

# DANZIGER SEESCHIFFER VEREIN

# DANZIGER SEESCHIFF

Nr. 15 Hamburg 2008

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

## KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Nebenstehend ist das farbige Portrait der Danziger Pink ENTERPRIZE unter vollen Segeln vor der norwegischen Küste abgebildet. Im Vordergrund zeigt die Pink dem Betrachter ihre Backbordseite und vor dem Bug im Hintergrund dasselbe Schiff ein zweites Mal ablaufend. Das Schiff wurde von dem in Flensburg wirkenden dänischen Marinemaler *Jakob Petersen* (1774-1855) gemalt, signiert und datiert: 1844. Wasserfarben 45x66 [cm]. Aus *Siegfried Fornaçons* Aufzeichnungen folgt, dass die Pink ENTERPRIZE ein für ihre Zeit riesiges hölzernes Vollschiff mit beachtlicher Tragfähigkeit von 880NRT bei 5,8m Tiefgang war. 1811 in Königsberg vom Stapel gelassen, wurde sie 1811/12 von James Phillip aus Königsberg und dann nachweislich bis 1827 von J. Solly & Co. aus Danzig bereedert.

2002 wurde die Sammlung *Gerd Bruhn in Kiel* im Schiffahrtsmuseum Flensburg vorgestellt. In dem begleitenden Katalog beschreibt *Gerd Bruhn* u.a., wie er die zwei Schiffsportraits, die der OLIVA und der ENTERPRIZE, beides Schiffe aus Danzig, nach Deutschland zurückbrachte: 1983 erhielt ich eine Einladung des *Mystic Seaport Museums*, einem der größten maritimen Museen an der Ostküste der USA zwischen New York und Boston gelegen, dort einen Vortrag vor über 300 Förderern des Museums über die Entstehung meiner Sammlung und insbesondere über die erworbene Keller-Sammlung zu halten. In der Keller-Sammlung befanden sich u.a. Aquarelle von Schiffen, die in *Mystic Seaport* gebaut und beheimatet waren. Diese Bilder wollte das Museum unbedingt von mir erwerben. Ich war bereit, diese gegen ein Aquarell und ein Ölbild mit Schiffsdarstellungen des von mir hoch geschätzten Flensburger Malers *Jacob Petersen* zu tauschen, dessen Bilder m. M. in der Qualität mit den Werken der Malerfamilie *Roux* gleichwertig sind. Der Tausch gelang. Ich war glücklich, die beiden Bilder von Schiffen aus Danzig mit preußischen Flaggen wieder nach Deutschland zurückzubringen. Sie waren dem Museum von Nachfahren deutscher Auswanderer geschenkt worden.

Eine Zeitungsmeldung vom 7. Jan. 1820:



ENTERPRIZE von Danzig (1812-1821) Capt. *William Klyne*. Maler *Jacob Petersen*

*In der Nacht vom Dienstag, dem 28. Dez. 1819, wurden Lichter in der Montrose Bay bemerkt, es waren offensichtlich Notsignale. Mehrere Boote gingen hinaus um Hilfe zu leisten. Sie fanden heraus, dass das Licht von einem großen fremden Schiff kam, dessen Masten in einem der letzten schweren Stürme über Bord gegangen waren. Seine immense Größe und sein zertrümmerter Zustand aber gaben zuerst wenig Hoffnung, dass es möglich sein könnte, es in den Fluss zu verbringen. Aber auf Grund geistreicher Vorschläge von einigen Personen wurde beschlossen, einen Versuch zu unternehmen. Übereinstimmend wurde denen eine stattliche Prämie geboten, die sich an der Aufgabe verpflichten wollten. Mittwoch Nacht ruderten dann sieben Boote mit 50 Seeleuten und 18 Fischern zu der havarierten Bark, und in kurzer Zeit verbrachten sie das Schiff in den Fluss. Es war die ENTERPRIZE aus Königsberg unter dem Kommando von Wm. Klyne, einem Einheimischen, wie wir erfuhren. Sie kam aus Elbing und war auf der Reise von Liverpool nach Danzig mit einer Ladung Steinsalz; vermessen zu 900 tons. Sie verlor am 11. oder 12. (Dez.) in einem dramatischen Hurrikan ihre Masten. Seit der Zeit bis zum Dienstag war sie der Gnade der tosenden See ausgeliefert. Zudem hatte die unglückliche Mannschaft kein frisches Wasser mehr. Mehrere von ihnen lagen mit gebrochenen Gliedern und anderwärtig schrecklich verstümmelt nieder. Mit einem Wort, es war ein herzerreißendes Bild, das der Schiffer von der bedauernswerten Situation seiner selbst und der Mannschaft aus den Tagen des Elends und der Not beschrieb, sodass jedes Herz erweicht, das derartiges nie zuvor gesehen. Die wenigen Schneeflocken wurden mit Begierde vom Deck abgeleckt als wären es Tropfen von Manna gewesen. Drei der erbärmlich leidenden Seeleute wurden hier ins Krankenhaus getragen und werden dort mit allergrößter Menschlichkeit und Aufmerksamkeit behandelt. Wir sind betäubt zu ergänzen, dass ein junger Mann mit dem Namen Reid, ein Schiffszimmermann, das Unglück hatte, dass ihm beide Beine durch eine schlappende Leine beim Festmachen des Schiffes gebrochen wurden. - Caledonian Mercury. Quelle: **The Times**, 07.01.1820, Schiffsnachrichten.*

Der schweren Havarie folgten umfangreiche Reparaturen. *Siegfried Fornaçons* letzter Eintrag lautete: 1821 erfolgte eine Besichtigung in Liverpool, bei der das Schiff die Klasse E1 erhielt und nach Danzig auslief. Aber dank Googles Buchprojekt, weltweit verstreute seltene Bücher zu digitalisieren und im Internet zu zeigen, sind viele Ausgaben von *Lloyd's Register of Shipping* aus dem 19. Jhd. einzusehen: Master 1815 C. Peterson, 1818-1827 W. Klyne. Klassifiziert war das Schiff bis 1820 mit A1 und 1821 bis 1827 mit E1. Abweichend wurde die Tonnage 1818 mit 895 NRT angegeben. Dank an Herrn Hermann Klyne, Königswalde, für seine Fragen, Anregungen und Fakten. hb.

VEREINSMITTEILUNGENVEREINSAUSFLUG 2008 GEPLANT

Die Termine für unseren Ausflug sind auf Sonnabend, den 4. Oktober, ersatzweise auf Sonnabend, den 20. September festgelegt. Ein endgültiges Ziel wird von unserem Kameraden *Rudolf Engler* ausgesucht.

LIEBE FREUNDE!

Hier könnt Ihr unser zweites Projekt sehen. Das sind unsere Vorstellungen von den deutschen Menschen. Warum stellen wir sie auf die folgende Weise dar?



Auf dem Bild könnt ihr einen alten Herrn sehen. In Danzig sind viele alte deutsche Touristen. Jeder hat eine goldene, runde Brille und eine Kamera. Er hat einen braunen Hut und eine lange Hose. Er hat einen langen Schnurrbart und sehr dichte Augenbrauen. Und er hält einen Regenschirm in seiner Hand.

Quelle: DaF -Projekt Polen-Finnland  
<http://daf.eduprojects.net/daf26/>

EIN NASENSCHILD MIT KOGGE

Das Nasenschild ist eine traditionelle Form der Werbung, das rechtwinklig an der Hauswand einer Gaststätte oder eines Geschäfts verankert wird und wie eine Nase aus dem Gesicht vom Haus aus in den Straßenraum ragt. Bildlich wird dabei auf das beworbene Handwerk aufmerksam gemacht. Nasenschilder wurden oft mit kunsthandwerklichem Ehrgeiz aus Eisen hergestellt. Unser Mitglied, Kunstschmied *Wilhelm Kiesewalter*, hat auf Biten von *Hartmut Hecker* und nach dessen Skizze nach einem Danziger Siegel des 14. Jahrhunderts als Vorlage ein Nasenschild mit Kogge gefertigt. Kamerad *Kiesewalter* würde noch bis zu drei Schilder herstellen. Maße[h,t,b [cm]]: 59, 40, 2,5. Gewicht 5,5kg. Material: Schmiedeeisen, verschweißt und feuerverzinkt. Interessierte können weiteres beim ersten Vorstandsvorsitzenden erfragen.

*Hartmut Hecker* 1. Vors. Tel 0384122682

INTERNA (SPENDEN, VITAE, ADRESSEN)

Liebe Leser des DANZIGER SEESCHIFFS, unser Verein Danziger Seeschiffer e.V., Sitz Hamburg ist gemeinnützig und wird mit der Steuer Nr. 17151/05528 beim Finanzamt Hamburg-Mitte geführt. Spenden sowie maritime und Danzig bezogene Sachzuwendungen an unseren Verein sind steuerlich absetzbar. Spendenbescheinigungen stellen wir gerne aus.

Wir bitten unsere Mitglieder, im Besonderen die älteren Herren unter uns, ihre bestimmt für alle interessanten Lebensläufe auf freiwilliger Basis zur Veröffentlichung im Seeschiff einzureichen.

Aus gegebenem Anlass und kameradschaftlicher Fürsorge bitten wir unsere alleinlebenden Mitglieder, die Anschriften ihrer Vertrauens- bzw. Kontaktpersonen mitzuteilen, um Euch bei plötzlichen einschneidenden Lebenssituationen weiterhin sicher erreichen zu können.

*H. Hecker, I. Kraenz* Der Vorstand

NACHRUF ZUM TOD UNSERES  
KAMERADEN HORST MACHOLL.

*H. Hecker – H. Macholl; Die Ehrennadel*

Auf Umwegen und nach zähen Nachforschungen durch unseren 1. Vorsitzenden, *Hartmut Hecker*, erfuhren wir, dass unser Kamerad und Ehrenmitglied *Horst Macholl* am 17. Okt. 2007 in Hamburg verstorben ist. *Horst Macholl* wurde am 29. Jul. 1912 in Neidenburg/ Ostpreußen geboren. Seine Kurzbiographie ist im SEESCHIFF Nr. 9 abgedruckt, eine interessante und abwechslungsreiche Lebensbeschreibung aus seiner Feder. Er war langjähriges Mitglied und Ehrenmitglied in unserem Verein und Träger der *Goldenen Ehrennadel*. Die letzten Jahre verbrachte er im Emiliienstift. Seine Gesundheit war durch Arthrose, Osteoporose und andere altersbedingte Gebrechen stark angeschlagen. An unseren Treffen und Veranstaltungen konnte er darum nicht mehr teilnehmen. Die Verbindung zum Verein brach nach dem Umzug in ein anderes Pflegeheim ab. Ende Januar 2008 erfuhren wir von seinem Schicksal. *Horst Macholl* war ein interessanter, hochbegabter und treuer Kamerad, immer aufrichtig, mit einer umfangreichen Vita. Der Verein Danziger Seeschiffer wird ihm ein ehrenvolles Andenken bewahren.

Kapt. *Irenäus Kraenz*, 2. Vorsitzender

NACHRUF ZUM TOD VON KAPITÄN  
GERHARD GOLDBERG.

Am 8. Dez. 2007 verstarb kurz vor der Vollendung seines 84. Lebensjahres der langjährige Präsident des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V., Kapitän *Gerhard Goldberg*. Die Trauerfeier fand am 14. Dez. in der Johanneskirche in Hamburg-Rissen statt. *Gerhard Goldberg* war bis etwa 1997 ein ständiger und sehr beliebter Teilnehmer an unserm jährlichen Stiftungsfest und Schaffermahl. Wegen schwieriger Gesundheitsverhältnisse war ihm eine weitere Teilnahme verwehrt. Seine Familie, sein Berufsverband, der VDKS, viele seiner Weggefährten und Persönlichkeiten aus der Schifffahrt nahmen Abschied von

dem Familienvater, Freund und außergewöhnlichen Berufskameraden. An der Trauerfeier nahm unser Verein durch den 2. Vorsitzenden, Kapitän *Irenäus Kraenz*, teil. Den ergreifenden Trauergottesdienst am Freitag, 14. Dez. 2007, für Kapitän *Gerhard Goldberg* leitete Probst *Fritz Herberger*. Er hatte folgende Liturgie: Orgelvorspiel, Begrüßung, Gebet: Probst *Fritz Herberger*, Lied: *Ich bete an die Macht der Liebe*. Worte des Gedenkens: Kapt. *Prof. Werner Huth*, Präsident des VDKS, *Thies Goldberg*, Sohn von *Gerhard Goldberg*, Chor, das Pommernlied: *Wenn in stiller Stunde*. Ansprache: Probst *Fritz Herberger*, Lied: *So nimm denn meine Hände*. Gebet, Lied mit Chor: *Rolling Home*, Aussegnung, Lied mit Chor: *Nun danket alle Gott*, Vaterunser, Segen, Orgelnachspiel: *Johannes Baldenius* Orgel, *Kai Detig* Trompete, Chor: Capella St. Petri, *Ute Weitkämper*.

*Gerhard Goldberg* wurde am 17. Dez. 1923 in Ladebow/ Greifswald geboren. 1939 musterte er als Schiffsjunge an. 1943-1944 besuchte er die Seefahrtschule in Hamburg und erwarb das nautische Patent A5. Anschließend fuhr er bei der Hamburg-Amerika Linie. In der Nachkriegszeit nahm er unterschiedliche berufsfremde Tätigkeiten an. Aber 1951 kehrte er zur Seefahrt zurück und fuhr auf verschiedenen Schiffen. Er begann als vierter und stieg bis zum ersten Offizier auf. 1955 erwarb er das Kapitän-Patent A6. Im Jahr darauf war er bereits Kapitän auf der MS BEITEGEUZE der *Orion Reederei Reith*, Hamburg, und ab 1961 Kapitän auf verschiedenen Schiffen der *Alfred C. Töpfer* Schifffahrtsgesellschaft, Hamburg. Gesundheitlichen Gründen zwangen ihn ab 1963 an Land zurück zu bleiben. Zunächst als Betriebsleiter und Prokurist der *Wheeler-Boot GmbH*. 1964 übernahm *Gerhard Goldberg* die Geschäftsführung des VDKS. 1975 wurde er auf dem Verbandstag zum Präsidenten gewählt. 1988, 65-jährig, übergab er die Präsidentschaft an Kapitän *Prof. Werner Huth*. Er wurde von seinen Kameraden zum Ehrenmitglied im VDKS gewählt. *Gerhard Goldberg* war bis 1993 in vielen maritimen Ämtern ehrenamtlich tätig, u.a. war er Mitglied in der gemeinsamen Vertreterversammlung der See-BG und der See-Krankenkasse, Mitglied im Seeverkehrsbeirat des Bundesverkehrsministeriums, Beisitzer beim Seeamt Hamburg und beim Bundesoberseeamt, ehrenamtlicher Arbeitsrichter für Seeangelegenheiten bei dem Arbeitsgericht Hamburg, Vorsitzender der Deutschen Seemannsmission in Hamburg-Altona, Mitglied des Vorstandes des Arnesen-Stiftes und Vorsitzender

beim Verein *Fest-Seefahrt*. Er war ein unermüdlicher Kämpfer für die Belange der Kapitäne, Schiffsoffiziere und Seeleute. Aus Überzeugung gründete er mit Weggefährten aus anderen Ländern den internationalen Kapitänsverband, den *International Federation of Shipmasters Associations (IFSMA)*, deren Präsident er für zwei Amtszeiten war. Im Mai 1994 gab er dieses Amt in jüngere Hände ab. Nach seinem 65. Lebensjahre und der Abgabe des VDKS Präsidentenamtes, war *Gerhard Goldberg* noch für elf Jahre Vorsitzender des VDKS Verbandsrates. Ab 2000 stellte er sich nicht mehr zur Wahl. Auf dem *Verbandstag 2000* wählten ihn seine Kameraden zum Ehrenmitglied auf Lebenszeit in den Verbandsrat. 1984 wurde *Gerhard Goldberg* für sein ehrenvolles Wirken im maritimen Bereich und den unermüdlichen Einsatz für die Belange der Verbandsmitglieder mit der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes am Bande, dem Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland, durch den Bundespräsidenten ausgezeichnet. Eine besondere Leistung vollbrachte Kapitän *Goldberg*, als er mithilfe, das Segelschiff RICKMER RICKMERS als Museumsschiff nach Hamburg zu holen und deren Wiederaufbau mit einleitete. Unser Verein wird Kapitän *Gerhard Goldberg* ein ehrendes Andenken bewahren.

Kapt. *Irenäus Kraenz*, 2. Vorsitzender

#### UNSERE AKTIVITÄTEN

Im Anschluss an den letzten Aktivitätsbericht, SEESCHIFF Nr.9, S.18, haben unsere Mitglieder an folgenden Veranstaltungen teilgenommen:

An den regelmäßigen Vereinstreffen an jedem 2. Freitag im Monat, um 17.00 Uhr im *Remter* der Handwerkskammer, Hamburg. Zu mehreren sporadischen Treffen im Restaurant *Factory*, einem alten S-Bahnhof in Hamburg-Hasselbrook, verabschiedeten wir uns kurzfristig.



„Redaktionssitzung“ in der *Factory*

Wir nennen es „Redaktionssitzung.“ Bei gutem Essen und gepflegten Getränken. Und auf besonderen Wunsch auch noch'n Pflankuchen zum Schluss.

Am 04.02.2006. 131. Stiftungsfest unseres Vereins mit anschließendem Schaffermahl im *Remter*, Hamburg.

S.a.: <http://freenet-homepage.de/danziger-seeschiff/Vereinsnachrichten.html>

Am 11.03.2006. Gemeinsame Sitzung von Vorstand und Verbandsrat des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere in Hamburg. Als unser Delegierter nahm Kapt. *Irenäus Kraenz* teil.

Am 17.03.2006. Reis + Curry Essen, Jahresfest des VDKS zu Lübeck e.V. im Haus der Schiffergesellschaft, Lübeck. Lustvoll mitgegessen haben die Kameraden *Hartmut Hecker* und Kapitän *Irenäus Kraenz* mit Gemahlin.

Am 26.03.2006. Danzig-Hamburger Tafelrunde der Landsmannschaft der Danziger Hamburg e.V. im Saal *Passat* des Renaissance-Hotels Hamburg, Hamburg. Teilgenommen haben Kapt. *Irenäus Kraenz* und Gemahlin.

Am 23.05.2006. Treffen mit Prof. *Peter Tamm* im Maritimen Museum in der Elbchaussee, Hamburg. Daran nahmen die Kameraden *Hartmut Hecker*, *Hermann Behrent*, *Horst Tritscher* Kapt. *Manfred Schleiff* und Kapt. *Irenäus Kraenz* teil.

Am 10.06.2006 Gemeinsame Sitzung von Vorstand und Verbandsrat des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere beim VDKS *Columbus* von 1856 Bremen e.V., anlässlich des 150-jährigen Jubiläums im Haus *Tritonia* in Bremen. Wir wurden von *Hartmut Hecker* präsentiert. An dem anschließendem Verbandstag nahmen die Kameraden *Hartmut Hecker*, Kapt. *Manfred Schleiff*, Kapt. *Reinhard Juttner* und Kapt. *Irenäus Kraenz* teil. Auf der abendlichen Festveranstaltung des *Columbus* feierten die Kameraden Kapt. *Reinhard Juttner* und Kapt. *Irenäus Kraenz* mit Gemahlinnen und *Hartmut Hecker*.



Auf der Treppe zum Überseemuseum.

Am 23.09.2006 Unser Vereinsausflug nach Bremen. Organisiert von unserem Kameraden *Rudolf Engler*. Die Führung vor Ort übernahm Kapt. *Irenäus Kraenz*. Der Treffpunkt war am Hbf. in Bremen auf der Treppe vor dem Überseemuseum.

Es begann mit dem Besuch des Überseemuseums. Mittagessen im Restaurant *Übersee*. Zu Fuß gingen wir bei herrlichem Wetter durch die Innenstadt und besichtigten den Marktplatz mit Roland und Bremer Stadtmusikanten, die Rathausfassade, das Haus der Bürgerschaft und die Handelskammer Schütting. Anschließend bummelten wir zu dem ältesten, dem Schnoor-Viertel in Bremen, schmale Straßen und viele Gassen. Häuser ab dem 15. Jahrhundert. Alle bewohnt und unter Denkmalschutz gestellt. Im *Katzen-Cafe* des Schnoorviertels fand bei geselligem Beisammensein mit Kaffee oder Tee und Kuchen der Ausfluges seinen Ausklang.



Kameraden, Kaffee oder Tee und Kuchen.

Teilnehmer waren: *P. Backhaus* mit Frau, *H. Behrent*, *G. Brecht* mit Frau, *Dr. B. Burow*, *Kapt. D. Dauscher* mit Frau, *R. Engler* mit Frau, *H. Hecker*, *T. Fock*, *R. Howe* mit Frau, *G. Jahr* mit Frau, *Kapt. R. Juttner*, *Kapt. I. Kraenz* mit Frau, *U. Rodischewski* mit Frau, *Kapt. M. Schleiff*, *Rudloff*, *H. Tritscher* und *E. Gehring*.

Am 21.10.2006. Waldoper, Erinnerungen und Berichte über die Zoppoter Festspiele. Die Landsmannschaft der Danziger Hamburg e.V. hatte ins Marriott Hotel, Hamburg, eingeladen. Gekommen waren *Kapt. Irenäus Kraenz* mit Gemahlin.

Am 28.10.2006. 134. Stiftungsfest des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V. im Hotel Intercontinental, Hamburg. Wir wurden von *Kapt. Irenäus Kraenz* mit Gemahlin repräsentiert.

Am 11.11.2006. 525-jähriges Jubiläum der Bankenbruderschaften des Artushofes zu Danzig in Lübeck. Ein eintägiges Festprogramm mit Bankett in der Schiffergesellschaft, Lübeck. Teilgenommen haben unsere Kameraden *Peter Backhaus*, *Dr. Jürgen Brockhausen*, *Harald Gromek*, *Jürgen Gromek*, *Hans-Jobst Siedler*, *Kristian Sieg*, *Manfred Sieg*, *Rasmus Sieg*, *Volker Sieg*, *Hartmut Hecker* und *Kapt. Irenäus Kraenz*, teilw. mit Gemahlinnen.

Am 26.11.2006. Totensonntag. Eine Gedenkfeier für die auf See verbliebenen Seeleute mit Kranzniederlegungen am Denkmal *Madonna der Meere* am Fischmarkt, Hamburg-Altona. Für uns zugegen war Kamerad *Gerhard Brecht*.

Am 17.12.2006. Danziger Adventsfeier der Landsmannschaft der Danziger Hamburg e.V. im CCH, Hamburg. Teilgenommen haben unsere Kameraden *Prälat Johannes Bieler*, *Jürgen Gromek*, *Hartmut Hecker*, *Karl-Heinz Kluck*, *Udo Rodischewski*, *Manfred Schornack*, *Horst Tritscher*, *Ralph Wiese* und *Kapt. Irenäus Kraenz*, teilw. mit Gemahlinnen.

Am 20.01.2007. Fest Seefahrt 2007. Veranstaltet vom Verein Fest Seefahrt e. V., der Nautischen Kameradschaft HANSEA und dem VDKS Hamburg e.V. Eine Ballnacht in den Mozartsälen in Hamburg, Mitgefeiert haben die Kameraden *Kapt. Karlheinz Follert*, *Kapt. Gerhard Lickfett* und *Franz Stobbe*, alle mit Gemahlin.

Am 03.02.2007. 132. Unser Stiftungsfest, mit anschließendem Schaffermahl im Remter, Hamburg.

Am 10.03.2007. Historisches Gelagsfest des Flensburger Schiffergelag e.V., gegr. 1580, im Festsaal des Borgerforeningen, Flensburg. Teilgenommen haben Kamerad *Kapt. Irenäus Kraenz* und Gemahlin.



Schiffergelag 2005

Am 17.03.2007. Gemeinsame Sitzung von Vorstand und Verbandsrat des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere in Hamburg. Von uns delegiert war Kamerad *Kapt. Irenäus Kraenz*.

Am 23.03.2007. Reis + Curry Essen. Jahresfest des VDKS zu Lübeck e.V. im Haus der Schiffergesellschaft, Lübeck. Mitgefeiert haben unsere Kameraden *Hartmut Hecker*, *Kapt. Thomas Marquardt* und *Kapt. Irenäus Kraenz* mit Gemahlin.

Am 30.03.2007. Hauptversammlung unseres Vereins des Danziger Seeschiffer e.V. im Remter, Hamburg.

Am 31.03.2007. Ostermarkt der Ostdeutschen Landsmannschaften in Hamburg im Haus der Heimat. Teilgenommen haben die Kameraden *Karl-Heinz Kluck* mit Gemahlin, *Kapt. Manfred Schornack* und *Kapt. Irenäus Kraenz* mit Gemahlin.

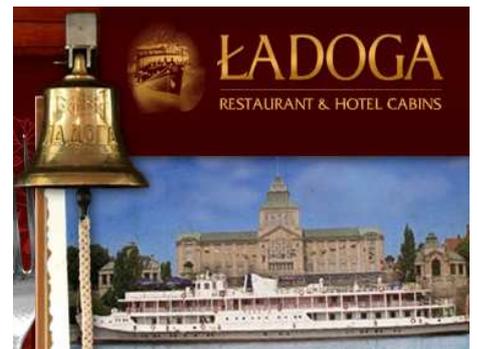
Am 09.06.2007. Gemeinsame Sitzung von Vorstand und Verbandsrat des Verbandes Deutscher Kapitäne. Uns vertrat *Hartmut Hecker*. Beim anschließenden Verbandstag waren *Hartmut Hecker*, *Kapt. Manfred Schleiff* und *Kapt. Thomas Marquardt* dabei.



Reinhard Juttner

Am 16.08.2007. Trauerfeier für unseren Kameraden *Kapitän Reinhard Juttner* in der Kapelle am Rathausplatz in Achim bei Bremen mit anschließender Beerdigung durch unseren Kameraden *Prälat Johannes Bieler*. Unter den Trauergästen waren Kamerad *Kapt. Irenäus Kraenz* und Gemahlin. *Kapitän Reinhard Juttner* verstarb am 12. Aug. 2007 nach einer schweren Operation. Im SEESCHIFF Nr. 14 ist ein Nachruf abgedruckt.

Am 05.09.2007. Trauerfeier für *Kapt. Jürgen Stolle* in der Hauskapelle des Bestattungsinstitutes Wulff+Sohn in Norderstedt. An der Trauerfeier nahmen die Kameraden *Peter Backhaus* und *Kapt. Irenäus Kraenz* teil. *Kapt. Jürgen Stolle* verstarb am 25.08.2007. Er war 1. Vorsitzender des Vereins der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg e.V. und Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Stiftung Seefahrtsdank Hamburg. Ein Nachruf ist im SEESCHIFF Nr. 14 abgedruckt.



Am 24.09.-26.09.2007. Unser Vereinsausflug per Bahn nach Stettin. Organisation, Führung und Reiseverköstigung: Kamerad *Rudolf Engler* und Gemahlin. Wir besichtigten bei wechselhaftem Wetter die Stadt, machten eine Hafenrundfahrt, pflegten geselliges Beisammensein mit gutem Essen und Kaffee oder Tee in den Restaurants CHROBRY, auf dem Schiff LADOGA und im Turm-CAFE 22. Wir wohnten und frühstückten im NEPTUN.

Am 21.10.2007. Kulturveranstaltung der Landsmannschaft der Danziger Hamburg e.V. Hotel Marriott, Hamburg. Vorträge von Prof. Dr. *Jürgen Born-Trutzburg* und

Vorposten, Danziger Dichter in den Jahren des Freistaates, und von Archimandrit *Irenäus Totzke Glaubenswechsel, Christlicher Glaube und NS-Weltanschauung in der Lyrik Danziger Dichter der Freistaatzeit*. Aufmerksam zugehört haben Kamerad Kapt. *Irenäus Kraenz* und Gemahlin.

Am 25.11.2007. Totensonntag. Gedenkfeier für auf See verbliebene Seeleute mit Kranzniederlegung am Denkmal *Madonna der Meere* am Fischmarkt in Hamburg-Altona. Teilnehmer waren die Kameraden *Gerhard Brecht, Franz Stobbe* und Kapt. *Irenäus Kraenz* mit Gemahlin.



*Madonna der Meere* mit Inschrift:

*Der unvergeßlichen See, den Schiffen, die nicht mehr sind und den schlichten Männern, deren Tage nicht wiederkehren.*

Joseph Conrad (1857-1924)

Am 01.12.2007. Jahresabschlussfeier des Hamburger Hafenvereins von 1872 e. V. im Hotel Hafen-Hamburg, Hamburg. Teilnehmer waren die Kameraden *Gerhard Brecht, Franz Stobbe* und Kapt. *Irenäus Kraenz* mit Gemahlin.

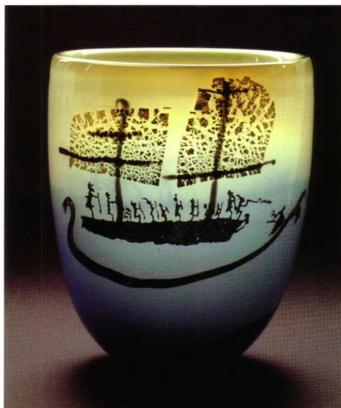
Am 14.12.2007. Trauerfeier für Kapitän *Gerhard Goldberg*. Johanneskirche in Hamburg-Rissen.

*Gerhard Goldberg* starb am 08.12.2007, er war langjähriger Präsident des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. Trauergast war unser Kamerad Kapt. *Irenäus Kraenz*. Ein Nachruf ist im SEESCHIFF Nr.15, S.3, abgedruckt.

Am 16.12.2007. Danziger und Westpreussische Adventsfeier. Ausgerichtet von der Landsmannschaft der Danziger in Hamburg e.V. und der Landsmannschaft Westpreußen, Landesgruppe Hamburg e.V. im CCH, Hamburg. Mitgefeiert haben die Kameraden Prälat *Johannes Bieler, Harald Gromek, Jürgen Gromek, Karl-Heinz Kluck, Udo Rodischewski*, Kapt: *Manfred Schornack, Horst Trit-*

*scher, Ralph Wiese* und Kapt: *Irenäus Kraenz*; teilweise mit Gemahlinnen.

## Fest Seefahrt



## 2008

### Mozart-Säle Hamburg

Am 19.01.2008. Fest Seefahrt 2008. Eine Ballnacht in den Mozartsälen in Hamburg. Veranstalter: Verein Fest Seefahrt e.V., Nautische Kameradschaft HANSEA und VDKS zu Hamburg e.V. Es vergnügten sich stellvertretend für uns alle die Kameraden Kapt. *Gerhard Lickfett, Franz Stobbe* und Kapt. *Irenäus Kraenz* mit Gemahlinnen.

Am 02.02.2008. Unser 133. Stiftungsfest mit anschließendem Schaffermahl im Remter.

23 *Stella Jander*  
24 *Udo*  
25 *Horst Tritschel*  
26 *Manfred Schornack*  
27 *Rudolf Evers*

Ausschnitt aus der Gästeliste

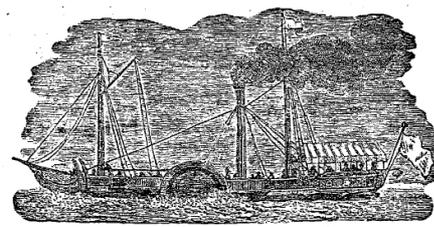
Am 08.03.2008. Gemeinsame Sitzung von Vorstand und Verbandsrat des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere in Hamburg. Unser Delegierter war Kamerad Kapt. *Irenäus Kraenz*.

Am 14.03.2008. Unsere Hauptversammlung im Remter in Hamburg.

Am 28.03.2008. Reis + Curry Essen. Jahresfest des VDKS zu Lübeck e.V., im Haus des Schiffergesellschaft, Lübeck. Mitgegessen haben unsere Kameraden *Hartmut Hecker*, Kapt. *Thomas Marquardt* und Kapt. *Irenäus Kraenz* mit Gemahlin.

Kapitän *Irenäus Kraenz*, 2. Vorsitzender

### ALTES & NEUES AUS DANZIG



## Danziger Dampfboot

DANZIGER DAMPFBOOT - Jahrgang 1834

Die Zeitungsabteilung der *Staatsbibliothek zu Berlin (SBB)* - Preußischer Kulturbesitz - kann ihren Benutzern ab sofort einen neuen Service anbieten. Die SBB wirbt auf ihrer Web-Site für DoD. Das heißt Digital-on-Demand und steht für die Digitalisierung von Zeitungen auf Bedarf und im Kundenauftrag. Dazu werden vorhandene Mikrofilme historischer Zeitungen bis zum Erscheinungsjahr 1945 aus dem Verfilmungsprogramm der SBB ausgewählt, digitalisiert und nach einer Bildbearbeitung dem Auftraggeber als CD-ROM geliefert.

Die *gesamten* Aufnahmen des Mikrofilms werden so formatiert und indiziert, dass die Zeitungsausgaben in PDF-Dateien zusammengefasst werden. Sie können nach ihrem Erscheinungsdatum oder der Ausgabennummer der Zeitung auf dem am Anfang der CD-ROM befindlichen Navigationsblatt ausgewählt und zur Anzeige aufgerufen werden. Gegenwärtig ist aber noch keine automatische Textrecherche oder inhaltliche Suche ermöglicht! Die Kapazität einer CD-ROM reicht in Abhängigkeit des Zeitungsformates und Datenvolumens für etwa drei Mikrofilme, d.h. auf einer CD-ROM können bis zu ca. 3.500 Zeitungssseiten gespeichert werden.

Die Kosten für den Auftraggeber betragen z.Zt. 72 Euro je Mikrofilm und 10,50 Euro pro CD.

Und warum nun das ganze Gelaber? Als Demo und Leckerbissen schauen Sie doch mal ins Internet unter <http://zeitungen.staatsbibliothek-berlin.de/de/benutzung/demo.html> rein und blättern sie im **Danziger Dampfboot** für Geist, Humor, Satire, Poesie, Welt- und Volksleben, Korrespondenz, Kunst, Literatur und Theater, Jahrgang 1834, nach Herzenslust.

**Hinweis auf eine Anlage zu dieser Ausgabe:** Mit Rücksicht auf jene unter unseren Kameraden, die eine altbackene Art der Hardware bevorzugen, hat die Redaktion des SEESCHIFFS keine Arbeit und kein Risiko gescheut und eine der 123 im Netz präsentierten Ausgaben des Dampfbootes *raubkopiert* und beigelegt.

Vorschlag der Redaktion zur Besserung: Wir nutzen den DoD Service der SBB, sammeln unter uns und bestellen successive CD um CD mit Kopien historischer Danziger Zeitungen für unser Archiv. hb.

### DANZIGER BÜRGERHÄUSER Ein Bericht zur Ausstellung

In dem Bremer Zentrum für Baukultur, im Speicher XI, 1, 3. OG in der Überseestadt, dem ehemaligen Überseehafen Bremens, wurde am 13.11.2007 um 19.00 Uhr die Ausstellung Danziger Bürgerhäuser eröffnet. Eine Ausstellung des Historischen Museums, Danzig und des Herder Instituts, Marburg. Diese Ausstellung wurde durch Mittel der EU und der Stadt Danzig mitfinanziert.

Begrüßung: Dr. *Sunke Herlyn*, Bremen, Zentrum für Baukultur. Städtepartnerschaft zwischen Bremen und Danzig: Bürgermeister a.D. *Hans Koschnick*. Einführung in die Ausstellung: Dr. *Ewa Szymanska*, Historisches Museum, Danzig. Die Ausstellung wurde auf 60 großen Bildtafeln in schwarz-braun-weiß konzipiert. Die Texte der Hauptthemen waren in deutscher und polnischer Sprache, die jeweiligen Bildzuweisungen als Einzeiler in deutscher, polnischer und englischer Sprache. Alle Tafeln waren gut sichtbar, lesbar und chronologisch angeordnet. Es gab leider keinen Katalog zu dieser Ausstellung; nur ein Erklärungs-Faltblatt (Flyer). Die Ausstellung wurde in Hauptthemen eingeteilt und in architektonische und zeitliche Segmente unterteilt.



Barok um 1800 Renaissance um 1600

Entwicklung des Danziger Bürgerhauses:

- Bürgerhäuser aus dem 15. Jhdt.
- aus der 1. Hälfte des 16. Jhdt.
- aus der 2. Hälfte des 16. Jhdt.
- aus dem 17. Jhdt.
- aus dem 18. Jhdt.
- aus dem 18. und 19. Jhdt.
- Mietshäuser / Mehrfamilienhäuser / Kanzelhäuser / Grundstücksbebauung
- Umgestaltung der Grundstücksbebauung im 19. Jhdt.
- Durchfahrten / Beischläge
- aus dem 15. und 16. Jhdt.
- aus dem 16. und 17. Jhdt.
- aus dem 18. Jhdt.
- Fenster in Danziger Bürgerhäusern, Terrassen und Dachterrassen

- Terrassen hinter der Attika
- Dachterrassen
- Treppentürmchen / Treppentürme Erker / Vorbauten und Krämerbuden / Hausflur (Diele)
- Hausflure aus dem 16. Jhdt.
- Hausflur des Bürgerhauses Jopengasse 8
- Hausflure aus dem 17. Jhdt. und
- aus dem Anfang des 18. Jhdt.
- aus der 2. Hälfte des 18. Jhdt.
- Säulenflure
- Küche(n) / Innenräume im Bürgerhaus Langer Markt 12 / Öfen und Kamine / Schlafzimmer / Saal
- Stukkaturen
- aus dem 17. Jhdt. und
- aus der 1. Hälfte des 18. Jhdt.
- aus dem 18. Jhdt.

#### Literatur zu dieser Ausstellung:

*Albert Carsten, Alt Danziger Höfe*, Ostdeutsche Monatshefte 2, 1921  
*Reinhold Curicke, Der Stadt Dantzig historische Beschreibung*, Amsterdam-Dantzig 1687, Faksimile, Hamburg 1979  
*Felix Gantzen, Die Kanzelhäuser und ähnliche Miethäuser Alt-Danzig*, (Diss. TH Danzig) Danzig 1909  
*Karl Hauke, Das Bürgerhaus in Ost- und Westpreussen* Tübingen 1967  
 Lehrausstellung der TH Danzig, Sonderdruck aus: Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen, 54, 1934, Heft 15  
*Paul Oberg, Der Beischlag des deutschen Bürgerhauses*, Danzig 1935  
*Friedrich Thum, Die konstruktive und künstliche Entwicklung der Wohnhausgiebel* (Diss. TH Danzig) Berlin 1914  
*Paul Buddeberg, Das Zargfenster im norddeutschen Backsteinbau* Berlin 1913  
*Johann Georg Krünitz, Oekonomische Encyclopädie oder allgemeines System des Staats-Stadt-Hauses und der Landwirtschaft* Bd. 6, Berlin 1784  
*Paul Mebes, Architektur und Kunsthandwerk im letzten Jahrhundert ihrer traditionellen Entwicklung*, München 1908  
 Quellen, Zeichnungen und Fotos: Sammlung des Herder-Institutes, Marburg. Der Flyer beinhaltet in polnischer und deutscher Sprache folgenden aufklärenden Text (mit Fotos): *Der Architekt Otto Rollenhagen (1886/1951) wurde vor 120 Jahren geboren. Er studierte an der Technischen Hochschule Danzig und bereitete eine bis heute nicht publizierte Dissertation vor: Untersuchungen und Beschreibung der Danziger Bürgerhäuser mit besonderer Darstellung der Bauten aus der Zeit der Gotik bis zur Spätrenaissance.*



Trotz der seitdem verflossenen Zeit ist diese Arbeit weiterhin aktuell und stellt deshalb eine wertvolle Quelle über die einstige Architektur Danzigs dar, denn die Mehrzahl der in ihr besprochenen Gebäude wurden erst im Frühjahr 1945 zerstört. Dies Werk *Rollenhagens*, welches außer dem Text eine große Anzahl an Inventarisierungszeichnungen des Autors und Fotografien enthält, wird heute im Herder-Institut in Marburg aufbewahrt. Die gemeinsamen Bemühungen des Herder-Institutes und des Uphagenhauses, eine Abteilung des Historischen Museums der Stadt Danzig, zur Drucklegung der Dissertation bewirkten als einen ersten Schritt die Vorbereitung einer Ausstellung, die sich zu großen Teilen auf Bildmaterial *Rollenhagens* stützt. Ziel der präsentierten Ausstellung ist es, zur Verbreitung von Kenntnissen über das *Danziger Bürgerhaus* vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert beizutragen. Dargestellt werden die wichtigsten Entwicklungsstufen des Bürgerhauses in Danzig und daraus ausgewählte Einzelthemen. Die Ausstellung zeichnet sich durch ikonographisches Material aus, welches fast durchweg bisher nicht gezeigt wurde. In der nächsten Etappe soll nun die Arbeit *Rollenhagens* zweisprachig herausgegeben werden.



Gotik um 1700 Klassizismus um 1800

Damit wird sie nach fast einhundertjährigem Dornröschenschlaf wieder erweckt, zugänglich sowohl für deutsche als auch für polnische Forscher und Liebhaber des alten Danzig. Die Ausstellung Danziger Bürgerhäuser wurde nach Bremen auch in Hamburg, in der Handwerkskammer am Holstenwall vom 31. Januar bis zum 27. Februar 2008 aufgestellt. Nach Hamburg soll die Ausstellung auch in Lübeck gezeigt werden.

Kapt. *Irenäus Kraenz*, 2. Vorsitzender



**BÜCHER FILME BÜCHER****ICH FÜHLTE MICH ELENDE UNTER DEM  
TSCHADOR, *Marjane Satrapi***

Die Islamische Revolution erlebte *Marjane Satrapi* als Abenteuer, bis die Schleierpflicht und der Druck auf die liberale Familie größer wurden. Ihre Kindheit hat sie zum Comic und zum Film *Persepolis* gemacht. Im Interview spricht sie über ihre aufregende Kindheit, Besatzungsmächte und verbotene Partys.



Foto: Prokino

Der Comic-Film *Persepolis* erzählt die Lebensgeschichte von *Marjane (Marji) Satrapi*, die im Iran während der islamischen Revolution aufwächst.

**Welt-online:** Die kleine *Marjane*, Heldin von *Persepolis*, hat an der Islamischen Revolution zuerst einen Heidenspaß - davon hört man heute sonst nicht so viel ...

**Marjane Satrapi:** Na klar, es ging vielen Kindern so. Man hatte diese Massenbewegung, die Strassen waren voller Leute, die herumrannten, Flugblätter transportierten, Geheimnisse hatten. Alle sprachen plötzlich mit allen. Es hat etwas Erhebendes, wenn Leute so stark an etwas glauben. Speziell die Frauen, die unter ihren Tschadors Gewehre transportierten - das war einfach ein Riesenabenteuer für uns Kinder. Wir spielten Schießen, Verfolgen, Verhaften, zum Horror unserer Eltern.

**Welt-online:** Auch der Schah spielt eine ganz eigene Rolle in ihrem Kosmos.

**Satrapi:** In der Schule hatte ich den Schah als großmütigen Herrscher aus einem edlen Geschlecht kennen gelernt, mit zauberhafter Vergangenheit und einem geschmückten Pferd. Plötzlich erfuhr ich dann, dass er ein wirklicher Diktator war, typisch für die siebziger Jahre, von Amerika gestützt, mit brutaler Unterdrückung der Opposition, ganz wie *Pinochet* oder *Papadopoulos* und all die anderen. Ich musste in der Schule wirklich aufpassen, was ich über ihn sagte, sonst hätten meine Eltern leicht in Schwierigkeiten geraten könnten.

**Welt-online:** In Deutschland waren der Schah und seine Familie lange Zeit fester Bestandteil des Boulevard, *Soraya* und *Farah Diba* waren damals das, was heute *Diana* ist. Diese Glamour-Seite hatte es im Iran nicht?

**Satrapi:** Nur wenn man sich die Geschichte ganz neu zurechtfriert. Darum geht es ja in *Persepolis*, die Komplexität der modernen ira-

nischen Geschichte. Weil alles, was nach dem Schah kam, so schlimm war, reden sich viele diese Zeit schön. *Farah Diba* hat viel für die Kunst getan, vieles gerettet, das eigentlich zerstört werden sollte. *Soraya* war eben diese märchenhaft schöne Frau, die von dem Mann, den sie liebte, verstoßen wurde, weil sie keine Kinder haben konnte. Das berührt einen natürlich als persönliches Schicksal, aber jeder weiß, dass das Regime selbst mit seinen Horroregängen und Folterknechten alles andere als märchenhaft war.

*Marjane Satrapi*

**Welt-online:** Warum haben Ihre Eltern Sie ziehen lassen, ins ferne Österreich, wo Sie dann so unglücklich gewesen sind?

**Satrapi:** Sie hatten das Problem vieler Iraner. Sie hatten gute Jobs, gehörten zum Mittelstand - in Wien hätten sie bestenfalls Taxifahrer werden können. Nach der Revolution verlor unser Geld seinen Wert. Sie hingen auch an ihrem Land. Ich fühlte mich nicht weggeschickt von meinen Eltern; sie haben mir das Leben gerettet. Ich hatte in der Schule schon so viel Ärger bekommen, das wäre nicht mehr lange gut gegangen. Wenn man Teenager ist, dann möchte man nachmittags nach Hause kommen und von der Mutter in den Arm genommen werden. Das hatte ich halt nicht.

**Welt-online:** In *Persepolis* nimmt die Episode mit dem Premierminister *Mossadegh*, der 1953 vom CIA gestürzt wurde, eine symbolische Position ein. War das tatsächlich so ein entscheidender Moment?

**Satrapi:** Eine wirklich traurige Geschichte. *Mossadegh* wollte unser Öl nationalisieren, nachdem es über Jahrzehnte nur Briten und anderen Ausländern zugute gekommen war. Es gab damals in der ganzen Region solche Demokratisierungsprojekte - auch die Verstaatlichung des Suez-Kanals gehörte dazu. Wenn sie das zugelassen hätten, hätte es nie eine Islamische Revolution gegeben.

**Welt-online:** Sie trauen den Demokratisierungsbemühungen des Westens in der Region nicht?

**Satrapi:** Der beste Freund der Amerikaner in der Region ist Saudi-Arabien. Herrscht da Demokratie? Ich kann hinnehmen, wenn man sagt: Wir sind die Stärksten, wir werden Euch

jetzt ficken. Bitte sehr, ich lasse die Hosen herunter. Aber verschonen Sie mich mit irgendwelchem Freiheits-Gefasel. Sie wollen nicht, dass wir frei sind.

**Welt-online:** Warum der Titel, *Persepolis*?

**Satrapi:** Er spielt darauf an, dass der Iran viel mehr ist als die Islamische Republik, auf die heute alle starren. Außerdem wird er überall verstanden. Oder fast überall. Auf Finnisch, so habe ich erfahren, heißt *Pars* Arsch. Also haben wir es da umbenannt.

**Welt-online:** Wieso erschien Ihnen ausgerechnet der Comic als geeignetes Medium, solche komplizierten Geschichten zu erzählen?



**Satrapi:** Als ich 1994 das erste Mal aus dem Iran nach Frankreich kam, fielen mir *Art Spiegelmans* Comics in die Hand: *Maus*, die Geschichte seines Vaters in Auschwitz und danach. Der Comic ist eigentlich immer die Domäne der Superhelden gewesen, da kannst du fliegen und siegen in einer Tour. So ist es auch in der Diktatur. Auch wenn um dich herum völliges Chaos herrscht, geht dein Leben weiter.

**Welt-online:** In *Persepolis* sieht man viele von den Überlebensstrategien der Teenager im Iran.

**Satrapi:** Es ist halt wie mit Adam und Eva: Gott sagt Ihnen: *Ihr dürft alles machen, bloß esst nicht den Apfel*. Natürlich ist das erste, was sie tun, sich den Apfel zu holen. Ich zum Beispiel und viele meiner Freundinnen damals mochten eigentlich keinen Alkohol. Aber in Teheran war es verboten, also waren unsere Parties Alkoholgelage. Gott, war mir schlecht!

**Welt-online:** Eine der interessantesten Stellen ist die gläubige Nachbarin, die zum Kopftuchzwang sagt: Das ist nicht der Islam! Ein Hinweis auf die Kosten der Politisierung von Religion?

**Satrapi:** Die Fanatiker sind eben immer die Lautesten, egal wo man hinsieht. Mir ist es völlig egal, ob sich eine Frau einen Schleier über den Kopf ziehen will. Soll sie doch. Solange sie mich nicht zwingt, es ihr nachzumachen, ist mir das völlig gleichgültig. Ich fühlte mich wirklich elend, als sie mich zwangen, den Tschador anzulegen. Damals sind viele Iraner zu Zynikern geworden. Auch ich habe viele Illusionen verloren. Gott sei Dank bin ich trotzdem Idealist geblieben. Sonst könnte ich mir gleich eine Kugel in den Kopf schießen.

Quelle: <http://www.welt.de/kultur/>

## KAPTÄNE, REEDER & SCHIFFE



### BEMERKUNGEN VON 1879 über Port Louis auf Guadeloupe.

Ueber diesen Platz hält Kapt. G. Nordt, Führer der Danziger (m.E. Pillauer) Bark HEBE, in seinem meteorologischen Journal folgende Nachrichten fest:



Port Louis ist eine kleine unbedeutende Stadt an der Küste von Grande Terre, dem Westtheile Guadeloupe's. Sie liegt in etwa 16° 25' N-Br und 61° 31,5' W-Lg. In der Nähe von Port Louis befinden sich zwei bedeutende Zuckerfabriken, *Beauport* und *Bellevue*, deren Kohlenbedarf auf der Port Louis - Rhede gelöscht wird. Ebenso wird von Port Louis ein Theil des produzierten Zuckers verschifft, während ein anderer Theil durch Leichterfahrzeuge von Port Louis nach Point à Pitre versandt wird.

Die Schiffe, welche in Port Louis löschen oder laden, liegen auf der Rhede, eine halbe Seemeile vom Lande entfernt, auf 18 bis 27m (10 bis 15 Faden) Wassertiefe vor beiden Ankern. Man peilt die Stadt dann in Ost. Der Ankergrund ist sehr ungleich und steil abfallend; während die Anker von HEBE auf 22m (12 Fad.) Wassertiefe lagen, fand man bei 64m (35 Fad.) ausgesteckter Kette beim Schiffe 51 bis 55m (28 bis 30 Fad.) Tiefe. Die See ist auf der Rhede vorherrschend ruhig, nur in den Wintermonaten steht mit nördlichem

Winde eine lange Dünung hinein, die am Ufer Brandung verursacht und dann das Landen der Kohlen, wie das Verladen des Zuckers unmöglich macht. Während meiner Löszeit verlor ich durch unruhige See zwölf Arbeitstage. Von Mitte April bis zum 11. Juni 1879, an welchem Tage ich Port Louis verliess, war die See stets ruhig. Während der Monate März und April wehte tags über von 9h morgens bis 5h nachmittags regelmässig eine frische Brise aus ENE, E oder ESE, während es nachts fast windstille war. Von Mai an wurde die Witterung unregelmässiger; es traten Windstillen auf mit Gewitter und aus allen Richtungen kommenden Regenböen. Der Wind war in dieser Zeit vorherrschend südlich. Der Gesundheitszustand in Port Louis war während des Aufenthaltes der HEBE ganz befriedigend, obgleich die Hitze von der Mitte des Monats Mai an ganz außergewöhnlich gross war.

Das Entlöschten und Beladen des Schiffes ging, da es an Leichterfahrzeugen mangelte, äusserst langsam von statten. Jedes löschende Schiff ist in Port Louis, während der Anwesenheit der HEBE, auf Liegegeld gekommen. In diesem Jahre (1879) haben drei Schiffe, welche, für die Heimreise unbefrachtet, mit Kohlenladungen nach Port Louis kamen, dort eine Zuckerladung, in Hogsheads und Säcken verpackt, erhalten.

Lootsenwesen. In Port Louis ist ein Lootse, der von der Regierung angestellt ist. Dieser kommt erst an Bord, wenn sich das Schiff der Rhede nähert, und bringt es dann zum Ankerplatz. Die Lootsengebühren müssen bezahlt werden, auch wenn keine Dienstleistung des Lootsen in Anspruch genommen wurde.

Klarirung. In Port Louis selbst befindet sich kein eigentliches Zollhaus. Der Beamte, welcher das Schiff visitirt, nimmt das Manifest zu sich und sendet es nach Point à Pitre, wo dann der Kapitän auf dem Zollamte ein- und auszuklariren hat. Erst 24 Stunden nach der Einklarirung auf dem Zollhause in Point à Pitre beginnen die Löschtage zu zählen.

Proviand ist in Point à Pitre reichlich und zu nicht übermässig hohen Preisen käuflich. Frisches Fleisch gab es in Port Louis zweimal wöchentlich zum Preise von 1 Frs. das Pfund. Gemüse ist selten und theuer, ebenso Geflügel. Ein kleines Fass Wasser kostet 4 Frs.; es wird dasselbe aus einem kleinen Flusse in der Nähe von Point à Pitre geschöpft. Für Ballast musste 3 Frs. die Tonne gezahlt werden. Für das Verstauen von einem Hogshead\* oder auch 10 Säcke Zucker waren 60 Cents zu

zahlen. Die Hafenkosten für die HEBE (475 reg. tons) betragen: Permit, Frs. 5,00; Pass Port, Frs. 6,00; Sanitary, Frs. 15,00; Lootsengeld, Frs. 249,37; Tonnen- und Feuerabgabe, 380,48 (70 Cts. die reg. ton). Dazu 20% Zuschlag: Frs. 131,17; Interpreter, Frs. 135,00; Englischer Gesundheitspass, Frs. 12,50; macht zusammen: Frs. 934,52.

Quelle: Mittheilung von der Deutschen Seewarte. Annalen der Hydrographie, Band 7, Jahrgang 1879, Seiten 595 und 596. Standort der Quelle: Archiv & Bibliothek der BSH, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg. Orthographie wie in der Veröffentlichung vorgefunden.

\* A tobacco **hogshead** was used in (American) colonial times to transport and store tobacco. It was a very large wooden barrel. A standardized hogshead measured 48 inches long and 30 inches in diameter at the head. Fully packed with tobacco, it weighed about 1000 pounds.



### DAS SEGELSCHIFF DES KNABEN

Von Oskar Loerke

Es stand im elterlichen Birkenschanke  
Hinter Kram und Glas,  
Aber seine Planke  
War vom Räubermeere nass.

Durch Bauernmohn und Balsaminen  
Glückselig schwebend, schnitt sein Kiel,  
Ihm nachzustauen, war im Knabenspiel  
Dein erstes ernstes Dienen.

Und saß dein Kinderschopf gefangen  
In Staub- und Schulgeruch –  
Schon wieder: Die Matrosen sangen  
Durch das Vokabelbuch.

Und einmal waren alle tot.  
So kam das Schiff gezogen,  
Als um dein ländlich frühes Abendbrot  
Septemberwespen flogen.

Es fuhr, wo es nicht mehr den Wal gelüftet,  
Zu schwimmen, aber da bliebst du bei ihm,  
Die Segel brausten, in den Wind gebrüstet,  
Wie Haufen weißer Cherubim.

Noch fliegt die Wespe. Noch bist du bereit,  
Den alten Segler heim zu steuern  
In dichte wilde Ewigkeit:  
Du hörst dorthier ganz fern Salute feuern.

Quelle: Der Silberdiestelwald

### DIE WETTERFRÖSCHE DER WELTMEERE

Viele Unwetterwarnungen basieren auf den Beobachtungen auf See. *Horst von Barga*n und seine Kollegen liefern die Technik hierfür. Von Axel Tiedemann

Der Weg durch die hochgestapelten Containerreihen am Burchardkai im Hamburger Hafen erinnert an die Fahrt durch einen Irrgarten. *Horst von Barga*n (52) vom Deutschen Wetterdienst lenkt seinen Dienstwagen traumwandlerisch durch dieses Gewirr. Täglich hat der Techniker hier im Hamburger Freihafen zu tun. Als Mitarbeiter einer Abteilung, von deren Existenz wenige vermuten dürften, dass es sie im 21. Jahrhundert noch gibt. Meteorologischer Hafendienst, heißt sie. Die vierköpfige Gruppe rüstet Seeschiffe mit mechanischen Messinstrumenten zur Wetterbeobachtung aus. *Trotz Satelliten-Messung und Radar zählt die Beobachtung des Wettergeschehens durch Seeleute auf hoher See immer noch zu den wichtigsten Grundlagen für Wetterprognosen*, sagt von Barga. *Auf den Ozeanen gibt's eben keine festen Wetterstationen und Satelliten allein reichen nicht aus.*

800 Seeschiffe deutscher Reedereien beteiligen sich an der freiwilligen Wetterbeobachtung. Aus gutem Grund: Routenberatung für Seeschiffe, Warnungen vor schwerem Wetter oder gar tropischen Wirbelstürmen basieren größtenteils auf diesen Beobachtungen. Sie fließen in das Maritim-Meteorologische Archiv in Hamburg ein, das größte seiner Art weltweit. Das Archiv ist die Grundlage für Gutachten des Seewetteramts, etwa nach Unglücken oder für Risikoanalysen und langfristige Wettertrends. Von Barga sagt: *Die Wetterbeobachtung auf Schiffen ist daher immer noch unverzichtbar.*

Heute ist sein Ziel der Containerfrachter CAP LOBOS der Hamburger Reederei *Leonhardt & Blumenberg*. Kurzes Einchecken an der Gangway, dann hastet von Barga die Treppen zur Brücke hoch. Kapitän *Sergedus Volodinas* (42) begrüßt ihn, zeigt die Geräte. Von Barga überprüft das Barometer, bespricht mit dem Dritten Offizier die Meßmethoden und Dateneingabe am Notebook. Trotz aller Tradition werden die Daten heute von Bord via Satellit nach Hamburg gesendet. Wie diese Dateneingabe weltweit standardisiert werden könnte, war Thema eines internationalen Kongresses, der kürzlich in Hamburg zu Ende gegangen ist. Vertreter von den Wetterdiensten aus 28 Ländern diskutierten dabei über eine einheitliche Vorgehensweise bei der Wetterbeobachtung auf See. Die Erfahrung der Hamburger Kollegen dürfte dabei einen

wichtigen Beitrag geleistet haben. Mit 800 Beobachtungsschiffen liegt Deutschland im internationalen Vergleich immerhin auf Platz zwei nach den USA. *Die Reedereien hier nehmen diese Aufgabe eben sehr ernst*, sagt von Barga. Im Gegenzug bekommen sie allerdings auch hochwertige Instrumente: Gut 3.000 Euro kostet eine Komplettausrüstung: Damit werden dann an Bord alle sechs Stunden Luft- und Wassertemperatur, Seegang, Wolkenbilder, Luftdruck und auch die Luftfeuchtigkeit gemessen. Besonders interessant für Deutschland ist dabei der Atlantik - *die Wetterküche Europas*, wie von Barga sagt.



Abb.: Schleuderthermometer  
Auch die CAP LOBOS ist dort unterwegs. Im Liniendienst fährt sie zwischen Hamburg und dem östlichen Mittelmeer und passiert dabei die Biskaya. Von dort wird die Besatzung in wenigen Tagen wieder mit den frisch gewarteten Geräten ihre regelmäßigen Beobachtungen nach Hamburg senden. Kleine Mosaiksteinchen in einer riesigen Datenmenge - aber dennoch unentbehrlich für eine möglichst genaue Wetterprognose.

Erschienen am 3. April 2006

Quelle: <http://www.abendblatt.de/daten/>



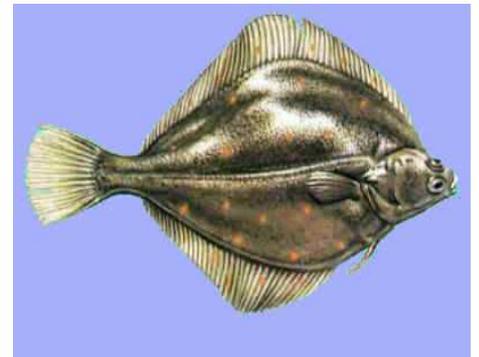
Bildquelle: <http://www.artnet.de>

### TOD DURCH SCHIFFSABGASE

Die Abgase des Schiffsverkehrs kosten jedes Jahr rund 60.000 Menschen das Leben. Besonders stark betroffen sind die Bewohner der europäischen Küstenregionen, wo die Luftverschmutzung einer US-Studie zufolge für rund 26.700 Todesfälle verantwortlich ist. Knapp 20.000 Todesfälle betreffen Ostasien, rund 10.000 Süd-asien und etwa 5.000 Nordamerika. Todesursachen sind Herz-Lungen Erkrankungen sowie Lungenkrebs. Forscher der Universität von Delaware und des Rochester Institute of Technology untersuchten nun erstmals die Folgen der Schifffahrt.

Schiffe fahren gewöhnlich mit Restöl, dessen Schwefelgehalt mehrere Tausend Mal höher ist als der von gewöhnlichem Dieselmotorkraftstoff. AP

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



### ARSEN-SCHOLLEN IN DER OSTSEE

Kieler Toxikologen haben bei der Analyse von Ostsee-Schollen entdeckt, dass einige Fische eine zehnfach über dem Richtwert liegende Arsen-Konzentration aufwiesen. *Statt 5 Milligramm pro Kilo gab es Tiere mit 50 Milligramm pro Kilo*, sagt *Hermann Kruse* vom Institut für Toxikologie der Universität Kiel. Frühere Tests ergaben keine so extremen Schwankungen. *Eine Hypothese ist, dass die Belastungen durch chemische Kampfstoffe in der Ostsee kommen*, sagt *Kruse*. Laut Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Hamburg liegen noch 65.000 Tonnen chemischer Kampfstoffmunition auf dem Grund der Ostsee. dpa

## PAQUEBOT



Ist man an Bord eines Schiffes, das sich auf hoher See befindet, dann ist man rechtlich auf dem Territorium des Landes, unter dessen Flagge das Schiff fährt. Gibt man nun an Bord dieses Schiffes einen Brief auf, dann sind die offiziellen Briefmarken des Heimatlandes gültig. Diese bevorzugte Behandlung gilt nur für die Korrespondenz, die in dem ersten Hafen eines fremden Landes aufgegeben wird, also unmittelbar nach dem Beginn einer Reise im Heimatland. Läuft das Schiff dann einen beliebigen Hafen an, so können diese Briefe dem örtliche Postamt ohne zusätzliche Frankierung zur Beförderung übergeben werden. Das Postamt hat die Korrespondenz, die auf hoher See auf einem Schiff aufgegeben wurde, mit dem Tagesstempel und zusätzlich, handgeschrieben oder gestempelt, mit dem Wort *Paquebot* zu versehen. Die Kennzeichnung wird weltweit anerkannt. Diese Handhabung von Briefen und Postkarten, die auf hoher See aufgegeben wurden, ist von der *Universal Postal Union* (UPU) so beschlossen worden. 1891 fand eine diesbezügliche Sitzung des UPU statt. 1897 wurde das französische Wort *PAQUEBOT* für den internationalen Gebrauch gewählt, denn Französisch ist die offizielle Sprache bei den UPU-Kongressen. Briefe, die im ersten Hafen oder nach dem Auslaufen zu weiteren Häfen an die Postämter übergeben werden, sind mit den örtlich üblichen Landesmarken zu frankieren. Die Gestaltung der Stempel ist von Land zu Land verschieden, weil keine internationale Vereinbarung besteht. Stark verbreitet sind kleine Rahmenstempel und auch Rundstempel mit der Inschrift *PAQUEBOT*.

Diese Möglichkeit der Frankierung ist jedoch bei Seeleuten wenig bekannt. So sind es denn auch fast ausschließlich Philatelisten, die von diesem internationalen Recht reichlich Gebrauch machen. Im Lexikon der Philatelie findet sich folgender Hinweis:

**Paquebot:** Nebenstempel für an Bord eines Schiffes aufgelieferte Sendungen und nur in Ausnahmefällen zur Markenwertung verwendet.



Post von Vancouver nach Fiji 15.04.1951

Die *Paquebot*-Stempel kamen 1894 auf. Die wahre Zeit des *Paquebot*-Dienstes lag in der ersten Hälfte des 20. Jhdts. Mit dem Aufkommen der Luftpost und den Luftreisen ging dessen Popularität zurück. Aber bis heute ist das Sammeln von *Paquebot*-Briefen und -Postkarten faszinierend und eine Aufwertung von Briefmarkensammlungen. Jeder Umschlag ist ein Dokument über eine Schiffsreise mit Zeitstempel. Sie kennzeichnen Routen und Warenströme im Welthandel mit dazugehörigen Zeitangaben. Die Schiffsnamen können u.U. etwas über die Art der Frachten oder die Passagiere ahnen lassen.

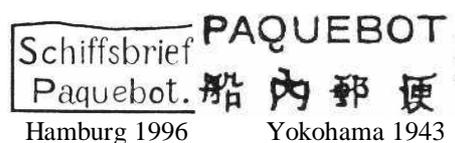


Hamburg 1975, Schiff MAXIM GORKI

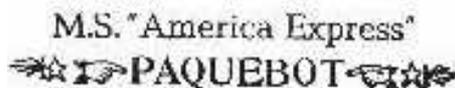
*Paquebot*-Stempel gibt es in den unterschiedlichsten Gestaltungen. Das Wort *Paquebot* steht entweder in einem geschlossenen Rahmen, ohne Rahmen oder in einem Teilrahmen.



Manches Mal ist es im Tagesstempel integriert. Auch gibt es Bilinguen, Stempel mit zwei Sprachen.



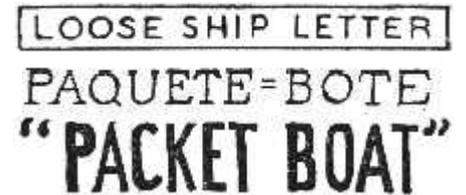
Und manchmal wird auf den Stempel besonders aufmerksam gemacht, z.B. mit Zeigefingern.



Es gibt keine Vorschriften wie das Wort *Paquebot* zu schreiben ist. Das eröffnet damit die Möglichkeit zu einer freien Gestaltung. Das Postamt des Hafens Charleston z.B. schreibt das Wort mit einem zusätzlichen 'c':



Oben links ist auch das oft verwandte Wort *Navire* und rechts eine lustige Illustration im Stempel des japanischen Hafens Osaka zu sehen.



Hier drei weitere Gestaltungen von Abstempelungen. *LOOSE SHIP LETTER* wurde in Melbourne von 1894 bis 1930, *PAQUETE=BOTE* wurde im Hafen von Davao, St. Cruz Isles, 1929 und „*PACKET BOAT*“ wurde 1903 in Honolulu gestempelt. Der Vielfalt ist sehr groß, es gibt Stempel mit: 'Posted at Sea', 'Ship Letter', 'Packet Letter', 'Piroscrafo', 'Paqu', 'Parquet', 'Ship Mail', 'Vapor', 'Paquebot ou Navire', 'Paq.', 'Steamboat', 'Fra Skib', 'Skibsbrjef', 'Schiffsbrief', 'Paquete', etc.



Weihnachten 1989, Schiff MAXIM GORKI



Post aus Lüderitz <http://cgi.ebay.nl>

Quellen: <http://www.seemotive.de>

<http://www.kapitaen-jochen-pahl.de/>

<http://www.schiffe-maxim.de> u.v.m.

**VORGESTELLT****SONDERBORG SKIPPERLAUG 1571****Zur Geschichte der Schiffergilde**

1996 feierte die Sonderburger Schiffergilde, Sonderborg Skipperlaug, ihr 425. Jubiläum. Erwähnt wurde die Gilde das erste Mal in einem Schreiben an die dänische Königin Dorothea (1511-1571) im Jahre 1571. Damit ist die Schiffergilde Sonderburg nicht nur die älteste Gilde Dänemarks, sondern des ganzen Nordens.



Königin Dorothea (1511-1571)

Schon im frühen Mittelalter schlossen sich reiche Kaufleute zu Gilden zusammen, so wie auch ärmere Handwerker ihre Innungen bildeten. Es gibt wenig Aufzeichnungen über die mittelalterliche Schifffahrt Sonderburgs. Die Schiffe kamen aus den norddeutschen Städten; allen voran aus Lübeck, aber auch aus Kiel, Stettin, Rostock und Danzig. Als die Stadt im Jahre 1400 das Stadtrecht bekam, verlor sie das Exportmonopol für Waren aus Alsen an Flensburg. Man eiferte den Hansestädten nach, und so bildeten auch in Sonderburg Kaufleute und Schiffer eine Vereinigung. Vieles deutet darauf hin, dass die Sonderburger Schiffergilde im Jahre 1414 entstand. 1660 fand eine Trennung statt. Die Kaufleute, die bis dahin in der Sonderburger Schiffergilde waren, bildeten nach 1660 ihre selbständige Gesellschaft.

Die dänischen Schiffergilden gründeten sich nach dem Muster der damals bereits in den Hansestädten existierenden Schiffervereinigungen. Die Lübecker Schiffergesellschaft von 1379 gab im besonderen das Vorbild für die Sonderburger Schiffer. Die Anlandegebiete des Herings in Schonen spielte eine wichtige Rolle für die Sonderburger. Teilweise nahmen dort bis zu 800 Boote aus ganz Dänemark am Heringsfang teil. Im Jahr 1494 allein wurden über 50.000 Heringsfässer verzollt, das entsprach 6.000t Hering.

Als König Hans (1481-1512) um das Jahr 1500 die erste dänische Kriegsflotte zusammenstellte, bestand sie zu einem großen Teil aus Sonderburger Schiffen, die auf den Werften in Sonderburg erbaut waren. Es waren kleine Schiffe mit einer Besatzung von nur 16 bis 17 Mann und einer Tragfähigkeit um etwa 50t. Die Schiffe wurden vorwiegend für den Transport landwirtschaftlicher Güter wie Vieh und Feldfrüchte gebaut, zuerst auf Reisen nach Kiel oder Lübeck eingesetzt, und in späteren Jahren wurde mit ihnen Korn über die ganze Ostsee und nach Norwegen verschifft. Verschiedene Kriege und Stürme brachten einen schmerzlichen Rückschlag. Am Ende des Mittelalters hatte die Stadt zwei feste Schiffsbrücken im Schutz des Schlosses. Christian III. (1533-1544) rüstete in Sonderburg in den Jahren 1534 bis 1536 mindestens zehn Schiffe aus. Dieser Betrieb setzte sich in dem folgenden Jahrhundert fort, und man geht davon aus, dass die meisten Sonderburger Kaufleute ihre Schiffe auf drei hier ansässigen Schiffswerften bauen ließen.

*Andreas Folkvardsen*, Kaufmann und Schiffsreeder, derzeit Sonderburgs Bürgermeister, war im Jahr 1537 der größte Steuerzahler. Er exportierte landwirtschaftliche Erzeugnisse nach Lübeck. Weiterhin weiß man, dass die Schiffer von Sonderburg schon sehr frühzeitig am Handel nach Gotland teilnahmen, der seinen Höhepunkt aber erst im 18. Jahrhundert erreichte.

Die Namen vieler Sonderburger Schiffer erschienen im Öresund-Zollregister, weil jeder Außenhandel durch diese Meeressenge hindurch musste. Die Zahl der Schiffe und Schiffer stieg an, z. B. waren es im Jahr 1608 fünfzehn Schiffe aus Sonderburg. In dieser Zeit hatte die Schifffahrt eine große Bedeutung für Sonderburgs Wirtschaft erreicht.

Die größten Kleinode für die Sonderburger Schiffergilde sind zwei Banner, das *Auferstehungsbanner* und das *Jonasbanner*. Beide Banner bestehen aus Atlas mit reichen Gold- und Silberstickereien. Das Auferstehungsbanner zeigt Jesus auf sei-

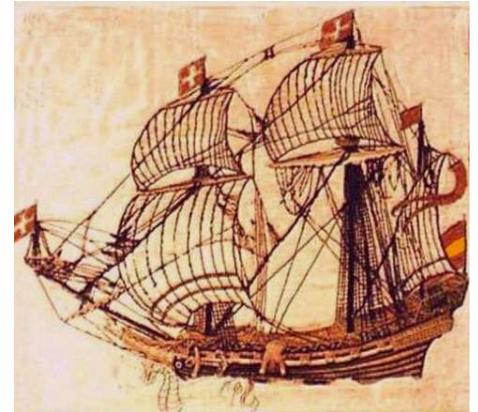
nem Sarg mit der Kreuzfahne in der Hand. Darüber steht: *Ich bin der Auferstandene; die an mich glauben, werden nach dem Tod weiterleben.*



Das Auferstehungsbanner von 1614

Das Bild geht auf eine Bilderserie von Albrecht Dürer zurück.

Auf dem Jonasbanner zeigt das dort abgebildete Schiff auf allen Masten den Dannebrog. Der Dannebrog wurde 1685 durch eine königliche Verordnung als die offiziell Schiffsflagge im gesamten Herzogtum Schleswig-Holstein eingeführt.

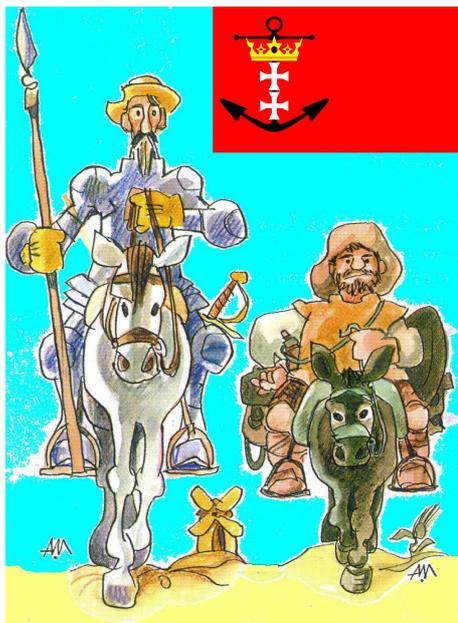


Das Jonasbanner von 1614

Im 17. und 18. Jahrhundert erblühte der Seehandel. 1779 wurden 116 westgehende und 125 ostgehende Seeschiffe registriert. 1857 brach eine neue Zeit an. Die Gildegesetzgebung und Handelsmonopole wurden aufgehoben, der Öresundzoll abgeschafft, und es entstanden Privatbanken. Dänemarks erste freie Verfassung von 1849 enthielt einen Aufhebungsparagraphen über den freien und gleichberechtigten Zugang für jedermann.

Quelle: [http://home.worldonline.dk/h\\_bach/skipperlaug/](http://home.worldonline.dk/h_bach/skipperlaug/)

Von *H. Bach*, aus dem Dänischen für das DANZIGER SEESCHIFF übersetzt von *Gisela* und *Jürgen Pomplun*.



**SEESCHIFFER AUF DEM JACOBSWEG (5)**  
Auf dem Pfad der Selbsterkenntnis.

Eigentlich wollte ich keine weitere Fortsetzung zu unserer *Road-Story* mehr folgen lassen. Ob, wie und in welcher Stimmung wir unser Ziel erreichten, sollte in einer modernen Art offen bleiben. Aber mein lieber Tippelbruder Manfred hat die von mir weggelegte Feder wieder aufgenommen: *Weil wir eben doch noch gar nicht ganz am Ende der Wanderung angelangt waren.* Hier nun sein Nachtrag und meine zufälligen Ergänzungen um noch zwei Seiten aufzufüllen:

Also es gibt doch immer noch viele kleine Ereignisse nachzutragen, die wir unseren interessierten Lesern nicht alle vorenthalten möchten. Es war eine Wanderung, auf der wir Woche für Woche zielgerichtet einen Fuß vor den anderen gesetzt hatten. In einem Rhythmus, der sich automatisch der wechselnden Landschaft und Tageszeit angepasst hatte. Bergauf und zum Tagesende stets deutlich langsamer werdend. Aber bequem mochten wir es auch, und so stiegen wir für die letzten 23km wieder in einen öffentlichen Bus, der so einladend *Tür auf* in einer Haltestelle unseres Weges abfahrbereit dastand. Santiago de Compostella empfing uns bei Sonnenuntergang. Die mächtigen Türme der Kathedrale leuchteten von der Sonne in strahlendes Abendrot getaucht. Unser Ziel war erreicht. Jedenfalls glaubten wir das, bis wir ein zwei Tage später mit einem spanischen Pilger ins Gespräch kamen, der, glücklich bis hier gekommen zu sein, mit uns in derselben Herberge frühstückte. *Santiago de Compostella*, so seine und belehrende Überzeugung, *sei nur das Ende der ersten Etappe auf einer Pilgerschaft und damit der eigentliche Anfang, um sich nun auch zu all den anderen Or-*

*ten weltweit aufzumachen, die auch Santiago heißen.* Eine wahrhaft reizende Eröffnung. Glaubten wir eben noch ein Ziel erreicht zu haben, da war es uns in unendliche Ferne entschlüpft.

Rückblickend sind wir beide aber überzeugt, mehr erlebt und gesehen zu haben, als so manch ein Pflichtbewusster, der an uns vorbeihastenden Pilger, denn auch diese gehetzte Kategorie von Mitmenschen trat hier auf. Uns wurde Einblick in malerisch dargelegte, zum Teil sehr grausame Kirchengeschichte gewährt. Auf riesigen Gemälden, die hier die Zeit überdauern haben und die in den hellen Museen und kühlen Kirchen am Wegesrand zu sehen waren, wurde von einer mittelalterlichen Frömmigkeit gepaart mit unvorstellbarer Grausamkeit am Andersgläubigen in schrillen Farben berichtet.

Wer von den anderen Pilgern hatte schon seinen mitwandernden persönlichen Psychiater zur Seite? Wir hatten einen. Und der erzählte uns sehr detailliert und anschaulich, dass er nun im 42. Lebensjahr endlich seine Bestimmung hier auf Gottes Erde mit Hilfe der Erleuchtung durch die Erwanderung des *Muschelweges* sehnlichst zu finden erhoffte. Wir beide hörten interessiert und ungläubig schweigend zu, als er vor uns sein bisheriges chaotisches Leben ausbreitete. Im Stillen waren wir überzeugt, dass auch ein vielfaches Abwandern des Weges, egal in welche Richtung, ihm wahrscheinlich nicht helfen könnte. Aber, wer nicht an Wunder glaubt ist ja bekanntlich kein Realist.

Auf dem Wege nach Ponferrada holten wir einen gepäcklos und gemächlich für sich allein dahinschreitenden Herrn ein. Der sympathische ältere Herr war ein Priester aus München. An seinem langsamen Gang meinten wir bemerkt zu haben, dass er eventuell dem guten spanischen Rotwein nicht abgetan war. Er begleitete eine Gruppe von Nobelpilgern, die den Jacobsweg in sieben Tagen und mit klimatisiertem Luxusbus machten, darum ohne Gepäck. Er genoss es, abseits der dröhnenden Gruppe gehend, etwas Ruhe und Besinnung zu finden. Er war begeistert, echte Seeleute und Alexander-von-Humboldt-Segler vor sich zu haben. Wir redeten über *Gott und die Welt*, also über Kleinigkeiten, und trotz offensichtlich abweichender Weltanschauungen verstanden wir uns prächtig. Er gehörte zu den Menschen, die man wohl nicht vergessen wird. Auch dies ist eine Art, den Camino de Compostella zu erleben.

Anderntags wurde die Suche nach einer meiner frisch gewaschenen Wandersocken in Fromista bei Kilometer 413 des Jakobsweges zum komischen Erlebnis.



Abb. Fensterkreuz mit Manfreds Socken

An das kunstvoll geschmiedete Fenstergitter unserer *Auberge* hatte ich am späten Nachmittag meine handgestrickten Socken zum Trocknen aufgehängt. Wahrscheinlich war es ein plötzlicher Windstoss, der einen davon fortriss. Den sichtbaren Beweis, dass er da war, belegte uns ein zuvor aufgenommenes Foto. Erfolglos suchten wir die Umgebung ab. Die Suche führte uns vor die nahen Tore einer Kirche und hinein. Drinnen lagen profane Wachskerzen aus, um, *wofür auch immer*, gegen eine Münze aufgesteckt und angezündet zu werden. Ich zündete eine Kerze an. Als dann kurz danach der vermisste Socken vor das Fenster geweht wurde, brachen wir in ungläubiges Gelächter aus. Auf dem Wege haben Hermann und ich auch erfahren, woher die Redewendung *ein total abgebrühter Typ* kommt. In Villafranca del Bierco nahmen wir an einer Führung durch die architektonisch interessante Altstadt teil. Eine junge sprachgewandte Studentin schilderte uns in den grausamsten Bildern, was zur Zeit der Inquisition hier im Namen des Kreuzes geschehen ist. Zur Warnung der Gesetzlosen und Sünder wurden Delinquenten an die dazu in die Mauern eingelassenen großen Haken gehängt, nachdem man sie zuvor heiß *abgebrüht* oder gar *ganz abgekocht* hatte. Im Laufe des Rundganges richtete sie unser Augenmerk wiederholt auf eine Unmenge solcher Haken. Dieses war eine der harmlosesten Foltergeschichten, die wir zu hören bekamen.

Zeugnisse von blutigen Schlachten gegen die Mauren fanden wir in riesigen prunkvoll umrahmten Ölgemälden in vielen Kirchen am *Camino de Compostella* dargestellt. Lanzen und Hellebarden der Reiter waren voll aufgespießter Heidenköpfe, die Erde getränkt vom Blut der sterbenden Kämpfer. Derart blutrünstige Großgemäl-

de habe ich nirgendwo in der ganzen Welt noch angetroffen.

Auf halber Strecke haben wir einen zweiten Pilgerpass in einem Tourist-Office erworben, weil der erste mit 32 *Certificacions de Paso* ausgefüllt war. Am meisten wurden von den Mitwanderern die *Commissario*-Stempel bestaunt, die zum Abschluss unserer Wanderung wohl auch der Grund für die Verweigerung der von allen so heiß begehrten echten Pilgerurkunde war. Außer Herbergen und Hotels haben wir auch Polizeistationen aufgesucht, wo uns nicht nur Kaffee angeboten wurde, sondern der Besuch auch gerne durch einen Stempel der Wache bestätigt wurde.

Jeder Pilger hat die stille Verpflichtung, einen Stein vom Muschelwege aufzulesen und als besondere Busse zusätzlich zum ohnehin schon schweren Gepäck mit nach Santiago de Compostella zu schleppen. Über die Größe ließ sich nichts erfahren. Unsere Kieselsteine wogen etwa drei Gramm und voller Stolz haben wir allen, die uns danach fragten, selbstverständlich diese kleinen weißen Steinchen hingehalten. Da ging dann ein Leuchten durch die betrachtenden Augen und hinter der nächsten Kurve haben sie wohl Groß gegen Klein schnellstens eingetauscht, denn Stein ist und bleibt Stein.

Ach, und dann gab es da junge vollgedröhnte Menschen beiderlei Geschlechts, die dem großen Erkennen des absoluten nicht mehr steigerungsfähigen Glücks, mit Drogen nachhalfen. Auch solchen Individuen sind wir begegnet, doch diese waren zu unserem Glück die Ausnahme. Nun zurück zu unserem stolz und glücklich erreichten Ziel Santiago de Compostella. In einer kleinen Nebengasse der Avenida de Rodrigo de Pardon fanden wir hier im Zentrum ein winziges aber sehr gemütliches Familienhotel. Trotz der Überfüllung dieser sehenswerten Stadt mit Tausenden von Pilgern und Touristen räumte uns der Chef des Hauses einen sehr fairen Preis für Übernachtung und Frühstück ein. Bei gleißendem Sonnenlicht reihten wir uns am nächsten Tag in die langen Schlangen der Pilger vor dem *Oficina de Ia Peregrinacion* ein, um eine Urkunde aus Mönchshänden überreicht zu bekommen. Hier trafen wir viele unserer Mitwanderer wieder.

Die von uns so oft beim *Schummeln* erwischten Radrennfahrer, von Hermann und mir kurz *Strechies*, der glänzenden Höschen wegen so genannt, sorgten hier schon wieder für Unruhe. Wo Hunderte Lämmer geduldig warteten und sich Schritt für Schritt die Stufen hochschieben, waren sie langsam aber sicher dabei, sich vorzudrängeln. Nach stundenlangem

Schlangestehen rückten wir endlich bis ins Pilgeramt vor. Als wir unsere vier vollen Pilgerausweise einem Rosenkranz bewehrten Mönch und seiner Mitarbeiterin als Beweis vorlegten, runzelten diese ihre Stirn. Sie schüttelte ihre Köpfe offensichtlich über so viele Stempel von den *Commissarios de Policia*, *Bodegas* und *Cafeterias*. Wir erschienen in ihren Augen wohl nicht als ernsthafte Pilger. Die Urkunde wurde uns verweigert, aber als Trost bekamen wir die *Cumplio la Perigrinacion - a pie* – d.h. zu Fuß abgelaufen, datiert, gestempelt und beglaubigt. Dies war ein kleiner Ersatz für die von uns angestrebte Pilger-Urkunde, für die sogar noch einige Scheine hätten hingeläutert werden müssen. Wir beide konnten damit aber sehr gut leben.

Um uns nach dieser langen Wanderung selbst zu belohnen, quartierten wir uns für ein paar Tage in das traumhafte Parador *Hostal dos Reis Catolicos* ein, direkt seitwärts der wunderbaren Grab-Kathedrale gelegen. Dieses Haus, eine ehemalige Pilgerherberge, ist ein Denkmal der Gotik, Renaissance und des Barock und gilt als eines der ältesten und berühmtesten Hotels der Welt. Wir haben es in vollen Zügen genossen, vor allem am übervollen Frühstücks Buffet.



Abb. Hinweise für Fußlahme und uns.

Am nächsten Tag, nach dem reichhaltigen Frühstück, als eines der besten weltweit gepriesen, und voller Tatendrang auf dem roten Teppich die Treppe zum Plaza hinabsteigend, hörten wir ein letztes Mal aus mehreren Kehlen den uns geltenden Ruf: *Hallo Taxi, habt Ihr euer Ziel gefunden?* Wir grüßten zurück und wünschten uns allen eine glückliche Heimfahrt.

Allein die Kathedrale, dieses imposante Bauwerk, haben wir mehrmals trotz des reichlichen Gedränges besucht und waren immer wieder beeindruckt, was schöpferischer Geist an architektonischer Schönheit hier geschaffen hat. Viele Museen und Bibliotheken haben wir mit Interesse durchstreift. In kleinen verwinkelten Gassen fanden wir einheimische Lokale, wo wir uns abends bei traumhaften Spätsommertemperaturen sehr schmackhafte

Speisen und die erlesenen spanischen Weine munden ließen. Einmal ein Gericht mit Pilgermuscheln, deren weiße Schalen Hermann kurzerhand an sich nahm.

Doch irgendwann mussten wir vom Ziel unserer Wanderung Abschied nehmen und traten per Bahn die Rückreise nach Bilbao an. Diese Zugfahrt war ein ganz besonderes Erlebnis, doch das ist eine andere Geschichte. In Bilbao bestiegen wir am nächsten Tag den *Tui*-Billig-Flieger, der uns nach Hannover und zu unseren wartenden Familien zurück brachte.

Rückblickend war der Weg für uns mehr als nur eine sportliche Herausforderung. Das Gesehene und Erlebte, besonders das Zusammentreffen mit Menschen aus unterschiedlichsten Nationen, die freundliche und herzliche Aufnahme durch die Einheimischen, die Hilfsbereitschaft der Polizei und sonstiger Institutionen haben bleibende Eindrücke hinterlassen. Auch Petrus hatte mitgespielt und uns auf dieser Wanderung fast durchweg gutes Wetter zum Wandern beschert.

Hermann und ich wundern uns immer noch über unsere ausgefallene Idee, dieses Wagnis mit 15 kg Gepäck durchgeführt zu haben. Und immer wieder fallen uns die Worte einer alten Frau ein, die unseren Morgengruß freundlich erwidert hatte, aber kopfschüttelnd hinter uns hersah und dann deutlich vernehmbar in sich hinein brummte: *Pilgrinos este mucho mucho malo*. Ob nun verrückt oder nicht, bis heute erinnern wir uns immer noch voller Euphorie an dieses gemeinsame Erlebnis: Wandern auf dem Jakobsweg. ms(hb)



Abb. Karten sind überflüssig!



Spülsaum

DE JUNGE KULBARSCHVon *Walter Domansky*

*Deep en de Mottlau opp de Grund,  
Wo all' de Feschkes speele,  
Dor schwemmt een Kuulbarsch, fett on rund,  
Doch schient em wat to fehle.*

*Sien Oellre kome, na on de  
Fang'n oan, emm uttofroage,  
He sächt, emm deiht de Buck so weh  
Oh bliwwt dorbi, do kloage.*

*Na ob he wat gegete hadd'  
Weil Moder denn nu weete –  
Jo 'n Heer warf ut sien Muul dor wat,  
't war bruun, dat hadd he frete.*

*Oll Kuulbarsch lacht on schempt opp enn:  
"Wat best du förn Labommel!  
Mottst du denn gor so happig senn  
Uck opp Zigorestommel?"*

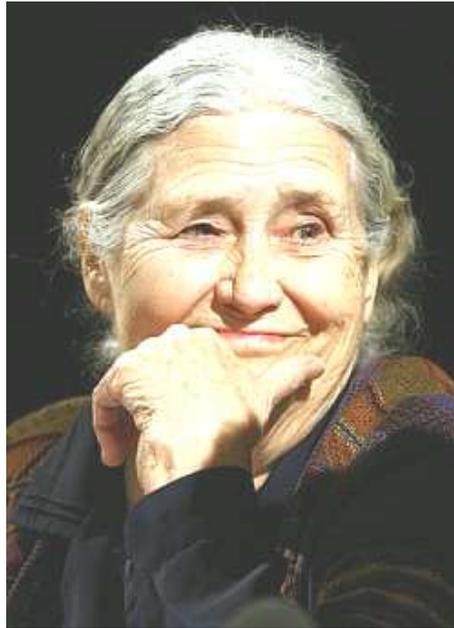
*De jung Kuulbarsch krömmt sich ganz rund:  
"Wie kenn eck dat denn weete?  
Nee, met de Menschheet es 't to bunt,  
Wat de uck allens frete!"*

Walther Domansky, \* 2. 12. 1860 in Danzig, † 8. 10. 1936 ebendort, war ein evangelischer Pfarrer in Westpreußen. Er musste krankheitshalber vorzeitig in den Ruhestand treten. Er war vorwiegend Erzähler und Lyriker und hat auch im Danziger Platt gedichtet. Sammlungen plattdeutscher Gedichte von ihm sind *Danz'ger Dittchen* (1903) und *Ein Bundchen Flundern* (1904).

<http://www.westpreussen-online.de>



Der *Kaulbarsch* (*Gymnocephalus cernua*), auch *Pfaffenlaus* od. *Kulbars* genannt, ist ein in mitteleuropäischen Flüssen und der Ostsee lebender anspruchsloser Brack- und Süßwasserfisch. Er findet sich gut in trübem Wasser zurecht und ernährt sich von Insektenlarven, Zooplankton, Würmern und Fischlaich. Große Exemplare werden 25 cm lang und 250 Gramm schwer. Quelle: <http://de.wikipedia.org>

AUFGESCHNAPPT

Das sagte die 87-jährige britische Literaturnobelpreisträgerin *Doris Lessing* über die Verleihung der Auszeichnung:

*Sie können den Nobelpreis keinem Toten geben. Deshalb haben sie wahrscheinlich gedacht, ihn mir besser jetzt zu geben, bevor ich abkratze.*

ITALIEN HEBT RENTENALTER AUF 58 AN.

Rom - In Italien haben sich Regierung und Gewerkschaften nach langem Ringen auf entscheidende Änderungen bei der Rentenreform geeinigt. Von 2008 an können die Italiener nun mit 58 Jahren in Pension gehen, wenn sie 35 Jahre lang Beiträge in die Rentenkasse gezahlt haben. Schrittweise soll das Alter für den Renteneintritt bis 2013 auf 61 Jahre angehoben werden. Bisher lag es bei 57 Lebensjahren. Jmm

WILL NICHT

Jugendtrotz, Frühform des Atersstarrsinn

Die Trotzphase bei Kleinkindern ist vermutlich ein gutes Zeichen und Teil der gesunden Entwicklung eines Menschen. Das berichten amerikanische Psychologen in der Fachzeitschrift *Child Development*. Dagegen könne es unter Umständen eher Grund zur Sorge geben, wenn Kinder diese Bockigkeit nicht zeigen. Die Wissenschaftler um *Theodore Dix* von der University of Texas at Austin hatten 119 Mütter beim Spiel mit ihren 14 bis 27 Monate alten Kindern auf Video aufgenommen. Die Mütter sollten dabei den Kleinen einige interessante Spielzeuge vorenthalten und sie am Ende der Spielzeit dazu bewegen, die anderen Spielsachen mit aufzuräumen. Die Folgerung der

Forscher: Trotz gegen die Eltern ist in einem Alter, in dem erstmals Grenzen gesetzt und Anweisungen erteilt werden, kein Zeichen von Problemen in der Entwicklung oder der Eltern-Kind Beziehung. Der Widerstand spiegle eher ein gesundes Selbstvertrauen in die eigene Fähigkeit wider, Abläufe kontrollieren zu können - wenn auch auf eine noch unreife Art und Weise. wsa

DAS GESCHLECHTERVERHÄLTNIS

Weltweit ist das Geschlechterverhältnis bei der Geburt erstaunlich konstant mit 93-98 Mädchen auf 100 Jungen. Es gibt aber Hinweise, dass das Geschlechterverhältnis durch eine Reihe von Umweltfaktoren stark beeinflusst werden kann.

*Langfristige Dioxinbelastungen könnten das natürliche Geburtenverhältnis umkehren*, schreibt der Umweltmediziner *James Argo* in einer aktuellen Studie in *Environmental Science & Technology* (Bd. 41, S. 7185). Anzeichen dafür gebe es in fast 90 kanadischen Gemeinden, wo 117 Mädchen auf 100 Jungen geboren wurden. Die untersuchten Gemeinden liegen nahe zu Ölfraffinerien, Papierfabriken, Metallhütten oder anderen energieintensiven Betrieben. *In den betroffenen Orten sei die Luft durch die Industriebetriebe besonders belastet*, schreibt *Argo*, der am *Centre for Environment and Health* in Wolfe Island, Ontario, Kanada, arbeitet. Am 10. Juli 1976 ereignete sich in Seveso, Norditalien, eine der folgenreichsten Chemie-Katastrophen. Sevesos Männer, die zum Zeitpunkt des Dioxin-Unfall jünger als 19 waren, zeugten in den ersten sieben Jahren danach deutlich mehr Mädchen als Jungen; 163 Mädchen auf 100 Jungen. Bei Frauen gibt es keine vergleichbare Auswirkung auf den Nachwuchs. *Woran dies liegt, ist noch ein Rätsel*, sagt der Mailänder Biochemiker *Paolo Mocarelli*, der nachwies, dass die ungleiche Geschlechterverteilung tatsächlich mit dem Ultragift zusammenhängt. Die Folgen (auf Frauenüberschuss?) waren enorm und führte international zu schärferen Gesetzen und dem Niedergang eines Industriezweigs. Die EU erließ zwei *Seveso-Direktiven*, die in Deutschland in der Störfall-Verordnung eingingen und in Italien das Recht auf Schadensersatz umgekrempelte. Das bekannteste Produkt dieser *Chlorchemie* war DDT, einst für die Rettung vieler Millionen Menschenleben mit dem Medizin-Nobelpreis gewürdigt, heute als Umweltgift geächtet.

Quellen: <http://www.umweltbundesamt.de>  
<http://www.netzwerk-kindergesundheit.de>  
<http://science.orf.at/science/news/149870>

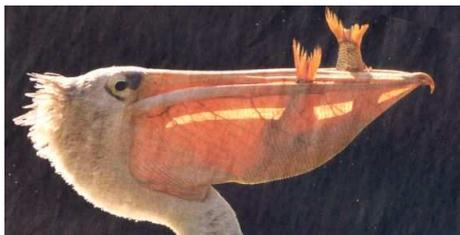
**SCHNABEL GESTRICHEN VOLL!**

Foto: Hagenbeck Hamburg

**DIE PISA-STUDIE UND IHRE URSACHEN!**

Die Ursachen sind nun aufgeklärt. Die ultimative soziohistorische Ursachenanalyse zum schlechten Abschneiden des deutschen Schulsystems liegt uns nun vor.

Es folgen acht Auszüge aus der Originalfassung der Ursachenanalyse:

1. Aufgabe aus der Realschule von 1960: Ein Bauer verkauft einen Sack Kartoffeln für DM 50.-. Die Erzeugerkosten betragen DM 40.-. Berechne den Gewinn.

2. Aufgabe aus der Sekundarschule 1970: Ein Bauer verkauft einen Sack Kartoffeln für DM 50.-. Die Erzeugerkosten betragen vier fünftel des Erlöses. Wie hoch ist der Gewinn des Bauern? Rechenschieber ist nicht erlaubt!

3. Korrigierte Formulierung von 1980: Ein/e Bauer/in verkauft eine/n Sack/in Kartoffeln/innen einem/er Kunden/in für DM 50.-. Die Erzeuger/innen -kosten betragen vier fünftel/innen des Erlöses. Wie hoch ist der/die Gewinn/in des/der Bauern/in? Kein Taschenrechner/innen verwenden!

4. Aufgabe des Gymnasiums von 1990: Ein Agrarökonom verkauft eine Menge subteraner *Solanum Tuberosum* für eine Menge Geld (= G). G hat die Mächtigkeit 50. Für die Elemente aus  $G=g$  gilt  $g=0$ . Die Menge der Herstellungskosten (= H) ist um zehn Elemente weniger mächtig als die Menge G. Zeichne Sie ein Bild der menge H als Teilmenge G und kennzeichnen Sie die Lösungsmenge X gemäß folgender Frage: Wie mächtig ist der Gewinn?

5. Freie Waldorfschule 1995: Male einen Sack Kartoffeln und singe ein fröhliches Lied dazu!

6. Integrierte Gesamtschule von 1999: Ein Bauer verkauft einen Sack Kartoffeln für EUR 50.-. Die Erzeugerkosten betragen EUR 40.-. Der Gewinn beträgt Euro 10.-. Unterstreiche das Wort *Kartoffel* und diskutiere mit deinen Mitschülern aus den anderen Kulturkreisen darüber.

Absolute Nebenbedingung: Waffen sind nicht erlaubt!

7. Aufgabe in der Schule von 2005, nach der Bildungs- und Rechtschreibreform:

Ein agrarinschinör verkauft ein sagg gardoffeln für 25 euro. Di kosden bedragen 20 euro. Der gewinn bedregt 5 euro.

Deine aufgabe ist: Magiere den term gardoffeln und maile die lösung im pdf-format an: [klasse2a@schule.euroba](mailto:klasse2a@schule.euroba)

8. Im Jor 2010

sorrie, es gipt kaine gardoffeln mehr! nur noch pom frit bei mec donelts! es lebe der fortschrid!

**EIN PAKET FÜR DAS SEESCHIFF**

Ein erlebtes Beispiel zum Durchhalten.

Die Vorgeschichte: Der museale Farblaserdrucker, der unser SEESCHIFF druckt, muckte wieder mal altersbedingt auf, als die Nummer 14 angedruckt werden sollte. Letztendlich streikte er. Zuerst verzog er die Seiten, verschmierte den Druck, und dann begann er, aus dem guten Papier in seinem Inneren, vom Auge des argwöhnischen Operateurs gut verdeckt, auf hinterlistige Art und Weise eine Fidibusproduktion zu starten. Das konnte ja nicht gut gehen und schon blinkte es: Error Nr. so und so, was Paperjam im Gedärm des Druckers heißt. Ursache war die Fixiereinheit. Doch das auf Vorrat gehaltene Ersatzteil, Kannibalismus bei einem zweiten Drucker desselben Typs, tat es nicht, so dass umgehend eine Ersatzteilsuche begann. **ebay** macht es möglich: Zwei Einheiten waren im Angebot. Eine erste gebraucht in New York, für 24,95 US\$ und eine zweite originalverpackt bei Toronto, für 59,99 Can\$. Die Preise günstig, doch die Porti hoch. Aus USA 18,66 US\$ und aus Kanada sogar 89,99 Can\$. Notgedrungen und um sicher zu sein, noch vor Weihnachten unser SEESCHIFF zu versenden, erwarb ich im Abstand von einem Tag beide Teile. Ich bezahlte sofort elektronisch mit **PayPal**. Beide Teile sind dann am 26. November abgeschickt worden. Das erste mit dem *United States Postal Service* und das zweite mit *Canada Post ground service*. Am 30. November um 16:40 Uhr kam das erste Teil aus USA bei mir an. Es waren noch einige Handgriffe erforderlich, um es von den in Nordamerika üblichen 110 auf die hier vorherrschenden 230 VDC umzurüsten. Dass das gut gegangen ist, wisst Ihr, liebe Kameraden, denn Anfang Dezember ist Euch allen die Ausgabe Nummer 14 per Boten oder Post zugestellt worden.

Heute ist bereits der 8. Januar, und ich beginne die Artikel für das Seeschiff Nr. 15 zusammenzustellen. Aber wo bleibt das noch ausstehende Reserveteil aus Kanada? Zum Glück gibt es das Internet und die Möglichkeit zur Sendungsverfolgung. Beiden Teilen war eine *Item-Number* zugeteilt worden. Also ran an den

geteilt worden. Also ran an den PC und rein ins Internet. Als ich dann die *Item-Number* bei <https://em.canadapost.ca/emo/basicPin.do?language=en> aufgegeben hatte, da las ich das Folgende:

Track a Package			
Detailed Item Information			
Item Number: CC107111009CA			
Product Type: International Parcel			
Date of Event	Time of Event	Location	Description
2008/01/04	08:49	DE-23556,Germany	Item arrived at postal facility. Item on hold at recipient's request.
2008/01/03	07:57		International item released from Customs to Foreign Postal Administration
2008/01/02	14:12		Item has been sent to customs in the destination country
2008/01/02	14:11		International item arrived in destination country
2007/12/28	13:46		International shipment has arrived in the destination country
2007/12/04	13:08		International item has left Canada
2007/11/26	10:55	TORONTO, ON	Item accepted at the Post office

Danach ist das Paket bereits seit dem 28.12. im Land, am 02.01. zum Zoll geleitet und dort offensichtlich auch noch am selben Tag aufgeschlagen. Der Zoll hat es dann am nächsten Tag dem Postlager übergeben, und am 04.01. um 8:49 ist es offensichtlich in DE-23556, Germany *on hold at recipient's request* gesetzt worden. Hier Auszüge aus dem Wörterbuch: <http://www.ego4u.de/de/lingoapd>:

*at request* = auf Bitten, auf Antrag

*recipient* = Empfänger

*on hold* (to put on hold) = jemand bitten zu warten, in Wartestellung setzen

*cargo hold* = Frachtraum

Na was kann das nun heißen? Etwa *Auf Antrag des Empfängers eingelagert*? Oder auch *Auf Bitten des Empfängers in Warteschleife gehalten*? Auf jeden Fall wird die Sendung zurückgehalten, und das wundert mich, und wenn mich was wundert, werde ich irgendwie unruhig.

Unter der angegebenen Postleitzahl firmiert u.a. eine DPD Filiale, die mir telefonisch erklärt, dass sie mit der Kanadischen Post keine geschäftlichen Verbindungen pflegt. Man empfahl mir, bei der DHL international, dem Paketdienst der Deutschen Post AG, nachzufragen. Dort erfuhr ich gebührenpflichtig am 08.01. 12:00 Uhr, dass das Paket im Zoll liegt und dass es von der DHL die neue Paketstücknummer 492019077166 bekommen hat.

Und jetzt die Geschichte, verkürzt dokumentiert, wie ich die Paketstücknummer getestet habe: PC eingeschaltet, Internet Browser gestartet, <http://www.dhl.com> in die Adresszeile eingegeben und mit einem *Klaps* auf die Eingabetaste zur Homepage des DHL gesurft und da steht:

**Select your Location**

Germany

Remember this location for next time

Hinein mit der Paketstücknummer. Nee, so schnell schießen die Preußen nun doch nicht, erst mal das Land, ich wähle mal Dschörmenie (phonetisch) aus, eine Blitzidee von mir, und klick auf *Go*, hin zur nächsten Seite. Die Paketstücknummer bereit einzugeben und siehe da:

**Sendungsverfolgung**

Sendungsnummer

? Naja, also die Paketstücknummer bei der Sendungsnummer reingedrückt und *klick* auf *Suchen*, und da steht:

Bitte geben Sie eine gültige Postleitzahl ein.

PLZ

Auslandsendung

Bei Sendungen ins Ausland muss die PLZ nicht angegeben werden.

Paketstücknummer

12-stellige Nummer oder bis zu 39-stelliger License Plate, befindet sich unterhalb des Barcodes auf dem Paketlabel.

oder:

Referenznummer

Nur möglicherweise, wenn der Versender vorab elektronische Sendungsdaten übermittelt hat.

Bitte geben Sie eine gültige Postleitzahl ein: und Bei Sendungen aus dem Ausland muss die PLZ nicht eingegeben werden. - Also setz ich bei letzterem ein Häkchen - ist ja aus Kanada, das Paket, das da erwartet wird, und *klick* auf *Suchen* - und dann steht da folgendes:

**Ergebnis Ihrer Suche**

Paketstücknummer 492019077166

Status: Bitte geben Sie bei Sendungen aus dem Ausland die 5-stellige Empfänger-Postleitzahl ein und setzen Sie das Häkchen für "Auslandsendung"

Bitte geben Sie bei Sendungen aus dem Ausland die 5-stellige Empfänger-Postleitzahl ein und ... Aha ? soso - na da hab ich wohl noch etwas nicht verstanden? Doch egal, schnell *klick* auf *Zurück*:

Bitte geben Sie eine gültige Postleitzahl ein.

PLZ

Auslandsendung

Bei Sendungen ins Ausland muss die PLZ nicht angegeben werden.

Paketstücknummer

12-stellige Nummer oder bis zu 39-stelliger License Plate, befindet sich unterhalb des Barcodes auf dem Paketlabel.

oder:

Referenznummer

Nur möglicherweise, wenn der Versender vorab elektronische Sendungsdaten übermittelt hat.

Meine Postleitzahl dazugesetzt und das wär's doch - oder? - nun aber endgültig los mit *klick* auf *Suchen* und siehe da:

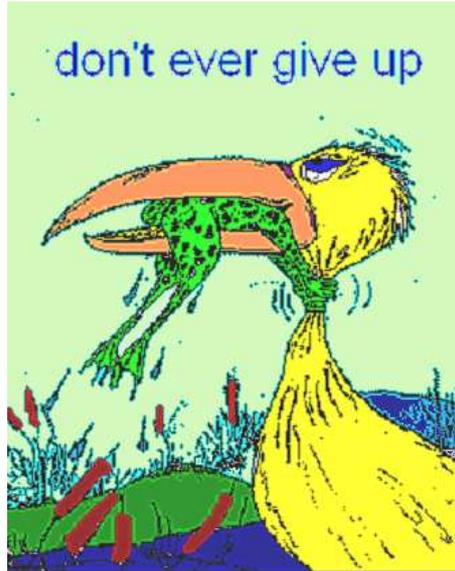
**Ergebnis Ihrer Suche**

Paketstücknummer 492019077166

Status: Zur vorgegebenen PLZ sind keine Informationen verfügbar

Zur vorgegebenen Postleitzahl sind keine Informationen verfügbar. Na ??? - da bin ich aber platt!

Eine Tasse Kaffee. Eine vorgeschobene Unterlippe, ein leicht zweifelnder Gesichtsausdruck und mit schräg nach oben gehaltenem Kopf über den PC geblickt. Da ist es wieder, das Bild:



Für meine lieben Kameraden zur Erklärung: Das oben gezeigte Bild hängt über meinem PC, und das ist es, was ich in diesem Moment beim verzweifelt ungläubigen Hochsehen erblicke. Und wenn es mal nicht da sein sollte, das Bild in meinem inneren Auge ist in so einer Situation dann eindeutig immer dasselbe. Wahrscheinlich wurde das Bild von einem unverbesserlichen Optimisten und gleichzeitigem PC-Benutzer, der sich hier selbst in der Gestalt des Frosches dargestellt hat, entworfen worden, als er mit einer *ach so logischen Oberfläche* eines Programms zu tun hatte, das er uns hier in der Gestalt eines unersättlichen gefiederten Fresssacks zeigt.

Also noch mal zurück. Was kann ich noch tun? Die freundliche Stimme am Telefon bei der DHL hatte gesagt, dass das Paket noch beim Zoll sei.

#### Detailed Item Information

Item Number: CC107111009CA  
Product Type: International Parcel

Date of Event	Time of Event	Location	Description
2008/01/04	08:49	DE-23556,Germany	Item arrived at postal facility. Item on hold at recipient's request.

Das *Ground Trace Protokoll* der Canada Post jedoch schien da offensichtlich schon

etwas weiter vorangeschritten zu sein, oder sollte ich an dieser Stelle menscheln (synonym für irren)? So vermutete ich doch zuerst, dass die Sendung auf ausdrücklichen Wunsch des Empfängers, also auf meinen, im Postlager zurückgehalten wird. Aber war das mein Wunsch? - als Frosch? - oder? aber - Blitzidee - das sollte ich wissen! Bin ich denn der Empfänger? Doch offensichtlich jetzt noch nicht! Das könnte ja auch der *Knabe* sein, der unter der Postleitzahl DE-23556 z.Zt. auf meinem Paket sitzt. Schnell bin ich wieder auf der Eingabeseite des DHL, und die sieht nun wie folgt aus, nachdem dessen Postleitzahl eingesetzt ist - oder sollte ich das die Postleitzahl nennen?

Bitte geben Sie eine gültige Postleitzahl ein.

PLZ

Auslandsendung

Bei Sendungen ins Ausland muss die PLZ nicht angegeben werden.

Paketstücknummer

12-stellige Nummer oder bis zu 39-stelliger License Plate, befindet sich unterhalb des Barcodes auf dem Paketlabel.

oder:

Referenznummer

Nur möglicherweise, wenn der Versender vorab elektronische Sendungsdaten übermittelt hat.

Soooo blöd erscheint mir dieser plötzliche Gedanke, Idee genannt, nach den vielen Misserfolgen (s.o.) nun auch nicht mehr. Doch so recht glauben will ich daran nicht, aber *klick* und ab zum *Suchen*: Und da geht mir das Herz auf, denn ich lese jetzt folgendes:

**Ergebnis Ihrer Suche**

Paketstücknummer 492019077166

Empfänger: 23556

Status: Die Sendung wurde dem Zoll übergeben. 04.01.08 08:49

Vorgang: Sendung wurde dem für den Empfänger zuständigen Zollamt übergeben.

Status von 04.01.08 08:49  
Sendung wurde dem für den Empfänger zuständigen Zollamt übergeben.  
Aha! Da bin ich aber schon wieder platt!. So kann's einem (i.d.F. mir) am PC ergehen! (i.d.F. - in diesem Fall)

Nach-, hoffentlich nicht Zwischenspiel:  
Gerade eben polterte es im blechernen Briefkasten vor meiner Haustür. Die Post ist da! Das Paket kann es ja nicht sein. Aber ein Brief der DHL vom 04.01. ist dabei. Der Brief aus Lübeck hat genauso lange gebraucht wie das erste Paket von New York zu mir. Apropos zu Brieflaufzeiten: Siehe dazu auch den Kommentar im SEESCHIFF Nr. 14 am Ende auf Seite 20 oder leben wir wieder bzw. noch in Groß Deutschland? Der Laufzeiten wegen! In dem Brief steht geschrieben:

*Sehr geehrter Postkunde!*

Für Sie ist eine Postsendung aus dem Ausland eingetroffen. Diese konnte aus nebenstehenden Gründen nicht zollamtlich abgefertigt werden. Wir bitten Sie, die Zollbehandlung der Postsendung beim Zollamt Lübeck ... baldmöglichst zu beantragen und innerhalb von sieben Tagen gegen Rückgabe dieser Mitteilung (mit Anlage) abzuholen. ... Nach 7 Tagen erhebt das Zollamt eine Verwahrungsgeldgebühr in Höhe von € 0,50 je Tag. ...

Aus gegebenem Anlass an dieser Stelle nun das Wer wird Millionär des Redakteurs: Erst lahmt er fürchterlich und nun wiehert er auch noch! Was ist das?

**Schluss:** Am 12.01. erhielt ich bereits eine schriftliche Erinnerung von der DHL mit der Aufforderung, mich in Lübeck zu melden. Mich aber zog es erst mal woanders hin. Am 17.1. fuhr ich dann die 94 km mit dem Auto, um nicht den ganzen Tag in öffentlichen Verkehrsmitteln zu verträdeln, nach Lübeck zum Zollamt. Beantragte die Zollbehandlung der Postsendung. Befreite auf Aufforderung willig die luftdicht eingeschlossene Fixiereinheit von der Verpackung. Zeigte meinen Kontoauszug vor und legte die daraus abgeleitete Einfuhrabgabe (auch Wegezoll, Tribut etc genannt) von 9,24 Euro in bar für unseren Verein aus.



Dazu erhielt ich einen fünfseitigen Eingabenabgabenbescheid und eine Quittung, gestempelt und unterschrieben. Fuhr die 94 km zurück nach Hause. Wiederholte die vertrauten Handgriffe, um die Fixiereinheit von den in Nordamerika üblichen 110 auf die hier vorherrschenden 230 VDC umzurüsten ein zweites Mal und werde beim Andruck dieser Ausgabe den Erfolg sehen. Warten wir es ab. hb.

#### AUF RUF (JEDOCH VORSICHTIG)

Statt den Ursachen entgegen zu wirken, sollte man nun die Folgen der Klimaveränderung bekämpfen. Um diese tolle Idee zu würdigen, möchte ich zu einer selbstlosen Aktion aufrufen:

*Liebe Bundesbürger und Bundesbürgerinnen. Deutschland tut etwas gegen die globale Erwärmung, deswegen ist jeder Bürger aufgefordert, einen Tag lang den Kühlschrank offen zu halten. Machen Sie mit und halten Sie noch heute die globale*

*Erwärmung auf. Ganz nach dem amerikanischen Vorbild, die Folgen und nicht die Ursachen zu beseitigen.*



Abb. Kühlschrank einer Männer WG  
*Ich würde mich freuen, wenn so viele Menschen, wie möglich teilnehmen und ihre Erfahrungen schildern.*

*Vielen Dank, W. Behrend.*

Quelle: <http://satire.germanblogs.de/>

#### ANSCHLAG AUF DIE MEINUNGSFREIHEIT

Großer Ärger um ein kleines Ferkel: Im Oktober 2007 kam das religionskritische Kinderbuch *Wo bitte geht's zu Gott? fragte das kleine Ferkel* von Michael Schmidt-Salomon und Helge Nyncke auf den Markt und fand sehr bald eine große Fangemeinde. Auch Pädagogen und Psychologen waren von der frechen, kleinen Geschichte angetan. So urteilte der renommierte Kinder- und Jugendpsychiater Prof. Dr. Peter Riedesser, Direktor der Universitätsklinik für Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapie am Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, das Buch sei *als Gegengift zu religiöser Indoktrination von Kindern pädagogisch besonders wertvoll. Ursula von der Leyens Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend sieht die Sache jedoch völlig anders: Das Ministerium beantragte die Indizierung des Kinderbuchs als jugendgefährdende Schrift. Die Bundesprüfstelle für jugendgefährdende Medien wollte diesem Antrag jedoch bei der Verhandlung am 06. März 2008 nicht folgen. (... gescheitert!!)*

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

**Voranzeige:** Eine Buchbesprechung für die Kinder unter uns Danziger Seefahrern folgt im nächsten DANZIGER SEESCHIFF, der Nr. 16.

#### UND DANN NOCH: GLOBAL DIMMING

Die ganze Welt sorgt sich um die Erderwärmung und die dafür verantwortlichen gemachten Treibhausgase wie CO<sub>2</sub>. Ein anderes Phänomen ist jedoch kaum bekannt: *Global Dimming, die globale Verdunklung*. Wissenschaftler haben festgestellt, dass im Laufe der Jahrzehnte zunehmend weniger Sonnenlicht den Erdboden erreicht. Die Ursachen dafür scheinen Verunreinigungen der Luft zu sein, die die Menschen zu verantworten haben. Das anschaulichste Beispiel dafür sind die Kondensstreifen der Flugzeuge.



Jeder Kondensstreifen hält ein klein wenig Sonne davon ab, die Erdoberfläche zu erreichen. Und es gibt viele Kondensstreifen. Der Einfluss dieser Streifen auf das Klima wurde schon länger vermutet, konnte aber erst in den Tagen nach den Terroranschlägen am 11. September direkt beobachtet werden. Für mehrere Tage nach den Anschlägen wurde sämtlicher Luftverkehr über den USA gestoppt und damit die Bildung von Kondensstreifen. Die Differenz zwischen Tag- und Nachttemperaturen stieg an den drei Tagen nach den Anschlägen um rund 1°C an. Das sei besonders auf höhere Temperaturen am Tage zurückzuführen. Vor und nach dieser Zeit ohne Flugverkehr verzeichneten die Meteorologen dagegen *völlig normale* Werte.

<http://www.wissenschaft.de>



<http://www.welt.de>

DER STUCHEL

Drei-Stacheliger-Stichling (ungenießbar)

DAS KACZYNSKI-THEATER IST VORBEI.

**Die Kaczyński-Brüder waren theatrales Wesen. Das politische Leben in Polen wird ohne sie wieder langweilig werden. Sie haben die Politik authentischer und unberechenbarer gemacht.**



Die Zeit des Theaters ist vorbei. Leider. Mit der Amtsübernahme des neuen Premierministers *Donald Tusk* kehrt Polen zur Politik als einer langweiligen, pragmatischen und emotionslosen Disziplin zurück. Jetzt kommt die Zeit der Harmonie, und wieder werden wir Teilnehmer einer Art schmalziger Seifenoper, in der alle zu allen nett sein wollen und alles ohne Verluste an Menschen und Material stattfinden soll. Das ist ja alles sehr schön; so funktionieren alle sogenannten reifen Demokratien. Und das ist wohl auch der einzige Weg für sie, unser Bedürfnis nach Wohlbefinden, Stabilisierung und einer sicheren Zukunft zu stillen. Das ist wohl auch der einzige Weg für die Demokratien, selbst zu überleben. Aber die Aufführung, die uns die Brüder beschert hatten, habe ich sehr gern gesehen. Als Bürger musste ich dabei gelegentlich die Faust ballen, aber der Mensch ist ja nicht ausschließlich Bürger. Bürger ist der Mensch meiner Meinung nach nur in geringem Maße, und auch das nicht allzu oft. In größerem Maße ist der Mensch ein Freund des Schauspiels – zumindest sollte er es sein. Seit der Mensch zu glauben begonnen hat, er sei mehr ein politisches Wesen, ein Staatsbürger, als ein künstlerisches und theatrales Wesen, ist er auf den Hund gekommen.

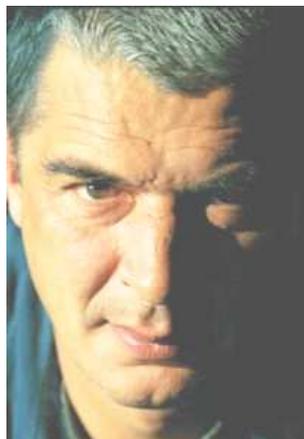
Die Brüder an der Macht waren theatrales Wesen. Jede ihrer Gesten, jedes Wort, jeder Auftritt hatte etwas Dramatisches. Sie konnten komisch sein wie in einer Komödie, doch nie waren sie platt wie in einer Seifenoper. In ihren rundlichen Körpern und unter der Maske ihrer kindlichen Gesichter brodelten Emotionen, die die moderne, fade Politik zur Verbannung oder zu einer schamhaft verborgenen Existenz verurteilt hatte. Die Brüder haben dem tiefsten

Menschen eine Stimme gegeben. Sie waren nachtragend, rachsüchtig, rücksichtslos, voller Komplexe, böse und kleinlich. Und so authentisch, dass es wehtat. Dafür hat sie das einfache Volk geliebt. Dafür, dass sie nichts vorgetäuscht haben. Sie haben sich selbst gespielt.

Die Brüder haben die Macht im guten alten Stil verstanden. Wenn sie sie einmal erobert hatten, dann doch nicht zu dem Zweck, sie zu teilen oder irgendeiner Kontrolle zu unterwerfen. Das einfache Volk sagte immer wieder: *Schaut, sie fürchten sich vor niemandem und werden endlich Ordnung machen.* Sie waren wie väterlich-milde Monarchen. Sie verlangten von ihren Untertanen nichts als Gehorsam. Sie versuchten nicht zu erziehen, sie wiederholten nicht ständig, wir seien jetzt Europäer und müssten uns deshalb verändern, aufholen, Standards erfüllen, reformieren und uns selbst verleugnen. Stattdessen sagten sie uns: *Ihr seid o.k. Die Welt, Europa ist uns etwas schuldig, nicht umgekehrt.*

Diese Brüder mussten einfach eines Tages die Bühne betreten. Ohne sie wäre Polen unvollständig geblieben. Sie waren unverschämt und mutig genug, die polnischen Ängste, Phobien und Komplexe zu artikulieren, all diese Dinge, über die man in feiner Gesellschaft nicht spricht. Aber sie existieren und berühren sehr viele Menschen. Denn so ist das Leben, und niemand sollte der Möglichkeit beraubt sein, seine Sorgen, seine Ängste, sogar seine Ignoranz zum Ausdruck zu bringen. Ich werde die Brüder vermissen. Das Leben wird ohne sie wieder langweilig werden. Dank ihnen ist die Politik authentischer, ungestümer und theatrales geworden. Denn in Wahrheit wählen wir die Politiker nicht, damit sie ordentlich regieren, sondern damit sie uns ein Schauspiel bieten.

Aus dem Polnischen von *Gerhard Gnauck*, geschrieben am 26.11.2007 - 18.00 Uhr von *Andrzej Stasiuk*, Schriftsteller.



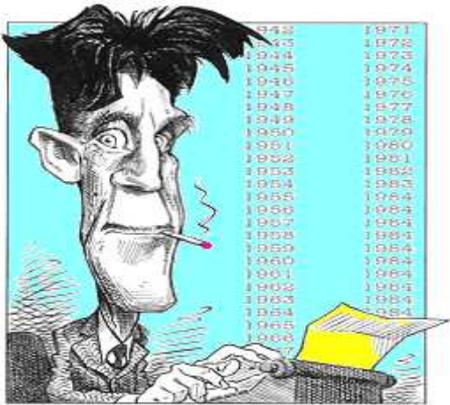
A. Stasiuk

zur Quelle: Liebe Kameraden, bei der Vorfreude, Euch den oben stehenden Artikel nicht

unterschlagen zu müssen habe, ich glatt ver-säumt, die Quelle zu vermerken. hb.

ANDRZEJ STASIUK

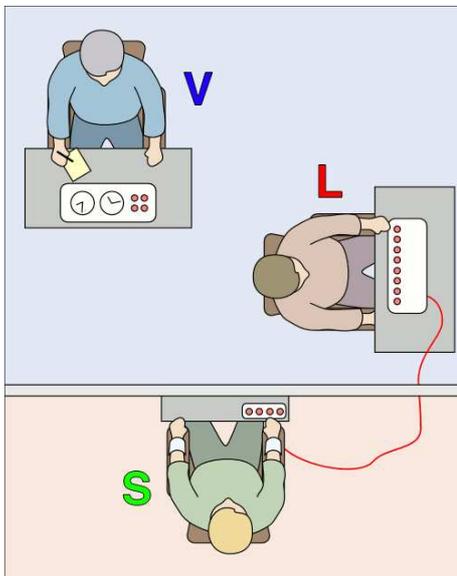
In Warschau am 25. Sept. 1960 geboren, ist ein bedeutender polnischer Autor, Journalist und Literaturkritiker. Nach eigenen Angaben wurde er von der Schule verwiesen und engagierte sich als Pazifist. Das bescherte ihm, nachdem er während seines Militärdienstes desertiert war, einen halbjährigen Gefängnisarrest. Die Gefängnisserlebnisse verdichtete er in seinem Debütwerk *Mury Hebronu* (1992), dt. *Die Mauern von Hebron* (2003). Das Werk, das wegen seiner drastischen, literarisch aber außerordentlich ansprechenden Prosa heftigste Reaktionen in der polnischen Öffentlichkeit erregte, machte ihn über Nacht zu einem berühmten Mann. Zu seinen Vorbildern zählt er u.a. *W.H. Auden*, *Allen Ginsberg*, *Dylan Thomas*, *Joseph Brodsky*, sowie *Oskar* und *Czesław Miłosz*. 1995 erschien sein Roman *Białe kruk*, dt. *Der weiße Rabe* (1998), der im selben Jahr vom Regisseur *Jerzy Zaleski* als Gnoje (?) verfilmt wurde. In Deutschland wurde er mit einer Übersetzung seines Erzählbandes *Dukla* (1997), dt. *Die Welt hinter Dukla* (2000) bekannt. Seit Jahren schreibt *Stasiuk* Kritiken und Essays für die größten polnischen Tageszeitungen *Gazeta Wyborcza* und *Rzeczpospolita*, aber auch für den *L'Espresso*, die *Süddeutsche Zeitung* und *Frankfurter Allgemeine Zeitung*. Seine Werke, seit Mitte der 90er Jahre im gemeinsam mit seiner Frau *Monika Sznajderman* betriebenen Verlag *Wydawnictwo Czarne* herausgegeben, sind in zahlreiche Sprachen übersetzt. 2003 wurde *Andrzej Stasiuk* mit dem *Samuel-Bogumil-Linde-Preis* ausgezeichnet. Sein Werk *Jadąc do Babadag* (2004), dt. (2005), mit Reiseskizzen wurde am 2. Oktober 2005 mit dem Nike-Preis als bestes polnisches Buch des Jahres ausgezeichnet. 2006 wurden die *Opowieści galicyjskie*, dt. *Galizische Geschichten*, von *Dariusz Jabłoński* verfilmt. Eines seiner wiederkehrenden Themen ist das Verhältnis des polnischen Volkes zu seinen Nachbarn, das er im folgendem Satz prägnant zusammenfasste: *Pole sein, heißt, der letzte Mensch östlich des Rheins zu sein. Denn für einen Polen sind die Deutschen so etwas wie gut konstruierte Maschinen, Roboter; die Russen dagegen sind schon ein wenig wie Tiere.* *Stasiuk* im Interview mit *Gerhard Gnauck*, *Die Welt* 14. 03. 2007. Für Januar 2008 ist eine deutsche Übersetzung seiner albanischen Reiseskizzen *Fado*, die in Polen 2006 erschienen sind, geplant. <http://de.wikipedia.org>



GORGE ORWELL, 1984

### DAS MILGRAM-EXPERIMENT Versuche über den Gehorsam

Ein landläufiges Vorurteil besagt, dass alle Menschen potentielle Mörder seien. An der Universität von New York wurde 1962 ein Experiment durchgeführt, das die Beziehung zwischen Autorität, Gehorsam und Aggression klären sollte. Dieses nach seinem Erfinder Professor *Stanley Milgram* benannte *Milgram Experiment* brachte ganz normale Menschen in die Situation von Folterern. Das Milgram Experiment sollte ursprünglich dazu dienen, Verbrechen aus der Zeit des Nationalsozialismus sozialpsychologisch zu erklären. Dazu sollte die *Germans are different*-These geprüft werden, die davon ausging, dass die Deutschen einen besonders obrigkeitshörigen Charakter haben.



Der Versuch lief so ab: Die Versuchsperson (L) wurde aufgefordert, den Lernprozess eines anderen Menschen (S) zu fördern, indem sie mit Hilfe einer Taste immer dann Stromstöße auslöst, wenn der andere einen Fehler macht. Dabei werden die Stromstöße gesteigert, bis sie schließlich eine tödliche Stärke erreichen. Natürlich verletzten die Stromstöße nicht wirklich ihr Opfer, doch Schmerzensschreie

vom Tonband ließen das Experiment für die Versuchspersonen ganz real erscheinen. Das bedeutet: Die Versuchspersonen mussten glauben, dass sie anderen Menschen Schmerzen bereiteten oder sie sogar töteten. Zu Beginn wurden sie über die Wichtigkeit des Versuchs für die Wissenschaft informiert. Während des Experiments war meist ein Wissenschaftler (V) anwesend, der die Versuchspersonen (L) dazu ermutigte oder drängte, den Stromstoß auszulösen.

Man möchte sich wünschen, dass Menschen bereits die Teilnahme an diesem Experiment verweigern würden. Einige taten das auch, doch es fanden sich trotzdem genügend Versuchspersonen. Man möchte sich auch wünschen, dass die Teilnehmer nun wenigstens irgendwann den Druck auf die Taste verweigert hätten. Doch das Ergebnis war niederschmetternd: In den USA ließen sich 48% bis 65% der Versuchspersonen bis zum tödlichen Stromstoß bringen. Die fundamentalste Erkenntnis der Untersuchung ist, dass ganz gewöhnliche Menschen, die nur ihre Aufgabe erfüllten und keinerlei persönliche Feindschaft empfänden, zu Handlungen in einem Vernichtungsprozess veranlasst werden könnten.

Als im Jahre 1971 in der Bundesrepublik der Versuch vom Max Plank Institut wiederholt wurde, waren es sogar 86%. Doch es gibt wenigstens ein ermutigendes zweites Ergebnis. Wenn keine Autoritätsperson, also kein Wissenschaftler anwesend war, sank die Zahl derer, die bereit waren den Todesstoß auszulösen auf drei Prozent. Wirklich ermutigend aber ist auch dieses Ergebnis nicht, denn es zeigt, dass die Bereitschaft zu unbedingtem Gehorsam tief in der Mehrzahl der Menschen verwurzelt ist.

Auszug aus dem Taschenbuch von Barbara Veith u. Hans-Otto Wiebus: *Hass macht die Erde kalt.*

Bild: <http://de.wikipedia.org/wiki/Milgram-Experiment>



Professor Stanley Milgram



Photo: ddp

### VERFASSUNGSWIDRIG UND NICHTIG

Das Bundesverfassungsgericht hat die automatische Erfassung von Autokennzeichen für verfassungswidrig und nichtig erklärt. Die Fahndungsmethode verstößt gegen das Recht auf informationelle Selbstbestimmung, wie die Karlsruher Richter am 11.03.2008 verkündeten. Die Polizei würde mit den Gesetzen zu einer massenhaften heimlichen Beobachtung von Unverdächtigen ermächtigt, wobei der Verwendungszweck der Daten nicht hinreichend geregelt ist.

<http://www.handelsblatt.com>

Verfassungswidrigkeit ist die Unvereinbarkeit eines staatlichen Hoheitsakts mit der bestehenden Verfassung. Insbesondere bei Verletzung von Grundrechten ist die Verfassungswidrigkeit gegeben.

<http://de.wikipedia.org>

Ergebnisse 1 - 100 von ungefähr 652.000 für **verfassungswidrig**. (0,30 Sekunden)

<http://www.google.de>

### „EINST PRAXIS DER STAATSICHERHEIT“

Das Bundesverfassungsgericht hat am 08.02.'08 der sog. Online-Durchsuchung von Computern und anderen informationstechnischen Systemen eine deutliche Absage erteilt. Die Gedanken seien auch dann frei, wenn sie auf einem Computer gespeichert sind. Zugleich definierten die Richter ein neues Grundrecht, das den Bürger in seinem digitalen Leben weitgehend vor dem Zugriff des Staats schützt.

*Die Verfassungsrichter haben dem Gesetzgeber eine schallende Ohrfeige für seine grundrechtswidrige Ermächtigung zum Ausschnüffeln von informationstechnischen Systemen aller Art verpasst. Der Staat darf sich nicht der Methoden Krimineller bedienen, um Straftaten aufzuklären, tut er dies, stellt er sich auf eine Stufe mit Kriminellen und verliert den letzten Rest seiner Glaubwürdigkeit, erklärt Dirk Engling, CCC-Sprecher. Das heimliche Durchwühlen von Computern ist vergleichbar dem von Wohnungen in Abwesenheit und ohne Wissen des Beschuldigten, wie einst tägliche Praxis der Staatsicherheit der ehemaligen DDR.*

<http://www.ccc.de>

KURZBIOGRAPHIE EINES KAMERADEN

Ich, **Peter Ernst Rose**, wurde am 23. März 1938 als Sohn von **Artur Rose** und seiner Ehefrau **Hedwig, geb. Hohmann**, in Danzig geboren. Ich bekam mit der Zeit noch zwei Schwestern: **Helga** 1940 und **Heidemarie** 1942.

Mein Vater war zur Wehrmacht gegangen und meine Mutter wohnte mit uns drei Kindern in Oliva in der Adolf-Hitler-Straße. Im August 1945 wurden wir von den Polen innerhalb von 15 Minuten aus unserer Wohnung herausgeholt und aus der Stadt vertrieben. Es ging zum Bahnhof Oliva, wo wir in Güterwagen verfrachtet wurden. Der Zug fuhr in Richtung Westen bis zur Oder. Dann mussten wir zu Fuß über eine Brücke weiter gehen. Vor uns lag ein schier endlos erscheinender Weg, der uns nach Brüel in Mecklenburg führen sollte. Es gab kaum Wasser zu trinken noch etwas zu Essen für uns. Tote und Kranke säumten die Straßen. Nach Wochen endlich kamen wir bei meiner Tante, der Schwester meiner Mutter an. Wir waren halb verhungert, verdreckt und verlaust. Nachdem man uns aber trotzdem wiedererkannt hatte, war die Freude riesengroß. In Brüel besuchte ich dann wieder die Schule vom Spätherbst 1945 bis zum Frühjahr 1947. Zuvor war ich bereits vom Herbst 1944 bis Januar 1945 in Oliva eingeschult gewesen. Dann im April 1947 holte uns mein Vater über die *grüne Grenze* in den Westen. Er war in englische Gefangenschaft geraten und aus dem Arbeitslager Glinde entlassen worden. Bis August lebten wir zuerst einmal im Lager Pöppendorf und dann im Lager Winsen a.d. Luhe. Von dort aus wurden wir bei einem Bauern in Iddensen im Keis Harburg einquartiert, der für uns eine kleine Baracke errichten ließ. Ab Oktober 1947 ging ich in die Dorfschule nach Nemiendorf im Kreis Harburg. Dort wurde ich zu Ostern 1953 aus der 8. Klasse mit dem Schulabschluss entlassen.

Am 1. April 1953 trat ich eine Lehre zum Stellmacher an, die ich im März 1956 erfolgreich mit der Gesellenprüfung abschloss. Dann arbeitete ich noch bis August desselben Jahres bei meinem Meister weiter. Im Zuge der allgemeinen Modernisierung und des rasch eingesetzten Fortschrittes starb mein Beruf, der des Wagenbauers aus.

Aber bereits am 16. August 1956 habe ich dann bei der *Hamburg-Amerika-Linie*, der HAPAG, als Deckjunge angeheuert. Nach einer dreijährigen Handelsschiffahrt auf den Motor-Schiffen ITALIA, WEISENBURG, OTTENWALD und SPREWALD konnte ich am 19. Oktober 1959 in Hamburg-Finkenwerder die Matrosenprüfung ablegen. In dieser Zeit nahm ich an Kursen im Boots- und Feuerschutzdienst teil. Ich fuhr anschließend als Matrose auf den Motor-Schiffen HANNOVER und ERLANGEN. Am 24. Juni 1962 aber musterete ich ab. Während der Fahrzeit habe ich viel gelernt, gesehen und erlebt. Darunter in der Nähe von Japan einen Taifun und auf dem Atlantik einen Hurrikan. In diesem Hurrikan wurde mein Schiff als Suchschiff beim Unglück der PAMIR eingesetzt. Meine Jahre bei der Seefahrt möchte ich auf keinen Fall missen. Aber danach sollte ein ganz anderes Leben meinen Weg kennzeichnen.

1962, bei einem Heimattreffen der Danziger in Celle, lernte ich **Irmgard Panzer**, geb. am 24. Februar 1937 in Danzig, kennen und lieben. Damals arbeitete ich bei der Firma *Lehmitz* in Hamburg als Keller- und Lagerverwalter. 1964 im Mai konnte ich dann in Hannover einen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn im Bereich *Gepäck und Expressgut* antreten. 1965 heirateten wir im April. Im Juni 1966 bekamen wir einen Sohn und im März 1974 eine Tochter.

Doch weiter mit meinem Berufsleben. Nach Lehrgängen, Schulungen und einer Meisterprüfung im Ladedienst wurde ich 1970 zum Beamten auf Lebenszeit ernannt. Am 4. Mai 1989 beging ich mein 25 jährigen Dienstjubiläum. Am 11. September 1989, ich hatte einen Hinterwandinfarkt gehabt, hochgradige Osteoporose und Bechterew, wurde ich aus gesundheitlichen Gründen in den vorzeitigen Ruhestand entlassen. Wir zogen 1990 nach Lübeck. Hier überwachte ich noch eine Zeitlang im Lübecker Hafen die Verladung von Containern und Trailern zwischen Schiff und Bahn.

Nach einer Herzoperation bin ich dann zum Ruheständler geworden und wohne heute in Travemünde an der Ostsee.

*Peter E. Rose*



FLUNDER M 1:1

IMPRESSUM

DANZIGER  SEESCHIFF

Herausgeber:

Verein Danziger Seeschiffer e.V.  
Sitz Hamburg

Erscheint unregelmäßig; voraussichtlich drei oder vier Mal pro Jahr.

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

Redaktion: *Hermann Behrent*



Langenstücken 14; 22958 Kuddewörde

E-Mail: [danziger-seeschiff@freenet.de](mailto:danziger-seeschiff@freenet.de)

☎ & 📠 +49 (0)4154 841251



POMUCHELM 1:1

DIE HECKLATERNEVERGEBLICHE MÜHE

Ein Mensch, der willens, lang zu leben,  
Beschließt dem Tod zu widerstreben  
Und a) durch strenges Selbstbelauern  
Die Krisenzeit zu überdauern  
Und b) zu hindern die Vermorschung  
Durch wissenschaftlich ernste Forschung.  
Zu letzter'm Zwecke wird bezogen,  
Ein Horoskop beim Astrologen,  
Um nicht bezüglich der Planeten,  
In eine falsche Bahn zu treten.  
Ist so gebannt Saturns Kraft,  
Hilft weiterhin die Turnerschaft.  
Die Rümpfe rollend, Knie'e beugend,  
Ganz zweifellos wirkt kräftezeugend.  
Die Rohkost bringt das Vitamin,  
Wein und Tabak, er gibt sie hin.  
Auch gilt's den Vorrat an Hormonen,  
Im reifer'm Alter streng zu schonen.  
So braut er sich den Lebenssaft  
Aus ausgekochter Wissenschaft.  
Ein Mensch, wie dieser, muss auf Erden  
Unfehlbar hundertjährig werden.  
Das Schicksal aber, das nicht muss,  
Macht unversehens mit ihm Schluss.

Quelle: Aus EIN MENSCH von *Eugen Roth*

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.  
This page will not be added after purchasing Win2PDF.