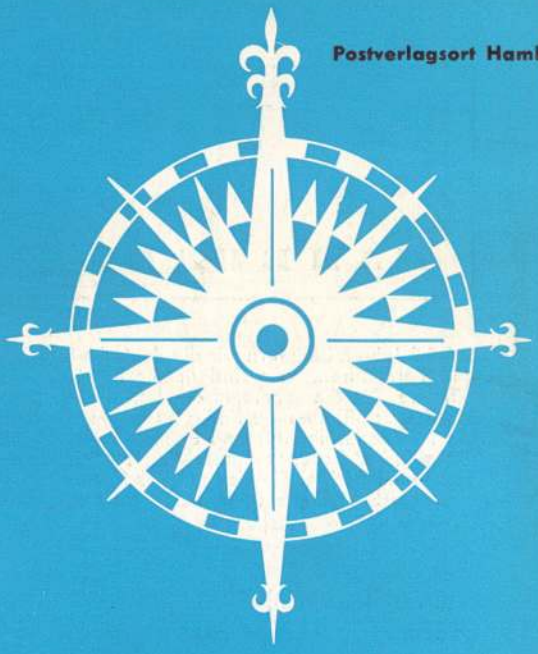
Postverlagsort Hamb

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß
Der Mann am Ausguck
Bremerhaven, der Heimathafen
Der Sichtfunkpeiler
Alexandrien
Hilfeleistung und Bergung auf See
Seemann und Fahrgast
Die doppelte Taufe
Sind Seemanns-Ehen glücklich?
Das Geisterschiff im ewigen Eis
Der Apotheker
Kostbare Fracht
Triest, einst „Reichsunmittelbar"
Die Werften meldeten . . . .

Das Polizeiboot von Alexandrien kommt längsseits

Aufn.: Friedr. K. Rau

Jahrgang 1

März 1957 Nr. 3

FISSER & v. DOORNUM

Schiffsmaklerei - Kohlenimport

HAMBURG - EMDEN - BREMEN - NEW YORK

Seit 75 Jahren beliefern wir die deutsche Schiffahrt mit Seekarten, Büchern und Formularen. Wir sind immer bemüht, alle Fachbücher für Schiffsoffiziere, für die seemännische Fortbildung, für den Schiffsingenieur und für den Schiffbauer ausfindig zu machen und am Lager zu führen. Auch die im Reedereikontor und beim Schiffsmakler benötigten Bücher führen wir ständig. Darüber hinaus findet der Seemann bei uns Romane und Tatsachenberichte, die sich mit der Seefahrt, der Geschichte der Seefahrt und dem Seekrieg befassen. Unser Katalog wird auf Wunsch übersandt.

SCHIFFAHRTSBUCHHANDLUNG ECKARDT & MESSTORFF

HAMBURG 11 · NEPTUNHAUS BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1

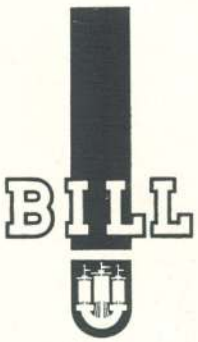
Heute kennt man uns, wo immer deutsche Seeleute über die Meere fahren. Für viele ist es eine Selbstverständlichkeit uns zu besuchen, wenn sie in Hamburg an Land gehen; und kaum einer verläßt uns, ohne etwas gefunden zu haben, was ihn besonders interessiert. Mit Freude sehen wir, wie unsere Kunden uns die Treue halten: vom Schiffsjungen bis zum Kapitän dürfen wir ihre Laufbahn begleiten. Wir bemühen uns, diese Treue durch sorgfältige Erledigung aller Aufträge, durch sachliche Beratung und durch Neuaufnahme aller herauskommenden wichtigen Bücher zu vergelten.

Die deutsche Handelsflotte 1956

Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT

Preis DM 30.50
in Leinen gebunden

Das Buch ist zu beziehen im
Seehafen-Verlag
Erik Blumenfeld
Hamburg 1, Spaldingstr 210
sowie bei der
Buchhandlung
Eckardt & Messtorff
Hamburg 11, Steinhöft 1



Exportbier

HAMBURG

Der Hafen von Quebec

Die älteste Stadt Kanadas ist **Quebec** an der Einmündung des St. Charles Rivers in den St. Lorenz-Strom. 1806 wurde sie von dem Franzosen Champlain gegründet und zur Hauptstadt des französischen Kolonialreichs in Nordamerika erklärt. 1759 eroberten die Engländer die Stadt, die heute eine der wichtigsten Häfen Kanadas ist. 150 800 Einwohner. Sitz eines katholischen Erzbischofs und eines anglikanischen Bischofs.

International

BRAUN PRIMOCON

schnelltrocknende hochwertige Rostschutzgrundierung

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang | März 1957 | Nr. 3

AM PEILKOMPASS

Lange Zeit blieb die deutsche Schiffahrt von Unfällen verschont, die gleichzeitig auch Menschenopfer forderten. Nun hat sich am 16. Februar 1957 in den Stockholmer Schären ein Schiffsunglück ereignet, bei dem bedauerlicherweise neun deutsche Seeleute und der schwedische Lotse ums Leben kamen. Der kleine deutsche Dampfer „Harburg" (850 BRT, geb 1919 in Rendsburg) der Hamburger Poljo-Reederei, Pohl & Jozwiak, wurde im Nebel dicht vor dem Stockholmer Hafen von dem auslaufenden schwedischen Tanker „Tinny" (10 900 BRT) überrannt und unter Wasser gedrückt. Trotz der geringen Geschwindigkeit beider Schiffe vollzog sich der Untergang der „Harburg" nach einer Kesselexplosion so schnell, daß nur 6 Mann der 14köpfigen Besatzung gerettet werden konnten. Der gerettete Kapitän des Schiffes verstarb auf dem Weg zum Krankenhaus an den Folgen der erlittenen schweren Verletzungen. Wir haben an anderer Stelle der gebliebenen Seeleute gedacht.

*

Wenige Tage später ereignete sich ein weiterer Schiffsunfall in der westlichen Ostsee, in der Nähe der dänischen Insel Möen. Im Schneesturm kolliderten hier der deutsche Frachter „Christian Russ" (975 BRT, geb. 1907 in Stettin) der Reederei Ernst Russ, Hamburg, und das englische MS „Baltavia" (2600 BRT). Die „Christian Russ" wurde in Brückenhöhe getroffen und begann mit schwerer Schlagseite sofort schnell zu sinken. Da eigene Rettungsboote nicht mehr zu Wasser gelassen werden konnten, sprang die gesamte Besatzung in das kalte Wasser und konnte vollzählig von der „Baltavia" und dem dänischen Schiff „Laila Dan", das in der Nähe stehend den Zusammenstoß auf dem Radarschirm beobachtet hatte, gerettet werden.

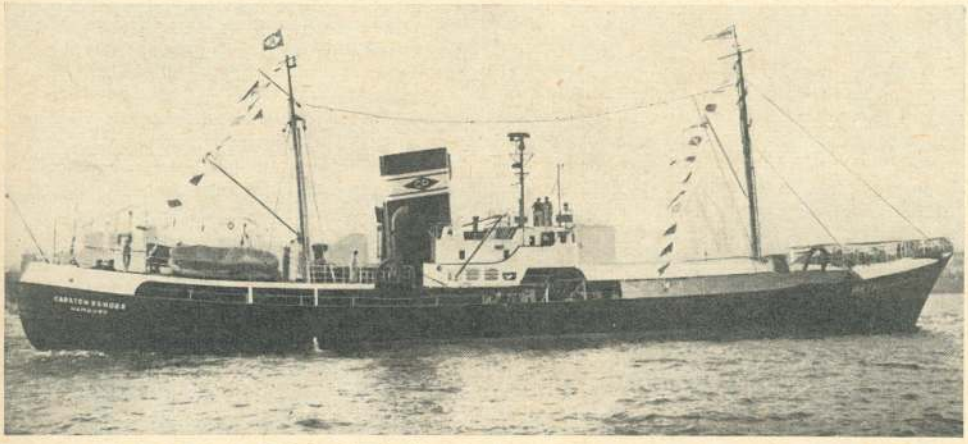
*

Im selbstlosen Dienst der Rettung von Menschenleben aus Seenot steht nunmehr schon über 90 Jahre die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger". Allein im letzten Jahr haben die Boote dieser Gesellschaft 435 Einsatzfahrten unternommen und dabei 250 Menschen gerettet. Außerdem wurde 85 Schiffen Hilfe geleistet und 50 Krankentransporte über See durchgeführt.

*

Im Mittelpunkt der Diskussion steht immer noch das in unserer Nummer 1 erwähnte Seemannsgesetz. Die Bedenken, die von den verschiedensten fachlichen Seiten gegen den vorliegenden Referentenentwurf vorgebracht wurden, haben den Bundestagsausschuß für Arbeit bewogen, sich während einer Fahrt mit dem MS. „Bayernstein" von Bremen nach Antwerpen einen Einblick in die Bordverhältnisse während des Betriebes zu verschaffen. Gleichzeitig wurden im Verlauf dieses dreitägigen Bordaufenthaltes und bei vorherigen Besichtigungen in Hamburg und Bremen Sachverständige der Sozialpartner zu den einzelnen Punkten gehört. Diese hier begonnenen Gespräche wurden Ende Februar in Bonn fortgesetzt.

*



„Carsten Rehder", der jüngste Fischdampfer der deutschen Fischereiflotte, wurde im Februar von der Stülckenwerft, Hamburg, der Reederei Carsten Rehder, Hamburg-Altona, übergeben. 695 BRT, 6000 Korb, 1000 PS Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit Abdampfturbine, 13,1 Knoten, Länge 64,45 m, Breite 9,22 m, Tiefgang 4,48 m. 24 Mann Besatzung.

Am 12. März 1957 ist Hamburgs zweites Seebäderschiff, die „Bunte Kuh", vom Stapel gelaufen. Gleich groß wie die „Wappen von Hamburg", soll sie ab 1. Juli in den täglichen Seebäderdienst zwischen Hamburg—Cuxhaven—Helgoland und Hörnum eingesetzt werden.

*

Nach fast 20jähriger Pause werden in diesem Frühjahr wieder die Ferienreisen nach Skandinavien unter deutscher Flagge aufgenommen. Die Lübeck-Linie A.G. stellt zu diesem Zweck das 1789 BRT große MS „Nordland" in Dienst. Das Schiff, der frühere Norweger „Harald Jarl" (erb. 1930 bei Burmeister & Wain, Kopenhagen) wird zur Zeit noch völlig überholt und umgebaut und kann dann in modernsten Räumen 150 Fahrgäste auf jeder Reise Stunden der Erholung bieten und neue Eindrücke von der Schönheit der nordischen Länder und Städte vermitteln.

*

Nun einen kurzen Blick über den Eisernen Vorhang. Von der DDR stark subventioniert, wird eine kleine ostdeutsche Seeschiffahrt aufgebaut. Eines der dort gebauten ersten Schiffe, die 1 106 BRT große „Stralsund" (geb. 1953) ist im Februar infolge Materialfehlers vor der englischen Küste gesunken. Der Riß einer Schweißnaht unter der Wasserlinie verursachte starken Wassereinbruch in die Kaliladung und führte zum Verlust des Schiffes. Die 27-köpfige Besatzung konnte von einem englischen Fischdampfer gerettet werden. — Weiterhin ist in der Ostzone ein interessantes Projekt in Angriff genommen worden. Schweden zeigte sich bereits seit längerer Zeit stark interessiert an dem Ausbau des Trajektverkehrs Saßnitz—Trelleborg, über den vor dem Kriege der gesamte internationale Nord-Süd-Zugverkehr von und nach Stockholm und Oslo lief. Allerdings wurde schwedischerseits die Leistungsfähigkeit des Saßnitzer Hafens immer schon bezweifelt. Nun soll sich die ostdeutsche Reichsbahn bereit erklärt haben, bei Kap Arkona/Rügen einen neuen Fährhafen zu planen und ebenso wie Schweden ein neues Fährschiff zu bauen. Beide Fährschiffe, die je vier Gleise von einer Gesamtlänge von über 400 m erhalten werden, können etwa rund 40 Güterwagen und 30 Kraftwagen auf jeder Überfahrt befördern und sollen im Sommer 1958 einsatzbereit sein.

Der Wachoffizier

Der Mann am Ausguck

Während in der Weltpolitik eine gewisse Entspannung eingetreten ist und die klassischen Gesprächspartner sich bemühen, ihre Sorgen in verbindlicheren Sätzen vorzutragen, als das noch vor wenigen Wochen der Fall war, bereiten sich auf dem Felde der Weltwirtschaft Ereignisse vor, die das Bild der Erde stärker verändern können, als zwei Kriege das taten. Ab und zu weist eine Schlagzeile in der Weltpresse auf die Begebenheiten hin. Dann versickert die Nachricht wieder, und nur wenige aufmerksame Beobachter wissen um den größeren Zusammenhang. Es geht um die Erschließung der Gebiete, die auf manchen Landkarten noch weiß bezeichnet sind. Es geht um die Nutzbarmachung der gewaltigen Erdschätze, die an den beiden Polen wie in den Wüsten Afrikas und den Urwäldern Brasiliens bisher ungenutzt schlummerten. Die Wirtschaftswende, deren gigantische Ausmaße vielleicht erst in den Jahren deutlich erkennbar werden, nahm ihren Anfang bereits am Ende des Ersten Weltkrieges, als viele bis dahin unentwickelte Völker ihre Geschicke selbst zu lenken begannen, als koloniale und halbkoloniale Völker ihre eigenen Industrien aufzubauen sich entschlossen. Rußland, das bis dahin fast nur Konsumgüterindustrie betrieben hatte, richtete sich auf Maschinenbau und Schwerindustrie ein. Einen ähnlichen Weg ging im Zweiten Weltkrieg Südamerika, in dem Bergwerke, Eisenhütten und Elektrizitätswerke aus dem Boden schossen. Drei Standardprodukte sind es, um die das Ringen entbrannt ist. Sie heißen Kohle, Öl und Eisenerz.

*

Besonders deutlich trat die Rolle, die das Öl heute spielt, in der persischen Krise wie im Suezkonflikt zutage. Keinem Staatsmann dürfte es zugemutet werden, sich durch zufällige Ereignisse oder gewollte Konflikte um das Lebenselixier bringen zu lassen, dessen Fehlen seine Wirtschaft — abgesehen von der militärischen Bedeutung — aufs Schwerste schädigen würde. Wenn auch Nordamerika sich im Mittleren Osten durch Konzessionen seinen Anteil am Ölaufkommen gesichert hat, verfehlte es nicht, nach Venezuela zu gehen, wo sich eine in diesem Maße nicht geahnte Reserve angeboten hat. In Frankreich herrschte Hochstimmung, als sich herausstellte, daß unter dem Sand der Sahara Eisen und Öl für Jahrzehnte lagern. Expeditionen sind nach den Wäldern am Amazonas wie nach den Uranlagern Kanadas unterwegs. Daß die Russen den Boden Sibiriens nicht erfolglos durchschürfen, klingt ab und zu aus Meldungen der Auslandskorrespondenten heraus. Wenn wir schon in die Ferne schweifen, wollen wir unsere eigene Rolle nicht verschweigen. Salzgitter war nur möglich durch neue Eisenerzlager, die bis zur Ostsee hinauf ausfindig gemacht werden konnten. In den Mooren von Ostfriesland und unter dem Ackerboden Schleswig-Holsteins sind mächtige Ölfelder entdeckt worden.

*

Wenn die Engländer die Goldküste freigegeben und der Gründung eines Negerstaates Ghana zugestimmt haben, so liegt darin die Anerkennung der Wandlung in der sozialen Struktur der Negervölker, die gerade durch den Abbau der Bodenschätze in der früheren Kolonie hervorgerufen wurde. Ghana, auch das „Kakaoland" genannt, tritt unter einer selbständigen Regierung dem Commonwealth bei. Sein Gebiet umfaßt die bisherigen Kolonien Goldküste und Aschantiland und einen Teil der früheren deutschen Besitzung Togo. Seine Kakaoproduktion deckt etwa 30 v. H. des Bedarfes der Erde. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielten bereits vier andere Länder ihre Selbständigkeit und schlossen sich dem „British Commonwealth of Nations" an: Burma, Indien, Pakistan und Ceylon.

*

Noch stellt der Nahe Osten ein Spannungsfeld dar, dessen Kräfte keineswegs ausgewogen sind. Wenn es auch so scheint, als hätte sich

Der Ingenieur

der „große Bruder" — die Sowjetunion — in seiner Aktivität gemäßigt, tauchen plötzlich, etwa in Syrien, russische Ausbilder auf, die sich als Instrukteure und Kommandeure in der syrischen Flotte und Luftwaffe betätigen. Nach den Meldungen einer kanadischen Nachrichtenagentur soll es sich um 60, nach anderen Meldungen um über 200 Ausbilder handeln, alles Offiziere, an der Spitze ein General. Andererseits ist von dem Besuch des Königs Saud in Washington doch eine gewisse Beruhigung unter den arabischen Ländern ausgegangen, zumal man hier über die Vorgänge in Ungarn viel nachgedacht hat. Jordanien hat sich bereiterklärt, amerikanische Kredite anzunehmen. Im ganzen gesehen, erbrachte die Konferenz der arabischen Staaten in Kairo nicht das Ergebnis, das im Weißen Haus erhofft wurde. Noch suchen die arabischen Völker ihre Linie. Solange die Streitigkeiten zwischen den Israelis und den Arabern nicht behoben sind — wo ist der weise Salomo, der sie beheben könnte? — werden die Bemühungen zwischen Ost und West nicht aufhören, den Nahen Osten zu gewinnen. Eisenhower wendet seine ganze Staatskunst auf, um versöhnliche Kompromisse zu ermöglichen. Denn nicht nur das Öl steht auf dem Spiel.

*

Die Spannung im Nahen Osten hat zweifellos die Aktualität der Besuche der deutschen Staatsmänner und Politiker in Amerika beeinträchtigt. Dennoch ist es wohl gelungen, die wichtigste deutsche Frage, die nach der Wiedervereinigung, zu besprechen und in ihrer Lebenswichtigkeit für uns zu betonen. In dieser Frage waren sich wohl die „Reisenden in Politik" alle einig: Der Außenminister von Brentano, der Führer der Bundestagsopposition Ollenhauer und der CDU-Abgeordnete Kiesinger. Besonders bemerkt wurde, daß der SPD-Vorsitzende Ollenhauer in Amerika sich dahin ausließ, daß selbstverständlich kein Bruch mit dem Westen, kein Austritt aus der NATO und keine Lösung der Verträge beabsichtigt seien. In der innerpolitischen Propaganda las man es manchmal anders, und es ist gut, daß nun auch dem Westen gegenüber Klarheit geschaffen wurde.

Niemand wird es übelnehmen, wenn eine Frankfurter Faschingszeitung die Meldung veröffentlichte, Ollenhauer sei der CDU beigetreten. Es wäre ja auch kaum denkbar, daß irgendein verantwortungsbewußter Politiker in Amerika erklären könnte, wir wollten die Verträge aufgeben, um der Sowjetunion und der Wiedervereinigung entgegenzukommen. Die Folgen könnten katastrophal sein. Daß die Arbeitsgruppe der vier Westmächte, die zum ersten Mal nach der Genfer Konferenz von 1955 jetzt in Washington zusammentrat, das Problem der Wiedervereinigung behandelte, beweist von neuem die Bedeutung dieses ungelösten Problems für die Befriedung Europas.

*

Wenn sich die Vermutungen bestätigen, daß der sowjetische Außenhandelsminister Mikojan im April die Bundesrepublik besucht, dürfte das nicht zuletzt auf den Briefwechsel zurückzuführen sein, den Bundeskanzler Adenauer mit dem Ministerpräsidenten der UdSSR pflegte. Der Bundeskanzler hatte Handelsbesprechungen angeregt und der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die Ausdehnung des Handels zwischen den beiden Staaten zur Verbesserung auch der politischen Beziehungen beitragen könne. Er hatte sich weiter bereiterklärt, den sowjetischen Vorschlag über eine wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit sowie die Vorschläge für einen Konsularvertrag zu prüfen. Diese Gedanken sind in Moskau als konstruktiv anerkannt worden, was allerdings die SED-Presse in der deutschen Sowjetzone nicht hinderte, den Brief Adenauers als „ideologische Kriegsvorbereitung" zu bezeichnen. Man hatte sicherlich in Pankow die Stellungnahme der Moskauer „Prawda" noch nicht gelesen (oder man durfte sie nicht lesen).

*

Mehrere Forschungsaufträge für Mondraketen sind in Vorbereitung. Schon in den nächsten fünf Jahren könnte eine Forschungsrakete zum Mond abgeschossen werden, die den Erdtrabanten umkreist und wieder zurückkehrt. Das sagte in Washington der Direktor des wissenschaftlichen Forschungsamtes der amerikanischen Luftwaffe, Brigadegeneral Gregory. Er bestätigte damit nur, was eine Konferenz von 500 amerikanischen Raketenforschern — die unlängst in San Diego in Südkalifornien zusammengetreten war — als durchaus angängig bezeichnete, wenn man natürlich auch ein paar Jahre mehr oder weniger offen ließ. Diese Konferenz, die von den bedeutendsten amerikanischen Forschern, unter ihnen einige aus Deutschland stammende, beschickt war, befaßte sich nicht allein mit den Mondfahrten, sondern mehr noch mit den Fahrten zum Mars. Eine Himmelsfahrt zum Mars will man in 400 Tagen bewältigen, während der Rückflug nur 300 Tage dauern soll. Hingewiesen wurde weiter auf eine verhältnismäßig störungsfreie Region zwischen den Gravitationsfeldern der Erde und des Mondes. Hier bieten sich, so sagte man offen, Warteplätze für höher fliegende Raketen an. Es war Wernher von Braun, der vor Jahren schon die Möglichkeit der Errichtung militärischer Stützpunkte im Weltenraum vorgetragen hatte.

*

Es liegt eine ungeheure Tragik darin, daß die Forschungen und Planungen ernster Wissenschaftler, die die Phantasien eines Jules Verne weit in den Schatten stellen, in erster Linie durch Rüstungen der Weltvölker gefördert werden. Kein Staat hätte vermutlich die Millionen und Milliarden aufgebracht, die heute schon verplant sind und die in den nächsten Jahren noch aufgebracht werden, wenn nicht die Sorge vor der „anderen Seite" dahinter stände. Amerika hat jedes Jahr seine Ausgaben für die Entwicklung von Stratosphärenflugzeugen und Weltraumraketen gesteigert. Die UdSSR mit ihrer durch keine parlamentarischen Fesseln eingeengten Befehlsgewalt steht sicher nicht zurück.

Wir leben in einer Zeit gewaltiger Entwicklungen und unerhörter Erkenntnisse. Hoffen wir, daß wir den Stolz darauf, der Natur immer mehr Geheimnisse abgerungen zu haben, nicht eines Tages zu teuer bezahlen müssen.

Fritz Roßberg.

Der Heimathafen

Bremerhaven

In Bremerhaven sind die Nächte lang. Zu lang für einen alten Fahrensmann, der nach dem Krieg hinter der Theke der eigenen Bar vor Anker gegangen ist und das Morgengrauen nicht vorm Nachhausekommen liebt. Aber was nützt es, über das Schicksal und schlechten Kreislauf zu palavern. Die Bar geht — gut sogar. Nur hin und wieder, wenn ein paar alte Bekannte aus früherer Zeit die Hocker vor der Theke behaupten, kann er seinem Herzen einmal Luft machen. Mal sagen, was er so denkt und tut. Denn so kann das nicht immer weitergehen in dieser Stadt, die mehr Lokale und Taxis hat als andere Städte dieser Größe. Er meint das ehrlich und nicht erst, seit die Leute auf der Straße erzählen, mit dem Army-Nachschub ginge es nun bald zu Ende. Denn ein Teil des Army-Guts geht schon jetzt über Rotterdam. Schon lange hat er sich seine Gedanken darüber gemacht. Wenn die „Amis" endgültig gehen sollen, dann wird dem nächtlichen Flimmern der neonleuchtenden Bars ein sehr graues Morgengrauen folgen. Das ist sicher.

Dies „Wenn" beschäftigt auch ihn, der wie so viele sein Geschäft nur dem Umstand verdankt, daß die Amerikaner 1948 mit der Gewerbefreiheit einer hektisch aufblühenden Gastronomie in Bremerhaven Tür und Tor öffneten. Dabei ist er mit seiner Bar einen klaren Kurs gesteuert. Er hat sich ehrlich um Gäste bemüht. Nicht um solche, die mit lockeren Geldbeutel jede Tür ansteuern, sondern um Gäste, die wiederkommen. Selbst ein Sportverein ist darunter. Denn er hat solide Preise und ein gutes Glas Bier, und manchmal verflucht er seine Idee, daß er sein Lokal wie eine Bar hat einrichten lassen.

*

Das ist Bremerhaven — bei Nacht gesehen. Aber der größte Teil der 134 000 Bewohner in der Stadt der Hochseefischerei verdient am Tage sein Brot. Sie gehen Berufen nach, die der Schiffahrt und dem Strom, an dem die Stadt liegt, verbunden sind. Hafen und Fischerei sind die Schwerpunkte des Erwerbslebens. Aber der Ausbau der Fischereianlagen und der Columbuskaje mit ihrem steigenden Passagierverkehr hat nicht den Blick dafür trüben können, daß Bremerhaven eine Stadt mit Sorgen ist. Denn die Entwicklung der Frachtschiffahrt nach Bremerhaven hat mit der allgemeinen Entwicklung in anderen Häfen nicht Schritt gehalten, wenn auch der Army-Nachschub einen allerdings, wie die letzten Tendenzen zeigen, unsicheren Ausgleich bedeutet.

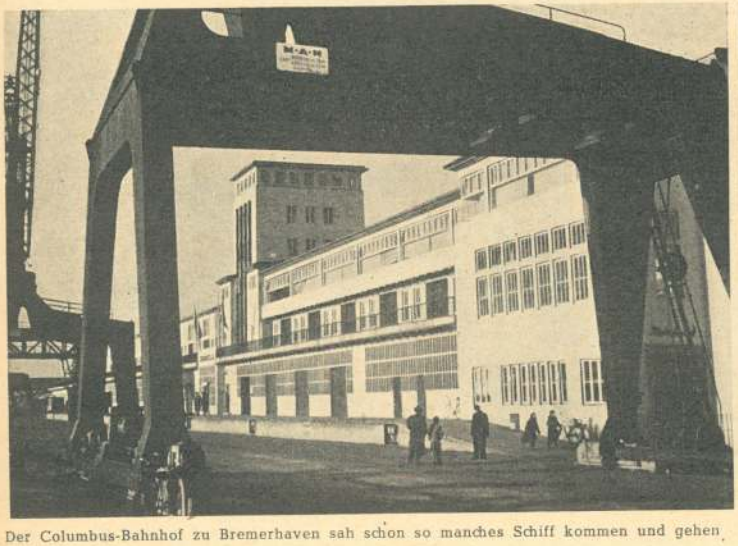
*

Und doch ist das Wirtschaftswunder nicht an dem zerstörten Bremerhaven der Nachkriegszeit vorübergegangen. Vielleicht könnte man es annehmen nach so viel Pessimismus. Die Stadt hat im Wiederaufbau ein neues Gesicht erhalten. Allein die „Bürger", wie die Bürgermeister-Smidt-Straße kurz genannt wird, ist mit ihren neuen Geschäftshäusern und stattlichen Wohnhäusern Ausdruck für den Willen zu einem modernen Wiederaufbau. Ganze Siedlungen moderner Häuser sind in den Randgebieten entstanden und noch im Aufbau. Schulen und Sportanlagen sind Zug um Zug entstanden und auch der Wunsch nach einem Hallenbad ist Mitte letzten Jahres in Erfüllung gegangen. Am Theaterplatz ist ein großes Hallenbad eröffnet worden, das sowohl den reinlichen als auch den sportlichen Bedürfnissen Bremerhavens gerecht wird.

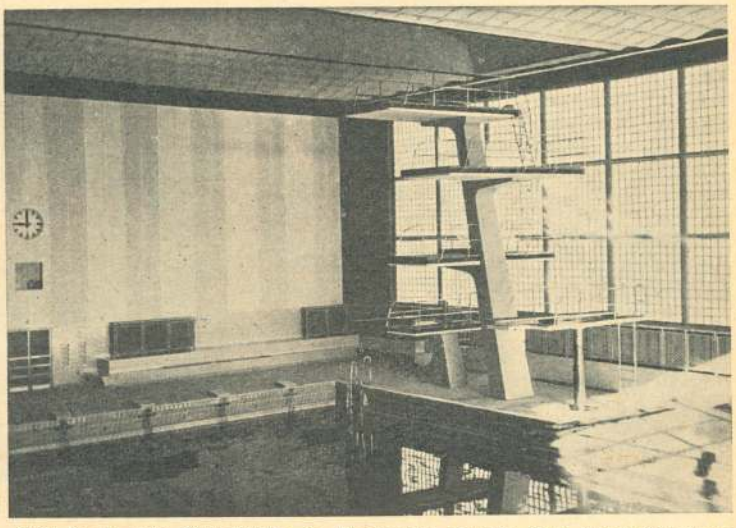
*

Der Aufbau der Häfen ist im letzten Jahr mit der Inbetriebnahme der Schuppen G und F wieder einen Schritt vorangekommen — ein Ereignis, das in eingeweihten Kreisen dadurch überschattet wurde, daß eine Bremer Stauerei vorübergehend die Bremerhavener Konkurrenz bei den Nachschub-Amerikanern aus dem Felde geschlagen hatte. Aber gegen Ende des Jahres 1956 horchte man in Bremerhaven auf, als sich plötzlich in Bremen als Landeshauptstadt eine Diskussion darüber entspann, ob die Hafengruppe Bremen oder die Hafengruppe Bremerhaven zukünftig Schwerpunkt des Ausbaues sein solle. Diese Frage hatte sich angesichts der Tendenz, immer schnellere und größere Schiffe zu bauen, erhoben, Für Bremerhaven würde es das Ende seiner Sorgen bedeuten, aber in Bremen ist es bereits wieder sehr still geworden. bus.

Bürgermeister Smidt, der Gründer Bremerhavens, blickt von seinem Granitsockel jetzt auf das neue Hotel.



Der Columbus-Bahnhof zu Bremerhaven sah schon so manches Schiff kommen und gehen



Blick in die neue Schwimmhalle am Theaterplatz mit dem 10 m hohen Sprungturm.

Theaterbrief aus Bremerhaven

Bremerhavens leistungsfähiges Stadttheater verzeichnete im vergangenen Jahr ausgezeichneten Besuch. 370 Vorstellungen im Großen Haus sahen über 200 000 Besucher, 87 Vorstellungen im Kleinen Haus 7800 Besucher.

Im neuen Jahr setzte die Musikbühne die Reihe wesentlicher musikalischer Aufführungen mit einem Carl-Orff-Abend fort, dessen szenische Kantate „Carmina burana" und die Märchenoper „Der Mond" für Bremerhaven Erstaufführungen waren. Als Neuinszenierung aus dem Bereich der Wiener Operette erschien auf dem Spielplan „Polenblut" von Oskar Nedbal. Daneben blieben auf dem Spielplan: Millöckers ewig junger „Bettelstudent" und das musikalische Lustspiel „Lisa, benimm Dich!", das mit der quicklebendigen Dolly Velbinger in der Titelrolle entzückt.

Das Schauspiel zeigte eine sehr eindrucksvolle Aufführung von Ibsens „Die Stützen der Gesellschaft". Als Erstaufführung folgte am 15. März das vieldiskutierte und in letzter Zeit von fast allen namhaften Bühnen aufgenommene Stück „Das Tagebuch der Anne Frank". Im Kleinen Haus war Premiere für Bruckners Schauspiel „Fährten". Weiterhin läuft auch das erfolgreiche Lustspiel „Und das am Montagmorgen" von Priestley.

Die kleine Komödie „Herzspezialist", die der Filmschauspieler Hans Holt geschrieben hat, mußte wegen einer Erkrankung bald aus dem Spielplan genommen werden. Auch im Ausland besteht lebhaftes Interesse für diesen Bestseller, den der Erfolg auch bei der Wiederaufnahme der Bremerhavener Aufführung nicht versagt bleiben wird.

DER SICHTFUNKPEILER

EIN NEUES GERÄT FÜR DIE SCHIFFSNAVIGATION

Die drahtlose Telegrafie hat in der Schiffahrt neben ihrem Wert als Nachrichtenmittel auch für die Navigation eine entscheidende Bedeutung. Das klassische Gerät für die Funknavigation ist der Funkpeiler, mit dem der Standort eines Schiffes durch Peilungen nach mehreren Funkbaken bestimmt werden kann, und der außerdem für Peilungen in Seenotfällen unentbehrlich ist. Die universelle Verwendungsmöglichkeit des Funkpeilers macht ihn jetzt und auch für die Zukunft trotz zusätzlicher, inzwischen noch geschaffener Funknavigationsgeräte, wie Radaranlagen und Geräten der Hyperbelnavigation, für die Schiffahrt unentbehrlich.

Es ist deshalb von den Nautikern der Weg, den Peilvorgang mit Hilfe der Mittel durchzuführen, wie sie die moderne Hochfrequenztechnik bietet, besonders begrüßt worden. Das gilt um so mehr, als durch die moderne Technik ein Gerät geschaffen wurde, bei dem der Peilvorgang durch Beobachtungen mit dem Auge und nicht, wie bei den früheren Geräten, durch Beobachtungen mit dem Ohr erfolgt. Während bei den Geräten mit Gehörbeobachtung, bei denen das Minimum des Empfanges durch Drehung einer Richtantenne bestimmt werden mußte, eine besondere Schulung des Beobachters erforderlich war, wird bei dem Plath-Sichtfunkpeiler die Peilung nach dem fernen Sender unmittelbar als leuchtender Strich auf dem Schirm einer Braunschen Röhre abgelesen. Die Wirkungsweise des Sichtfunkpeilers ist leicht verständlich. Das Antennengebilde ist ein feststehender Kreuzrahmen. Dabei ist die eine Rahmenebene (Längsrahmen) mittschiffs und die andere (Querrahmen) querschiffs angeordnet. Die von den beiden Rahmen empfangenen Spannungen der zu peilenden Sender werden mittels Hochfrequenzkabel über zwei genau gleiche Verstärker an die beiden Plattenpaare der Bildröhre (Braunsche Röhre) geführt. Die an diesen Plattenpaaren entstehenden Hochfrequenzspannungen erzeugen auf dem Schirm einen leuchtenden Strich, der mit der Nullrichtung der Skala den gleichen Winkel bildet wie die Richtung der ankommenden Welle mit der Mittschiffsrichtung.

Die Ablesung der Peilung erfolgt mittels eines drehbaren Lineals mit eingravierten parallelen Linien an der konzentrisch um den Bildschirm angeordneten inneren Skala, während die äußere zu einer eingebauten Kreiseltochter gehört, so daß auch die rechtweisende Peilung unmittelbar abgelesen werden kann. Für Schiffe ohne Kreiselkompaß wird an dieser Skala der Kurs von Hand aus eingestellt.

Der entscheidende Vorteil dieses Gerätes für den Nautiker liegt nicht nur darin, daß die mehr in der Arbeitswelt des Funkers liegende Beobachtung mit dem Ohr durch die mit dem Auge ersetzt ist, sondern besonders auch noch darin, daß auch unter erschwerten Beobachtungsbedingungen, bei denen mit früheren Geräten oft ganz auf eine Peilung verzichtet werden mußte, noch brauchbare Peilungen zu erhalten sind. Solche erschwerten Bedingungen sind das Auftreten starker atmosphärischer Störungen, Beeinträchtigungen durch fremde Sender und Peilstrahlwanderungen in der Dämmerung und nachts. Durch das Auftreten eines Störsenders wird selbst dann, wenn dessen Amplitude gleich oder größer als die des zu peilenden Senders ist, die gesuchte Peilung in ihrer Genauigkeit praktisch nicht beeinflußt, während mit einem Gehörpeiler unter diesen Bedingungen auf eine Peilung ganz verzichtet werden muß. Mit dem Sichtfunkpeiler wird durch einen solchen Störsender die ungestörte Peilung, die eine Anzeige als leuchtenden Strich ergibt, lediglich zu einem Parallelogramm auseinandergezogen. Dabei ergibt sich die Peilung des gesuchten Senders als Symmetrielinie parallel zu dem einen Seitenpaar des Parallelogramms, und darüber hinaus kann auch noch die Peilung nach dem Störsender selbst als Symmetrielinie parallel zu dem anderen Seitenpaar ermittelt werden.

In der Dämmerung und nachts bietet das Gerät durch die Möglichkeit, auf einen Blick die für einen bestimmten Sender vorhandenen Peilbedingungen auf ihre Zuverlässigkeit beurteilen zu können, den Vorteil, durch Nachteffekt besonders gestörte Peilungen als unzuverlässig ausscheiden zu können.

Das große Interesse, das dieses Gerät bei den Nautikern im In- und Ausland bereits gefunden hat und in immer steigendem Maße findet, drückt sich in den zahlreichen Aufträgen auf Ausrüstung von größten Schiffen sowie auch von Küstenmotorschiffen aus. Die Feststellung scheint deshalb berechtigt, daß durch dieses Gerät für die internationale Schiffahrt ein echtes Bedürfnis der Praxis erfüllt wird.

Rettungskreuzer „Theodor Heuss"

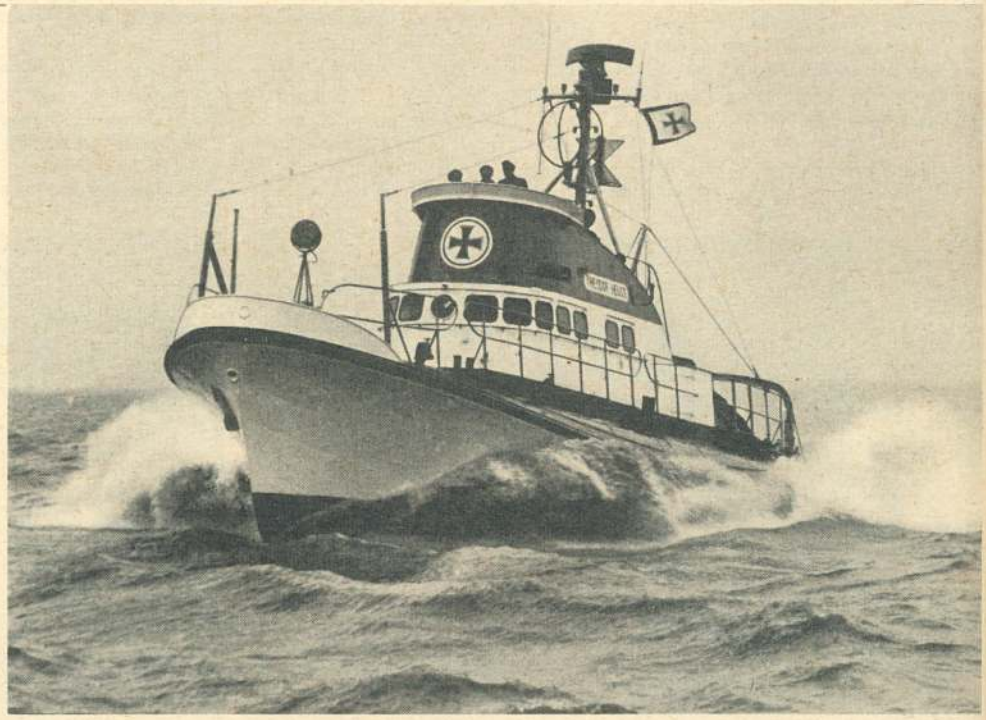
„Fahre Schiff, ein tapferer Retter,
Durch den Sturm und böses Wetter
Zu dem Bruder, der in Not,
Bis dein Helfen sich ihm bot,
Daß als großes Vorbild bliebe
Tapferkeit und Menschenliebe."

Mit diesen Worten taufte am 12. Februar die Schwiegertochter des Bundespräsidenten in Bardenfleth an der Weser den neuesten Seenotrettungskreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger auf den Namen „Theodor Heuss". Von der Taufkanzel gab Bundespräsident Professor Heuss, Schirmherr der Gesellschaft, den launigen Kommentar: „Dieses Schiff soll nach den letzten Erfahrungen gebaut und international das beste Rettungsboot sein — mir soll's recht sein, wenn's meinen Namen trägt."

Das Boot, das auf der Probefahrt eine Geschwindigkeit von 20 Seemeilen erreichte, wird auf Borkum stationiert und steht unter dem Kommando von Vormann Wilhelm Eilers.

Ein Schwesterschiff ist der Werft von Fr. Schweers in Bardenfleth in Auftrag gegeben.

bus.



Wußten sie schon, daß . . .

. . . es 1884 so viele Fischottern auf der Alster gab, daß einem Sportsmann seitens der Hamburger Behörden die Erlaubnis erteilt wurde, die Fischottern abzuschießen? Er erledigte in diesem Herbst 14 Stück.

. . . eine Dame aus Magdeburg einen Bootspuffer erfand, der aus zwei Bügeln bestand, die am Bug befestigt wurden und die ein paar mit elastischem Material bekleidete Rollen führten?

. . . ein Mann einen Mast erfand, der bei zu großer Schräglage des Schiffes sich von selbst ausklinkte und mitsamt den Segeln über Bord fiel?

. . . es immer „Deutschhuber" gegeben hat, die die Seemannssprache verdeutscht haben möchten? Sie wollen ein Schiff mit dem Steuer steuern und mit den Rudern rudern, anstatt mit dem Ruder steuern und mit den Riemen rudern.

. . . seit über 100 Jahren das Segelnlassen von Modelljachten ein sehr beliebter Sport ist? 1845 wurde der erste Modell-Yacht-Club in Plymouth gegründet und 1850 ein weiterer in London. Der älteste derartige Verein in Deutschland ist der „Modell-Segel-Regatta-Verein von 1888 zu Oevelgönne", der von Kapitänen und Elblotsen gegründet wurde. Auch heute noch zählt der Verein viele Seeleute zu seinen Mitgliedern.

. . . daß der Hamburger Yacht-Club es war, der 1896 die erste Regatta für Fischkutter und Fischewer auf der Elbe zwischen Nienstedten und dem Juelssand aussegeln ließ? Es beteiligten sich daran 2 Finkenwerder und 6 Blankeneser Fischer.

. . . man beim Bau des Hamburger Freihafens in der Straße „Beim kleinen Fleet" ein über 400 Jahre altes Ruderboot ausgegraben hat, das seiner ganzen Bauart nach ein „Lustboot" gewesen sein muß?

. . . daß der erste Strandkorb um 1885 als eine „Sonderkonstruktion" für ein krankes Mädchen gebaut wurde? Er fand soviel Anklang, daß er bald zum beliebtesten „Möbel" der Badegäste wurde.

Alexandrien

Von Friedrich Karl Rausch

Bakschisch, Hitze, Staub! Das Gemisch von beizenden Gerüchen! Aufdringliche Belästigung durch die Soldaten an den Hafentoren, durch Fellachen, die sich als Fremdenführer anbieten, durch Zuhälter, die „original" französische Mädchen zu beschaffen versprechen, und die an Bord stürzende Meute Händler, die billigsten Ausschuß marokkanischer Lederwaren, ägyptischer Baumwollsachen und pornografische Fotos zu teuren Preisen loszuschlagen verstehen.

Alles das eher lustig und interessant zu finden oder völlig ignorieren zu können, erfordert Haltung, Schulung, erfordert den Orienterfahrenen, der ankommend mit einem Frachtschiff, durch diesen Schmutz staken muß, bis er fern von aller ägyptischer Originalität, im frischluftdurchfluteten „Trianon" oder „Athinai" seinen Wiener Melange serviert bekommt in der Art, wie es die Schweizer Schule für Gastronomie vorschreibt.

Nichts kann für den Fremden in Alexandrien seit der Revolution unangenehmer ausarten, als taktloses Fotografieren in jenen Straßen,

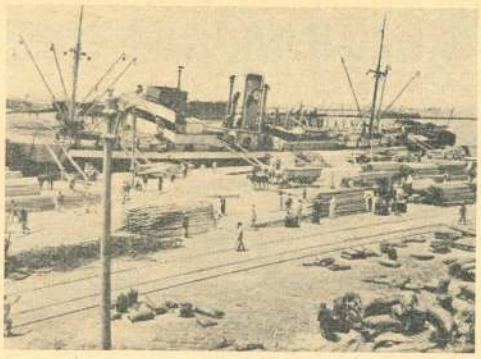
So gar nicht orientalisch wirkt die Emsigkeit der im Hafen arbeitenden Fellachen. Das macht das Akkordsystem. Mehr Säcke, mehr Piaster. Unsere Ings und Assis haben auch alle Hände voll zu tun, die Winden gut geschmiert zu halten, und die Decksgang wacht mit Argusaugen auf ihre Runner und ihr Stroppengut.

die durch die zahllosen Viertel der Armen führen. Doch selbst dort, sowie in den Slums dieser Stadt voller Gegensätze zu fotografieren, ist nicht unmöglich.

Es gibt da, und nur noch da, wo die armen Leute hausen, so viele Kleinigkeiten, die so voller Kultur sind, daß man sie bewundern muß, hier einen alten verwunschenen Torbogen, dort ein neues kunstvoll gearbeitetes Eselsgeschirr oder eine Zuckerrohrwalze. Das ist das „Sesam, öffne dich".

Es ist aufreibend in Alexandrien. Es ist niederdrückend. Es ist erhebend. Von schwindelnder Höhe des Minaretts blickt man über die majestätischen Gestade des Mittelmeers. Samtweicher Wind umspielt den schlanken Turm. Meeresblau und Himmelsblau fließen ineinander. Wie ein aufgeblähtes Sonnensegel in dem Ozean hängt, so haftet das blaue Meer am weißen nordafrikanischen Rand. Eine ehrerbietige Verbeugung vor dem Muezzin der großen Moschee ist ehrlicher Dank des Alemanen für dieses Erlebnis, einige Päckchen Chesterfield und fünfzig Piaster Backschisch Selbstverständlichkeit.

An der nächsten Ecke, vor dem Schlachterladen, umsummen die Fliegen einen in der Tageshitze stinkenden purpurnen Fetzen Fleisch, und räudige Hunde lecken abgetropftes Blut vom Estrich.



Etwas vorsintflutlich geht es in Alexandrien beim Löschen der Ladungen zu. Pferde, Mulis und Fellachen schaffen die Güter in die Lagerhäuser oder verladen sie auf Wagen und Eisenbahnen.

In peinlicher Sauberkeit bietet man köstliche Früchte, Säfte und geeisten Mangopulp in den vielen übermodernen chromnickelblitzenden Bars an.

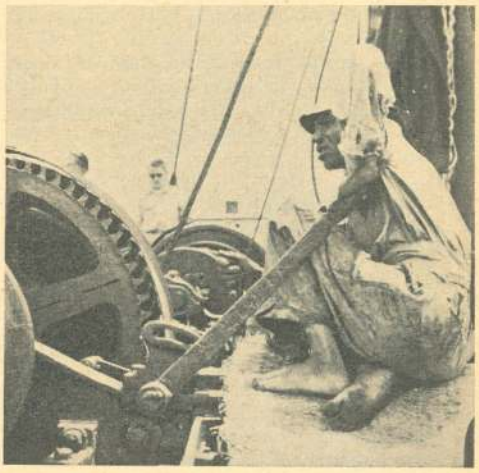
Auf der Route el Mex, der Ausfallstraße in Richtung El Alamein, liegen die Verkehrsteilnehmer im Wettstreit „catch as catch can": Omnibusse, Straßenbahnen, Gespanne, Taxis, Eselwagen und Privatautos. Die freie Strecke wird zum Schauplatz der Temperamentausbrüche. Je nach Anzahl der Pferdestärken steigert sich der infernalische Lärm klappernder Karosserieteile, schriller Klingeln und ohrenbetäubender Boschhörner. Die Straße ist weich. Unbekümmert um das Brüllen der Hupen und um das Geklingel der Straßenbahnen klebt ein Rollwagen mit hochgestapelter Schnittholzlast im heißen Asphalt. Die beiden Schimmel geben ihr Letztes — ohne einen Peitschenhieb. Mit dem langen Hebelarm der Deichsel drehen sie den Wagen, die Vorderräder finden Halt im Straßenbahngleis und die Hinterräder schrauben sich aus der pechschwarzen, klebrigen Masse.

Weißer, gleißender Beton der Prachtstraße nach Montaza. Lautlos gleiten Cadillacs in Richtung des ehemaligen Königspalastes und jetzigen Spielkasinos — vorbei an Sidi biche, nach ägyptischen Begriffen die schönste der vielen Badebuchten. Eine kleine langgestreckte Felseninsel, auf der man sich die nackten Füße zerschneiden kann, schützt diesen dicht bevölkerten Badestrand vor grober Dünung, so daß dort fast niemals die schwarze Flagge geheißt zu werden braucht, die an andern Buchten und in El Agami vor der gefährlichen Brandung warnt.

Spiele und Brot. — Das Brot wird in Öfen mittelalterlicher Art gebacken. Die dazu nötige Hitze spendet der Ölbrennervorsatz modernster Konstruktion. Die Shell-Compagnie liefert ihren Kunden den flüssigen Brennstoff mit pferdebespannten Tankwagen frei Haus, so wie Bolle in Berlin die Milch anliefert.

Gespielt wird auf dem Brett und zwar zu jeder Zeit. Auch am Abend des 26. Juli 1956. Es wird gespielt drinnen in den Kaffeehäusern und draußen vor den Eingängen, und obwohl der 26. Juli ist, und obwohl dreihundert Meter weiter der Präsident spricht — aus Anlaß des Jahrestages der Revolution. Gammal ab del Nasser verkündet ein Gesetz, das dem Volke große Vorteile verspricht, Vorteile aus dem Suez-Kanal. Aber die Spieler spielen. Und nicht nur sie sind unbekümmert um das Geschehen, das dort oben auf dem Börsenbalkon seinen Anfang nimmt. Es fallen die Worte: Weltbank, Assuandamm, Suez-Kanal, unwürdige Bedingungen für das ägyptische Volk. Und es ist die Rede von Munition und Waffen. Nein, nicht nur die Spieler lassen sich über ihrem Brett nicht stören, wer arbeitet, legt auch nicht die Hände in den Schoß. Wer handelt, zählt die Piaster, und unbeirrt schiebt der Nußverkäufer seinen Karren durch die aufgeputzten Triumphbögen, die dem Präsidenten gelten. Im Nachtklub lehnt der Zigarettenboy verträumt an der Laterne. Die Schneider und Sattler, Hutmacher und Klempner, Schmiede und Bäcker verrichten ungestört ihre Arbeit. Auch nicht aus jedem Lautsprecher tönt die Stimme Nassers. Ich gehe in Richtung Hafen. Mitten durch „Arab Town". Inzwischen ist es Nacht. Die Lampen sind angezündet. Und überall das gleiche Bild: Menschen, die vor dem Lautsprecher andächtig der Rede lauschen und Leute, die unbekümmert ihrer Arbeit oder ihrem Spiel nachgehen.

Nach zweistündigem Fußmarsch bin ich an Bord. Oben, am Fallreep, der Wasser-Polizist mit dem roten Fez. Er bittet mich darum, in der Funkstation für ihn den Empfänger anzustellen. Er hört gerade noch den Schluß der Rede und er scheint sehr stolz. Dann lehnt er sich gegen das Bunkerluk. Ihm fröstelt. Er zieht das Koppel enger um den schwarzen Wachmantel. Das schöne große Koppelschloß — ein Prachtstück, um das sich die Liebhaber in den Antiquitätenläden der Welt reißen mögen — schimmert im Mondschein. Es ist ein Marinekoppelschloß. Uralt! Es erzählt mir die Geschichte von der Seeschlacht bei Abukir oder vom Suezkanalkonflikt zwischen England und Frankreich, damals, zu Beginn des 19. Jahrhunderts.



Das ist Jussuf, unser Winschmann. Er versteht sein Handwerk genauso gut wie sein Kollege in Bremen oder Hamburg. Ja, es ist ein heißes Buisenes, das Löschen in Alexandrien.

Am nächsten Tag liegt immer noch das englische Kriegsschiff im Hafen. Die Besatzung hat Landurlaub. Viele Matrosen kaufen im Hafenbasar immer wieder dasselbe Bild, bevor sie in die Stadt spazieren. Alle klemmen sie sich dieses bunte Großfoto unter den Arm: das Bild des Colonel Nasser.

Wochen vorher hatte ein Langstreckenschwimmen stattgefunden. Von Suez nach Port Said. Es wurde von den Ägyptern gefeiert anläßlich des Abzuges der britischen Truppen, gewissermaßen als Symbol: Der Kanal wird ausgefegt. Und nun wird er wieder ausgefegt. Von „Energie" und „Ausdauer"!

*

Alle Häfen der Erde

werden wieder von deutschen Schiffen angelaufen und Tausende deutscher Seeleute gehen hier an Land. Sie haben ihre kleinen und großen Erlebnisse. Es brauchen keine welterschütternden Ereignisse zu sein, nein, gerade die kleinen Beobachtungen, die man auf den Straßen, am Hafen macht, sind es, die uns alle interessieren. Schreiben Sie sie auf, fügen Sie auch ein paar Bildchen bei, auf Hochglanzpapier und in Postkartengröße, und senden Sie es der Schriftleitung zu. Die abgedruckten Arbeiten und Bilder werden natürlich honoriert, womit dann schon der nächste Landgang finanziert ist. Der Schriftleiter.

Hilfeleistung und Bergung auf See

Die langen Wintermonate mit ihren Sturmperioden und Nebellagen haben immer wieder Schiffsuntergänge oder Havarien im Gefolge. Die oft heldenhaften Rettungsaktionen werfen deshalb die Frage auf, wie sich nun eigentlich die Rechtsverhältnisse zwischen Hilfeleistenden und Hilfesuchenden gestalten. Immer wieder wundert man sich, wieviele irrtümliche Anschauungen über dieses Problem man sogar in Seestädten und bei Seeleuten hierüber hört. Meine Ausführung möge deshalb dazu dienen, ein wenig Klarheit in dieses Thema zu bringen. Es muß jedoch auf jeden Fall vorweg geschickt werden, daß es den Seeleuten aller Nationen immer oberstes Gebot gewesen ist, alles daran zu setzen — auch das Leben — wenn es galt, Menschen den Klauen der See zu entreißen. Materialistische Gründe sind hierbei nie auch nur im geringsten in Erwägung gezogen worden.

Ganz anders verhält es sich selbstverständlich dann, wenn bei der hilfeleistenden Partei Menschenleben, Schiff, Ladung, Zeit und Material zur Bergung von Sachwerten aufs Spiel gesetzt werden. In diesem Falle muß es gerechterweise gesetzliche Grundlagen geben, um den Berger für seinen Einsatz entsprechend zu entschädigen.

Fast jede seefahrende Nation hat in ihren See- und Bergungsgesetzen hierüber besondere Vorschriften, welche die Entschädigungsansprüche nach folgenden Merkmalen bemessen:

1. Größe der Gefahr, in der sich das hilfesuchende Schiff befand.
2. Wert des rettenden Schiffes.
3. Gefahr, der sich Berger und ihr Schiff ausgesetzt haben.
4. Bewiesener Eifer.
5. Aufgewendete Zeit.
6. Zahl der tätigen Personen.
7. Wert des geretteten Schiffes und der Güter.

Das deutsche Seerecht begründet Anspruch auf Berge- und Hilfslohn bei:

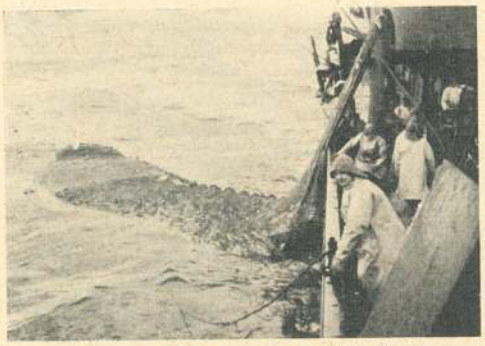
a) Hilfeleistung (Rettung von Schiff oder an Bord befindlicher Menschen und Sachwerten durch Außenstehende, wo die Initiative der Rettung nicht ausschließlich den Helfern vorbehalten ist).

b) Bergung (liegt dann vor, wenn Schiff oder Ladung oder beide ganz oder teilweise, nachdem sie bereits der Verfügung der Schiffsbesatzung vollständig entzogen waren, von den Rettern geborgen und in Sicherheit gebracht werden).

In keiner Weise ist die Annahme gerechtfertigt, daß die bergende Reederei das Eigentumsrecht an Schiff und Ladung durch die Bergung erwerben kann, wenn der Kapitän mit seinen Leuten von Bord gegangen ist. Der Reeder verliert das Eigentum an seinem in Seenot befindlichen Schiffe keinesfalls dadurch, daß die Besatzung oder Teile davon das Schiff verlassen haben.

Aus diesem Grunde hat daher die Reederei auch kein Interesse daran, daß Kapitän oder Besatzung bis zum letzten Augenblick an Bord bleiben und hierdurch ihr Leben unnütz aufs Spiel setzen. Dieses Verhalten hat vielmehr nur dann und solange Sinn, wie noch Möglichkeiten der Rettung des Schiffes bestehen und hierfür die tatkräftige Mitwirkung der Besatzung irgendwie von Nutzen sein könnte.

Das aber bedeutet, daß z. B. bei den bekanntgewordenen Bergungsaktionen der letzten Jahre der Verbleib von Besatzungsmitgliedern auf den Wracks weder nach deutschem noch nach angloamerikanischem Recht kaum wesentlichen Einfluß auf die Festsetzung der Bergungssumme hat. Die Bewegung des Schiffes waren der Gewalt der sich noch an Bord befindlichen Leute vollkommen entzogen; Schiff und Ladung konnten in keiner Weise irgendwie nutzbringend verwendet werden und würden total verloren gehen, wenn nicht ein anderes Schiff Hilfe brächte.



Ein guter Hol — da freut sich der Fischer

Man soll sich nicht wundern, welche gewaltigen Summen oft für eine Bergung von den Gerichten festgesetzt werden. Das hat seinen Grund in dem außerordentlich hohen Wert der heutigen Schiffe. Weiter wird hierbei das wachsende Risiko berücksichtigt, ein geborgenes Schiff tagelang bei schwerem Wetter zu schleppen (nur der Fachmann kann die Schwierigkeit eines solchen Unternehmens ganz beurteilen), eventuell wieder vom Haken zu verlieren und somit Arbeit, Zeit, Schiff und Material umsonst geopfert zu haben. Dazu kommt dann noch die Gefahr, der ja auch das bergende Schiff bei dieser Aktion ausgesetzt worden ist.

Oft werden die Bergungsverträge nach dem Grundsatz abgeschlossen: „no cure, no pay". Das aber bedeutet, es gibt keine Bezahlung, wenn die Bergung ohne Erfolg geblieben ist.

Eine Hochseeschlepper-Reederei ist ein nach kaufmännischen Gesichtspunkten aufgezogenes Unternehmen. Das Hauptgeschäft liegt natürlich in der Schlechtwetterzeit. Dann wieder liegen die Bergungsfahrzeuge oft viele Wochen tätigkeitslos, jedoch immer fahr- und dienstbereit auf ihren Stationen vor den Flußmündungen und den Sänden. Wenn diese an Tonnage kleinen, aber stämmigen und wendigen Bergungsschlepper Beschäftigung und Verdienst bekommen, ist dieses zumeist verbunden mit Schiffsuntergängen, Strandungen, Havarien, sowie Not und Tod von Menschen.

Es sind bestens ausgebildete Fachkräfte, diese Seeleute auf den Bergungsschleppern. Verhältnismäßig klein sind ihre Fahrzeuge, doch die Maschinen ungeheuer stark. Taucherapparate, starke Pumpen und alles andere für eine Bergung Nötige — jede ist wieder anders anzufassen — sind an Bord. Ein rauhes Leben führen diese Männer, selten sind sie daheim. Jede Bergung ist gefährlicher Einsatz und stilles Heldentum. Es wird kaum Aufsehen von diesem wohl „männlichsten aller Berufe" gemacht, nur ab und zu erfährt die Öffentlichkeit von diesen Menschen. Sie finden ihr hartes Brot auf dem Meer, jedoch selten dann, wenn die Sonne lacht, sondern wenn finstere unheildrohende tiefe Wolken heranziehen, der Sturm in Stengen und Tauwerk harft und der machtvolle Orgelklang der weißköpfigen, grünen heranrollenden See die menschlichen Stimmen übertönt.

Herbert Gaffrey.

Kapitän Meyerdierks

Unfehlbare Position

Selbst einem so erfahrenen und durch nichts in seiner Ruhe zu erschütternden Schiffsführer wie Kapitän Meyerdierks blieb in seiner Laufbahn nicht jenes Ärgernis erspart, das in der Fachsprache als Kollision bezeichnet wird. Wegen solch einer leidigen Geschichte vor das Seeamt in Bremerhaven zitiert, mußte Kapitän Meyerdierks einen ganzen Tampen Fragen über sich ergehen lassen. Als nun zu guter Letzt einer der Richter einen Plan hervorholte und darauf mit kleinen Schiffen zu manöverieren begann, um klarzustellen, wie der Zusammenstoß hätte vermieden werden können, hörte Kapitän Meyerdierks sich das eine ganze Zeit lang an. Dann meinte er nur: „Dat will ick Se seggen, Herr Richter. Dat könn't Se schuwen wie Se wullt — de Ors, de blifft doch achtern!"

Nur bei besonderen Gelegenheiten . .

Um die Jahrhundertwende herum kommandierte geraden Sinnes und mit sparsamen Worten Kapitän Meyerdierks einen der Raddampfer, die den kleinen Passagierdienst des Norddeutschen Lloyd zwischen Bremerhaven und Helgoland versahen. Kapitän und Schiff wurden bei einem Besuch des Kaisers in Bremen dazu ausersehen, Seiner Majestät zu einer Fahrt in See zu dienen. Doch schon bei der Begrüßung im Kaiserhafen, als Kapitän Meyerdierks seine Reverenz mit einem schlichten „Moin, Herr Kaiser!" erwies, zeigte sich, daß dieser wackere Seemann bar all jener im Bremer Rathaus ausgeklügelten protokollarischen Vorschriften war, deren Einhaltung bei solchen Anlässen höchste Untertanenpflicht war. Dem Kaiser selbst schien der von solchen Dingen unbelastete Mann einigen Spaß zu bereiten, denn schon bald nach der Abfahrt kletterte er zu ihm auf die — das sei erwähnt — reichlich kleine Brücke. Dem auf diesem Wege nachfolgenden Begleitern des Kaisers sowie einigen Bremer Senatoren verwehrte Kapitän Meyerdierks mit der kurz und bündigen Begründung den Zutritt:

„Wenn ich und der Herr Kaiser hier oben sind, sind hier genug!"

Selbst dem in maritimen Angelegenheiten nicht unerfahrenen Kaiser blieb es auf dieser Fahrt nicht erspart, Verwunderung über die von Kapitän Meyerdierks gehandhabte Art und Weise der Schiffsführung zu zeigen. Das geschah, als seine Majestät darum gebeten hatte, die Rückfahrt anzutreten, und Kapitän Meyerdierks den Befehl mit den Worten weiterleitete: „Rum mit'm Mors!" Die Frage des Kaisers, dem ein solches Kommando bis dato noch nicht zu Ohren gekommen war, beantwortete er wohlmeinend:

„Och, Herr Kaiser, das könn'n Se auch nich verstehen — das ist bei uns nun mal so'n Kommando!"

In Erinnerung an diese für ihn über alle Maßen vergnügliche Seefahrt schenkte der Kaiser Kapitän Meyerdierks eine mit Brillanten besetzte Schlipsnadel, deren Empfang der brave Mann mit den etwas fassungslosen Worten quittierte: „Aber Herr Kaiser, das kann ich doch nicht annehmen, das kann ich ja gar nicht wieder gutmachen."

Ein Jahr später, als der Kaiser wiederum zu Besuch weilte und das Verlangen äußerte, den urwüchsigen Kapitän wiederzusehen, gelang Kapitän Meyerdierks ein Ausspruch, der bis heute den Widerhall eines Gelächters nicht verloren hat.

Auf die Frage Seiner Majestät, warum er denn nicht die Schlipsnadel trage, meinte Kapitän Meyerdierks nur: „Och, Herr Kaiser, wissen Sie man, die trag ich nur bei ganz besonderen Gelegenheiten!"

bus.

Die Freiwache

Seemann und Fahrgast

von Bernhard Sieper

Das Verhältnis Seemann — Fahrgast ist es wert, einmal betrachtet zu werden. Wenn der Fahrgast Stellung bezieht, kann das für den Seemann nur aufschlußreich sein. Ich will hier nicht vom Fahrgast sprechen, der aus Zweckmäßigkeitsgründen oder der Not der Auswanderung gehorchend, ein Schiff als Beförderungsmittel benutzen muß, sondern von dem Fahrgast, der mit dem Seemann die Liebe zur See, den Hang zur Romantik gemein hat. Nun könnte gleich eingewandt werden, daß es im Zeitalter der Dampfschiffe mit der Romantik nicht mehr viel auf sich hat, da ein Schiff mit seiner Technik schließlich einer Fabrik gleiche, in der jeder seine festgestzten Arbeiten zu leisten hat. Das mag von der rein sachlichen Seite her stimmen, doch dürfte es wohl jedem an der Seefahrt interessierten Fahrgast so gehen, daß ihm selbst der Maschinenraum eines Schiffes etwas anderes ist, als die gleiche Maschinenanlage in einer Fabrik. Ich jedenfalls konnte mich nie satt sehen am Schwung der Kolben und fand den Rhythmus des Stahls als das schlagende Herz des Schiffes. So ist der Seemann selbst im Maschinenraum in der Sicht des Fahrgastes nie gleichzusetzen mit dem Facharbeiter in einer Fabrik. Denn er meistert nicht nur die Technik, sondern er hat als Mensch gleichzeitig unter erschwerten Bedingungen die See mit ihren auf das Gleichgewicht einwirkenden Störungen zu bestehen, damit der Fahrgast geborgen ist. Und gerade dieses Wissen um die Seefestigkeit jedes Seemannes an Bord schafft ein hohes Vertrauensverhältnis.

Noch immer, auf der Nordsee wie auch im Mittelmeer, begegneten mir Seefahrer, ob Matrosen oder Offiziere, denen der Fahrgast nicht nur deshalb sympathisch ist, weil er ihrer Reederei Verdienst einbringt, sondern weil es menschlichem Bedürfnis entspricht, daß erkannt wird: das große Erlebnis der Seefahrt vermitteln Männer deren Berufung Wagnis ist, denn Seemann zu sein ist mehr als Beruf. Dazu kommt, daß es jeder Mensch gern sieht, wenn die Besonderheiten seines Berufes Anteilnahme finden, Bereitschaft und Interesse. Wo aber kann der Mensch aus anderen Lebensbereichen mehr des Fremden, Besonderen erfahren als auf einem Schiff? Man könnte ein Flugzeug anführen, doch was kann der Flugzeugführer, was können Funker oder Stewardess dem Laien schon viel von den Geheimnissen des Fliegens erzählen, zumal eine Luftreise so schnell, so ohne viel wechselnde Bilder vor sich geht.

An Bord eines Schiffes ist das anders. Was sind nicht allein im Hafen an Fragen zu stellen? Der Seemann ist immer gern bereit, sofern es Zeit und Umstände erlauben, dem Laien die Unterschiede zwischen Schnelldampfer, Fracht- und Fahrgastschiff, Tanker, Frachter, Küstenschiff oder Fischereifahrzeug zu erläutern. Nur soll der Fahrgast den Seemann nicht bei schwierigen Arbeiten stören, denn die Sicherheit des Schiffes ist oberstes Gebot. Kommen dann ruhige Stunden, läßt sich der Fahrgast gern belehren. Er möchte nicht auf der linken oder rechten Seite des Schiffes untergebracht sein, sondern Backbord oder Steuerbord. Das muß sitzen wenn er an Land geht, denn dem zünftigen Seemann an Ausdrücken nachzueifern, ist sein Bestreben. Auch Bug und Heck werden mehr als Begriffe, wie achtern, dwars oder Lee. Der Seemann hat seine Freude an kleinen Irrtümern des Fahrgastes, ja, er läßt ihm auch gern das Renommee, etwa Windstärke 7 oder 8 erlebt zu haben. Was ist das für eine feine Sache, daß man an Bord das „Glasen" kennt und nicht von der Uhr spricht? Später am Stammtisch werden die Freunde aufhorchen. Aber der Fahrgast ist wißbegierig, er muß das Geheimnis seemännischer Zeiteinteilung kennenlernen, um mit seinen Kenntnissen die Angabe der Freunde übertrumpfen zu können. Als Gegenleistung interessiert den Seemann alles, was es an Land besonderes gibt. Er, der Mittler zwischen Kontinenten, ist voller Menschlichkeit, er kann Vergleiche ziehen zwischen hüben und drüben. Und so weiß er viel von menschlichen Schwächen und von der Tüchtigkeit von Rassen und Völkern. Der frische Seewind hält den Kopf klar, die Begegnung mit immer neuen Menschen und Schicksalen macht tiefdenkend. Jeder an Bord, vom Kapitän bis zum Schiffsjungen, wird eine Persönlichkeit, da jede Aufgabe den ganzen Menschen verlangt bis zur höchsten Mutprobe, wenn es die Umstände erfordern. Ohne Ruhe und Besonnenheit geht es nicht, doch auch nicht ohne rasche Entschlußkraft. Und dieses Fluidum an Bord teilt sich dem Fahrgast mit. Nun ist der Fahrgast nicht immer ideal. Er macht den Seeleuten das Leben manchmal schwer, wenn es heiß her geht. Aber der Seemann wäre kein Seemann, wenn er darum den Kopf verlöre und gleich nervös würde. Die Macht des Elementes Meer läßt sich nur bewältigen, solange es Männer gibt, die voller Verantwortungsbewußtsein sind und erst an den Fahrgast und dann an sich denken. Dazu trägt die Haltung bei, wie sie der Seemann zeigt. Wenn auch der Fahrgast sie in Notlagen bewahrt, ist die stürmischte Seefahrt mehr als ein gemeinsam bestandenes Abenteuer: sie ist Bewährung der Achtung vor einem schweren Beruf, der dem Segen der Menschheit dient wie alles, was mit Gefahren verbunden ist.

Carl Budich belauschte den Klabautermann

Ihr kennt doch den Klabautermann,
Den drollig kleinen Gast?
Ich sah ihn sitzen dann und wann
Auf unserm Schiff im Mast.

Er ist des Schiffes guter Geist
Und sorgt fürs Wohlergehn,
Doch fordert Achtung er und speist
Am Tisch beim Kapitän.

Er ist von winziger Gestalt,
Zerknittert von Gesicht
Und wie das Meer so grau und alt.
Nur eins verträgt er nicht:

Wenn man ihn neckt, das nimmt er krumm,
Fuchsteufelswild wird er.
Dann wirft er Faß und Ballen um
Und alles kreuz und quer.

Dann poltert er die ganze Nacht
Und lärmt im Laderaum.
Wie er rumort, so tobt und kracht
Der Teufel selber kaum.

Dann macht er höllischen Radau
Und läßt euch keine Ruh;
Dann ärgert er euch grün und blau
Und lacht nur laut dazu.

Weh, wenn der kleine Kerl das Schiff
Einmal verlassen hat!
Dann drohn Untiefen, Sturm und Riff,
Und großes Unheil naht.

Wir hatten einen Zimmermann
Auf der „Kap Hoorn" an Bord,
Den jückte es, und er ersann
Dem Kleinen manchen Tort.

Er warf den Kleinen hinterrücks
Mit einem Kloben Holz
Und traf ihn hinten an der Büx
Und war darauf noch stolz.

Eh er's geahnt, traf aber dann
Für ihn die Strafe ein:
Zu Falle kam der Zimmermann
Und brach das linke Bein.

Das Bein verheilte bannig schlecht,
Zehn Jahre hinkt er schon
Und hinkt noch heute schlecht und recht.
Das hat er nun davon.

*

Die doppelte Taufe

Von Hans-Hermann Schlünz

Es war ein großer Tag im Hamburger Hafen, jener berühmte 5. Juni 1954.

Damals lief der größte — und an Größe inzwischen wieder überrundete — Tanker auf der Howaldt-Werft glücklich vom Stapel, der Tankerriese „Al Malik Saud Al-Awal" des Olympiers Sokrates Aristoteles Onassis. Seine Ex-Walfangmarineros pflegen ihn heute noch den listenreichen Odysseus zu nennen.

„De dicke Pott paßt jo nich dör den Suez, de geiht jo veel to deep!" raunte man damals an der Küste.

Dann geht er eben um das Kap der Guten Hoffnung, kalkulierte schon seinerzeit der wendige Tankerboß. Wie er damit recht behalten sollte, beweisen jene wenig schönen jüngsten Intermezzi am Suez in eisenhaltiger Luft, die . . . . . „zum Schießen" sind. Doch zurück zum historischen 5. Juni 1954.

Petrus, der ja wohl auch mal Seemann war, zauberte das unbedingt für solche und ähnliche Anlässe zuständige fürstliche Wetter, welches man vor einem halben Jahrhundert noch Kaiserwetter nannte. Fürstlich, weil ihre Durchlaucht, Fürstin Ann Marie von Bismarck, eigens aus dem nahen Friedrichsruh herübergekommen war, um in Gegenwart seiner Exzellenz, des saudiarabischen Handelsministers, Sheikh Mohammed Abdullah Ali Resa, den Tankerriesen zu taufen. Reeder Onassis hatte nämlich bestimmt, daß sein jüngster Neubau den Namen des saudiarabischen Königs Saud I., eben „Al Malik Saud Al-Awal" erhalten sollte, um als größte arabische Schiffseinheit die grüne Flagge dieses Staates zu führen.

Der Hamburger Hafen hatte also seinen großen Tag. Er hatte gewissermaßen über die Toppen geflaggt, wenn es erlaubt ist, dieses von einem Hafen zu sagen. Tausende hatten sich mit Ausflugsdampfern, Barkassen, Fähren und Schleppern nach Kuhwerder und auf das Gelände der Howaldtswerke begeben. Über den Daumen gepeilt, mögen da 25 000 bis 30 000 Menschen auf den Beinen gewesen sein. Und nun zum Ort der Handlung, zur obersten Etage der dreistöckigen Taufkanzel vor dem mächtigen Steven des Tankerriesen.

Hier war, neben den Mikrofonen für die Taufreden, ein besonders schön geschmücktes, kleines Podest aufgebaut. Von der hohen Bordwand hingen, je eine Backbord und Steuerbord, rot-weiß gedrehte Kordel herab, die sich an der Spitze jenes Podestes trafen. Diese Kordeln waren für die berühmte Flasche vorgesehen, die da beim Taufakt am Steven des Neubaus zerschellen sollte.

Für den Taufakt des Tankerriesen wurde im fernen Arabien Wasser aus dem heiligen Brunnen „Zem Zem" bei Mekka geschöpft und in einer versiegelten Flasche gen Hamburg geflogen. Diese Flasche traf am Nachmittag auf der Bauwerft ein.

Gegen 17 Uhr bahnte sich eine sehr würdig einherschreitende, sich ihres Amtes voll bewußte und in ein feierliches Schwarz gehüllte Persönlichkeit, die Flasche mit dem Taufwasser behutsam vor sich hertragend, den Weg durch die Menge und stieg die vielen, vielen Stufen nach der obersten Kanzel hinauf. Die Persönlichkeit näherte sich dem Podest mit den Kordeln und entfernte, nichts ahnend, einen bereits in den Kordeln hängenden Flaschenhals, um nun die versiegelte Flasche mit dem Wasser aus Arabien daran zu befestigen. Und dann begaben sich die illustren Gäste aus Nah und Fern auf die Taufkanzel. Feierliches Schweigen. Ansprachen. Die Flasche mit dem Taufwasser zerschellt ... beim dritten Male. Böllerschuß!

Nach dem Lösen der Stopper gleitet der 43 300 Tonnen schwere Koloß elegant unter dem Jubel der Menschen und dem Sirenengeheul in sein Element.

Soweit der Stapellauf und soweit das offizielle Geschehen. Was jedoch nicht bekannt wurde, und was bis jetzt nur wenige der Schiffahrt nahestehende Eingeweihte wissen, soll hier — Allah möge mir gnädig bleiben — erzählt werden.

Als nämlich die oberste Taufkanzel noch fast leer war und sich der Schreiber um die letzten Vorbereitungen mit den Mikrofonen bekümmerte, bemerkte er zwei richtige Werftlöwen in zünftigen Segeltuchpäckchen, die sich dem Podest mit den rotweißen Kordeln näherten. Vorsichtig schauten sie einmal links, einmal rechts und vergewisserten sich, daß da auf der Kanzel nur solche anwesend waren, die vom „Fach" waren. Da griff der eine unter seine Jacke und holte eine normale Dreiviertelliterflasche hervor. Der Chronist ließ sich nichts merken. Er bemerkte jedoch auf der Flasche ein Etikett. Darauf war zu lesen: „Alter Reiherstieger", darunter soundsoviel Prozent. Das Ganze war umrahmt von den Helgen der ... Stülckenwerft!

Der andere Werftkumpel befestigte diese urhamburgische Buddel an den Kordeln. Man guckte nochmals links und nochmals rechts, holte aus und nach mächtigem Schwung eines kräftigen Werftarbeiterarms zerschellte diese Flasche mit dem hochprozentigen Inhalt — beim ersten Male — am Steven des Tankerriesen mit dem Kommentar: „So! Nu hesst du dien Kööm!"

Nachdem diese beiden Werftlöwen dem Steven des Neubaus, i h r e s Neubaus, der ja ein Stück ihrer Hände Arbeit ist, also ein Stück ihrer selbst, einen treuherzigen Klaps gegeben hatten, trollten sie sich und waren bald in der riesigen Menschenmenge verschwunden. Verschwunden, ohne den Flaschenhals zu entfernen, der natürlich noch in den Kordeln hing und dessen Vorhandensein die Persönlichkeit mit dem richtigen Taufwasser gar nicht richtig mitbekommen hatte, obwohl sie ihn nachher selbst entfernte. Allah wird jedoch so weise sein und ihnen, den beiden Werftlöwen, nicht zürnen, daß somit der Tankerriese an jenem berühmten Pfingstsonnabend des Jahres 1954 doppelt getauft worden ist.

*

Sind Seemanns-Ehen glücklich?

Von Franz Neumann

Die Seemannsliteratur, das ist bekannt, wird zu einem großen Prozentsatz von Leuten geschrieben, die es weit von sich weisen, jemals den Fuß auf anständige Planken zu setzen. Weil doch die Schiffe so schaukeln (man kennt das ja von der Achterbahn) und weil es auf den Meeren so sehr stürmt, daß die in London, in Lloyds Versicherungsbüro, die Glocke für Totalverluste läuten müssen.

Nein, das ist nichts für die Dichter der handfesten Geschichten, die zwischen Shanghai und Frisco passieren. Da greifen sie lieber in die Konserve und ziehen den fix und fertigen Fahrensmann heraus, der gesegnet ist mit allen Eigenschaften, die Frau Mayer und der kleine Moritz bei ihm vermuten.

Das ist die Liebe der Matrosen

Und zu denen gehört die Untreue. Der Teufel mag wissen, wieso der Seemann zu so einem schlechten Ruf kommt. Er trinkt, heißt es. Lest die Geschichten, ihr werdet immer wieder finden, daß da ein Seemann betrunken ist und eine Bar zu Kleinholz verarbeitet. Was ist das doch für ein Unsinn! An Land wird im Durchschnitt erheblich mehr getrunken und randaliert. Und mit der Treue ist es ähnlich.

Natürlich gleitet das Lachen der Frauen in den Gassen fremder Hafenstädte nicht spurlos an dem Janmaaten vorüber. Er war lange unterwegs, er hat es entbehrt. Und in einem Beruf, der so hart ist wie der seine, verträgt man schon ein bißchen Zärtlichkeit. Die Landratten haben es einfacher. Die sind und bleiben an Land und mitten drin. Sozusagen an der Quelle. Der Seemann aber hat nur kurze Liegezeiten im Heimathafen, und wenn er durch die Straßen von Tampico oder Surabaya schlendert, wer will es ihm dann verübeln, wenn er gelegentlich ein Auge auf die exotischen Blumen wirft, die an dieser Küste blühen?

Irgendwann einmal steuert er dann daheim in den Hafen der Ehe. Da gibt es Leute, die sagen: „Die arme Frau! Einen Seemann hat sie geheiratet. So einer ist doch nie treu, man kennt das ja. Bin gespannt, wie lange es gut geht."

Das sind die Leute, die die Geschichten gelesen haben, in denen der Seemann sich rund um den Erdball eine exotische Sammlung von leichtfertigen Damen angelegt hat — und die die albernen Produkte der Schlager-Textdichter für bare Münze nehmen. „... die eine in Havanna, die and're in Hawai ...".

Die Seeleute ihrerseits behaupten, daß Seemanns-Ehen stabiler seien, als die Verbindungen der Landratten. Denn sie werden gespeist von der Sehnsucht, und sie leiden an jener Eintönigkeit und Übersättigung, die im ewigen und täglichen Nebeneinander ihre Wurzeln hat. In Amerika, wo man das nötige Geld hat, in langen Untersuchungsreihen kluge und unvernünftige Dinge auszuprobieren, ist man dahinter gekommen, daß den meisten Ehen nichts so gut bekommt, wie ein kleiner Urlaub voneinander. Bei den Söhnen von der christlichen Seefahrt ist dieser Urlaub permanent. Es soll nicht behauptet werden, das sei die Voraussetzung zum kompletten Dauerglück. Jedoch kann ebensowenig gesagt werden, dergleichen schade mit aller Gewalt der ehelichen Treue. Seitensprünge sind zumeist eine Angelegenheit des Temperaments. Und es ist durchaus vorstellbar, daß sich ein pensionsberechtigter Amtsgerichtsrat ganz heimlich eine Freundin hält, während der Vollmatrose auf die Damen an den Küsten von Feuerland bis Hokkaido pfeift, weil da in seinem Raum das Bild der blonden Geesche aus Brake an der Weser baumelt.

Und überdies ist es so eine Sache mit den Damenbekanntschaften in fremden Ländern. Da hapert es zunächst einmal mit der Verständigung. Zwei Dinge gibt es da zwar, die Brücken schlagen: Das sogenannte Beachcomber-Englisch und die Landeswährung in bar. Aber die Fräuleins, die auf letzteres reagieren, stehen ja wohl außerhalb der Diskussion und jene Janmaaten, die sich auf Ladies dieser Art kaprizieren, sind keineswegs typisch für das Volk der Seefahrer und Seeleute, sondern repräsentieren eine bestimmte Sorte von Männern schlechthin. Man hat schon Friseure, Poeten und Elektro-Schweißer auf Abwegen gesehen.

Eine Frau fürs Herz in einem fremden Hafen zu finden, ist für den Seemann außerordentlich schwierig. Denn diese Sorte springt im allgemeinen nicht an wie ein Glühkopf-Motor, sondern gehört zu den guten Dingen, die Weile haben wollen. Da aber am Mittwoch bei auflaufend Wasser schon wieder seeklar ist, wird im allgemeinen nichts daraus. Haben es da nicht die Herren Landratten besser? Verzeihung, wollte sagen: sind sie nicht gefährdeter? Die Dame, die sie täglich auf der Straße, im Kaffee oder manchmal im Kino treffen, können sie Monat um Monat belagern, bis die reizende kleine Festung sturmreif ist. Ihre Ehe bekommt den Knacks — während Kuddel längst zwei Stürme abgeritten hat und sich bereits auf der Höhe von Cap Finisterre nur noch matt jener Señorita erinnert, die er auf einem Balkon in Cadiz oder Lissabon bewunderte. Er kommt nach Hause, die Taschen voll bunter Dinge aus aller Herren Länder — und er packt seine ganze Zuneigung und Fürsorglichkeit, all seinen Familiensinn und seine kleinen, bürgerlichen Sentimentalitäten in die wenigen Stunden und Tage, die sein Schiff im Heimathafen liegt.

So ist das mit den Seeleuten. Es gibt natürlich auch andere. Genau wie an Land. Aber das Märchen von den labilen Seemannsehen haben die Schriftsteller erfunden, um mit dem Honorar für ihre Geschichtchen jene Damenhüte zu kaufen, die die eigenen Ehen mühsam erhalten — oder auch zertrümmern.

*

Das Geisterschiff im ewigen Eis

Von Ulrich Schreier

In der Geschichte der Seefahrt hat uns das Meer unendlich viele Rätsel aufgegeben, und nur selten zieht es einmal den Schleier des Geheimnisses von Geschehnissen und Tragödien. Die meisten von ihnen, wie z. B. in jüngerer Zeit das Ende der Segelschulschiffe „Kjöbenhavn" und „Admiral Karpfanger", bleiben ewig im Dunkel. Die Schiffe sind eben mit Mann und Maus verschollen. Von einem der wenigen gelösten Rätsel berichtete der Schwede Ed. Mannerhult. Seine Geschichte, die bare Wirklichkeit war, stand den Meistererzählungen aus der Feder eines Kapitän Otto Altmann an Gruseligkeit um nichts nach.

An einem Frühlingstag des Jahres 1882 ging der Schoner „Jenny" von Laverpool aus nach Süden unter Segel. Auf den Kapverdischen Inseln ergänzte er Proviant und Trinkwasser und setzte seine Reise über den Südatlantik fort, um Kap Hoorn zu runden und an der Westküste Südamerikas hinauflaufend seinen Bestimmungshaven Callao in Peru zu erreichen. Dort löschte der Schoner seine Ladung und nahm neue ein. Dann ging er in See, um auf demselben Wege nach England heimzukehren. Monate vergingen und Jahre, aber die „Jenny" kehrte nie zurück. Und eines Tages wurde ihr Name aus den Schiffslisten gelöscht. 'Verschollen mit Mann und Maus' stand dahinter. Wieder hatte die See ein Opfer mit ihrem großen Schweigen zugedeckt.

36 Jahre später, im letzten Jahr des Ersten Weltkrieges, fuhr von dem gleichen England

aus ein Walfänger zur Antarktis, um seinem blutigen Gewerbe nachzugehen. Es waren nüchterne und harte Männer, die, groß geworden im Zeitalter des Dampfschiffs und einer verfeinerten Technik, nicht mehr an Klabautermann und Fliegenden Holländer glaubten. Und doch stand ihnen ein Erlebnis bevor, das in der Einzigartigkeit seiner Begleitumstände ihr kühles Denken stärkstens beeindrucken sollte.

Die „Hoppet", wie das Fangschiff hieß, tastete sich im Südlichen Eismeer an einer großen Eisbarriere entlang. Plötzlich erscholl der Donner berstenden Eises, und unweit öffnete sich in der drei Meter hohen Eismauer ein Spalt, der sich schnell zur Schlucht erweiterte. Aus dieser glitt nun ein Schiff hervor, ein wahres Geisterschiff! Unter diesen Umständen war sein Anblick das Schauerlichste und Phantastischte, was Menschenaugen erblicken konnten. Der Rumpf war verwittert und vom Eise zernagt. Deck und Außenhaut überzog eine dicke Eiskruste. Von den Masten aber hingen gleich Perlmutterschalen gefrorene Segel. Wäre der Fliegende Holländer erschienen, er hätte kaum stärker wirken können, als dieser eisige Spuk.

Nachdem der erste Schreck überwunden war, ließ Captain Brighton, der Führer der „Hoppet", ein Boot zu Wasser bringen und sich zu dem seltsamen Fremden hinüber rudern. Mit einigen Schwierigkeiten glückte es ihm, dort an Bord zu kommen. Hier bot sich ihm ein grauenhafter Anblick. Er stand nicht auf den Decksplanken, sondern auf einer unebenen, durchsichtigen Eisdecke, und in dieser eingeschlossen sah er die unversehrten Körper einiger Besatzungsmitglieder, einer Frau und des Bordhundes. Als er sich von diesem Erlebnis erholt hatte, wandte er sich der Kapitänskammer zu. Erst nach langen Bemühungen gelang es ihm und seiner Bootsbesatzung, hier den Zutritt zu erzwingen. In der Kammer saß aufrecht und steifgefroren ein Mann vor dem Schreibtisch, in der erstarrten Rechten noch die Feder, mit der er vor langer, langer Zeit die letzte Eintragung in das aufgeschlagen vor ihm liegende Logbuch gemacht hatte. Sie lautete: „24. Mai 1883. Kein Mast seit 21 Tagen. Ich bin der letzte Überlebende . . . .".

Erschüttert stand Brighton vor diesem letzten Zeugen eines großen Dramas. Er nahm das Logbuch zur Hand und vergewisserte sich, welches Schiff er vor sich hatte. „Jenny" war sein Name. Brighton hatte nie etwas von ihr oder ihrem Schicksal gehört. Das Logbuch gab weiter Auskunft darüber, wie die „Jenny" im Eis festkam, schließlich den Kurs verlor und wie die Besatzung langsam an Hunger und Kälte starb. Fast 37 Jahre waren seither vergangen, ehe das Meer sein Geheimnis preisgab. Geradezu unfaßbar mußte es jedem erscheinen, daß ein ganzes Schiff mit seiner toten Mannschaft nahezu 4 Jahrzehnte völlig unbeschädigt in einem Eisberge ruhen konnte. Wie war es dorthin gelangt? Und wie konnte es auf so seltsame Weise wieder zum Vorschein kommen? Hierüber und über viele andere Punkte gab auch das Logbuch keine Aufklärung mehr.

Brighton nahm die Schiffspapiere und die wenigen Habseligkeiten der Verunglückten an sich und brachte sie auf sein eigenes Fahrzeug. Dann versenkte er das Geisterschiff, das sonst zur schweren Gefahr für die Schiffahrt hätte werden können. Die Flagge des Walfängers sank auf Halbmast, und ein stilles Gebet folgte denen, die bereits lange im ewigen Schlafe lagen.

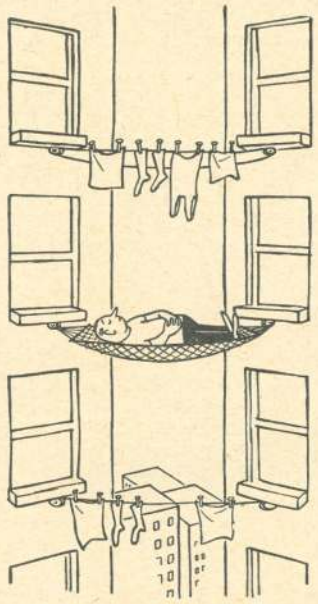
Als die „Hoppet" 1919 nach England zurückkehrte, übergab Brighton die geborgenen Papiere und Sachen und dazu seinen Bericht den Seefahrtsbehörden. Über ein nunmehr gelöstes Rätsel konnten die Akten geschlossen werden. Die Geschichte der Seefahrt aber war um eine furchtbare Tragödie reicher.

Der Apotheker

Von Hein Bruns

Den Törn von Hamburg nach Lissabon und Sevilla und zurück, den kannten wir ja. Den Nebel im Englischen Kanal „un eenen up de Nees kriegen" in der Biskaya, das kannten wir ebenfalls, aber den Passagier, den wir auf dieser Reise mit hatten, den kannten wir nicht, jedenfalls nicht gleich.

Über Fahrgäste auf Handelsschiffen brachten wir nie eine hohe Meinung auf. Und doch sollte anfangs dieser besagte Fahrgast unsere Meinung erschüttern. Das ist nämlich immer so: an Bord kommen, sich vorstellen, Männlein oder Weiblein, Verlader oder Sekretärin, Freund des Reeders oder Reedereiangestellte, sie alle fahren auf Kinderkarte. Besagter Fahrgast zahlte aber den vollen Preis, und das haben wir anerkannt.



Der Feierabend des Seemanns

Herr Einhorn, nennen wir ihn so, aus der Einhornapotheke zu Hintertupfingen, führte sich bei uns in der Messe ganz zünftig ein. Von wegen Einstand. Das war aber auch das Beste an ihm, denn ab jetzt mußten wir seine Erfahrungen auf dem Gebiete der Seefahrt, die er wohl aus schlechten Seeromanen schöpfte und uns geistlos und prahlerisch vortrug, mit dem Export-Bier hinunterspülen. Und das taten wir auch. Er machte seine erste Reise, wenn ich seine Helgolandreise nicht mitzählte. Frau Kabelgarn, eine ältere, wohlbeleibte Dame, die jedes Jahr einmal mit uns nach Lissabon fuhr, fragte das Einhorn:

„Mein Herr, sind Sie eigentlich auch seefest?"

„Oh, gnädige Frau, was meinen Sie wohl? Ich bin außerdem luft-, berg- und eisenbahnfest. Übrigens ist das nur eine Angelegenheit der Nerven, der Energie und des Zusammenreißens."

Wir dachten uns unser Teil und nahmen einen kräftigen Schluck aus der Einhornapotheke.

Die alte Dame hob mahnend den Zeigefinger, und damit meinte sie beileibe nicht uns.

„Bedenken Sie aber, Herr Einhorn, dies ist kein Zehntausendtonnenschiff. Ich werde noch auf jeder Reise seekrank."

„Nein, das wird mir bestimmt nicht passieren — — — niemals."

„Töwen Se man aw, de Wetterbericht is nich de beste", murmelte der Erste Offizier in seinen Bart.

Cuxhaven war passiert, auf der Elbe wehte es ganz schön, und langsam kam Bewegung ins Schiff, hier mol hen, dor mol hen.

Bei „Elbe 1" ging der Lotse von Bord.

„Gute Reise, Kaptän, auch für Sie, Herr Einhorn!"

„Danke, danke!"

Das nun folgende Bild sieht der Fahrensmann gern. Ein Binnenländer, Wettermantel und Kapuze, Pfeife zwischen den Zähnen, das unterstreicht die männliche Note. Außerdem hatte er sich in die Backbord-Nock geklemmt, von wegen der Halterung, und störte sich nicht daran, daß leichte Seewasserspritzer, die der Wind auf die Brückennock fegte, sein Gesicht näßten. Sein Blick lag auf Vorschiff und Nordsee. Wir hatten so Windstärke 4 bis 5. Um 10 Uhr ging Herr Einhorn schlafen, und um Mitternacht ging der Pudel schon ganz anständig zukehr. Der Morgen brach an, kroch diesig-grau und stürmisch über die Nordsee. Unser Passagier war Frühaufsteher, stand wieder wetterkluftig mit dem „Ersten" auf der Brücke. Die Nordsee zeigte ein böses Gesicht, festhalten war bitter nötig. Herr Einhorn war nicht seekrank, er wurde es einfach nicht. Frau Kabelgarn gab dem Steward schon das erste Trinkgeld, von wegen Eimer und Sägespänen. Im Englischen Kanal aber wurde es wieder ruhiger und unsere Meinung über den Provisor ein Ideechen höher. Frau Kabelgarn aß auch wieder bei uns in der Messe. Herr Einhorn führte das Wort:

„Sehen Sie meine Herrschaften, wie ich Ihnen sagte, nur mit Energie ist dieser Seekrankheit beizukommen — — — — und — — vergessen Sie das nie, tüchtig essen." Und stolz über die Tischrunde sehend, „mir hat nichts gefehlt." Ja, was sollte man dazu sagen?

Sechs Stunden lag der „preußische Grenadier" schon achteraus. Die Biskaya zog alle Register ihrer Wasserorgel. Unser Schiff sprang wie ein Ziegenbock. Das Vorschiff stand meistens unter Wasser. See und Wind von vorn. Dem bayrischen Pillendreher schien diese Schaukelei tatsächlich nichts auszumachen. Gott ja, er hatte wohl schon einen schwachen grünlichblauen Zug um die Nase, rauchte auch schon nicht mehr, aber immerhin, wir erwarteten etwas anderes. Er stand eisern und unverdrossen auf der Brücke. Ahoi! Ahoi!

Makkaroni mit Speck gab es heute Morgen zum Frühstück. Der „Erste" lehnte nach Wachschluß im offenen Kombüsenschott und sah dem jonglierenden Koch bei seiner Arbeit zu und — — — — in die Bratpfanne, in der die Speckwürfel zischend brutzelten. Da ging dem Ersten Offizier plötzlich eine Positionslampe auf.

„Koch, geben Sie mir doch bitte mal so einen halbgaren glasigen Speckwürfel, — — — — ja, den da."

„Was wollen Sie denn damit?"

„Erkläre ich Ihnen später, junger Freund."

Der „Erste" zog das brühwarme, fette Brökkelchen Speck durch das Knopfloch seines Ölmantels und schaukelte sich nach mittschiffs. Vor der Messe stand Herr Einhorn, kam gerade vom Frühstück und war bei dieser verdammten Schaukelei immer noch nicht seedoll. „Na, wie ist's Befinden"? der „Erste".

„Bestens, — — — — Mordswetter, was?"

„Haben Sie schon gefrühstückt?"

„Jawohl, hat ausgezeichnet gemundet, nur ein bißchen reichlich viel Speck im Makkaroni." Bei diesen Worten fixierten Herrn Einhorns Augen stittig den Aufschlag des Ölmantels vom Ersten Offizier.

„I, was haben Sie denn dort auf Ihrem Mantel kleben?"

Der „Erste" schielte mit gerunzelter Stirn und Doppelkinn nach seinem Mantelaufschlag.

„Ach Gott, das da? — — — — Och, das? Jaa, da hat doch eben Frau Kabelgarn gegen den Wind gekotzt und da ist wohl so'n büschen Speck hängen geblieben. Habe ich vielleicht auch noch irgendwo Makkaroni kleben?" Sprachs, sah den Pillendreher nicht an,

pflückte lässig mit Daumen und Zeigefinger das glasige, glubberige Speckfetzchen vom Mantel, schob es sich sutje zwischen die Zähne und zerkaute es feixend. Das Folgende ging in Sekundenschnelle. Herr Einhorn wurde käsig, bekam basedowsche Augen, Plusterbacken und durch die gespreizten Finger seiner vor den Mund gehaltenen Hand quoll Makkaroni mit Speck.

Grinsend ging der „Erste" an der Kammer des Alten vorbei:

„Un he hett doch kotzt."

*

Kostbare Fracht

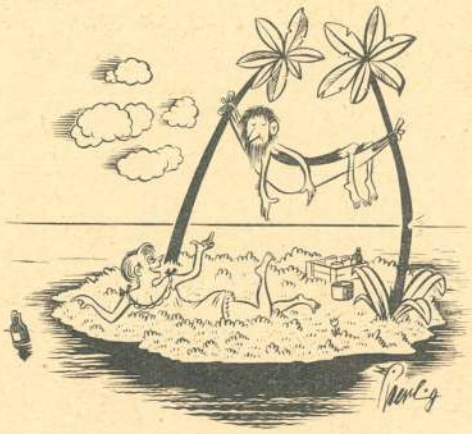
G. S. Walter

Puerto Rico und Haiti hatten wir bereits hinter uns gebracht. Nun lagen wir in Kingston auf Jamaika. Auch hier waren die Ladearbeiten schon beendet und wir warteten die Rückkehr des Kapitäns ab, der bei der Agentur und den Hafenbehörden die Formalitäten erledigte. Unser nächster Hafen sollte Santiago de Cuba sein, den wir nach ungefähr zwölfstündiger Seereise erreichen konnten. Groß war die Überraschung, als der Kapitän bei seinem Kommen erklärte, daß wir annähernd zwanzig Deckspassagiere mitnehmen sollten, auf die wir noch warten müßten. Für keinerlei Passagierbeförderung eingerichtet, warfen wir Stroh auf die hintere Ladeluke, deckten es mit einem sauberen Plan ab und zogen ein an allen Seiten gut befestigtes Regensegel, das eine Öffnung nach vorne ließ, über die ganze Fläche. Eine in der Mitte des Zeltes aufgehängte Lampe vervollständigte das luxuriöse Innere unserer provisorischen Passagiereinrichtung. Die Aufteilung des Massenquartiers in entsprechende Räume für Männlein und Weiblein machte uns einiges Kopfzerbrechen. Mit Hammer und Nagel war ohne umfangreiche Vorarbeiten unter Verwendung von Balken und Brettern nichts anzufangen und schließlich fehlte dazu auch die Zeit. Dieser Einbau erwies sich dann als überflüssig, da verlautete, es handele sich nur um weibliche Fahrgäste. Durch die Flüsterpropaganda wurde dann auch das Wort „Tänzerinnen" verbreitet, was vielversprechende Perspektiven eröffnete. Für uns war das ein klarer Fall, also eine Varietégruppe. Man stelle sich vor, zwanzig bildhübsche und gutgewachsene Mädchen bei einer Besatzung von fünfundzwanzig Mann für eine Nacht an Bord. Wie schön war doch die Seefahrt!

Mancher Seemann drückte sich verstohlen in den Waschraum, weil er inzwischen festgestellt hatte, daß es für die seit Tagen fällige Rasur nun wohl die richtige Zeit sei. Zahlreiche Gleichgesinnte fanden sich ebenfalls ein. Mit einem Wort, es brach plötzlich eine Rasier-Epidemie aus. Man wußte doch, was man den Passagieren schuldig war. Dann kam der große Augenblick. Es dunkelte schon, als der Vertreter der Reederei die wild schnatternden Schönen an Bord geleitete. Die Einweisung in die Unterkunft ging glatt vonstatten. Wir hatten nicht den Eindruck, als wäre dieses primitive Reisen unseren Passagieren ungewohnt. Die Übernahme des Gepäcks verlief genau so reibungslos, da außer einem kleinen selbstgetragenen Handkoffer pro Passagier nichts vorhanden war. Sicher war das sonst übliche Gepäck derartiger Künstler schon mit einem anderen Schiff vorausgeschickt oder folgte noch. Das war jedenfalls unsere Überlegung. Freunde und Bekannte zur Verabschiedung unserer Fahrgäste waren sonderbarerweise auch nicht erschienen, so daß wir unsere aufregende Reise antreten konnten.

Beim anschließenden Abendbrot in der Matrosenmesse war die Stimmung auf dem Höhepunkt. Die sonst übliche Müdigkeit, bedingt durch die Wachen und die Mehrarbeit auf Grund der schnellen Folge der anzulaufenden Häfen, war verflogen. Auch die Freiwache machte keinerlei Anstalten, sich zur Ruhe zu begeben. Immerhin hatten einige Interessenten unter uns trotz der spärlichen Beleuchtung schon festgestellt, daß „sie" gar nicht einmal so schön wären. Aber das glaubte man nicht so ohne weiteres; denn das konnten ja geschickte Manipulationen dieser Kameraden sein. Man würde sich schon selber davon überzeugen.

Inzwischen waren wir von der Ostspitze Jamaikas freigekommen und gingen auf nördlichen Kurs. Ein unangenehmer Wind hatte sich aufgemacht und unser Dampfer „machte krumm". Das konnte für alle Beteiligten unangenehm werden, zumal es nicht einmal danach aussah, als wäre mit einer Wetterbesserung zu rechnen. Das Gegenteil war wahrscheinlicher. Und so kam es auch. Die sprachliche Verständigung zwischen den Passagieren und der Besatzung war auch nicht die Beste. Das Wetter tat ein übriges und aus der klaren Erkenntnis heraus, daß bei solchem Wetter die Waagerechte die



„Eine Flaschenpost! Sicher ein Liebesbrief ..."

einzig Senkrechte sei, zogen sich unsere Schönen, teilweise nach Übergabe der letzten genossenen Mahlzeit an die hungernden Fische, eine nach der anderen zurück. Im Mannschaftslogis hörte man daraufhin wenig freundliche Worte über unsere zahlenden Gäste im allgemeinen und über Herrn Neptun im besonderen, der zur unpassendsten Zeit solch unpassendes Wetter schicken mußte. Das anfänglich aufregend erscheinende Erlebnis fand so ein vorzeitiges Ende und die Freiwache ihre wohlverdiente Ruhe.

Am nächsten Morgen kamen wir bald unter den Landschutz Kubas und die Wogen glätteten sich schnell. Wir hatten noch eine gute Stunde zu dampfen, bis wir in Santiago festmachen konnten. Nach und nach erschienen auch unsere „Tänzerinnen", denen man erstaunlicherweise die Strapazen der seebewegten Nacht nicht einmal ansah. Dank intensiver Verwendung der verschiedensten Mittel der kosmetischen Industrie glichen sie einem eben im Dock frisch überholten Schiff — manche allerdings eher einem alten Kasten. In voller Kriegsbemalung erwarteten sie mit Ungeduld das Anlegen des Schiffes und waren schnell, von zahlreichen Freunden stürmisch begrüßt, im Menschengewoge am Kai verschwunden.

Da ich zur Freiwache gehörte und unsere Liegezeit mit nur einigen Stunden angesetzt war, entschloß ich mich, mir die Stadt anzusehen. Ziellos schlenderte ich durch die belebten Straßen und besah mir auf der Suche nach Reiseandenken die Geschäfte. Auffallende Rufe aus dem Fenster eines auf der anderen Straßenseite gelegenen Hauses veranlaßten mich in dieser Richtung zu blicken. Ich bemerkte zwei Frauen, die in ihrem aufdringlichen Gebaren keinen Zweifel über das von ihnen betriebene Gewerbe ließen. Und sie waren mir nicht einmal fremd. Das Woher dieser Bekanntschaft brauchte ich mir nicht lange zu überlegen. Es waren zwei unserer Passagiere der vergangenen Nacht, die bereits wieder „im Dienst" waren. Vermutlich ein übliches Kompensationsgeschäft hemmungsloser Geldmacher dieser beiden großen Antilleninseln! Wann und ob der Gegentransport den umgekehrten Weg gelaufen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Unser Fahrplan war ein anderer.

*

Papageien-Kritik

Auf der Transatlantikreise eines großen Ozeandampfers führte eines Tages ein Zauberkünstler zur Unterhaltung der Passagiere eine Séance unter der Assistenz eines scheinbar intelligenten und kultivierten Papageis durch.

Er stellte das Tier in eine Ecke des Podiums und begann dann mit seinen Kunststücken, die jenes mit anerkennenden oder kritischen Bemerkungen begleitete. Er zeigte zunächst ein Spiel Karten vor, bedeckte es mit einem Tuch, schwang murmelnd seinen Zauberstab, zog das Tuch weg, und die Karten waren verschwunden.

Der Papagei kratzte sich mit einer Klaue den uralten Echsenkopf und schnarrte: „Kann jederr, Masterr! Hast Karten in Ärmel! Hihihihihi!"

Den zweiten Coup machte der Meister mit einem großen Buch, das er auf ähnliche Weise verschwinden ließ. „Schon besserr! Schon besserr!" krähte das kluge Vogeltier.

Darauf warf der Zauberer einen Mantel über einen Stuhl und ließ auch diesen verschwinden. Der Papagei wurde ganz aufgeregt, hüpfte auf seiner Stange auf und nieder und rief: „Ausgezeichnet! Ojoijoi! Brrravoo!"

In der nächsten Minute rannte das Schiff auf einen Eisberg und zerbrach in zwei Stücke. Die Lichter verlöschten, Schreie ertönten, und kurz danach war nichts als schwarze Nacht. Das Schiff war in den Wellen verschwunden mit allem, was drauf und drin war. Nur der Papagei trieb auf einem Stück Trümmerholz dahin. Er starrte erstaunt auf das Wasser und rief: „Wunderbarr! Unbegreiflich!"

*

Schlagfertigkeit

Von Kapitän Johnson, dem ersten Kommodore des Norddeutschen Lloyd, rühmt die Anekdote nicht nur seine hervorragenden Eigenschaften als Führer der großen Fahrgastschiffe, sondern auch seine Schlagfertigkeit. Auf einer Nebelfahrt mit der „Europa" lehnte besagter Kommodore Johnson weit über die Reling. Auf die ihm so bereitwillig dargebotene Kehrseite klatschte ein junger Offizier — offenbar in nebelbedingter Verkennung der Person — die handfeste Frage: „Na, wie geht's denn, alter Junge?" Der unverkennbar unwillige Brummton ließ aber keine Unklarheit darüber, daß der Ankerplatz für die niedersausende Hand nicht richtig gewählt war. Was zur Folge hatte, daß ein schreckensbleicher junger Offizier wie der Blitz davonstürmte. Wie üblich machte Kommodore Johnson zur Nachtzeit seine Runde über die Brücke, verglich den Kurs, um sich dann wie gewöhnlich mit einem „Gute Nacht" von den Offizieren der Brückenwache zu verabschieden. Ein junger Offizier freute sich zu früh über den schnellen Abgang des Alten, der kurz noch einmal kehrtmachte, den erstaunten wachhabenden Offizier ansteuerte und ihm laut und vernehmlich erklärte: „Sagen Sie doch ihren jungen Leuten, wenn sie sich schon nach meinem Wohlbefinden erkundigen, dann möchte es auf weniger handgreifliche Art und Weise geschehen!"

Blick auf einen Teil des Triester Hafens von Opcina aus. Links der Staatsbahnhof.

Das 1883 erbaute Verwaltungsgebäude des Österreichischen Lloyd, heute Sitz des Lloyd Triestino.

Triest, einst „Reichsunmittelbar"

Von Dr. Peter Handel-Mazzetti

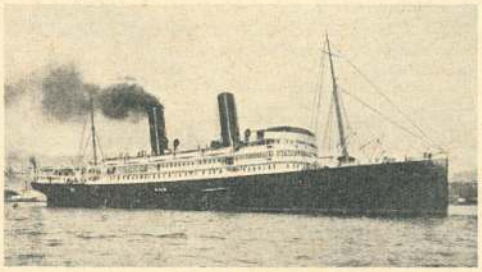
Es sind etwas über 90 Jahre verstrichen, seitdem Österreich noch dem „Deutschen Bunde" angehörte, und Triest die gleiche Stellung einnahm wie Hamburg, Bremen und Lübeck. Diese einst kleine Stadt trat bereits 1382, nachdem drei Jahre vorher die Angliederung des festen Schlosses Duino an die Erblande erfolgt war, in Verbindung mit Österreich. Doch erst Kaiser Karl VI., der Vater Maria Theresias, erklärte Triest zum Freihafen, veranlaßte den Bau einer Straße zur Verbindung mit dem Hinterland, und begründete schließlich eine österreichische Flotte. Die Gründung einer „Österreichisch-indischen Compagnie" mit dem Hauptsitz in Antwerpen, dem Hafenplatz in Ostende (beides „Österreichische Niederlande"), und zahlreiche Niederlassungen in Indien und China zeigten den Weitblick dieses Herrschers. Der Neid der alten Seemächte und die Kämpfe am europäischen Kontinent, verbunden mit der Schaffung einer Donauflotte, zwangen jedoch den großen Herrscher, seine kolonialen und ozeanischen Pläne wieder fallen zu lassen.

Im Frieden von Campoformio, 1797, erhielt Österreich Venedig, Istrien und Dalmatien, und damit wurde die Adria ein österreichisches Meer. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich Triest aus einer kleinen, wenn auch schon seit Jahrhunderten rührigen Hafenstadt zu einem im ganzen Mittelmeer angesehenen Emporium entwickelt. Eine den Handel fördernde Wirtschaftspolitik hatte unternehmungsfreudige Geschäftsleute aus den Ländern des Mittelmeeres, aus Griechenland, dem Balkan, der Levante, Italien, und dann aus Deutschland, England und der Schweiz nach Triest gezogen. Dies hatte wertvolle Beziehungen mit den Mutterländern zur Folge, nicht nur verbunden mit verschiedenen fremden Niederlassungen, sondern auch bedeutenden Anregungen in kommerzieller Beziehung.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts zählte Triest Hunderte von Handelshäusern. Die österreichische Handelsmarine umfaßte bereits an 1600 wenn auch kleinere Schiffe. In diesem Zusammenhang ist besonders zu unterstreichen, daß es ein Norddeutscher war, C. L. von Bruck, den es ebenfalls nach Triest gezogen hatte. Dieser erkannte sehr bald dessen Bedeutung für Mitteleuropa, und 1836 gründete er den „Österreichischen Lloyd", ein Markstein in der Wirtschaftsgeschichte dieser Stadt. Bereits zu Ende des 19. Jahrhunderts hatte Triest einen Aufschwung genommen, wie man dies hundert Jahre vorher nicht für möglich hielt.

Die Verbindungen mit dem Hinterland waren die sichtbaren Merkmale dieses Aufstiegs. Die Erbauung der damals als einmalig geltenden Südbahn (Wien—Triest), knapp nach der Mitte des 19. Jahrhunderts, war der nächste große Meilenstein. Diesem Bahnbau, der von der ganzen Welt bewundert wurde, folgten später weitere, die durch die Alpen nach dem Süden führten und mit der Tauernbahn (knapp vor Beginn des Ersten Weltkrieges beendet) ihren Abschluß fanden. Damit war eine vielfache Verbindung mit dem Hinterland geschaffen, die durch den „Adria-Tarif" bis in die hoch-industrialisierten böhmischen und mährischen Länder sich auswirkte. Für das damalige österreichische Imperium war Triest das Gleiche, was einst und heute Hamburg und Bremen für Deutschland sind.

Dementsprechend war auch die Entwicklung von Triest und seiner Schiffahrt. Anfang des 19. Jahrhunderts liefen jährlich etwa 4000 Schiffe mit zusammen 200 000 BRT diesen Hafen an. Diese Zahlen waren bis zur Mitte des Jahrhunderts auf 10 000 Schiffe mit 700 000 BRT angestiegen. Schon reichten die kommerziellen Arme nicht nur nach den Ländern des Mittelmeeres, sondern auch nach der Nordsee, nach England, nach Nord- und Südamerika, nach Ostafrika und nach Indien (und das bereits vor der Erbauung des Suezkanals!). Es war dies die Zeit, in der Triest bereits zu den



Doppelschraubendampfer „Wien", das Flaggschiff des Österreichischen Lloyd. 7367 BRT. Erb. 1911 in Triest. Einrichtung für 505 Fahrgäste. 1919 umbenannt in „Vienna" und ab 1937 „Po" des Lloyd Triestino.

ersten Häfen des europäischen Kontinents gehörte und sein Verkehr hinter jenem Hamburgs nicht zurückstand.

Wenn nicht immer wieder der „Kampf um die Vorherrschaft in Mitteleuropa" (im Norden gegen Preußen, im Süden gegen Piemont/Frankreich) Österreich gebunden hätte, so wäre es jetzt auch zu kolonialen Gründungen gekommen. Doch mit der Zurückdrängung Österreichs auf den Donauraum blieb nunmehr der ausgedehnte Gebrauch des Maria-Theresien-Thalers in der Levante und in Afrika von den Kolonialbestrebungen übrig, der an die damalige Stellung Österreichs in diesen Ländern noch heute erinnert.

Für Triest ging aber die Entwicklung stürmisch weiter, ganz besonders, als der Suezkanal fertiggestellt war, und der Warentransport durch diesen sich wesentlich billiger gestaltete als jener um das Kap der Guten Hoffnung. Das Aufstreben des Österreichischen Lloyd zog die Aufmerksamkeit der ausländischen Handelsmarinen, hauptsächlich der englischen, auf sich. Auch in Hamburg begann man sich zusehends für Triest zu interessieren, und die Abwehraktion der unter dem Einfluß der wirtschaftlichen Expansion Deutschlands größer gewordenen Nordseehäfen gegenüber dem jungen Wettbewerber im Süden reicht schon in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück.

Nun mußten auch die Hafenanlagen einen entsprechenden Ausbau finden, um dem erhöhten Schiffsverkehr zu entsprechen. Der österreichische Auswandererverkehr, der zum Teil die Größe der deutschen Reedereien mitbegründet hatte, konnte endlich — wenigstens teilweise — über eigene Häfen geführt werden. Ein frischer industrieller Zug belebte die Schiffswerften. Neue Werften entstanden, und bereits vor dem Ersten Weltkrieg konnte man Triest zu den führenden Welthäfen zählen. Der vorgesehene „Kaiser-Franz-Joseph-Hafen" — die Sicherung der gewaltigen Bucht von Muggia durch drei mehrere Kilometer lange Wellenbrecher gegen die See — sollte es ermöglichen, in unbegrenztem Maße diesen Hafen auszubauen. Doch dazu kam es nicht mehr.

Von den Schiffahrtsgesellschaften war der „Österreichische Lloyd" nach wie vor führend. 1876 zählte er bereits 65 Dampfer mit 70 000 BRT, 1885 84 Dampfer mit rund 120 000 BRT und 1913 65 Dampfer mit 229 000 BRT. Die nächstgrößte Schiffahrtsgesellschaft war die „Austro-Americana", die 1900/01 nur 18 Schiffe mit 55 775 BRT besaß, hingegen 1913 bereits 36 Schiffe mit 171 751 BRT. Während die Fahrten des „Österreichischen Lloyd" Österreich mit der Levante, Indien, China und Japan verbanden, waren jene der „Austro-Americana", wie schon der Name sagt, nach Amerika gerichtet. Noch zahlreiche kleinere Schiffahrtsgesellschaften mit dem Sitz in Triest, Ragusa und Lussin piccolo waren auf Trampfahrt eingestellt. Außerdem verfügte das Königreich Ungarn entsprechend seinem selbständigen Handelsministerium auch über eine eigene Handelsmarine und eine Seefahrtsschule in Fiume, dem Zentralhafen Ungarns.

Als das österreichisch-ungarische Imperium in vollkommener Verkennung der geschichtlichen, politischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge von den Siegermächten mutwillig zerschlagen wurde, marschierten auch die Italiener in Triest ein, von der Bevölkerung freudig begrüßt. Doch nach wenigen Jahren erkannten die Triestiner, daß sie auf das falsche Pferd gesetzt hatten. Churchill schreibt in seinen Erinnerungen, daß einer der Hauptfehler von 1919 die Zerschlagung der Donaumonarchie war. Ebenso hatte Triest zu spät erkannt, daß es nur in Verbindung mit Österreich leben und gedeihen kann.

Aus der Schiffahrt

Helgoland fünf Jahre frei

Im Juni 1950 ging bei Helgoland im Sturm und Bombenregen das schwedische Wikingerboot „Ormen Friske" unter und mit ihm sechzehn schwedische Studenten. Da trat der Cuxhavener Seelotse a. D. Ernst Hauth auf den Plan und gewann zunächst die Cuxhavener Segler und Lotsenbrüderschaft dafür, einzutreten für eine Freigabe der Insel als Nothafen für die internationale Schiffahrt und Einstellung der Bombenwürfe. Damit war das Gespräch über die Insel auf eine neue Grundlage gestellt worden. Verhandelte man bisher nur im Interesse der Inselbevölkerung, traten jetzt internationale Gesichtspunkte in den Vordergrund. Kurz vor Weihnachten 1950 besetzten zwei Heidelberger Studenten, von Hatzfeldt und Leudesdorf, trotz Verbotes der Besatzungsmacht die Insel. Bald darauf erlangte die Bonner Regierung die Zusage, daß die Insel am 1. März 1952 freigegeben wurde.

*

Funkpressedienst besteht 3 Jahre

Am 15. Februar 1954 begann der Schiffahrt-Funk, der vom Hamburger Abendblatt und dem Verband Deutscher Reeder herausgegeben wird, seine erste Sendung. Dieser Nachrichtendienst ist hervorgegangen aus dem früheren deutschen Schiffspressedienst, der vor dem letzten Kriege täglich um die Mitternachtszeit von den deutschen Großsendern ausgestrahlt wurde und der ebenfalls speziell die Besatzungen deutscher Schiffe über die wichtigsten Tagesereignisse unterrichtet hatte. Nach dem Kriege wurde der Schiffspressedienst nicht wieder aufgenommen, sondern es bestand nur die Möglichkeit, die täglichen Pressenachrichten der Bundesregierung an Bord zu empfangen. Diese Meldungen waren jedoch hauptsächlich für die Auslandsabteilungen des Auswärtigen Amtes gedacht und entsprachen daher nicht den Anforderungen, die von einer täglichen Schiffspresse erwartet wurden. Der Pressedienst der Bundesregierung wurde endgültig am 13. Mai 1953 eingestellt, so daß nunmehr jede Information der Besatzungen deutscher Schiffe fehlte. Dadurch ergab sich die zwingende Notwendigkeit, nach einer neuen Nachrichtenübermittlung zu suchen. Der Verband Deutscher Reeder setzte sich aus diesem Grunde mit dem Hamburger Abendblatt in Verbindung, mit dem Erfolg, daß sich dieses bereiterklärte, die redaktionelle Bearbeitung des nunmehr neu geplanten Schiffahrt-Funks zu übernehmen, während die Reederschaft im Rahmen der sozialen Betreuung ihrer Besatzungen die Gebühren für die Ausstrahlungen übernahm. Nachdem auch die technischen Fragen geklärt worden waren, konnte mit der ersten Sendung am 15. Februar 1954 begonnen werden. Die Zahl der angeschlossenen Schiffe betrug am Anfang 92 und stieg dann sehr schnell an. Bereits nach einem Monat beteiligten sich 180 Schiffe. Ende 1954 waren es 330 und ein Jahr später 408 Schiffe, darunter drei ausländische Passagierschiffe, die ausschließlich deutsche Besatzungen fahren und im Europa- und Nordamerikadienst eingesetzt sind. Die Teilnehmerzahl am dritten Jahrestag im Februar 1957 betrug 462 deutsche und 3 ausländische Schiffe, ein Beweis für die zunehmende Beliebtheit dieses aktuellen Nachrichtendienstes.

Unseren Toten

In treuer Pflichterfüllung verlor die deutsche Seefahrt beim Untergang des Hamburger D. „Harburg" in den Schären vor Stockholm am 16. Februar 1957 dessen Besatzungsmitglieder:

Kapitän	EBERHARD WIEBELITZ geb. 2. November 1910
II. Offizier	WALTER BLANK geb. 27. April 1909
II. Ingenieur	ERNST GROTH geb. 30. Juli 1901
Heizer	AUGUST KARBERG geb. 1. August 1898
Heizer	WALTER STREICH geb. 19. Juni 1909
Bootsmann	WILLY JOHANNSEN geb. 4. Juni 1935
Junge	ROLF HORN geb. 10. März 1939
Schiffskoch	WILLIAM PUST geb. 30. Mai 1939
Messejunge	GUNTER HANS geb. 7. Mai 1939

Wir werden dieser Seeleute, die Opfer ihres Berufs geworden sind, stets in Ehrfurcht und Dankbarkeit gedenken.

MS „Stralsund" der VEB Deutschen Seereederei, Berlin, sank nordöstlich von Flamborough Head infolge Materialfehlers. Erb. 1953 von der VEB Mathias-Thesen-Werft, Wismar, 1106 BRT, 436 NRT.

Seeleute und Wehrdienst

Die Musterungen zur deutschen Bundeswehr sind für die zwischen dem 1. Juli und 30. September 1937 geborenen Wehrpflichtigen angelaufen. In Erwartung der Einberufungen und im Hinblick auf die in der Seeschiffahrt bestehende Personalmangelsituation hatte der Verband Deutscher Reeder die zuständigen Stellen mehrfach gebeten, durch die Möglichkeit der UK-Stellung von Seeleuten der Mangellage Rechnung zu tragen. Nunmehr hat das Bundesverteidigungsministerium im „Bulletin" des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung vom 8. Januar 1957 grundsätzliche Ausführungen über die Einberufungen gemacht. Darin heißt es u. a.: „Zur Gewährleistung einer sinnvollen und zweckmäßigen Durchführung dieser Einberufungen werden die Wehrersatzbehörden gehalten sein, nach einem bestimmten Auswahlmodus zu verfahren. Ausgangsgrundlage für die vorzunehmende Auswahl der Einzuberufenden ist das selbstverständliche Erfordernis, daß den Bedarfsanforderungen der Bundeswehr durch eine entsprechende Auswahl besonders geeigneter Wehrpflichtiger möglichst Rechnung zu tragen ist. Dies soll zweckmäßig dadurch erreicht werden, daß in erster Linie solche Wehrpflichtigen zur Einberufung kommen, bei denen sich die Einberufung im Frühjahr in den beruflichen und ausbildungsmäßigen Werdegang gut einfügt.

In Berücksichtigung der derzeitigen Gegebenheiten auf dem Arbeitsmarkt wird die so vorzunehmende Auswahl folgenden Einschränkungen unterliegen: Von einer Einberufung Wehrpflichtiger, die im Untertagebergbau oder als **fahrendes Personal** in der **Seeschiffahrt**, der Binnenschiffahrt oder der **Seefischerei** tätig sind, wird grundsätzlich abgesehen werden."

*

Und dann der Zoll . . .

Spanien

Alle nachstehend genannten persönlichen Gegenstände für den Gebrauch auf der Reise sind zollfrei:

Kleidungsstücke, Bett- und Tischwäsche, Matratzen, Daunenkissen, Teppiche, Vorhänge, Nähmaschinen, Reise- und Tafelgeschirr aus jedem Stoff, Küchengeschirr und Hausgerät, Theatergarderobe, Tascheninstrumente, Werkzeuge, Geräte für Wissenschaft, Kunst und Handwerk sowie Bücher, alle soweit sie gebraucht sind. Sie müssen im Reisegepäck ihrem Stande entsprechend mitgeführt werden. Hierzu gehört auch eine Reiseschreibmaschine, die jedoch unter 6 kg wiegen muß. Auch sogenanntes Berufsgepäck fällt hierunter, darf aber lediglich aus gebrauchten Gegenständen bestehen, wobei der Zollbehörde zu beweisen ist, daß das Berufsgepäck Eigentum des Einreisenden ist und aus beruflichen Gründen eingeführt wird, um nach Beendigung des Aufenthalts wieder ausgeführt zu werden.

Tabak kann nur in kleinsten Mengen zollfrei eingeführt werden.

Alkoholische Getränke sind zollpflichtig.

Für alle anderen Waren wird ebenfalls Zoll erhoben, der bei der Ausreise zurückbezahlt wird. So z. B. für:

Sportgeräte, tragbare Radioapparate, Fahrräder usw.

Nach den spanischen Zollbestimmungen ist es unbedingt erforderlich, daß der Reisende bei der Abfertigung seiner Gepäckstücke zugegen ist. Deutsche Reisende, die nicht selbst bei der Abfertigung des Gepäcks an der spanischen Grenzstelle zugegen sein können, müssen eine zugelassene Zollagentur oder eine Speditionsfirma mit der Abfertigung des Gepäcks beauftragen. Dazu ist es nötig, dieser Stelle die Kofferschlüssel zu übersenden.

Türkei

Persönliche Gegenstände, gebraucht oder ungebraucht, die Reisende zum eigenen Gebrauch mit sich führen, sind zollfrei. Hierzu gehören: 50 Zigaretten, 20 Zigarren, 50 g Tabak, 100 g Wasserpfeifentabak (Tombaki), 50 g Pfeifentabak oder dieselben Mengen Schnupftabak, 50 Blatt Zigarettenpapier, 2 Schachteln Streichhölzer. Werden von einem Reisenden mehr als die oben angeführten Mengen mitgeführt, so ist er verpflichtet, diese dem Zollbeamten unaufgefordert anzumelden. Bei rechtzeitiger Meldung ist es erlaubt, bis zu 1 kg der dem Monopol unterliegenden Tabakwaren gegen Zahlung der Monopolabgabe von 10 türk. Pfund mitzuführen. Die höchstzulässige Menge von 50 Blatt Zigarettenpapier oder von 1 kg Tabakwaren darf jedoch nicht überschritten werden. Weiterhin sind 1 Schreibmaschine, 1 Fotoapparat, 1 Vergrößerungsapparat als Ergänzung des mitgeführten Fotoapparates, 1 Feldstecher und ähnliche Gegenstände, 1 gebrauchtes Grammophon mit dazugehörigen Platten (die Platten müssen sämtlich unter sich verschieden sein), sämtliche für den persönlichen Bedarf bestimmt und gebraucht, zollfrei.

Die in der Türkei eintreffenden Reisenden sind verpflichtet, den Zollbeamten genaue und richtige Angaben über die zollpflichtigen oder unter dem Monopol stehenden Gegenstände, die sie bei sich führen zu machen. Werden entgegen der Erklärung der Reisenden in ihrem Gepäck oder bei ihnen selbst zoll- oder monopolpflichtige Gegenstände gefunden, so werden diese beschlagnahmt. (Wird fortgesetzt)

KLAR BEI SCHMUNZELAUGE

Seemannsstolz

Es war in einem der kleinen verträumten Hafenstädte Englands. Der Kapitän eines winzigen Trawlers mußte vor Gericht erscheinen.
„Wer sind Sie?" fragte ihn von oben herab ein junger Justizbeamter.
„Wer ich bin!?" erwiderte der alte Seebär mit einer Stimme, die den Gerichtssaal erdröhnen ließ. „Wer ich bin? Ich bin der Herr der ‚Queen of England', jawohl, der bin ich, junger Freund."

*

Liebesschwüre

Hein Dutt fährt als Assi auf einem Liberia-Tanker. Immer hin und her. Sie haben schon 'ne ganz tiefe Rinne in den Ozean reingefahren. Nur nach Deutschland kommen sie nicht. „Sich einsam fühlender Seemann sucht Briefwechsel mit lieben Mädel in der Heimat." Solches Inserat setzte er in den „Rothenhusener Abendboten". Ein junges Mädchen antwortete. Und bekam wieder Post. Aus Bandu-Maschur. Immer leidenschaftlicher wurden die Briefe. Glühheiße Liebesschwüre trugen die Flugzeuge hin und her. Schließlich brachte die Post einen Brief mit dem roten Aufdruck „Feuergefährlich!" Konnte das der Romeo aus dem Persischen Golf überhaupt noch überbieten? — Kleinigkeit für einen Assi von einem Liberia-Tanker! Ein Brief flatterte nach Rothenhusen, ein Umschlag eigentlich nur. Was war darin? Ein verbranntes Stück Papier, ein wenig Asche.

*

Der Angler

Ein etwas sonderbarer Engländer fuhr einst von Cuxhaven nach Helgoland. Die See war ruhig. Deshalb setzte er sich mit einer langen Angel ans Heck und begann seelenruhig zu angeln, zur nicht geringen Belustigung der übrigen Schiffsgäste.
Schließlich ging einer nach unten, zog die Angelschnur durch ein Kajütenfenster heran und befestigte, ohne daß der in die Weite starrende Angler etwas merkte, einen geräucherten Hering daran.
Als der Engländer schließlich merkte, daß etwas an der Angel war, holte er sie mit gewichtiger Freude behutsam aus dem Wasser und sah sich seinen bereits geräucherten Fisch an. Er war ganz baff, grinste zeitweilig still wie ein Irrsinniger vor sich hin und konnte es lange Zeit nicht fassen. Aus den Mienen seiner Mitpassagiere schien er schließlich den Zusammenhang zu lesen, wurde wütend, ging zum Kapitän und trug den Vorfall ins Beschwerdebuch ein.

*

Geistesgegenwart

„Tja, da wäre mir am letzten Wochenend beinahe ein Unglück zugestoßen", erzählte ein Londoner Professor der Medizin — stadtbekannt nicht nur seiner Gelehrsamkeit, sondern auch seiner zeitweilig seltsamen Lebensauffassung wegen — einem Kollegen. „Ich machte eine Ruderpartie von Southampton nach der Insel Wight. Plötzlich kenterte ganz in der Nähe ein anderes Boot, und der gewesene Insasse klammerte sich beim Auftauchen an das meine und drohte es ebenfalls zum Umschlagen zu bringen."
„Und was taten Sie denn da?" fragte der Kollege.
„Vorsichtigerweise", berichtete der Professor weiter, „hatte ich meinen Regenschirm mitgenommen und Geistesgegenwart genug, jenem damit auf die Finger zu schlagen. Er versank — sonst wäre mir beinahe ein Unglück zugestoßen."

*

Mit Geduld und Spucke

Wie das Hamburger Abendblatt meldete, sind die Besatzungen der beiden Bergungsschiffe „Energie" und „Ausdauer" verärgert. Ihrer Ansicht nach kommen die Räumungsarbeiten im Suez-Kanal viel zu langsam voran. Aus Protest nennen sie ihre Schiffe nun „Geduld" und „Spucke".

Cissy, die Seemannsliebe

„Frachtraten? Die haben wohl nicht alle Tassen im Schrank, diese Zeitungsfritzen! Erst Silbenrätsel, dann Kreuzworträtsel, dann Quiz. Und nun soll man raten, was für'ne Fracht sie haben?"

GEHIRNSCHMALZ

Silbenrätsel

Aus den Silben
ach back bag bänd be bo bord bug che de der der eis er fest gac gal ge gel ger ger gier gür hals je kom la lan lee lich lo ma ma men ne ni nie pas pass rah re reff ro ru sa saug schiff se sel spant spie steu sund tel ter ter toch trie um
sind 17 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. .....
Vertäuplatz für Schiffe
2. .....
Rundholz auf alten Segelschiffen
3. .....
norwegischer Fischereihafen
4. .....
schiffahrttreibendes Land
5. .....
Fahrzeug für Fahrwasser-Korrektion
6. .....
wer auf diesem Kurs segelt, hat Wegerecht
7. .....
Teil der Maschinenanlage
8. .....
Teil der Steuerung
9. .....
englisches Flüssigkeitsmaß
10. .....
oftmals geforderter Konstruktionsteil im Schiffbau
11. .....
Teil der Rahsegel
12. .....
Navigationsmittel
13. .....
Hafen auf der Adriainsel Solta
14. .....
Richtung von Wind oder Seegang
15. .....
Material für Tauwerk
16. .....
Schiffstyp, der in Deutschland noch nicht wieder gebaut wird
17. .....
Verstärkung des Schiffskörpers

Die Anfangs, und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben den Namen einer deutschen Reederei.

Seemanns-Quiz

1. **Was ist Klau?**
   a) altmodischer Küstensegler
   b) Teil der Gaffel
   c) Messejunge
2. **Was ist Trompete?**
   a) seemännischer Knoten
   b) Notenbuch für Trompetensignale
   c) Spitzname für Bootsmann
3. **Was ist Dwarslinie?**
   a) Markierung am Schiffskörper
   b) bestimmter Breitengrad
   c) Flottenformation
4. **Was ist Legel?**
   a) gesetzlich
   b) Öse im Segel
   c) Teil der Kolbenmaschine
5. **Was ist Xylamon?**
   a) Holzkonservierungsmittel
   b) Musikinstrument
   c) mexikanische Gottheit
6. **Was ist Neerstrom?**
   a) Gegenstrom
   b) Ebbtide hinter den ostfriesischen Inseln
   c) Wechselstrom
7. **Was ist Platting?**
   a) Holzroste
   b) Fliesenimitation aus Blech
   c) Tauwerksarbeit
8. **Was ist Türkischer Bund?**
   a) Staatenbund unter Führung der Türkei
   b) Zierknoten
   c) Knoten beim Teppichknüpfen
9. **Was ist Gracht?**
   a) Lagerhaus
   b) holländischer Kanal
   c) zum Abwracken bestimmtes Schiff
10. **Was ist Wassersegel?**
   a) Segel unter dem Klüverbaum
   b) Schleppsegel zum Landen von Flugzeugen
   c) Treibanker

Auflösungen aus Nr. 2

Kreuzworträtsel

Wagerecht: 1. Bark, 2. Hub, 4. Post, 6. Meer, 8. irren, 11. I.V., 12. Front, 14. I.G., 16. B X., 17. Nubuk, 18. Karussel, 20. Außenklüver, 21. er
Senkrecht: 1. Brigg, 3. Back, 4. Pamir, 5. Turin, 7. Tiefenruder, 9. Rhombus, 10. Timbuktu, 13. Takelbüx, 14. Iller, 15. Geschirr, 19. Rose, 20. AK.

Seemanns-Quiz

1 c, 2 c, 3 a, 4 b, 5 c, 6 a, 7 c, 8 b, 9 c, 10 a.

Flotten-Umschau

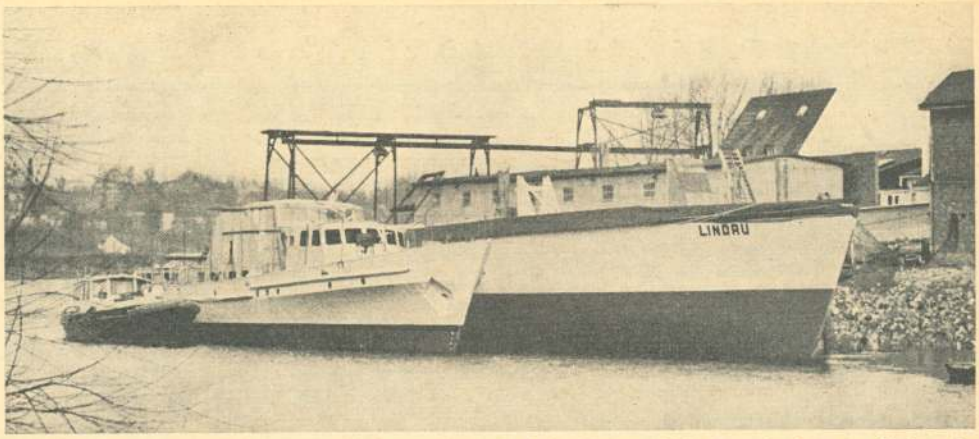
Der westdeutschen Bundesmarine entspricht jenseits der Zonengrenze die Volksmarine der Deutschen Demokratischen Republik, die aus der Volkspolizei (See) hervorgegangen ist und von vornherein außer den seepolizeilichen auch schon seemilitärische Aufgaben zu erfüllen hatte, zum mindesten in begrenztem Umfang küstennaher Verteidigung. Dies alles in engster Zusammenarbeit mit der Sowjetmarine. Gegenüber der letzteren spielt sie, ebenso wie die polnische Marine, nur eine Nebenrolle.

Über den Fahrzeugbestand der Volksmarine liegen nur recht ungenaue Angaben vor. Ihr Personalbestand dürfte um 10 000 Mann betragen. Kennzeichnend für die geplanten Aufgaben der VM ist ihr großer Bestand an Küstenschutzbooten, etwa 100 Fahrzeugen, darunter allein 48 Nachkriegsbauten mit einer Verdrängung von 50 bis 70 ts und einer Geschwindigkeit von 25 Knoten. Dazu kommen ein halbes Dutzend früherer R-Boote aus dem Jahre 1943, die ihr von der Sowjetmarine überlassen wurden (je 130 ts), sowie 36 weitere Küstenschutzboote. Vorhanden sind ferner 12 MLR-Boote, was Minenleg- und Räumboot bedeuten soll, die zwischen 1952 und 1956 gebaut wurden, zwischen 500 und 550 ts Verdrängung haben und 18 Knoten laufen sollen. Sie entsprechen etwa dem M-Boottyp M 43 der KM. Neuerdings wurde auch erwähnt, daß 4 1400 ts-Zerstörer auf der Peenewerft in Wolgast im Bau seien, was allerdings der Nachprüfung bedarf. Ostdeutsche Werften, die zum Bau von VM-Fahrzeugen herangezogen worden sind, u. a. an der Küste die Volkswerften in Wolgast und Stralsund, sowie die Peenewerft, aber auch in Mitteldeutschland, so beim VEB Köpenick, bauen Fahrzeuge für die VM, die oft unter gar nicht einfachen Verhältnissen zur Küste überführt werden.

Kennzeichnend für die politische Bevormundung der Volksstreitkräfte der DDR ist die Zuteilung von politischen Vertretern bei den höheren und niederen Dienststellen. Sogar an Bord kleiner Fahrzeuge sollen solche Beauftragte zu finden sein.

Alle Angaben über die VM sind natürlich auf jeden Fall sorgfältig nachzuprüfen, wie etwa Nachrichten über die Abgabe von U-Booten und Landungsfahrzeugen aus sowjetischen Beständen.

Damit wären wir bei der sowjetischen Ostseeflotte angelangt, die recht beachtlich ist. Es ist hier jedoch zu berücksichtigen, daß es keineswegs ausgeschlossen erscheint, daß unter gewissen Voraussetzungen ein vielleicht nicht unbeträchtlicher Teil der größeren Schiffe, U-Boote und Zerstörer, ohne großes Aufsehen zu erregen, die Ostsee früh genug verläßt, um zu gegebener Zeit zu bestimmten Unternehmungen im freien Ozean oder zur Verstärkung der Arktik-Seestreitkräfte der Sowjetunion verfügbar zu sein. Ob angesichts der heutigen Überwachungsmöglichkeiten durch Radar überhaupt mit Überwasserstreitkräften noch erfolgreich Handelskrieg auf See geführt werden kann, darf sehr bezweifelt werden, und so fragt es sich, ob die rund 11 neuzeitlichen Kreuzer der sowjetischen Ostseeflotte und auch die Zerstörer und T-Boote, von denen ja unter allen Umständen eine gewisse Zahl in der Ostsee verbleiben müssen, das große Geschehen auf See wirklich beeinflussen können, zumal doch Flugzeugträger vorläufig fehlen.



Auf den Namen „Lindau" wurde der erste Neubau der Bundesmarine getauft, der am 16. Februar 1957 auf der Burmester-Werft in Bremen-Burg vom Stapel lief. Die „Lindau" ist ein hölzernes Küstenminensuchboot von 45 m Länge und 8,3 m Breite und hat etwa 370 t Verdrängung. Die beiden Maybach-Diesel von je 2000 PS verleihen dem Boot eine Geschwindigkeit von 16 Knoten.

Ernster zu bewerten ist die sehr große sowjetische U-Bootflotte, die zur Zeit insgesamt auf 400 bis 500 Einheiten geschätzt wird, davon über die Hälfte auf der Ostsee bzw. die Arktis verteilt. Es ist durchaus denkbar, daß die Sowetjunion einen U-Bootbestand von 1000 Fahrzeugen anstrebt und auch in den nächsten Jahren erreichen kann.

Die Lage im Mittelmeer hat gerade für die seestrategischen Überlegungen seit der Suez-Krise erhöhte Bedeutung gewonnen. Vor kurzem erst wurde amerikanischerseits bekannt gegeben, daß ein erheblicher Teil von Schiffen der dort eingesetzten 6. Flotte durch größere und neuere Schiffe ersetzt werden soll. Man schrieb von einer „außergewöhnlichen, ultramodernen Kampfstärke von 50 Kriegsschiffen, 265 Flugzeugen und 25 000 Mann Gesamtbesatzungsstärke". Das wäre in der Tat eine geballte Streitmacht zur See und zur Luft, wie sie es dort bisher noch nicht gegeben hat, „tödlicher als die aller zusammengefaßten US-Streitkräfte im Zweiten Weltkrieg", wie „Newsweek" sich ausdrückte.

R. Andriano

DER WEG ZUM PATENT

An der Seefahrtschule Cuxhaven

haben in der Zeit vom 11. 2. bis 16. 2. folgende Seeleute die nautische Abschlußprüfung bestanden:

Am 16. 2. 1957 Prüfung zum Seeschiffer auf Küstenfahrt A1 / B1:

Hermann Achilles (Cappel), Reinhard Burek (Bützfleth), Adolf Genthe (Dorum), Artur Harms (Otterndorf, Walter Hasselberg (Dorum), Jürgen Huck (Dorum), Adolf Meyer (Otterndorf), Peter Oellrich (Dobrock), Heino Rabeler (Wischhafen), Hermann Sobottka (Hammelwörden), August Weber (Deichsanderkoog), Willi Struß (Spieka-Neufeld).

Am 14. 2. 1957 Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt A2:

Rolf Albrecht (Basbeck), Gustav Allers (Lüdingworth), Johann Börner (Oberndorf), Friedrich Brockhoff (Cuxhaven), Karl Brodbeck (Basel/Schweiz), Heinz Dickert (Duisburg), Rudolf Elsholz (Friedrichshafen), Edgar Fahrenholz (Cuxhaven), Walter Nuss (Isensee), Martin Kummer (Twist), Willi Ladzik (Bentwisch), Joachim Lehmann (Hohnstorf), Fritz Manneck (Groß Schneen), Hans Ott (Hbg.-Altona), Alfred Rohden (Emden), Gerhard Rohden (Emden), Hermann Rosendahl (Wilhelmshaven), Rudolf Schüler (Hamburg 33), Karl Stahl (Hochdonn), Ewald Werner (Cuxhaven), Oskar Zimmermann (Cuxhaven).

Am 12. 2. 1957 Prüfung zum Seesteuermann in kl. Hochseefischerei B2:

Kurt Albrecht (Cuxhaven), Gerhard Becker (Cuxhaven), Horst Beckmann (Cuxhaven), Horst Bockhardt (Cuxhaven), Richard Friedrich (Cuxhaven), Kurt Götting (Cuxhaven), Alfred Hammann (Cuxhaven), Adolf Hommers (Cuxhaven), Georg Jensen (Büsum), Fritz Krause (Cuxhaven), Herbert Kunde (Kiel), Heinrich Lau (Neufeld), Axel Moll (Cuxhaven), Wilhelm Pigors (Hamburg), Edwart Seiffert (Cuxhaven).

Am 15. 2. 1957 Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I A 4:

Helmut Annecke (Cuxhaven), Hans Böhm (Friedrichsradt), Karl Christiansen (Nieblum), Heinrich Schütt (Wewelsfleth), Karl Schwarz (Cuxhaven).

Nach Abschluß der laufenden Lehrgänge für die gr. Hochseefischerei beginnen am 1. 4. 1957 und am 1. 11. 1957 neue B2-, B4-, B5-, A2- und A4-Lehrgänge. Anmeldungen sind möglichst frühzeitig zu richten an die Seefahrtschule in Cuxhaven, Telefon 42 22.

*

Seefahrtschule Elsfleth (Weser)

Lehrgangsübersicht

2. 5. 1957
Lehrgang zum Kapitän auf großer Fahrt
15. 8. 1957
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
14. 10. 1957
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
21. 10. 1957
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
9. 1. 1958
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
28. 1. 1958
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
4. 2. 1958
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
23. 4. 1958
Lehrgang zum Kapitän auf großer Fahrt
9. 9. 1958
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
14. 10 1958
Lehrgang zum Kapitän auf großer Fahrt
4. 11. 1958
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
11. 11. 1958
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
3. 2. 1959
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
24. 2. 1959
Lehrgang zum Seesteuermann auf großer Fahrt II
21. 4. 1959
Lehrgang zum Kapitän auf großer Fahrt

Anmeldungen können nur noch für die Lehrgänge ab 1959 angenommen werden.

Anmeldungen für Funklehrgänge 2. und 1. Klasse werden laufend entgegen genommen.

Am 23. Februar bestanden folgende Herren die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt:

Addicks, Carl-Ernst (Hude); Alpers, Rainer (Schwarzburg in Thür.); Dethmann, Hans (Rendsburg); Evers, Friedrich (Burgstaaken a. F.); Ewert, Erich, Jürgen (Brunsbüttelkoog); Grünbauer, Toni (Elsfleth); Gschwander, Karl (Elsfleth); Hiergeist, Sebastian (Elsfleth); Hilmer, Arnold (Cuxhaven); Klindt, Alfred (Stade); Knobloch, Helmut (Wilhelmshaven); Knoll, Werner (Münster); Loges, Wilhelm (Brake), Lübben, Rolf (Fedderwardersiel); Mackeprang, Kuno (Burgstaaken a. F.); Metz, Heino (Elsfleth); Oestmann, Torsten (Cuxhaven); Päßler, Lotar (Elsfleth); Richter, Gotthold (Elsfleth); Richter, Otto (Bremerhaven); Schefczyk, Bernhard (Köln-Weiß); Schepers, Heinrich (Elsfleth); Schickhardt, Gerhard (Bremen); Schwöbmann ,Ernst (Bremen-Blumental); Seidel, Richard (Brake); Wardelmann, Hubert (Nordenham), Wiggermann, Gebhard (Wilhelmshaven); Wziontek, Harald (Elsfleth).

*

Seefahrtschule Hamburg

Die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt** bestanden am **5. März 1957** folgende Herren:

Peter Achner, Hbg.-Finkenwerder; Erwin Brune, Wedel; Burkhard Döhler, Hamburg; Werner Gröhe, Hbg.-Volksdorf; Wilhelm Grün, Hamburg; Christian Hansen, Hamburg; Heinrich Hintze, Hbg.-Wandsbek; Karl-Heinz Jessen, Hbg.-Harburg; Johann Körbelin, Hbg.-Altenwerder; Ernst Loewe, Hbg.-Altona; Günter May, Hbg.-Bergedorf; Werner Meier, Basbeck; Rudolf Meyer, Hbg.-Altona; Karl-Heinz Möller, Tangstedt, Kr. Pinneberg; Johannes Mohr, Hamburg; Ernst Müller, Hbg.-Lurup; Heribert Müller, Krempdorf, Kr. Steinburg; Rudolf Solger, Hamburg; Albert Sturm, Hamburg; Hans-Peter Sylvester, Hbg.-Finkenwerder; Bendix Vogt, Hbg.-Altona; Peter Woscheck, Krempe/Holstein; Hans Müller, Hamburg; Werner Müller, Hamburg; Hanno Blume, Hbg.-Sasel.

*

Ingenieurschule Hamburg

Prüfungen haben bestanden:

Zum Schiffsingenieur I (C 6)

Bockwoldt, Franz (Hbg.); Griguzzis, Günther (Hbg.); Huster, Jürgen (Hbg.); Kölle, Rolf-Jürgen (Rendsb.); Krüger Karl (Hbg.); Martens, Friedrich (Hbg.); Meier, Günter (Hbg.); Meisel, Günter (Hbg.); Myhr, Fritz (Hbg.); Nöbel, Karl-Heinz (Hbg.); Okken, Gerhard (Großenbrode-Kai); Rose, Helmut (Großenbrode-Kai); Schmidt, Paul (Hbg); Schmied, Eugen (Hbg.); Sell, Ernst (Hbg); Streich, Edgar (Hbg.); Thielemann, Gerd (Hbg.).

Der Seemann als Sportsmann

In den USA macht ein deutscher Boxer von sich reden: es ist der nach den Staaten ausgewanderte frühere Stuttgarter Weltergewichtler **Stefan Redl.** Seinen bisher größten Erfolg erzielte Redl gegen den früheren Weltmeister im Leichtgewicht, Paddy de Marco, in New York. Vor 2000 gab Redl den jetzigen dritten der Weltrangliste nie eine Chance. Mit vielen Tricks versuchte der Amerikaner den überlegenen Punktsieg des Deutschen aufzuhalten. Es gelang ihm aber nicht, Redl aus dem Konzept zu bringen. De Marco wurde sieben Mal ermahnt, sauber zu boxen. Von der sechsten Runde an jagte der frühere deutsche Amateurmeister seinen Gegner mit harten Linken und rechten Aufwärtshaken geradezu durch den Ring. Nur durch ständiges Klammern kam der Amerikaner über die Runden, wobei ihn die Zuschauer immer wieder auspfiffen. Von den zehn Runden des Boxkampfes wurden acht an Redl, eine an De Marco und eine unentschieden gegeben.

Redl, Auslandsdeutscher aus dem Banat, ist drüben nichts geschenkt worden. In zwölf Kämpfen — alle gewonnen, neun davon durch knockout — hat er sich nach vorn boxen müssen. Er hat Amerika nicht nur mit den Fäusten erobern wollen, wie so viele deutsche Boxer, die enttäuscht zurückkehrten, sondern ist beim jetzigen Manager als Kraftfahrer angefangen. Bei seinem überlegenen Sieg gegen Paddy de Marco stand er zum ersten Mal als Hauptkämpfer im Ring. Es wird angenommen, daß Redl in der nächsten Weltrangliste der Berufsboxer erscheinen wird.

*

Hamburg ist am 23. Juni Schauplatz des Endspiels um die Deutsche Fußballmeisterschaft. Eine Voraussetzung dafür ist allerdings, daß der unangefochten im Norden führende Hamburger SV nicht in das Endspiel kommt, da alle Spiele um die deutsche Fußballmeisterschaft auf neutralen Plätzen ausgetragen werden müssen — auch das Endspiel.

Zum Schiffsingenieur II (C 5)

Bergmann, Rolf (Hbg.); Beuermann, Jürgen (Wunstorf in Hann.); Bretschneider, Horst (Hbg.); Bühling, Hans-Georg (Hbg.); Groth, Claus (Glückst./Elbe); Gründel, Helmut (Hbg.); Hagemann, Hellmut (Hbg.); Harder Ulrich (Hbg.); Krümmel, Werner (Hbg.); Lohfeldt, Rudolf (Hbg.); Meyer Hans-Jürgen (Hbg.); Puchta, Ernst-Robert (Hbg.); Rapp, Erwin (Cuxhaven); Reimers Louis (Hbg.); Schelwies, Heinz (Harb.-Hausbruch); Stein, Alexander (Hbg.); Stöf, Klaus-Peter Hoopte über Winsen a. d. Luhe); Thieleke, Alfred (Hbg.); Wisnewski, Wilhelm (Hbg.); Wolff, Willy (Lübeck); Baack, Horst (Hbg.); Böhmer, Harley (Hbg.); Dau, Karl Negernbötel (Krs. Segeberg); Dietze, Herbert (Hbg.); Grünberg, Horst (Neuwarmbüchen b. Hann.); Hellmod, Wilhelm (Hbg.); Klaus Günter (Bad Schwartau); Klockmann, Horst (Hbg.); Kröger, Günther (Hbg.); Kunze, Bodo (Hbg.); Lindemann, Alfred (Hbg.); Lüth, Wolfgang (Geesthacht); Müggenburg, Christoph (Hbg.); Pahl, August (Hbg.); Rönnspieß, Eberhard (Lübeck-Kücknitz); Schultz, Martin (Hbg.); Semmelhack, Hans (Hbg.); Stein, Wolfgang (Hbg.); Ustorf, Werner (Hbg.); Warner, Günther (Lübeck); Weßler, Rolf (Hbg.); Witt, Alfred (Hbg.); Borchers Cornelius (Weener/Ostfriesl.); Flentje, Peter (Hbg.); Grabler, Wolfgang (Hbg.); Hedinger, Gerold (Hbg.); Hering, Karl-Heinz (Hbg.); Keil, Herbert (Heiligenhafen); Kutzeer, Peter (Hbg.); Lüdemann, Ernst (Elmshorn); Müller, Gerhard (Hbg.); Platen, Frank (Hbg.); Rahloff Hans-August (Hbg.); Rosenberg, Friedrich (Hbg.); Sick, Oswald (Scharbeutz); Siegmund, Werner (Hbg.); Speckhahn, Heinz (Winsen an der Aller); Stephan, Werner (Hbg.); Stern, Karl-Hans (Sereetz, Krs. Eutin); Weber, Horst (Stade); Wedell, Hans Ulrich (Hbg.).

Zum Seemaschinist I (C 4)

Barkowsky, Friedrich (Hbg.); Bergmann, Günter (Hbg.); Christiansen, Christian (Hbg.); Cohrt, Erich (Schönberg i. Holst.); Fredeland, Horst (Hbg.); Geisler, Hans (Neumünster); Hartmann, Otto (Hbg.); Heuer, Albert (Lübeck); Hübner, Ulrich (Hbg.); Januschewski, Alfred (Hbg.); Jelocha, Leonhard (Hbg.); Kluge, Walter (Hbg.); Kretschmer, Herbert (Hbg.); Ludwig, Walter (Hbg.); Lüders, Klaus (Lübeck); Paustian, Karl (Hbg.); Reichardt, Hermann (Hbg.); Scheidtweiler, Rudi (Wilhelmshaven); Schlegel, Egon (Hbg.); Sebastian, Alfons (Hbg.); Siemer, Wilfried (Hbg.); Steinke, Herbert (Hbg.); Thomberg, Gerd (Hbg.); Wiechert, Ernst (Hbg.); Winzerling, Werner (Hbg.).

Zum Seemaschinisten II (C 3)

Barecki, Heinz (Hbg.); Bergmann, Hans (Hbg.); Bornemann, Wolfgang (Hbg.); Deterding, Heinz (Hbg.); Engelmann, Günter (Geesthacht); Fritz, Hans-Joachim (Lübeck-Travemünde); Gerhard, Hans-Dieter (Hbg.); Goecke, Wilhelm (Hbg.); Gorgs, Alfred (Bargteheide); Haupt, Egon (Altendeich b. Uetersen i. Holst.); Kleeblatt, Paul (Hbg.); Korsing, Gerd (Friedrichsgabe, Post Harkshcide); Kreuter, Winfried (Koblenz); Kruse, Klaus-Peter (Hbg.); Kühle gen. Uhde, Otto (Hbg.); Landshut, Gerhard (Hbg.); Marten, Paul Hbg.); Nordhorst, Reginald (Hbg.); Pangratz, Ernst (Hamelwörden); Pass, Heinrich (Aachen); Paul, Heinz (Hbg.); Behnke, Harry (Hbg.); Böttcher, Robert (Lübeck-Travemünde); Borrosch, Ernst (Hbg.); Brügmann, Klaus (Hbg.); Cordts, Hans-Hinrich (Lübeck); Eggert, Karl (Hbg.); Bumann, Heinrich (Hbg.); Frömberg, Heinz (Hbg.); Gamm, Oskar (Hbg.); Gersch, Karl-Heinz (Hbg.); Grützmacher, Siegfried (Lüneburg); Kahl, Friedrich-Wilhelm (Hbg.); Kahl, Walter (Glückstadt); Knoblauch, Karl-Heinz (Hbg.); Krawinkel, Horst (Hbg.); Prawdzik, Hans (Hbg.); Richter, Willy (Hbg).; Röhring, Wilhelm (Hbg.); Schacht, Horst (Hbg.); Strübing, Otto (Hbg.); Terbäk, Gerhard (Hbg.); Wientzek, Gottfried (Hbg.); Middelborg, Fritjof (Lübeck); Mohr, Jürgen (Hbg).; Parlitz, Hans (Neumünster); Reichert, Günter (Hbg.); Rieckhof, Willi (Hbg.); Rinna, Rudi (Hbg.); Rother, Berthold (Hbg.); Schacht, Fritz (Hbg.); Schinner, Fritz (Hbg.); Schleede, Ernst (Hbg.); Schröder, Gustav (Hbg.); Sinnen, Horst (Geesthacht); Ullmann, Günter (Hbg.); Wilbrecht, Günter (Hbg.); Heine, Karl (Hbg.).

Seefahrtschule Lübeck

Die am 2. März 1957 beendete Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I bestanden die Herren:

R. Bach, H. Baron, H. Bohmbach, W. Brem, E. Gutjahr, Gr. Kassner, K. Klein, R. Lauth, G. Lubjuhn, F. Lugert, K.-W. Matzen, P. Müller, S. Murrins, F. Noeske, H. Rasmussen, W. Rosemann, J. Schiller, E. Schütte, R. Trede.

Ankerplätze

DER SEEMANNSMISSIONEN

Deutsches Seemannsheim, Hamburg 11, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst:	Jeden So., 10.30 h
Wochenandacht:	Jeden Mo., 8 h
Ausspracheabend:	Jeden Di., 19.30 h
Preis-Skat:	Mi., 20. 3., 19.30 h
Tonfilm:	Mi., 27. 3., 19.30 h
Tonfilm:	Mi., 10. 4., 19.30 h
Heimabend:	Jeden Fr., 19.30 h

Sprechstunden des Seemannspastors: Täglich 9—10 h.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst:	Jeden So., 10 h
Fernsehen:	Jeden So., 20 h
Heimabend:	Jeden Mo., 20 h
Seemannsfrauen:	Di., 19. 3., 20 h, Beisammensein
Seefahrtsschüler:	Do., 28. 3. u. 11. 4., 20 h, Diskussionsabend
Filmabend:	Jeden Fr., 20 h
Fernsehen:	Jeden Sb., 20 h
Sprechstunde:	Jeden Di., 16—19 h.

Deutsches Seemannsheim, Lübeck, Unterlrave 1

Jeden Sb., 20 h, Heimabend.

Deutsches Seemannsheim Stockholm, Svartmanhaten 16

Täglich, bis auf Do. und Sb. ab 19.30 h geöffnet. Mi. und So. Kaffee- und Heimabend.

Deutsches Seemannsheim Turku, Satomakatu 27

Lesezimmer täglich geöffnet. Di., 19 h, geselliger Abend.

Grüße aus dem Heimathafen

Am 27. April 1957 wird über den Kurzwellendienst der Deutschen Welle die zweite Sendung für die deutschen Fahrensleute nach Übersee ausgestrahlt werden. „Grüße aus dem Heimathafen", — eine Sendung für unsere Seeleute heißen die unter dem Arbeitstitel „Kurs liegt an" von Eva Krauss und Hans Hermann Schlünz vom Norddeutschen Rundfunk in Hamburg zusammengestellten Grüße und Berichte aus der Heimat nach Übersee. Die Wellenlängen und Frequenzen und Sendezeiten dieser Sendung, die eine wesentliche Lücke in der Betreuung der deutschen Fahrensleute darstellt, sind:

Nach **Fernost:** 07.15 GMT, Wellenlänge 13,85 m, Frequ. 21 650 kHz/21 650 Mc. und Wellenlänge 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 795 Mc.

Nach **Nahost:** 14,45 GMT, Wellenlänge 13,85 m, Frequ. 21 650 kHz/21 650 Mc. und 16,84 m, Frequ. 17 815 kHz/17 815 Mc.

Nach **Afrika:** 18,15 GMT, Wellenlänge 16,85 m, Frequ. 17 815 kHz/17 815 Mc. und 19,64 m, Frequ. 15 275 kHz/15 275 Mc.

Nach **Südamerika:** 22,15 GMT, Wellenlänge 19,51 m, Frequ. 15 275 kHz/15 275 Mc. und 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 79 Mc.

Nach **Nordamerika:** 01,45 GMT, Wellenlänge 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 795 Mc. und 31,12 m, Frequ. 9640 kHz/9640 Mc.

Die in der Sendung „Umschau am Abend" vom 26. Februar 1957 im Norddeutschen Rundfunk angekündigte erste Seemannsgrußsendung vom 16. März 1957 hat in Schiffahrtskreisen und bei den Fahrensleuten einen nicht geringen Widerhall erfahren. Den Mitarbeitern der Seemannsgrußsendung wurde der Arbeitstitel „Kurs liegt an!" von Ludwig Dinklage, dem Herausgeber der gleichlautenden, ehemaligen Schiffahrtszeitschrift, liebenswürdigerweise zur Verfügung gestellt.

Wir bitten alle in Fahrt befindlichen Seeleute, evtl. Wünsche betr. dieser Sendung schriftlich einzureichen an die „Deutsche Welle, Funkhaus Köln", oder an den „Norddeutschen Rundfunk, Hamburg 13", oder an die Schriftleitung „Kehrwieder" unter dem Kennwort „Seemannsgrußsendung". L. D.

Das Binnenland über die Christliche Seefahrt

Es ist sehr erfreulich, wenn hin und wieder auch das Binnenland aus der örtlichen Tagespresse erfährt, wie es in unserm Beruf zugeht. Sind diese Berichte nicht von sachverständiger Feder geschrieben, kann es die tollsten Entstellungen geben. So heißt es beispielsweise in einem sonst sehr positiv gehaltenen Aufsatz über die Hochseefischerei in einer großen Süddeutschen Tageszeitung unter anderem:

„. . . Wir würden in den geplanten drei Wochen kein fremdes Land anfahren, um zu bunkern." (In solchen Fällen müßte sich die Schiffsleitung auch wohl vor einem Seeamt verantworten.) Und weiter „. . . der Ozean jagte mit Stärke 7 bis 8 um uns herum, am Bug detonierten Brecher."

Aber es kommt noch besser, als sie auf der Anton-Dohrn-Bank angelangt sind: „. . . strebte die Fangmannschaft in Ölzeug über Deck, krabbelte wie Käfer an Spanten und Tauen herum, fingerte letzte Griffe am Netz, das sie seit Tagen kontrolliert und auswurfklar hielt." — „. . . das Zittern des Schiffes ließ nach, weil wir wegen des Fanggeschirrs nur noch fünf Knoten fahren konnten. Der Alte rief: ‚To Water!' — Schon platschte das Aggregat aus Maschen, Brettern, Ochsenfellen, Kugeln und Stahltrossen über Bord, färbte den sonst dunklen Ozean jäh flaschengrün bis hellblau, ehe sich dessen Maul über dem versunkenen Häscher wieder dunkel schloß."

Bücherbrett

Bücher über die Segelschiffahrt

An wirklich guter Seefahrtsliteratur mangelt es in Deutschland leider sehr. Deshalb ist es besonders zu begrüßen, daß das bekannte Buch Heinrich Hausers **„Die letzten Segelschiffe"** vom Verlag Ullstein, Berlin, neu herausgebracht worden ist. Über das Buch selbst braucht wohl nichts mehr gesagt zu werden. Hauser hat auf der Viermastbark „Pamir", damals noch unter der Laeisz-Flagge segelnd, eine 110-Tage-Reise von Hamburg nach Talcahuano gemacht und dabei in knappen Worten das Leben an Bord geschildert. Mit diesem Buch hat er den aussterbenden Großseglern ein Denkmal gesetzt. Eingestreut sind 26 Fotos von Dr. med. Horst Kandler und Dr. Fred Meincke. Ganzleinen DM 5,80.

In dem reizenden Büchlein **„Unter Segeln um die Welt"** plaudert der Hapag-Kapitän Gustav Schröder über seine Fahrzeit auf Segelschiffen zu Anfang dieses Jahrhunderts. Gewiß, es war eine schwere Zeit, diese 5 Jahre, aber auch eine der schönsten, die der nachmalige Führer des MS „St. Louis" in seinen Erinnerungen niemals missen möchte. Sachlich geschrieben, ist es trotzdem recht abenteuerlich zu lesen, so daß jeder Fahrensmann gern danach greifen wird. Siegfried Oelke hat es mit Federzeichnungen versehen. Baken-Verlag, Hamburg. Kartoniert DM 3,20, Halbleinen DM 4,50.

Die Werften meldeten. . .

55 Auftragserteilungen, 22 Stapelläufe und 16 Probefahrten

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

Bau-Nr.
20 Schnell-Minensuchboote, 200 t, für Bundesmarine, Auftr. 2/57.
5112 MS. „Karmy", 600 tdw., f. Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger. Stapell. 16. 2. 57
MS. 2000 tdw. f. Helmut Bastian, Bremen, Auftr. 2. 1957.

Akt.-Ges. „Weser", Bremen

1301 MS. „Luna Maersk", 9700 tdw. f. A. P. Møller, Kopenhagen, Probef. 12. 2. 57.
1304 MS. „Justinian", 14 500 tdw. f. Hilmar Reksten, Bergen/Norw., Stapell. 15. 2. 1957.

Akt.-Ges. „Weser", Werk Seebeck, Bremerhaven-G.

820 MS. „Othon", 13 000 tdw. f. Nea Tyhi Maritime Co. Ltd., Athen, Stapell. 15. 2. 57.
826 FMS. „Notre Dame Panetière", f. Jean Baptiste Delpierre, Boulogne-sur-Mer, Probef. 20. 2. 57.
817 MS. „Fethije", 6200 tdw., f. Sitki Kooman Y. Maden Mühendisi, Istanbul, Stapell. 25. 2. 57.

Atlas-Werke A.G., Bremen

392 MS. „Guatemala", 3419 BRT, f. Marina Mercante Nicaraguense S.A., Managua/Nikaragua, Probef. 16. 2. 57.

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

139 MS. „Walter Richter", 650 tdw., f. Küstenschiff-Baugemeinschaft Hamburg, Stapell. 14. 2. 57.

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

3 MS., 16 800 tdw., f. ZIM Israel Nav. Co., Haifa, Auftr. 2. 57.
863 TMS. „Strinda", 20 625 tdw., f. A/S J. L. Mowinckels Reederei, Bergen/Norw., Stapell. 14. 2. 57.

Jacht- u. Bootswerft Burmester, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Lindau", 370 t, für Bundesmarine, Stapell. 16. 2. 57.

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

174 MS. „Clio", 440 tdw., f. Kapt. Kulpel, Anberton, Probef. 22. 2. 57.
183 MS., 450 tdw., f. deutsche Rechng., Auftr. 2. 57.
186 MS., 480 tdw., f. deutsche Rechng., Auftr. 2. 57.
187 MS., 480 tdw., f. ausländ. Rechng., Auftr. 2. 57.
MS. „Käthe Bartels", 800 tdw., f. Partenreederei Cranz, Stapell. 2. 57.

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

TD. (Turb.), 36 000 tdw., f. Chr. Haaland, Haugesund/Norw., Auftr. 2. 57.
692 TD. (Turb.) „Caroline Oetker", 22 269 tdw., f. Reederei Rud. Oetker, Hamburg, Probef. 25. 2. 57.
711 TD. (Turb.) „Rio Orinoco", 34 500 tdw., f. Transworld Carrier Inc., New York, ausged. 28. 2. 57.

Evers-Werft, Niendorf/Ostsee

479 MS., 450 tdw., f. deutsche Rechng., Auftr. 2. 57.
480 MS., 480 tdw., f. deutsche Rechng., Auftr. 2. 57.

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

Bau-Nr.
211 MS. „Annegret", 423 BRT, f. Kapt. Tamke, Königreich/Este, Probef. 16. 2. 57.

Howaldtswerke Hamburg A.-G.

913 MS. „Eugenie S. E.", 12 500 tdw., f. Los Santos Compania Naviera, Panama, Stapell. 9. 2. 57.

Husumer Schiffswerft

1098 MS. „Hammaburg", 485 tdw., f. Kapt. Horstmann, Hamburg, Stapell. 2. 2. 57.

Jadewerft Wilhelmshaven G.m.b.H., Wilhelmsh.

49 SMS., 250 PS, f. Wasser- u. Schiffahrtsamt Emden, Auftr. 2. 57.
50 SMS., desgl.
45 SMS. „Wolf", 95 BRT, f. Norddeutschen Lloyd, Bremen, Probef. 14. 2. 57.
51 MS., 480 tdw., f. Johann Schepers, Haren/Ems, Auftr. 2. 57.
47 SMS., 250 PS, f. Wasser- u. Schiffahrtsamt, Emden, Stapell. 27. 2. 57.

Kieler Howaldtswerke A.G.

1110 Fischfabrikschiff, f. Ausland, Auftr. 2. 57.
1117 MS., 18 700 tdw., f. Leif Höegh & Co., Oslo, Auftr. 2. 57.
MS., 18 700 tdw., f. Hvalfangerselskapet „Globus" A/S, Larvik/Norw., Auftr. 2. 57.

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1054 TMS., 800 tdw., f. Deutsche Fanto GmbH., Hamburg, Stapell. 28. 2. 57.

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

1081 MS. „Alstern", 499 BRT, f. O. F. Ahlmark & Co., Karlstad/Schweden, Probef. 18. 2. 57.

Lübecker Flender-Werke

514 MS., 12 800 tdw., f. „Triton" Schiffahrts-GmbH., Bremen, Auftr. 2. 57.
518 MS., 14 750 tdw., f. Aug. Bolten, Wm. Millers Nachf., Hamburg, Auftr. 2. 57.
519 MS., 16 200 tdw., f. deutsche Rechng., Auftr. 2. 57.

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

Sicherungsfahrzeug f. franz. Marine, 1200 PS, Probef. 15. 2. 57.

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

MS., 1900 tdw., f. englische Rechng., Auftr. 2. 57.

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

148 MS. „Welf", 299 BRT, f. Kapt. Friedrich Steffen, Himmelpforten, Stapell. 28. 2. 57.

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

823 MS. „Insco Jem", 2273 BRT, f. Jem Shipping Co. Inc., Monrovia/Liberia, Probef. 14. 2. 57.
2 TMS., 4700 tdw., f. Tankschiffreederei Ernst Jung, Hamburg, Auftr. 2. 57.

Johann Oelkers, Hamburg

Bau-Nr.
527 SMS., 960 PS, f. Soc. Chérifienne de Remorque d'Assistance, Casablanca, Stapell. 28. 2. 57.

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

546 MS., 7000 tdw., f. deutsche Rechng., Auftr. 2. 57.
549 MS., 7000 tdw., desgl.
547 MS., 7150 tdw., f. ausländ. Rechng., Auftr. 2. 57.
548 MS., 7150 tdw., desgl.
552 MS., 5800 tdw., f. ausländ. Rechng., Auftr. 2. 57

Ottensener Eisenwerk A.G., Hamburg

538 MS., 3100 twd., f. skandinav. Rechng., Auftr. 2. 57.
523 TMS., 6300 tdw., f. südamerikan. Rechng. Auftr. 2. 57.
526, 527, 528 3 MS., 16 000 tdw., f. Reed. Kulukundes, USA., Auftr. 2. 57.
504 MS. „Stereden Vor", 930 tdw., f. L'Armement Salahun Hacquart & Cons., Paris, Stapell. 27. 2. 57.

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

176 MS. „Gunda Bernd", 387 BRT, f. Kapt. Willi Bartels, Hamburg-Neuenfelde, Probef. 2. 2. 57.

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

279 MS. „Skrim", 11 850 tdw., f. A/S Olymp, Oslo, Stapell. 19. 2. 57.

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

403 MS. „Apollo", 700 tdw., f. Part.Reed. Apollo, Hamburg, Stapell. 14. 2. 57.
427 MS. „Jonny Jonas", 498 BRT, f. Kapt. J. Jonas, Hamburg-Cranz, Probef. 20. 2. 57.

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

394 TMS. „Shell 10", 151 t, f. Deutsche Shell A.-G., Hamburg, Probef. 18. 2. 57.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

402 MS., 1600 tdw., f. Koehn & Bohlmann, Hamburg, Auftr. 2. 57.
394 MS. „Bremer Stauer", 700 tdw., f. Bruno Bischoff & Co. G.m.b.H., Bremen, Stapell. 19. 2. 57.

Schulte & Bruns, Emden

187 FMLg. „Paul Rosenberg", 299 BRT, f. „Großer Kurfürst" Heringsfischerei A.G., Emden, Probef. 12. 2. 57.
189 FMLg. „Heinrich Lutter", 299 BRT, f. „Großer Kurfürst" Heringsfischerei A.G., Emden, Stapell. 21. 2. 57.
200 SMS., 133 BRT, f. Ems Schlepper AG., Emden, Auftr. 2. 57.

Stader Schiffswerft G.m.b.H., Stade/Elbe

183 MS. „Rebena", 715 twd., f. Kapt. Heinz Schultz, Hamburg, Stapell. 14. 2. 57.

Stülckenwerft, Hamburg

862 MS. „Ciudad de Tunja", 7500 tdw., f. Flota Mercante Grancolombiana S.A., Bogota, Stapell. 9. 2. 57.
858 MS. „Elgaren", 7750 tdw., f. Rederi A/B Transatlantic, Göteborg, Probef. 18. 2. 57.
899 MS., 15 700 tdw., f. Hedwigshütte AG., Hamburg, Auftr. 2. 57.
870 FD. „Carsten Rehder", 5300 Korb, f. Carsten Rehder, Hamburg, Probef. 27. 2. 57.

(Abkürzungen: D = Dampfer, FD = Fischdampfer, FMK = Fischereimotorkutter, FMLg = Fischereimotorlogger, FMS = Fischereimotorschiff, MS = Motorschiff, SMS = Motorschlepper, TD = Tankdampfer, TMS = Tankmotorschiff).

Die Postboje

Dr. R. in Kiel: Wer kann Auskunft geben über die Bark „Major von Safft", erbaut um 1868 in Danzig bei Klawitter oder bei Gansel & Kraußnick, Unterscheidungszeichen „HFDQ", Kapitän Richard Rosenberg? Technische Daten, Reederei und Verbleib?

*

U. G. in Flensburg: Als Messesteward mußte ich auf mehreren Kurzreisen die Bedienung von mitfahrenden Besatzungsangehörigen übernehmen. Den mir dafür zustehenden Mehrarbeitszuschlag habe ich aber nicht bekommen, obwohl ich dadurch mehr arbeiten mußte.

Unsere Antwort: Es muß zugegeben werden, daß Sie dadurch ein Mehr an Arbeit zu verrichten hatten. Auf der anderen Seite stellt die Mitnahme von Angehörigen der Besatzung ein soziales Entgegenkommen der Reederei dar, daß den Seeleuten noch vor dem letzten Kriege nur in den allerseltensten Fällen gewährt wurde. Wenn diese mitreisenden Angehörigen kein Entgelt für diese Zeit an die Reederei zahlen, ist — so hat das Tarifschiedsgericht in einem ähnlichen Fall entschieden — dem Bedienungs- und Küchenpersonal zuzumuten, die dadurch entstehende Mehrbelastung mit Arbeit kameradschaftlich zu übernehmen. Wenn allerdings diese Angehörigen ein Verpflegungsgeld an die Reederei abführen, haben Sie Anspruch auf den tariflichen Mehrarbeitszuschlag.

Gerhard B. in Eckernförde: Beim kürzlichen Auslaufen aus Hamburg unterhielten wir uns über die Wasserstandsuhr an der Landungsbrücken. Alle wußten „natürlich ganz genau", wie die anzeigenden Ziffern zu deuten sind. Leider konnte aber keiner der „Wissenden" die Zusammenhänge verständlich machen. Was hat die Uhr also auf sich?

Unsere Antwort: Zunächst beziehen sich die schwarzen Zahlen in Dezimetern angezeigt auf den Wasserstand **über** Kartennull (Abk.: KN) und die roten Zahlen ebenfalls in Dezimetern angezeigt auf den Wasserstand **unter** Kartennull. Kartennull ist die Höhe des mittleren Niedrigwassers und der Fachausdruck für alle Wassertiefenangaben in den Karten und Seehandbüchern (auch z. B. für Brückenhöhen). Übrigens haben die verschiedenen Lattenpegel in allen deutschen Tidehäfen die gleiche rot-schwarz Zahleneinteilung. — Die Funktion der Wasserstandsuhr an den Hamburger Landungsbrücken wird ausgelöst durch einen einfachen Schwimmer unter der Uhr, der sich mit dem Auf und Ab von Ebbe und Flut hebt und senkt. Das Steigen und Fallen des Schwimmers wird durch einen entsprechenden Mechanismus auf die oben sichtbar angebrachte Skala übertragen.

*

G. M. in Bremervörde: Als 2. Offizier wurde mir in einem europäischen Hafen auf die Ankunft des Schiffes in einem deutschen Hafen gekündigt. Nach dem Eintreffen in Hamburg wurde ich jedoch noch einige Tage weiter an Bord beschäftigt. Daraus folgerte ich, daß meine Kündigung zurückgezogen war, mußte aber einige Tage später feststellen, daß die Reederei die Kündigung weiter als bestehend betrachtet hatte.

Unsere Antwort: Wenn sich der Tatbestand so verhalten hat, wie Sie ihn dargestellt haben, sind Sie berechtigt anzunehmen, daß die Kündigung unwirksam geworden ist. Es wäre Aufgabe Ihres Arbeitgebers gewesen, Sie bei Ankunft in Hamburg davon zu unterrichten, daß trotz vorläufiger Weiterbeschäftigung die ausgesprochene Kündigung wirksam bleiben soll.

Die hier erteilten Antworten auf Anfragen aus dem Leserkreis stellen in jedem Fall die persönliche Meinung der verschiedenen neutralen Sachbearbeiter dar, die vertraglich weder an den Verlag, noch an die Schriftleitung gebunden sind.

Die Bilder lieferten: Bödecker & Draut, S. 33; Fritz Brustat-Naval, S. 44; Ludwig Dinklage: S. 40; Udo Gartz, S. 38; Günther Glaser, S. 35; Ernst de Jong, S. 34, 46; Heinrich von Medvey, S. 39; Friedrich Karl Rausch, S. 37; Claus Schwenke, S. 36; Walter Sperling, S. 42; Staatsarchiv Wien, S. 43.

Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg 1, Spaldingstr. 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 87, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Anzeigen-Verwaltung: Dietrich Winter, Hamburg 13, Rothenbaumchaussee 185. Tel. 44 49 34/35. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 5,40.

ZERSSEN & CO Gegr. 1839
Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal

SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

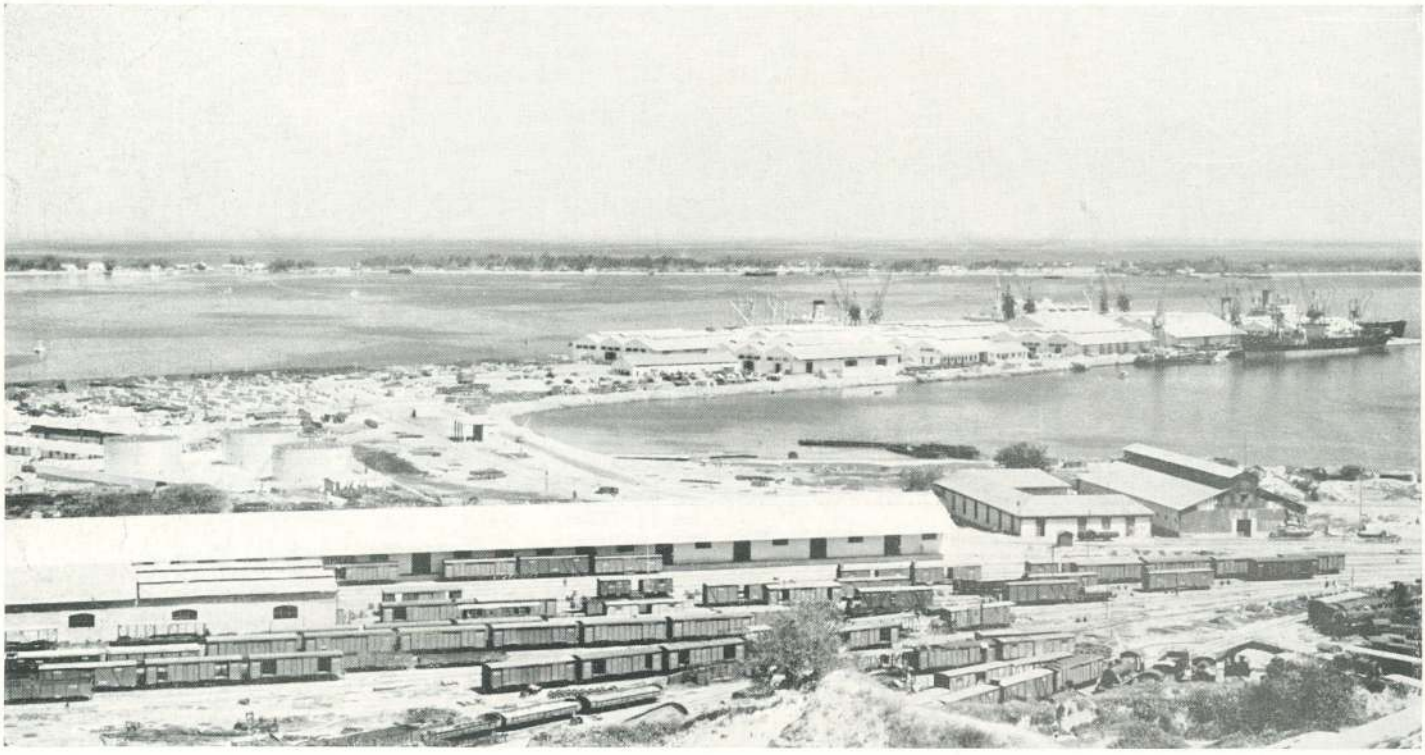
Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Der Hafen von Halifax

Halifax ist die Hauptstadt der kanadischen Provinz Nova Scotia und, auf den flachen Hügeln an der Chebucto-Bai gelegen, einer der schönsten Häfen der Erde. Ursprünglich war Halifax nur eine Militärstation, 1749 von Edward Cornwallis, dem Gouverneur von Nova Scotia, gegründet. An diese Zeit erinnert noch die auf einem 69 m hohen Hügel gelegene Zitadelle. Erst nach dem amerikanischen Unabhängigkeitskrieg wurde Halifax zu einem Handelsemporium. Aus den Vereinigten Staaten eingewanderte königstreue Engländer siedelten sich hier an. Heute zählt die Stadt 70 500 Einwohner und ist Sitz eines katholischen Erzbischofs und eines anglikanischen Bischofs. Der vorzüglich ausgebaute Hafen bietet selbst den größten Schiffen Platz. Die 1758 gegründete Navy Yard ist noch heute ein wichtiger Stützpunkt für die britische Flotte. Handel und Industrie blühen und ebenso die Fischerei.

Der Hafen von Toronto

Toronto ist eine der wichtigsten Hafenstädte an der Schiffahrtsstraße von See über die Großen Seen Nordamerikas nach Chikago und Duluth. Um 1790, also zu einer Zeit, als Kanada bereits von den Engländern erobert war, wurde die Stadt an der kanadischen Seite des Ontario-Sees, des letzten und kleinsten Sees der Fünf-Seen-Kette, gegründet. Mit 667 500 Einwohnern, und 910 000 sogar mit den Vororten, ist Toronto die zweitgrößte Stadt Kanadas und Hauptstadt der Provinz Ontario.



Der Hafen von Luanda

„São Paulo de Loanda" wurde 1576 von den Portugiesen gegründet und ist heute die Haupt- und Hafenstadt der portugiesischen Kolonie Angola in Westafrika. Die am innersten Ende der Luanda-Bucht angelegte Stadt ist von See her weit zu sehen, besonders das 1641 errichtete Fort São Miguel mit der Signalstelle. Luanda zählt heute etwa 62 000 Einwohner.