich eher von üppigeren Frauen wie *Monica Bellucci* angezogen. Biologen kennen dieses Phänomen und haben eine einleuchtende Erklärung dafür:

Evolutionsgeschichtlich gesehen signalisieren rundere weibliche Formen ausreichenden Zugang zu Nahrung, eine bessere Gesundheit und einen stabileren weiblichen Zyklus als dünne Frauenkörper. *Viren Swami* von der Londoner Westminster-Universität und sein Team teilten 80 europäische Männer in eine Versuchsgruppe und eine Kontrollgruppe auf. Die ersten mussten in einem standardisierten Stresstest vor einem Komitee frei reden und eine Rechenaufgabe lösen. Nach 20-minütiger Pause sollten sie dann anhand von zehn standardisierten Fotos von Frauenkörpern die Idealfigur benennen, sowie die dünnste und die dickste Person, die sie attraktiv finden. Die Kontrollgruppe nahm diese Bewertungen vor, ohne im Vorfeld einer Stresssituation ausgesetzt gewesen zu sein. Den gestressten Männern gefielen schwere Frauen insgesamt besser als denen der Kontrollgruppe. Als attraktivste aller Frauen wählten sie eher solche mit höherem Gewicht. Da die Wissenschaftler Einflussfaktoren wie Alter, Gewicht und Hungergefühl der Teilnehmer minimiert hatten, führen sie die gemessenen unterschiedlichen Bewertungen auf den Einfluss der Stresssituation zurück.

Quelle: [dpa/Focus online](#)

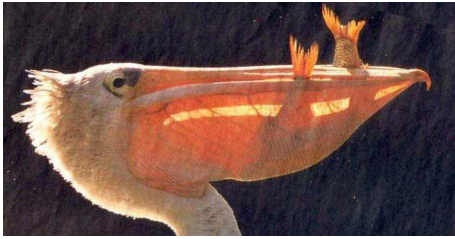
SCHNABEL GESTRICHEN VOLL!

Foto: Hagenbeck Hamburg

LESERZUSCHRIFT AN MULTIMANIA.DE

Wilhelm Busch hat von Berechenbarkeit und Zuverlässigkeit des Windes mehr verstanden, als unsere heutigen Visionäre, die Windmühlen als Allheilmittel in der *Energiemiserie* anbeten:

Aus der Mühle schaut der Müller,
Der so gerne mahlen will.
Stiller wird der Wind und stiller,
Und die Mühle stehet still.

So gehts immer, wie ich finde,
Rief der Müller voller Zorn.
Hat man Korn, so fehlt's am Winde,
Hat man Wind, so fehlt das Korn.

EINE ANMERKUNG ZUR PHOTOVOLTAIK

Borkum hat - laut [DWD](#) - übers Jahr gesehen nur eine mittlere monatliche Sonnenscheindauer von 138,5h gemäß internationaler Referenzperiode von 1961 bis 1990. Ein Monat hat im Jahresmittel aber 730h. Also gibt es nur 19% Sonnenscheindauer für das große Solarstromkraftwerk!



Doch da muss man noch einen draufsetzen: Heutzutage werden Pyrheliometer für die Messung der Sonnenscheindauer eingesetzt. Sie messen indirekt durch die Strahlung die Sonnenscheindauer, wenn die den international festgelegten Grenzwert von 120W/m² überschreitet. Dabei wird die Strahlungsleistung der Sonne, die auf eine waagrecht zur Sonne ausgerichtete Fläche trifft, gemessen. Sie setzt sich aus direkter Sonneneinstrahlung und diffus an Wolken und Lufthülle gestreuter Strahlung zusammen.

Der für Deutschland gemittelte Strahlungswert über Tag/Nacht, geographischer Breite und Sonnenschein/Bewölkung ist 110W/m². Im einzelnen am Tag:

Sommer / Winter

bei klarem bis leicht diffusem Himmel
600–1000 / 300–500 W/m²

bei leichter bis mittlerer Bewölkung
300–600 / 150–300 W/m²
bei starker Bewölkung bis nebelig-trüb
100–300 / 50–150 W/m²

[Quelle: Wikipedia](#)

In Deutschland sind inzwischen (2010) über 9.000 MW Solarstrom-Installationen, welche spätestens jede Nacht mangels Einstrahlung abschalten - wenn nicht bereits am Tag. hb

TOLERANZ VS. TAKT

Toleranz heißt:

Die Fehler der Anderen entschuldigen.

Takt heißt:

Sie nicht bemerken.

Christian Morgenstern (1871-1914)

Behalte, was du hast. Das Übel, das man kennt, ist das erträglichste.

Titus Maccius Plautus (251-184 v.Chr.)

Von allen Staatsformen, sofern in ihnen das Gesetz geachtet wird, ist die Demokratie die schlechteste, sofern jedoch das Gesetz nicht geachtet wird, ist sie die beste von allen.

Plato: Der Staatsmann

ZUR GERECHTEN BESTEUERUNG

Im Jahre 1825 reichten die Metzger (von Kapstadt in Südafrika) eine Bittschrift ein, in welcher sie um die Besteuerung der Fische ersuchten, durch deren Wohlfeilheit sie sehr zu Schaden kommen.

Der Gouverneur schrieb kurz unter die Bittschrift: *Sobald man mir einen Fischer nachweisen kann, der gleich den Schlächtern in Equipagen fährt und Diener in Livree besodet, wird die Bitte berücksichtigt werden.*

Quelle: Ida Pfeiffer, *Meine 2. Weltreise*, I. Theil, 1856, Wien Carl Gerold's Sohn.

ÜBER STEUERGELDVER(SCH)WENDUNG

Ein letztes Fallbeispiel aus einem Freilichtmuseum. Aus „Rott & Spott: Das Reetdach, ...“ *Hier ist es sehr betrüblich, dass nicht privates Kapital vernichtet wird, sondern öffentliche Mittel, aus unser aller Rippen geschnitten und neben einigen sinnvollen Sachen eben auch für allerlei Blödsinn, Verschwendung, Kriegsverbrechen, Bedienung der Lobbyisten und edlen Wahlkampfspender sowie unverschämter Selbstbedienung der politischen Banditen dank Polizeigewalt, Gerichtshoheit und Finanzamt dem Steuerbürger abgepresst...*

gelesen bei [Konrad Fischer](#)

DEM FISKUS GEHT'S NICHT STIFTEN

Wegen Unterstützung der Enthüllungsplattform **WikiLeaks** ist nach Informationen des Nachrichtenmagazins *Der Spiegel* der *Wau-Holland-Stiftung* die Gemeinnützigkeit aberkannt worden.

Die rückwirkende Entscheidung für 2010 habe das Finanzamt Hamburg-Nord in einem Schreiben *mit der Weiterleitung von Spendengeldern an WikiLeaks bzw. an die dahinterstehenden Personen* begründet. Die Stiftung habe damit *die Voraussetzung für eine unmittelbare Verfolgung steuerbegünstigter Zwecke nicht erfüllt*. 2010 hatte die von *Julian Assange* gegründete Plattform unter anderem US-Botschaftsdepeschen veröffentlicht.

Ein Sprecher der Finanzbehörde sagte: *Ich kann das weder bestätigen noch dementieren. Solche Angaben unterliegen dem Steuergeheimnis.*

2010 kamen über die deutsche Stiftung 1,33 Millionen Euro zusammen und nach der Entscheidung der Hamburger Behörde können die Geldgeber ihre Spenden nun endgültig nicht mehr von der Steuer absetzen, schreibt das Magazin. Auch andere Projekte der nach einem Mitbegründer des Chaos-Computer-Clubs CCC benannten Stiftung seien betroffen. [Focus.de](#)

UND DARUM: RECHNEN FÜR SEEFÄHRER

Nehmen wir mal an, ein Seefahrer hat im Glauben an die verbrieftete Steuerbefreiung des Begünstigten entsprechend großzügig gestiftet. Nehmen wir weiter an, der Steuerersatz sei x, wenn die Steuerbegünstigung dem in Ungnade gefallenem Empfänger rückwirkend aberkannt wird.

1. Frage: Wie hoch wird die Forderung sein, die das Finanzamt dem großzügigen Seefahrer nun stellt, weil er dem in Ungnade gefallenem 1.000€ gestiftet hat?

1. Schritt: Das Finanzamt stellt fest, dass ein leichtgläubiger Seefahrer einem Unwürdigen 1.000€ gespendet hat. Da das aber nur mit versteuertem Geld (x=0,55) erfolgt sein darf, nimmt es weiter an, dass der Seefahrer einen entsprechend höheren steuerpflichtigen Betrag zuvor eingenommen hat, nämlich:

$$\text{steuerpfl. Betrag} = \text{Spende} / (1-x) \\ 1.000 \text{ €} / (1-0,55) = 2.222,22 \text{ €}$$

2. Schritt: Auf diesen steuerpflichtigen Betrag hat der Seefahrer nun umgehend 55% an den Fiskus abzuführen, nämlich:

$$\text{Steuern} = \text{steuerpfl. Betrag} * x \\ = \text{Spende} * x / (1-x) \\ 2.222,22 \text{ €} * 0,55 = 1.222,22 \text{ €}$$

2. Frage: Wäre der Spender ein Verein, ist der wahrscheinlich pleite. Wen wird der Fiskus dann für die unerwartete Steuerflut des Vereins in Anspruch nehmen? hb

DIE LUDEN SIND ÜBERALL

Ein Vermieter von Wohnmobilen für Prostituierte muss nach einem Urteil des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts keine Vergnügungssteuer zahlen. Die Prostituierten als Mieterinnen dagegen könnten von der Stadt zu der Abgabe aufgefordert werden. Sie seien die eigentlichen Besitzerinnen im rechtlichen Sinne, urteilte das Gericht am Montag den 26.11. in Lüneburg. (Az. 9 LB 51/12). Damit müsste die Stadt das Geld dort eintreiben. Der Eigentümer von fünf sogenannten Lovemobilen* hatte in zweiter Instanz gegen die Stadt Soltau geklagt. Der Ort verlangte für die Fahrzeuge eine Abgabe von 5€ pro Tag. Damit sollte unter anderem diese Form der Prostitution eingedämmt werden. Die Ernsthaftigkeit mag den Seefahrer verstören, doch es geht noch weiter: Für die Stadt Soltau gilt der Besitzer als Steuerschuldner. Als Vermieter sei er Unternehmer der besteuerten Veranstaltung. Nach Meinung des Klägers verstößt die Regelung aber gegen das Grundgesetz, denn nach seiner Einschätzung ist die Mieterin während der Nutzung die Besitzerin und damit auch für die Zahlung der Abgabe verantwortlich. Das Verwaltungsgericht in Lüneburg hatte in erster Instanz die Abgabe für zulässig befunden. Wann eine neue Entscheidung fällt, ist noch offen.

* Sachkunde für Seefahrer: Lovemobil
Diese Art der Prostitution erfordert eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen. Lovemobile, auch wenn sie nur gelegentlich an einer bestimmten Stelle geparkt werden, benötigen dann eine Baugenehmigung, wenn z.B. eine Trittstufe herausgestellt wird. Das Abstellen von nicht mehr zugelassenen Fahrzeugen auf privaten Grundstücken zum Zwecke der Prostitutionsausübung unterliegt ebenfalls dem öffentlichen Baurecht. Siehe Broschüren zum Prostitutionsgesetz des Kommunalen Kriminalpräventionsrates Hannover.

Quelle: Phoenix-Beratung.de

GERAUBTES ERBE

Von Nikolaus Bernau

Das kulturelle Erbe ist kein beliebig verfügbares Eigentum unserer Zeit. Es dient dazu, kommenden Generationen den Aufbau von neuem Wissen und neuen Traditionen möglich zu machen.

Es lohnt sich, derzeit auf das schöne, von der UNESCO als Welterbe geschützte Städtchen Stralsund in Mecklenburg/Vorpommern an der Ostsee zu sehen. Dort ist ein Musterbeispiel dafür zu beobachten, wie städtische Granden im Interesse ihrer Wähler immer wieder versuchen, durch den Verkauf von aktuellem Besitz Geld zu machen, ohne zu fragen: Ist es eigentlich legitim, in Jahrhunderten aufgebautes Erbe auf den Markt zu bringen?

Im Juni beschlossen die Abgeordneten des Stralsunder Hauptausschusses in nichtöffentlicher Sitzung einstimmig (!), etwa 6.000 Bücher aus dem 15. bis 18. Jahrhundert an einen Antiquar zu verkaufen. Manche Preziose befindet sich darunter. Doch zum Schrecken der Stralsunder wurde der Verkauf öffentlich. Proteste der Archiv-, Museums- und Bibliotheksverbände folgten, das Innenministerium in Schwerin recherchiert. Am Dienstag gab der Bürgermeister schließlich bekannt: Der Verkauf wird rückabgewickelt, und die Stadtarchivarin sei *vom Dienst suspendiert*: Ein Gutachten habe ergeben, dass *eine eklatante Fehleinschätzung des Stadtarchivs vorgelegen habe, die zur Veräußerung der Bücher geführt hat*.

Aber waren es nicht die Abgeordneten, die sich über das Verkaufsverbot in der Archivsatzung hinwegsetzten? Die sich offenbar nicht einmal im Internet informierten über die Preise für solche Bücher – in dem Gutachten der Literaturhistoriker *Nigel Palmer* aus Oxford und *Jürgen Wolf* aus Marburg ist von Millionenwerten die Rede, der Antiquar zahlte 95.000 Euro. Wer hat überhaupt entschieden, welche Bücher verkauft werden sollen? Und wer den Verkauf angestoßen? Der Bürgermeister sagt jetzt, die Archivarin, die damit die Sanierung des Archivs bezahlen wollte. Selbst wenn sie derart krass gegen das Berufsethos verstoßen hätte – was hat die Stadt getan, um das Archiv vor einer solchen Not zu bewahren? Ist die Archivarin vor allem das Bauernopfer?

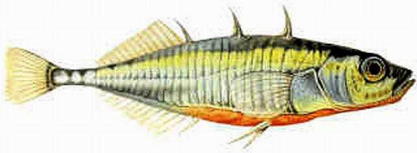
Stralsund ist keine Ausnahme. Gerade wurde bekannt, dass das Lehmbruck-Museum in Duisburg überlegt, die Sanierung seines Hauses durch den Verkauf eines Kunstwerks von Giacometti zu finanzieren. Immer wieder hoffen Bürgermeister und Sammlungsdirektoren, mit angeblich wenig gebrauchten historischen Beständen oder „Doubletten“ aus Biblio-

theken, Archiven und Museumsdepots Geld zu verdienen. Sie erhalten dafür oft den Beifall vieler Wähler. Der Bau eines neuen Kindergartens ist ihnen allemal wichtiger als die Restaurierung alter Akten.

Hier zeigt sich die Negativseite der an sich ja oft segensreichen wirtschaftlichen Bewertung des öffentlichen Besitzes, wie sie seit zwei Jahrzehnten üblich ist. Seien es Grundstücke, Straßen, Sammlungen oder sogar Bienenvölker: Alles wird versucht, in Euro und Cent zu bewerten. Das muss nicht schlecht sein. Wir wissen dadurch besser, welche Betriebskosten entstehen, was dazu führen sollte, dass wir öffentlichen Service auch effizienter und preiswerter anbieten können. Doch offenkundig betrachten sich nun die Verwalter dieses Besitzes auch als dessen Eigentümer. Teilweise seit Jahrhunderten in öffentlichem Besitz befindliche Güter, seien es Grundstücke, Wiesen, Wälder oder eben auch Archiv-, Bibliotheks- und Museumsbestände, werden zum verfügbaren Gut, ohne Rücksicht auf langfristige Interessen und Bedürfnisse. Ein Paradefall hierfür ist die zu 100 Prozent dem Bund gehörende Deutsche Bahn AG, deren Grundstückspolitik praktisch keine Rücksicht nimmt auf kommunale Wohnungsnot, ökologische oder kulturelle Interessen.

Und immer wieder kommt das Argument: Mit diesem kleinen Verkauf können wir dem großen Ganzen dienen. Diesen Bestand retten, jenes Haus sanieren, die Schule bauen. Vor zwei Jahrzehnten schmissen deswegen viele Universitäten ihre angeblich nutzlos gewordenen, im Unterhalt aber teuren Alkohol-Präparate von Pflanzen und Tieren weg. Heute sind sie heiß begehrt als Grundlage für genetische Forschungen. Das Erbe ist eben kein beliebig verfügbares Eigentum unserer Zeit. Es dient dazu, kommenden Generationen den Aufbau von neuem Wissen möglich zu machen, neuen Traditionen, neuen Erkenntnissen. Genau deswegen wurden ja Bibliotheken, Archive und Museen eingerichtet: als Bollwerk gegen kurzfristig wirksame Interessen. Mit dieser Überlieferungssicherheit rechneten all die Spender, Sammler, Förderer und vor allem die Steuerzahler, die über Jahrhunderte den Reichtum unserer Sammlungen aufgebaut haben. Sie sind unser Erbe, nicht unser Eigentum. Solche Güter in nichtöffentlichen Sitzungen, ohne Kenntnisse, ohne öffentliche Debatte und in schierer Gier nach kurzfristigem Erfolg zu verschleudern, ist eigentlich nur als eins zu bezeichnen: als Raub.

Quelle: Frankfurter Rundschau

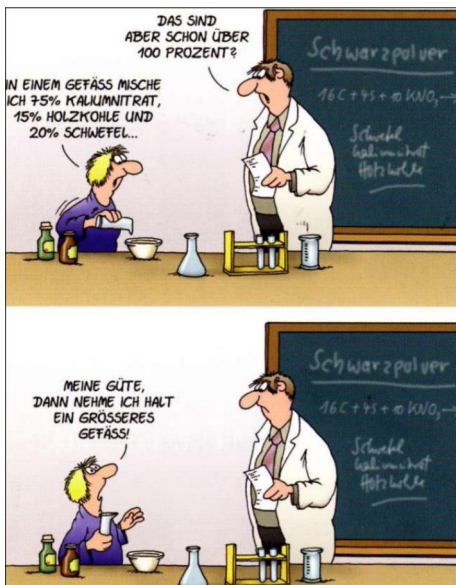
DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

GEGEN DIE BEGRIFFSTUTZIGKEIT

Bei einer gratis Stadtführung zu den mittelalterlichen Relikten in Loroño, einer nordspanischen Stadt, die auf dem Jakobsweg liegt, wurden die staunenden Zuhörer, allesamt neugierige Pilger, bei der Ansicht von großen rostigen Haken, die hoch oben an den Hauswänden in der Hauptstraße kaum jemandem auffielen, von einer Geschichtsstudentin über den Ursprung der Begriffe *abgebrüht* und *ausgekocht* aufgeklärt.

An diesen Haken seien im Mittelalter die zum Tode verurteilten Verbrecher dem Volk zur Schau und Abschreckung aufgehängt worden. Die Ganoven seien aber zuvor durch Sieden, wahrscheinlich aus humanen Erwägungen der örtlichen Obrigkeit, in kochendem Wasser abgetötet worden. Die, nach einer solchen Prozedur im wortwörtlichen Sinne *abgebrühten* und *ausgekochten* Burschen, seien dann der Öffentlichkeit an den heute noch vorhandenen Haken präsentiert worden. hb

DIE MUNDRÄUBER

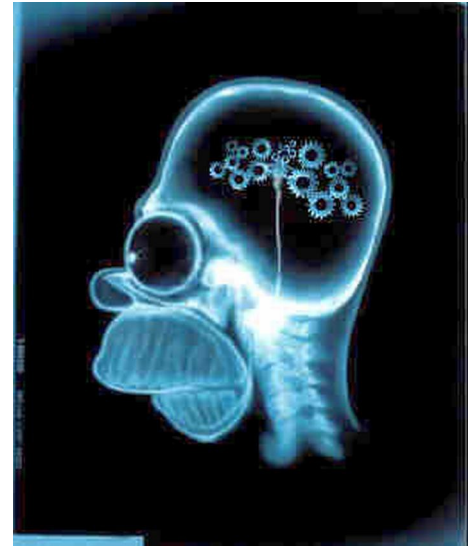
Gold, lateinisch *Aurum*, Ordnungszahl 79 im Periodensystem der Elemente. Begehrt seines beständigen Glanzes und seiner Seltenheit wegen. Entstanden durch enormen Druck im Kern explodierender Sterne, lange bevor es die Sonne gab. In reinem Zustand sehr weich. Stoff der Träume, Schatzgräber und Investoren. Anlass für Kriege und Eroberungszüge. Der Erde bis aus 4.000m Tiefe abgerungen. KZ Opfern aus dem Mund gebrochen. In Krematorien als Zahngold gelegentlich aus der Asche verschwunden. Aber man kann es sogar lebenden Menschen aus dem Mund stehlen. Davon erzählt diese Geschichte: Verlässt eine Goldarbeit das Dental Labor, kann sie theoretisch eine Ewigkeit halten. Gold korrodiert nicht. Es wird eher der Zahn und nicht die Goldarbeit sein, die irgendwann kaputtgeht. Dann schlägt die Stunde des Zahnarztes. Das Abgreifen, die Unterschlagung, der Mundraub tritt ein. Und das ist so einfach.

Ist die alte Brücke nun kaputt, kann es sein, dass der Zahnarzt seinen Patienten fragt: *Darf ich's für Sie entsorgen?* Manchmal fügt er noch hinzu: *Oder wollen Sie's selbst haben? Ist aber unästhetisch, riecht auch nicht so gut*, oder er sagt einfach nichts. Wenn der Zahnarzt fragt, steht der Patient meist unter Betäubung, ist recht langsam und verzichtet meistens. So häuft sich viel Gold an, das rechtmäßig den Patienten zusteht.

Goldbrücken, Kronen, Inlays. In deutschen Mündern lagert eine Menge Edelmetall. Bis 1990 wurden da jährlich etwa 60t Gold versenkt, rund $\frac{1}{3}$ des Zahngoldweltverbrauchs. Nirgendwo haben Zahnärzte und Labore so viel am Gold verdient wie bei uns, und es ist in den meisten Fällen noch vorhanden. Eine Studie der deutschen Bestattungsunternehmen lokalisiert im Schnitt 2,5g Gold im Mund jedes Bundesbürgers. Ein 200t Goldschatz, der nur gehoben werden muss. Und das tun viele deutsche Zahnärzte, ohne Schürfrechte, mit System und relativ schamlos.

In den 70er und 80er Jahren haben viele Zahnärzte fast 2kg, große Praxen sogar bis zu 10kg Gold im Jahr verarbeitet. Je Gramm, das ist bis heute übliche Praxis, werden von den Gold-Händlern etwa 7€ Rabatt gewährt, wenn an ein praxiseigenes Labor geliefert wird. Gewöhnlich wird der Rabatt nicht weitergegeben. Verschleiß, auch *Feilung* oder *Gekrätz* genannt, also Goldstaub, der beim Bearbeiten anfällt und die alten Goldfüllungen kommen noch dazu. *Es ist wie ein großer Supermarkt, wo keiner an der Kasse sitzt. Du gehst einfach rein und bedienst dich!*

Quelle: [Andreas Wenderoth, SZ](#)

DAS GEHIRN DES SEEFAHRERS

Ehct ksras! Gmäeß eneir Sutide eneir Uvini- nisterät, ist es nchit witiheg, in wlecehr Rneflogheie die Bstachuebn in eneim Wrot snid, das ezniige, was wethiig ist, dass der estre und der leztte Bstachue an der ritihcegn Pstoini snid. Der Rset knan ein ttoaelr Bsinöldn sein, tedztorm knan man ihn onhe Pemoblre lseen. Das ist so, wiel wir nchit jeedn Bstachuebn enzelin leesn, snderon das Wrot als gzeans enkreenn. Ehct ksras! Das ghet wicklrh! Und dfüar ghneen wir jrhleng in die Shcule und wdeern mit der so wichegtin Rhectseichrbroffrem gläeqwut.

'NE KNEILE SEIGTUENRG GLIEÄFLG?

50 G3HT D45 W1RKL1CH! D1353 M1TT31LUNG Z31GT, ZU W3LCH3R GR034RT1G3N L315TUNG UN53R G3H1RN F43H1G 15T! 4M 4NF4NG W4R 35 51CH3R N0CH SCHW3R, D45 H13R ZU L353N, 483R M1T- L3W31L3 K03NNT 1HR D45 W4HR- SCH31NL1ICH SCH0N G4NZ GUT L353N, 0HN3 D455 35 3UCH W1R- KL1CH 4N5TR3NGT, D45 L315T3T D45 G3H1RN M1T 531N3R 3N0R- M3N L3RNF43HIGKE1T. 8331N- DRUCK3ND, 0D3R 3TW4 N1CHT?

So mneie lbeien Keremdaen, heriimt lsave ich Ecuw wseisen, dass mir das zusmeanstpeoplndes Seeschffis oft rchet veil Ziet keostt, nchit zutzlet wiel Eure Breitgäe sehr mßiäg flßeien. Mir aebr vor lteaur Lreee nicht bchraubraes efäinllt. hb

UND DANN NOCH FGENOLDES

Alle Saattsangigöehren der Euschäeropin Uionn geßenien u.a. die sogenantene Dnsietlstueingsfeihreit, d.h. sie kneönn in aleln EU-Stetaan als Sestnädilbge in der Psotirtiotun abreieten.

Quelle: [Phoenix-Beratung.de](#)

WENIG ABWECHSLUNG



Ein akkurat gepflegter Rasen* ist für viele gartenbesitzenden Seefahrer ein Muss. Jede Woche, so zumindest während der Wachstumsperiode von Frühjahr bis in den Spätsommer, sorgt er mit einem stinkenden und lärmenden Rasenmäher für die makellose Kürze. Jedes Unkraut, von Träumern auch liebevoll Wildkraut genannt, wird penibel herausgestochen. Eine bunte Blumenwiese steht bei vielen Gartenbesitzern nicht so hoch im Kurs. Möglicherweise um bei den Nachbarn nicht etwa als chaotisch oder unaufgeräumt zu gelten.

Der Rasen gilt als Inbegriff der Spießigkeit und überdies, was die Artenvielfalt anbelangt als relativ tot. Was aber lebt da tatsächlich noch im Rasen im Vergleich zu einer üppigen Wiese?

Für Kleintiere aller Art ist der langweilige gepflegte Zierrasen allerdings kein attraktiver Lebensraum. In punkto Artenvielfalt ist eine Wiese einem Rasen natürlich haushoch überlegen, erklärt der Deutschland-Radio Wissen und Tierexperte Mario Ludwig. Während wir auf einem Quadratmeter einer blütenreichen Wiese bis zu 60 Pflanzenarten finden, kommt ein Stück Einheitsrasen gerade mal auf höchstens 10 unterschiedliche Grassorten.

* Sachkunde für Seefahrer: Rasen

Als Rasen bezeichnet man im allgemeinen eine Vegetationsdecke aus grünen Gräsern, die durch ihre Wurzeln und Ausläufer mit der Vegetationstragschicht verbunden ist, die im Siedlungsgebiet der Menschen liegt und nicht landwirtschaftlich genutzt wird. Rasen findet man in Gärten, Parks oder Sportanlagen, zum Beispiel in den Stadien, den sogenannten Fußballrasen, oder auf den Golfplätzen, den sogenannten *Golfgras*. Er wird meist kurz geschnitten. Ein wesentliches Kennzeichen des Rasens ist das regelmäßige Mähen der wachsenden Gräser, auch Stutzen genannt, um sie dadurch auf einer Höhe von fünf bis zehn Zentimetern, aber in einigen Fällen auch nur vier bis fünf Millimeter, bei den sogenannten Putting-Green der Golfplätze, zu halten. Andere Grasflächen, die seltener gemäht werden, bezeichnet man als Wiesen.

Quelle: Wikipedia.com

ALLES SCHON MAL DA GEWESEN

Josef, Ur-Enkel Abrahams, Stammvater der Araber und Juden, wurde von seinen Brüdern ausgesetzt und an Sklavenhändler verkauft. Er überlebte und wurde der erste Minister des ägyptischen Pharaos. Die folgende Geschichte, in der Josef eine wesentliche Rolle spielt, ist im Alten Testament nachzulesen (Moses Kap. 47):

Es war aber kein Brot im ganzen Lande; denn die Hungersnot war sehr schwer, so dass Ägypten und Kanaan verschmachten vor Hunger. Und Josef brachte alles Geld zusammen, das in Ägypten und Kanaan gefunden wurde, für das Getreide, das sie kauften; und er tat alles Geld in das Haus des Pharaos. Als es nun an Geld gebrach im Lande Ägypten und in Kanaan, kamen alle Ägypter zu Josef und sprachen: Schaffe uns Brot! Warum lässt du uns vor dir sterben, nun wir ohne Geld sind? Josef sprach: Schafft euer Vieh her, so will ich euch Brot als Entgelt für das Vieh geben, weil ihr ohne Geld seid. Da brachten sie Josef ihr Vieh und er gab ihnen Brot als Entgelt für ihre Pferde, Schafe, Rinder und Esel. So ernährte er sie mit Brot das Jahr hindurch für all ihr Vieh. Als das Jahr um war, kamen sie zu ihm im zweiten Jahr und sprachen zu ihm: Wir wollen unserm Herrn nicht verbergen, dass nicht allein das Geld, sondern auch alles Vieh dahin ist an unserm Herrn, und ist nichts mehr übrig vor unserm Herrn als nur unsere Leiber und unser Feld. Warum lässt du uns vor dir sterben und unser Feld? Kaufe uns und unser Land für Brot, dass wir und unser Land leibeigen seien dem Pharaos; gib uns Korn zur Saat, dass wir leben und nicht sterben und das Feld nicht wüst werde. So kaufte Josef dem Pharaos das ganze Ägypten. Denn die Ägypter verkauften ein jeder seinen Acker, weil die Hungersnot schwer auf ihnen lag. Und so wurde das Land dem Pharaos zu Eigen. Und er machte das Volk leibeigen von einem Ende Ägyptens bis ans andere.

Seine Position nutzte Josef während einer großen Hungersnot im Herrschaftsbereich des Pharaos um alles verfügbare Geld in seiner Hand zu konzentrieren, indem er die angelegten Getreidevorräte dazu nutzte. Nachdem er das Geld an sich gebracht hatte tauschte er das Getreide gegen das Vieh und schließlich gegen das Land der darbenenden Bauern ein, bis denen nur noch ihr Leben blieb. Aus freien Bauern wurden so leibeigene Knechte. Josef führte einen strukturellen Wandel herbei, dazu benötigte er Beamte und Sachbearbeiter. War der Pharaos zuvor von den Ackermännern abhängig, so war es ab diesem Zeitpunkt umgekehrt.

Dieser Vorgang zeigt deutlich, dass der Verzicht auf die Wahrnehmung seiner individuellen Interessen den Nährboden für verteuert komplexe Organisationen gibt.

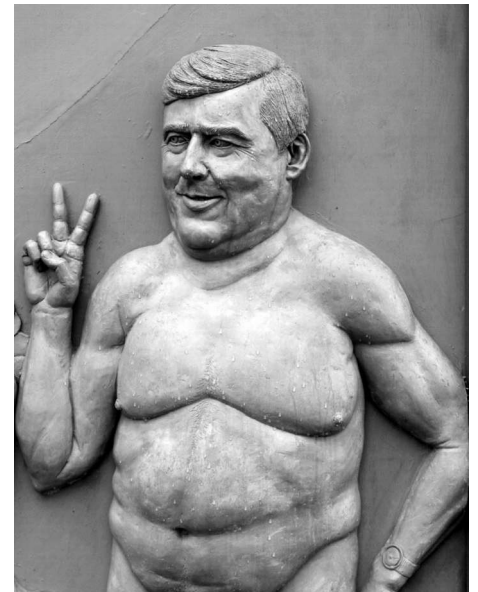
Josef Ackermann, Chef der Deutschen Bank, warnte, als sich zu Jahresbeginn abzeichnete, dass der angestrebte Schuldenschnitt privater Gläubiger für Griechenland Europa auf lange Sicht teuer zu stehen kommen werde. Er sagte: *Die Erwartung war, dass Staatsanleihen zu 100% zurückgezahlt werden. Dieses Prinzip wurde verletzt – und zwar entgegen allen Aussagen, die zuvor gemacht worden waren. ... Dafür werden wir einen hohen Preis zahlen müssen, unter anderem in Form höherer Zinsen, die Investoren von vielen Regierungen verlangen werden.*

Schulden sind ungleich verteiltes Geld, sie entstehen, weil Einer Geld ansammelt und Andere verarmen. Die Anderen dann geliehenes Geld verwenden und damit abhängig werden. Die Banken und die Steuersysteme der Staaten sind Organisationen, die Geld konzentrieren. Durch Steuern wird das umlaufende Geld regelmäßig konzentriert. In Griechenland sammelten reiche Bürger Geld bei ausländischen Banken. Sie wurden immer reicher, während „ihr“ Staat, der seine Beamten bezahlen, Sozialleistungen erbringen und Straßen bauen muss, verarmte. Der griechische Staat lieh sich das benötigte Geld bei ausländischen Banken, denn Staaten, die über ein Volk verfügen, gelten als sichere Schuldner.

Wer Erspartes langfristig anlegte, verdoppelte es durch Zins und Zinseszins etwa alle 10 Jahre mit einem durchschnittlichen Zins von 7%. Aus €100,00 werden nach:

10	25	50	75	100 Jh
196	542	2.945	15.987	86.771 €

Nach 100 Jahren sind das 100€ Erspartes 700€ Zinsen und 85.971€ Zinseszins!



Quelle der Idee: www.dzwmk.org



George Orwell, 1984

TRENDY HANDY – EIN DENUNZIANZ?

31.10.2012 Der Mutterkonzern von O2, die hochverschuldete spanische Telefónica, hat im Oktober in London die Sparte "Telefónica Dynamic Insights" gegründet, um Chancen der Wertschöpfung aus Daten zu identifizieren und freizusetzen.

Genaugenommen soll sie die Datenberge aus den Bewegungen ihrer Handy-Kunden, die mit dem Schlagwort "Big Data" einer der wichtigsten Trends in der Informationstechnik geworden sind, auswerten und damit neue Einnahmequellen erschließen.

Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz, Peter Schaar, sieht darin einen gefährlichen Trend: Die Bildung von Bewegungsprofilen dürfte in der Zukunft immer mehr an Bedeutung gewinnen ... von Smartphones und Geräten mit mobiler Internetanbindung ist es leicht, aktuelle Standortdaten zu erfassen.

Welche Handy-Kunden wie lange welche Geschäfte besuchen und vor welchem Schaufenster verharren, lässt sich mittlerweile genau erfassen. Gekoppelt mit den Angaben über Alter, Geschlecht und ev. Bonität der Kunden sind das höchst genaue und aktuelle Marketing-Daten z.B. für Handelsketten. Telefónica versichert selbstredend, dass die Daten auf jeden Fall anonymisiert und aggregiert sein werden. Telefónica Dynamic Insights will Unternehmen und auch Behörden weltweit mit ihren Erkenntnissen versorgen und sich dabei von der Deutschen Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) beraten lassen. Das erste Produkt Telefónicas, dass die anonymisierten und aggregierten Bewegungsdaten ihrer Handy-Kunden nutzt, heißt: "Smart Steps" - Schlaue Schritte. Unternehmen werden dadurch in die Lage versetzt zu verstehen, mit welchen Faktoren Einfluss auf Besucherströme ausgeübt werden kann. Behörden könnten die Auswirkungen von veränderten Ladenöffnungszeiten und auch anderes studieren.

Der Datenschutzbeauftragte Schleswig-

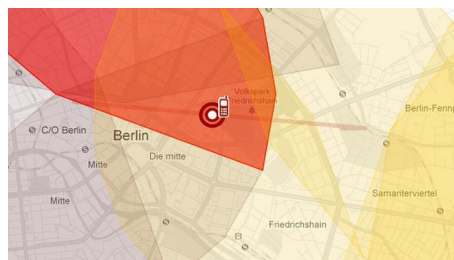
Holsteins, Thilo Weichert, sieht und warnt vor dem hohen Missbrauchspotenzial dieser Technik: Standortdaten sind hochsensibel, weil eben über sie eindeutig erkennbar ist, wo sich jemand aufhält, und er sieht es mit großen Bauchschmerzen, wie diese Daten in die Welt gestreut werden sollen.

Die Mobilfunkunternehmen dürften Ortsdaten ihrer Kunden zwar nur dann auswerten, wenn sie vollständig anonymisiert sind oder der Kunde in ihre Verwertung einwilligt. Letzterem bereitet O2 offenbar vor, denn wer online einen neuen Handy-Vertrag bei O2 abschließt, muss im Kleingedruckten bereits zustimmen, dass der Konzern seine personenbezogenen Daten als auch seine Standortdaten verwerten darf.

Es ist ein gefährliches Signal, wenn solche hochsensiblen Daten, wie zum Beispiel Standortdaten – auch wenn sie anonymisiert sind – an Dritte weiterverkauft werden, sagte der Grünen-Politiker Malte Spitz. Ohne Probleme könnten weitere Informationen zum Nutzungsverhalten der Kundinnen und Kunden hinzugefügt werden. Alles ist vorstellbar, Grenzen gibt es keine."

01.11.2012 Scheinbar hat der spanische Telekomriese Telefónica schon eingesehen und sein Programm "Smart Steps" zur Vermarktung der Bewegungsdaten seiner Mobilfunkkunden hierzulande gestoppt: Nach dem Feedback unserer Kunden haben wir uns entschieden, 'Smart Steps' in Deutschland nicht einzuführen, sagte ein Telefónica-Sprecher. Telefónica habe immer betont, dass es keine konkreten Pläne gebe, ein Produkt wie "Smart Steps" in Deutschland einzuführen. Ziel sei es, Unternehmen, aber auch der öffentlichen Verwaltung, analytische Einsichten zu liefern, die es diesen ermöglichen, effektiver zu werden, teilte Telefónica bei der Gründung mit.

TRENDY HANDY = ORTUNGSWANZE!



Der Chaos Computer Club nennt Handys zu Recht Ortungswanzen, wie eine interaktive Grafik bei Zeit-Online anschaulich zeigt, die an Hand der Bewegungsdaten des Grünen-Politikers Malte Spitz einen wahrhaft bewegten Ausschnitt seines mobilen Lebens enthüllt.

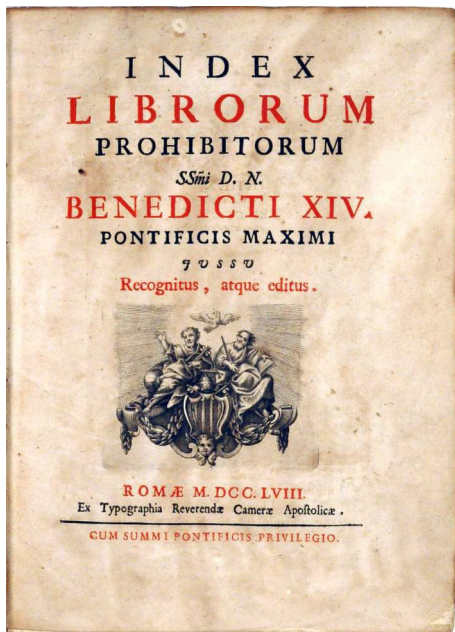
EINE GESCHICHTE DER ZENSUR

Das Recht auf freie Meinungsäußerung war in der griechischen Demokratie und römischen Republik Selbstverständlichkeit, bis 450 v.Chr. das römischen Zwölf-tafelgesetz bei Spott- und Schmähedichten mit der Todesstrafe drohte. Eine Zensur im Sinne unseres heutigen Staats- und Kirchenrechts war unbekannt, bis 324 n.Chr. Konstantin das Christentum zur Staatsreligion erhob. 496 entsteht der erste katholische Katalog verbotener Schriften. 1220 billigt Kaiser Friedrich II per Gesetz das Verbrennen schädlicher Schriften und deren Autoren. 1445 versieht die Kirche, die ihr konformen Bücher mit einem Prüfstempel. Die Universität in Köln führte 1475 die kirchliche Druckzensur ein, und der Papst verlieh ihr 1479 das Zensurrecht. 1485 berief der Erzbischof von Mainz eine Zensurkommission, und im Mutterland der Pressefreiheit führten die Tudors zeitgleich mit dem Buchdruck ein Kontrollsystem ein.

1512 wurde das kaiserliche Bücherverbot erlassen, das Edikt von 1521 führte die weltliche Präventivzensur ein, die zahlreiche Kirchenfürsten, Kaiser und Landesherren für sich in Anspruch nahmen und so zu territorialen Unterschieden und Streit führte. Den Einschränkungen entzog man sich, indem die Schriften anonym veröffentlicht, unter dem Ladentisch oder in einem angrenzenden Territorium verkauft wurden, wo kein Verbot herrschte. 1548 führte die neue Polizeiordnung des Augsburger Reichstages Strafen für den Druck unzensurierter Bücher oder solche ohne Impressum ein. Die Flugschriften der Reformationszeit von 1517 bis ca. 1555, die in der Mundart des Volkes geschrieben ein großes Publikum erreichten, erschien der Obrigkeit besonders gefährlich. Die durch Buchdruck verbreiteten Ideen wurden erstmals zu einer politischen Macht, deren Kontrolle vor allem durch die Einflussnahme auf das Druckgewerbe erfolgte.

Heinrich VIII. proklamierte 1529 eine Liste verbotener Bücher und 1534, als zunehmend nicht autorisierte Bücher auftauchen, eine Vorzensur. Veröffentlichungen sollten nur noch mit einer Lizenz erfolgen können. 1557 übernahm eine Standesorganisation mit Gründung der Stationer's Company das königliche Privileg der Zensur, das ihr 1586 per Dekret eine große Zahl von Kontrollmaßnahmen zuwies. 1559 erschien das Verzeichnis Index librorum prohibitorum durch den Konzil von Trient, es gab der kirchlichen Zensurpolitik eine dauerhafte Form, deren letzte amtliche Ausgabe 1948 mit Nachträgen bis 1962 erschien und bis 1966 galt.

1641 hob das englische Parlament das Decret von 1586 auf, doch die Freiheit währte nur ein Jahr. Um als falsch und skandalös empfundene Pamphlete zu verbieten, wurde die *Stationer's Company* wiederbelebt. 1649 wurden mit dem *Printing Act* die schärfsten Reglementierungen der Presse in England eingeführt, welche erst 1688 mit der *Glorious Revolution* verschwanden. 1689 wurde die Pressefreiheit in der *Bill of Rights* zwar nicht erwähnt, aber sie war in England praktisch hergestellt, weil der *Licensing Act* nicht erneuert und die Vorzensur damit abgeschafft war. Doch der Staat beeinflusste die Presse nun auf anderen Wegen.



Nach 1580 war das Drucken nur noch in Reichsstädten und Orten erlaubt, wo es die Kontrolle durch Fürst oder Universität erleichterte. Die deutschen Verhältnisse im 18. Jahrhundert waren insgesamt kunterbunt: Die freien Reichsstädte beschränkten schriftstellerische Freiheit nur wenig, Universitäten waren meistens zensurfrei, einige Gebiete, wie Hessen, gewährten eine ausgedehnte Pressefreiheit. Bis 1750 war das Drucken ein Gewerbe ohne öffentliche Funktion und unterstand oft strenger Kontrollen durch weltliche und kirchliche Instanzen. Regierungen beschränkten die Niederlassung der Drucker, Bischöfe und protestantische Oberbehörden kontrollierten die zu druckenden Inhalte, auf dass sie nicht der Glaubenslehre widersprachen. Buchhändler mussten die auf Messen angebotenen Bücher für die kontrollierende Instanz auflisten. Friedrich Wilhelm II. schuf den Begriff der *Preßfreiheit* als Kampfwort gegen die Pressefreiheit. 1788 erneuerte er das Censur-Edict gegen die *Verbreitung gemeinschädlicher praktischer Irrthümer über die wichtigsten Angelegenheiten der*

Menschen zum Verderbniß der Sitten durch schlüpfrige Bilder und lockende Darstellungen des Lasters zum hämischen Spott und böshafte Tadel öffentlicher Anstalten und Verfügungen, wodurch in manchen nicht genugsam unterrichteten Gemüthern Kummer und Unzufriedenheit darüber erzeugt und genährt werden und zur Befriedigung niedriger Privat-Leidenchaften der Verläumdung des Neides und der Rachgier welche die Ruhe guter und nützlicher Staatsbürger stören, auch ihre Achtung vor dem Publiko kränken besonders in den so genannten Volksschriften bisher gemißbraucht worden.

Die Journalisten *John Trenchard* und *Thomas Gordon* hatten seit 1720 in Londoner Zeitungen unter dem Pseudonym *Cato* über den Zusammenhang zwischen freier Presse und freier Regierung diskutiert. Ihre Argumentation für eine Meinungs- und Pressefreiheit wurde von der amerikanischen Revolution übernommen und 1791 im *First Amendment* zur Verfassung der Vereinigten Staaten jegliche Gesetzgebung untersagt, die diese Freiheiten seiner Staatsbürger einschränken könnte. In Europa wurde nach dem radikalen Bruch mit der absolutistischen Tradition durch die französische Revolution 1789 in der Erklärung der Menschenrechte die Pressefreiheit formuliert. Deutsche Fürsten hingegen zensurierten aus Angst vor der *eruptiven Gewalt* der französischen Revolution strenger.

1799 fand *Max Joseph* in Bayern bei Regierungsantritt engherzige Richtlinien für die Zensur vor. In seiner Verordnung über die *vollkommenste Preß- und Buchhandelsfreiheit* von 1803 veranlasste er die völlige Aufhebung der (Vor-)Zensur für *Bücher und Schriften*. Ausgenommen waren politische Zeitungen, für die weiterhin eine Vorzensur galt. 1803 greifen die Zensurgesetze Napoleons in den assoziierten deutschen Staaten Baden, Bayern, Rheinland und 1806 in Württemberg für den Druck historischer geographischer oder politischer Werke. 1809 wird in jedem Ort mit einer Buchdruckerei ein Zensor eingestellt. 1790, ein Jahr nach der französischen Revolution, gab es in Paris über 300 Zeitungen, doch 1811, ein Jahr nachdem Napoleon die Zensur dort wieder eingeführt hatte, nur noch vier.

Auf dem Wiener Kongress wird 1815 die Pressefreiheit in die Deutsche Bundesakte aufgenommen. 1819 wird mit den Karlsbader Beschlüssen im Deutschen Bund eine strenge einheitliche Vorzensur aller Publikationen mit weniger als 20 Druckbögen und eine nachträgliche Repressivzensur für alle Bücher vorgesehen, die 1830 verschärft werden, als Freiheitsbewegungen in den Nachbarländern auftre-

ten. Doch 1821 wird *John Clelands* Roman *Memoirs of a Woman of Pleasure*, als *Fanny Hill* bekannt, wegen Obszönität in den USA verboten. 1963 wurde das Buch neu aufgelegt und wieder als obszön verurteilt. Dann aber am 21. März 1966 durch einen Spruch des Obersten Gerichtshofs zur Publikation freigegeben.

Mit der Revolution wird 1848 die Pressefreiheit wieder eingeführt und ab August 1849 schrittweise erneut eingeschränkt. Seit 1874 ist die Pressefreiheit Bestandteil des Reichspressegesetzes, das mit dem Sozialistengesetz, 1878 – 1890, ausgehebelt wurde. 1915 gab das Kriegspresseamt ein Zensurbuch heraus.

1918 wird *Ulysses* von *James Joyce* vom US Post Office erstmalig und 1930 erneut beschlagnahmt. Die Beschlagnahme wird 1933 offiziell aufgehoben.

1918 wurde uns die *Freiheit der Meinungsäußerung in Wort, Schrift und Bild* garantiert, und 1926 zur *Bewahrung der Jugend vor Schund- und Schmutzschriften* und 1930 zum Schutz der Republik wieder eingeschränkt.

Nach der Buchverbrennung am 31. Mai 1933 begann die Verfolgung missliebiger Autoren und Verleger. Ab 4. Okt. 1934 wurde der Journalismus durch das *Schriftleitergesetz* staatlich geregelt. 1935 stellte die Reichsschriftkammer schwarze Listen unerwünschter Bücher, die im Handel unerwünscht waren, zusammen.

1938 wurde *Henry Millers* Roman *Wendekreis des Krebses* mit Einfuhrverbot in die USA belegt. Im Roman, der im Stil undatierte Tagebucheinträge geschrieben ist, wechseln eindeutig sexuelle Schilderungen, allgemeine philosophische Überlegungen mit surrealistisch und burlesk überzeichneten Alltags-Situationen ab. 1940 nannte *George Orwell* in *Im Inneren des Wals* das Werk *Millers* einen der großartigsten Romane seiner Zeit. Das Verbot wurde 1961 aufgehoben.

1945 wurde in Deutschland die Lizenzpflicht für alle Besatzungszonen erlassen. Seit 1949 steht im Grundgesetz: *Eine Zensur findet nicht statt*, während in der DDR ein *Druckgenehmigungsverfahren* bis 1989 zu bestehen war.

Am 17. Januar 1961 blieben in Bayern nach 10 Uhr abends alle Bildschirme leer, als die ARD das Fernsehspiel *Lysistrata*, eine griechische Komödie des Aristophanes von 411 v.Chr., ausstrahlte. Die Gegner der Ausstrahlung verwiesen darauf, dass die Kinos von den Besuchern freiwillig aufgesucht würden, derweil die Sender *unbefragt in die Wohnungen gehen* und unter Hinweis auf *Romy Schneiders* frivole Dialogpassage, in der sie jammert, seit Längerem keinen *achtzölligen Tröster* gehabt zu haben. - Honi soit qui mal y pense.

PIRATEN, EIN ZEITLOSER MORDSSPASS.



History without politics has no fruits, politics without history has no roots.

John Lord Acton

Reißt historische Kontinuität ab, weil ihr Anlass verblasst und damit aus den Augen und dem Sinn gerät, dann läuft politisches Denken und Handeln Gefahr, in alten Denkschablonen scheinbar selbstverständlicher Begriffe und Vorstellungen befangen zu sein, deren Wurzeln vergessen sind. Um dieses zu belegen, soll unser einst lebhaftes und bilderreiches kollektives Gedächtnis vom Maghreb aus Berichten deutscher Reisender, die es im 17. bis 19. Jhd. nach Algerien verschlug, aufgefrischt werden. Die wenigen noch erhaltenen Publikationen reichen völlig aus, um ein einheitliches Feindbild zu rekonstruieren, das im Bewusstsein der Öffentlichkeit verankert das Denken bestimmte. Vor wenigen Jahren erschien ein historisches Jugendbuch von Günter Sachse mit dem Titel *Es waren Räuber auf dem Meer*. Im Klappentext heißt es: *Hamburgische Schiffe werden im Mittelmeer von türkischen Korsaren gekapert, hamburgische Seeleute auf dem Markt von Algier als Sklaven verkauft. 1624 gründet Hamburg eine Sklavenkasse, die vor allem aus Beiträgen der Seeleute Gelder ansammelt, um Sklaven freizukaufen. 1748 bewirbt sich der Steuermann Klas Gerkens um die Verwaltung der Kasse und den Freikauf. Er ist der Sohn eines Steuermanns, der in algerischen Verliesen gestorben ist, und er selbst hat das Los der Bagnosklaven erlitten, bevor er aus algerischer Sklaverei freigekauft wurde.*

Das Autor erzählt ein Stück hamburgische Geschichte mit der Schaffung der Hamburgischen Sklavenkasse 1624, und gesamteuropäischer Geschichte über die Ursachen und Gefahren, die von Nordafrikas Küste, den sogenannten Raubstaaten Marokko, Algier, Tunis und Tripolis jahrhundertlang ausgingen. Er schließt an die Popularität der südlichen Mittelmeerküste an, die vom 16. bis 19. Jhd. in Europa herrschte.

[Roland Barthes](#) Analyse des modernen Mythos, zu dem auch Klischeebilder

gehören, zeigt die Gefahren, die in Vorstellungen lauern, die ein Volk von einem anderen oder einer anderen Völkergruppe entwickelt. Der Mythos verfälscht und reduziert suggestiv ausgerichtet die Wirklichkeit in karikative Botschaften und Symbole. Seine entpolitisierte Denkschablonen ordnen die komplexe Realität übersichtlich und leicht verständlich und sind darum so verführerisch und erfolgreich. Mit diesen gefährlichen Eigenschaften des modernen Mythos übernimmt ein Jugendbuchautor die Verantwortung, den mythischen Entwurf aus der fernen Zeit nicht naiv und ungeprüft zu übernehmen, sondern an historischen Fakten zu kontrollieren und korrigieren. Er muss den Populärmythos demaskieren und entmystifizieren. Zur Beurteilung, ob ihm das gelungen ist, ist zunächst der Mythos und seine Entwicklung selbst zu rekonstruieren. Da jüngste Arbeiten hierzu, je nach Sympathie des Verfassers, für die eine oder andere Seite unterschiedliche Sprachen sprechen, darf nicht auf sie zurückgegriffen werden. Sinnvoll ist es, die Quellen selbst zu betrachten, um die Verwirrung zu verstehen und aufzuhellen. Berichte über die nordafrikanischen Küste interessierten vom 17. bis zum frühen 19. Jhd. sehr. Fast alle einschlägigen Publikationen des Auslands und Berichte ehemaliger Sklaven wurden übersetzt und angeboten. Sie entwarfen das Bild eines überwiegend grausamen Landstriches, dessen Einwohner als Piraten die Meere im westeuropäischen Küstenbereich bis zum Ärmelkanal verunsicherten und gefangene Christen in eine schreckliche Sklaverei führten. Farblich ausgemalt wurden vor allem drohende Gefahr durch die raffinierten Tricks der Muselmanen, die brave Christen zu Renegaten machten, und die Grausamkeiten der Barbaren, die aus wichtigstem Anlass provoziert losbrechen konnten. Um seinem Leser die Gräueltaten vor Augen zu führen, ließ der anonyme Verfasser (1694) das Buch: *Schau-Platz Barbarischer Slavereij...*, mit vielen Kupferstichen ausstatten, die alle Foltern, das Kreuzigen, Viertel, Pfählen, Verbrennen und im Mörser Zerstampfen detailliert in Schauerbildern darstellten. Am linken Bildrand des Titelkupfers umdrängen Sklaven flehend einen Geistlichen, der in seiner Linken einen prallen Geldbeutel hält. Er repräsentiert die Personengruppe, die diese Art von Publikationen verantwortet; Mönche des *Trinitarier-* und *Mercedarier-*Ordens, die sich dem Loskauf von Sklaven widmeten. Sie sammelten Geld, indem sie ehemalige Sklaven kettenbeladen öffentlich vorführten und von ihrem harten Schicksal erzählen ließen. Dem Kompilator der Schauer-geschichten ist schon auf Seite 194 klar,

dass *es nicht nötig ist, dergleichen Exempel mehr zu erzählen; diese zwey sind genug alle Christen, die Liebe haben, zu bewegen, für ihre Brüder zu bitten, die bey diesen Barbaren gefangen seyn und zu Wiedererlangung der Freyheit Allmosen zu geben.* Trotzdem fügt er weitere 400 Seiten gleichartiger Anekdoten an, die seinen Lesern die Haare zu Berge stehen lassen mussten. Die Darstellung der *Côte Barbaresque* entspricht den Lebens- und Leidensdarstellungen christlicher Literatur und mittelalterlichen Jenseitsbeschreibungen. So wie Sünder im Jenseits grausame Qualen erleiden müssten, würden die in die Hände der Barbaren gefallenen Christen gefoltert. Die Barbareskenküste wurde als Hölle auf Erden, ihre Einwohner als wahrhafte Teufel präsentiert. Damit war ein Mythos zur Verteufelung des Glaubensfeindes geschaffen, der an alte Tradition christlichen Denkens anschloss, den Kreuzzug gegen die Sarazenen.

Eine andere Textart abenteuerlicher und spannender Erzählungen entronnener Sklaven in Algier versprach durch überdeutlichen Verzicht auf religiöse Funktionalisierung absolute Authentizität:

Johann Michael Kühns merckwürdige Lebens- und Reise-Beschreibung, worinnen ... auch seine ... Algerische Gefangenschaft und Vierzehnjährige Slavereij, in derselben mitgethane Caper-Fahrten und darbey ausgestandene Gefährlichkeiten ... aufrichtig beschrieben werden, von dem Autore selbst aufgesetzt, und dem Publico mitgetheilet... (1741).

Reisen und wunderbare Schicksale zweyer in die Algerische Leibeigenschaft gerathenen Brüder Andreas Mathhäus und Johann Georg Wolfgang, Kupferstecher in Augsburg... (1767).

Geschichte meiner traurigen Gefangenschaft zu Algier... (Kestler 1805).

Die Gefangennahme auf See, der Verkauf auf dem Sklavenmarkt, das Leben im Bagno, unterm Gesinde eines Deys oder bei Privatpersonen wird geschildert. Verlässliche Quellen sind das nicht, da ihre Verfasser kaum unparteiisch sein konnten. Sie kannten den Mythos der Sklavenküste, ehe sie ihre Reise antraten. Ihre Erwartungen waren damit vorgegeben und traten auch prompt ein, als sie unter die Seeräuber fielen: *Der auff die Turcken oder Abentheuer siegellen wolte* schrieb [Baltasar Sturmer](#) um 1533, als er auf dem Segler eines [Rhodesier](#) Herren anheuerte. Die Versuchung, Außergewöhnliches zu berichten, liegt da nahe. Die Alltagsschilderungen erinnern an 1001 Nacht, die der Natur und Gärten an das Paradies, wo der Mythos vom Orient als Land ungehemmter Liebesfreuden gedeiht. Doch die Männer sind brutal und nähern sich den

unglücklichen Sklavinnen nur, um ihre viehische Leidenschaft auszuleben. Die Frauen, oft von vollkommener Schönheit, halten sich für die Unterjochung durch ihrer Männer schadlos, indem sie illegale Beziehungen mit den schönsten Christensklaven suchten. Die Kupplerinnen waren Jüdinnen.

Ein wichtiger Grund zur deformierten Darstellung war, dass die freigekommenen Sklaven zu Hause nicht nur eitel Freude erwartete, sondern auch ein starkes Misstrauen: Haben sie ohne Schaden an ihrem Christenglauben unter den Ungläubigen überstanden? Sind sie etwa schwach geworden und mit den Kollektengroschen Unwürdige ausgelöst worden?

Baltasar Sturmer, der sich auf der Flucht als Moslem ausgab, bestand die *Inaugenscheinnahme* durch einen misstrauischen Pfaffen. Kaschierte er seine Beschneidung daheim als Verletzung durch ein Sexabenteuer? Ist der *Biß an der Fühhaut durch eine zweibeinige böse Schlange in Spanien* eine ihm zwar peinliche und dadurch zweckmäßige Erklärung, die er obendrein dreist als eine *physische Prüfung seiner Glaubensfestigkeit* auslegte?

Bei der Analyse von Sklavenberichten, die scheinbar unverfälscht das *wirkliche* Leben im Maghreb des 17. und 18. Jahrhunderts schildern, ist äußerste Vorsicht geboten. Es gilt sich der apologetischen Funktion dieser Texte bewusst zu sein, das, was sie berichten, zu vergleichen mit dem, was sie verschweigen. Es sind Rechtfertigungen in eigener Sache, denn wer aus der vermeintlichen Hölle der Teufel unversehrt nach Hause entkam, ist verdächtig. Dies gilt umso mehr, wenn die von einem algerischen Herrn aus Dankbarkeit in die Freiheit entlassen, nicht losgekauft wurden. Sie wurden Angeklagte in einem Prozess, der vor großem Publikum, der Heimatgemeinde stattfand.

Einer der schönsten Grabsteine auf der Nordsee-Insel Amrum führt zu dem Bericht *Hark Olufs*, der 1724, gerade 16 Jahren alt, auf einem Schiff mit seinen Onkeln gefangen, an den Dey von Constantine verkauft wurde und in dessen Diensten so mutig und erfolgreich war, dass er zum *Schatzward und Armeeführer aufstieg*. Nach seinem Sieg über den Bey von Tunis schenkte ihm sein Herr die Freiheit. Reich und in exotisch türkischer Tracht kehrte er nach 12 Jahren zurück. Den Frieden mit seiner Heimatkirche hat er nie wiedergefunden, wenn er auch in seinem Bericht alles tat, um sich als stets frommen Christen auszuweisen. Noch beredter ist allerdings sein Schweigen: Von 6.000 Personen begleitet, brach er mit seinem Herrn zur Pilgerfahrt nach Mekka auf. Die Reise dauerte 13 Monate. Von diesem

Ereignis nennt er nur Randepisoden, die Knappheit von Wasser und den Besuch einer heiligen Quelle. Kein Wort über Mekka und das, was er dort gesehen und gemacht hat. Als Christ hätte er nicht an diesen Ort gelangen dürfen. War er nicht bis dorthin gekommen, oder bereits Renegat und auch in die Heilige Stadt?

Die abenteuerlichen Lebensberichte ehemaliger Sklaven waren in Wirklichkeit oft Selbstverteidigung in gefährlicher Lage: Ein Verdächtiger will sich vom Vorwurf reinwaschen, in der Gewalt grausamer Glaubensfeinde nicht standhaft gewesen zu sein. *Harks* unpassend anmutende Aussagen zum Leben beim Dey von Constantine lassen das sichtbar werden: Er entwirft von sich das Bild eines stets braven Christen. Dass er auf Geheiß des Deys und eigenem Antrieb Menschen tötete, um Unbill von seinem Herrn fernzuhalten, erscheint zunächst widerspruchlos. Einerseits war er gezwungen an der grausamen Barbareskenküste zu leben und an ihren Grausamkeiten teilzunehmen, andererseits gesteht er als guter Christ seine Verbrechen ein. Aber die von ihm getöteten Personen waren Ungläubige, die er in die verdiente Hölle schickte. *Harks* durchscheinende Botschaft ist: Ein Mann, der ein so guter Christ ist, dass er seine Missetaten bekennt und seine Sünden bereut, kann kein Renegat gewesen sein.

Zu den zwei Texttraditionen, die den Mythos der Barbareskenküste entfalten tritt im 18. Jhd eine neue Gattung: die wissenschaftliche Beschreibung des Königreichs Algier, die Gegenposition zum bisher verbreiteten Bild der nordafrikanischen Küste absichernd. *Laugier de Tassy* sagt den Vorurteilen über die Sklaven den Kampf an: *Die allermeisten Christen hegen so viele Vorurtheile wider die Türken und Mahomedaner, daß es ihnen an Worten zu fehlen scheint, die Bitterkeit ihres Herzens hinlänglich auszudrücken. Zuweilen werden sie dazu durch einige spanische Mönche aufgehetzet, die tausenderley Unwahrheiten ausstreuen, um nur ihren Reisen, die sie zur Erlösung der Sklaven in die Barbarey gethan, dadurch besondere Verdienste zuwege zu bringen...* *Laugier* will allen, die diesen Mythos verbreiten, *die Masque abziehen, und so wohl unsere Urtheile verbessern, als auch unsere Leidenschaften mäßigen*. Zur Demystifizierung dreht er den Spieß um und zeigt, *daß die Laster, um derentwillen sie in einem so üblen Geschrey sind, in einer großen Aehnlichkeit mit denen stehen, die sich sehr vieles auf ihre Gelehrsamkeit, Geschicklichkeit und Weisheit ihrer Staatsverfassung einbilden*. Vorwürfe wegen *grausamen Tractaments der Sklaven*, und dass sie gezwungen würden, den mu-

hamedanischen Glauben anzunehmen, widerlegt er und zeigt, dass Sklaven nur hart bestraft werden, wenn sie ein entsprechendes Unrecht begangen haben, aus Eigennutz aber gut behandelt werden, da sie viel zu wertvoll sind: *das Tractament der Sklaven zu Algier [ist] mit demjenigen nicht zu vergleichen, das die Algerier von den Spaniern erfuhren, als diese die Festung Oran in ihren Händen hatten*. 1752 lässt *Le Roy* auch den Vorwurf der Seeräuberei nicht als Einwand gelten, da diese nur gegen feindliche Völker betrieben werde, wie sie auch in christlichen Ländern besteht: der immerwährende Krieg des Malteserordens gegen die Algerier, die Kreuzzüge europäischer Herrscher, die Eroberungen der Spanier in West- und Ostindien. 1793 fragt *Hegewisch*: *Ist es recht, daß wir Algerier, Tunetaner und Tripolitaner Seeräuber nennen?* und belegt, dass Spanier und Portugiesen diesen Krieg mit der Vertreibung der Araber von der iberischen Halbinsel ausgelöst haben und in Nordafrika fortsetzten. Was sich unter den ständigen Angriffen christlicher Seemächte zur *Seeräuberei* entwickelt habe. Der Mythos wurde zerstört, indem er mit dem konfrontiert wurde, was er verdrängt hatte, die Erinnerungen an die historische Entstehung des Phänomens der sogenannten Piraterie.

Nach dem Sieg über den Tyrannen Napoleon wurde 1815 im Umfeld des Wiener Kongresses zur Vernichtung der Piratenstaaten aufgerufen. Der Lübecker Gymnasialprofessor *Friedrich Herrmann* legte u.A. eine Schrift: *Ueber die Seeräuber im Mittelmeer und ihre Vertilgung. Ein Völkerwunsch an den erlauchten Kongreß in Wien* vor. Er predigte den Krieg: *Es müßte ein eigentlicher Kreuzzug seyn, nicht nur weil alle bisher durch die Barbaresken gelitten haben, sondern auch weil die Vortheile für alle seyn sollen*. Die neue Kolonie solle in einen neuen Orden, gebildet aus den besten Söhnen Europas, übergehen und Friedensorden heißen.

Das Waffenrasseln der Eroberungssüchtigen siegte über die Besonnenen. Die Arbeit um eine reflektierte Verarbeitung des Klischeebildes wurde 1830 zunächst zunichte gemacht. Der Eroberung Algiers folgten 130 Jahre, das *Herrmann* Vorgeswebte zu versuchen.

Wenn auch der Mythos der muslimischen Piraten Nordafrikas heute nicht mehr existiert, so wirkt er durchaus latent als Bild eines bedrohlichen islamischen Glaubensfeindes weiter. Der stets virulente Populärmythos erwacht mit bequemen Erklärungen für eine fremdartige Welt zu neuem Leben, die archaischen Gefühlen gleichen. Er verführt und polarisiert.

Quelle: [Christensklaven](#), [Ernstpeter Ruhe](#)

VORSTELLUNG EINES KAMERADENRÜCKBLICKE EINES URENKELS AN DANZIG

Mein Name ist *Gottfried Seeger*. Ich wurde am 26. Mai 1948 in dem kleinen Harzstädtchen Stolberg geboren. Heute wohne ich in Berlin.

Eigentlich hat mein persönlicher Lebenslauf mit Danzig nicht mehr viel zu tun, mit einer aber nicht unbedeutenden Ausnahme: Ich bin nämlich der Enkel und weiter zurück liegend der Ur-Ur-Enkel meiner Großväter, die alle Kapitäne und auch Reeder in Danzig und Wollin waren. Dies ist hautnahe Geschichte, die mein Leben nachhaltig beeinflusst hat, das aber durch die politischen Wirrnisse der glücklicherweise untergegangenen DDR nicht so, wie ich es mir wünschte, verlief. Die Wende kam für mich leider viel zu spät – doch sie kam.

Die ältesten Aufzeichnungen in unserem Familienschatz belegen, etwa um 1694, den Kaufmann und Bürgermeister auf der Insel Wollin *Daniel Seeger*, dessen Vorfahren aus Norwegen eingewandert waren und wahrscheinlich *Seegelar* hießen.

Es existiert ein Ölgemälde, von dem wir aber nicht genau wissen, ob da tatsächlich mein Vorfahre *Daniel Seeger* abgebildet ist. Ganz sicher und auch mit entsprechenden Urkunden und Dokumenten belegt ist ab 1734 das Leben meiner Vorfahren in Danzig. Sie waren alle Steuermänner, Kapitäne, Reeder und Kaufleute.

Mein Ur-Urgroßvater *Martin Seeger*, der im Übergang vom 18. zum 19. Jhd. lebte, und auch später sein Sohn *Rudolf Seeger*, der im 19. Jhd. lebte, betrieben in Danzig eine Reederei mit sieben seegängigen Seglern. Zwei Kapitänsbilder von diesen Schiffen sind noch erhalten, die anderen dem Zahn der Zeit zum Opfer gefallen.

Rudolf Seeger wurde Stadtrat von Danzig und war Bruder der St. Reinhold Bank im Artushof. Seit seinem neunzehnten Lebensjahr führte er Tagebuch und schildert

darin seine Erlebnisse auf großer Fahrt. Anfangs als Kajütjunge, später als Steuermann und in den folgenden Jahren in den Logbüchern, die er als Kapitän auf den Schiffen seines Vaters führte. Auch tauchen in seinen Aufzeichnungen wiederholt die Namen des Urgroßvaters unseres Kameraden *Behrent* und der des Werftbesitzers *Klawitter* auf.

Mein Urgroßvater starb im Alter von etwas über 50 Jahren sehr früh, und meine Urgroßmutter, die kaufmännisch unerfahren war, überließ, entgegen testamentarischer Verfügungen, die Reederei einem Verwandten, der binnen kurzer Zeit das Geschäft in den Bankrott führte.

Mein Großvater *Johannes Seeger* (1871-1945) ergriff infolgedessen keinen Beruf, der mit der Seefahrt zu tun hatte, er wurde Pfarrer in Hela, später in Berlin und dann in einem Dorf in der Magdeburger Börde. Mein Vater *Reinhard Seeger* (1907-1996) folgte beruflich wiederum in den Fußstapfen seines Vaters.

Und nun sind wir wieder bei mir. Das starke unbewusste Streben zum Wasser ist bei mir geblieben. Ich wollte ursprünglich zur See, aber der Beruf meines Vaters und die *planende Hand* der DDR-Planwirtschaft brachten mich dazu, dass ich bei der Deutschen Reichsbahn eine Beschäftigung erlernte. Ich durfte studieren und wurde Diplom-Ingenieur im Verkehrswesen. Seit 1970 arbeite ich bei der Deutschen Reichsbahn, dann bei Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bahn und bei „Die Bahn“, zuerst im Fahrplanwesen und später dann in der Koordinierung von Projekten bei der DB in Berlin und Brandenburg.

Nach meinem Studium hatte ich mich zwar noch einmal bei der Deutschen Seereederei in Rostock beworben, die meine Bewerbung aber (erwartungsgemäß) ablehnte. Ich hatte und habe viele Verwandte in den alten Bundesländern und - man kann es sich auch schon denken - bekam dadurch zur DDR-Zeit nie ein Seefahrtsbuch ausgehändigt. Und darum bin ich beim immerhin *artverwandten* Verkehrszweig der Eisenbahn geblieben und das auch bis zum heutigen Tag.

Gottfried Seeger, Berlin im Januar 2011



Rudolf Seeger, Reedereiflagge



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 HECKLATERNERICHTIG UND FALSCH

Ein Seemann trifft einen in der Stadt,
 Der, ihn zu treffen, Freude hat
 Und ihm zum Gruße unbekümmert
 Die linke Schulter halb zertrümmert.
Na, herrlich! ruft er, *alter Knabe,*
Gut, dass ich dich getroffen habe.
Ich wette, du lässt dich nicht lumpen,
Mir eine Kleinigkeit zu pumpen,
Fünf Mark bis morgen oder zehn.
Recht vielen Dank, auf Wiederseh'n!
 Derweil er noch im ungewissen,
 Wieso man ihm zehn Mark entrissen,
 Als schon ein zweiter ihm begegnet,
 Der diesen Zufall grad' so segnet.
 Mit Seufzen hebt er an die Klage
 Von der zur Zeit sehr schlimmen Lage,
 Und zwar a) von der allgemeinen,
 b) insbesondere von der seinen.
 Der Seemann, indes der andere stammelt,
 Sich still die Abwehrkräfte sammelt
 Zur Rede, welche mild gedämpft
 Des andern Absicht niederkämpft.

Moral: Von Wert ist nur der rasche
 Zugriff auf deines Nächsten Tasche.

Quelle: *Eugen Roth*, seemantisiert