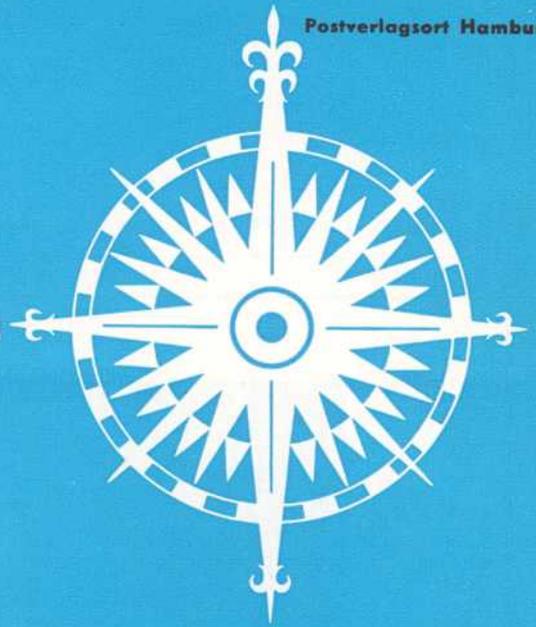


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Hamburg
- Spitzbergen
- Fahrt nach Suomi
- 11 129 Menschen aus Seenot gerettet
- Ferdinand Ahmed Garrahy
- Chinoiserie an der Waterkant
- Balthasar
- Der „Professor“
- Flotten-Umschau
- Das Hamburger Seemannshaus
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten ...
- Schiffs-An- und Verkäufe



Jetzt werden sie vollgültige Seeleute.

Aufn. Boh

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

Telefon 33 72 45/47 - Telegramme: Rehdership - Fernschreiber 021-1590

Telefon 31 12 01/03 - Telegramme: Schiffsrehder - Fernschreiber 021-3098

FÜR ALLE
FÜR ALLES
TAG UND
NACHT

MONATLICH **650** ABFAHRTEN
IM REGELMÄSSIGEN LINIENDIENST
NACH ÜBER 1000 HÄFEN DER WELT

HAMBURG
DER SCHNELLE HAFEN

HANSEATIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

Telefon: Sa.-Nr. 33 59 45, nachts: 40 40 31 / 38 73 68
Telegramme: Shipchangers Hamburg



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

International



PROPELLER

Wetterbeständige Öllackfarbe, die beliebte Allzweckfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

Juni 1958

Nr. 6

AM PEILKOMPASS

Aus Anlaß seiner Jahreshauptversammlung am 6. und 7. Mai 1958 hat das Deutsche Museum in München die wiederaufgebaute Sammlungsabteilung Seeschifffahrt eröffnet. Auf der Sitzung des Verwaltungsausschusses des Deutschen Museums brachte Konsul Thomas Entz, Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder, den Dank der deutschen Reederschaft für die Initiative und Leistungen, die zum Wiederaufbau dieser wohl einmaligen Ausstellung geführt haben, zum Ausdruck. Im weiteren Verlauf seiner Rede betonte er, daß die wiedereröffnete Sammlungsabteilung Seeschifffahrt nicht nur eine ausgezeichnete gelungene maritime Ausstellung, sondern gleichzeitig eine neue Heimstatt für die Pflege des Seegedankens in der Bundesrepublik sei. Somit würde dieser Teil des Deutschen Museums einen wichtigen Beitrag zur Vertiefung des Seegedankens leisten, weil es gelungen sei, dem Betrachter die Atmosphäre und das Wesen des Meeres verspüren zu lassen. Weiterhin sei es ein beziehungsreiches Zusammentreffen, daß in diesem Jahr auch die deutsche Seeschifffahrt ihre engen Verbindungen zu München und damit zum gesamten deutschen Binnenland mit der Abhaltung des deutschen Reedertages 1958 in der bayrischen Landeshauptstadt und mit der kürzlich erfolgten Taufe eines neuen deutschen Handelsschiffes auf den Namen „München“ durch die Gattin des Oberbürgermeisters Wimmer dokumentierte. Die deutsche Seeschifffahrt könne nur dann ihre Aufgaben erfolgreich für die deutsche Wirtschaft erfüllen, wenn in der binnenländischen deutschen Öffentlichkeit ein wirkliches Verständnis für ihre besonderen Probleme und Belange vorhanden sei. Die deutsche Seeschifffahrt sei nicht zuletzt wegen ihrer wirtschaftlichen Sonderstellung auf das Verstehen und die Unterstützung der Öffentlichkeit angewiesen.

Das Deutsche Museum in München hatte vor dem Kriege neben dem bekannten Museum für Meereskunde in Berlin eine hervorragende Schau aus dem Gebiet des Seewesens gezeigt. Durch Bombentreffer wurde ein großer Teil des wertvollen Materials vernichtet. Nachdem in mühevoller Arbeit die Gebäudeschäden behoben waren, gelang es in den vergangenen zwei Jahren mit Unterstützung der Ministerien, der Behörden und Kreisen der Seewirtschaft, Ausstellungsmaterial zu beschaffen und die

Abteilung wieder der Öffentlichkeit zu übergeben.

Das größte Stück bildet ein Finkenwerder Fischewer aus dem Jahre 1880, der als Original zur Aufstellung gelangte und dessen Rumpf aufgeschnitten ist, um das Mannschaftslogis zu zeigen. In gleichgroßem Maßstab hergestellte Modelle demonstrieren die Entwicklung des Schiffes vom Jahre 4 v. Chr. bis zur Gegenwart. Darunter sind besonders zu bemerken: Wikinger-Schiffe, Koggen, Galeeren, der Fünfmaster „Preußen“, als größtes Segelschiff aller Zeiten, die „Savannah“, die als erster Dampfer den Atlantik überquerte, zahlreiche moderne Passagier- und Frachtschiffe und ein Tragflügelboot aus allerneuester Zeit.

In einem besonderen Raum wird dem Beschauer die Entwicklung der Schiffsmaschine, beginnend von der ersten Flußdampfermaschine aus dem Jahre 1857 bis zur dieelektischen Anlage eines heutigen Seebäderschiffes vorgeführt. Nicht vergessen wurden der Hafenbetrieb, die Nautik, das Funkwesen, die zahlreichen Geräte für die Schiffsführung und die überaus interessante Darstellung der deutschen Seekriegsgeschichte, die unseren Beitrag zur maritimen Weltgeschichte eindeutig demonstrieren.

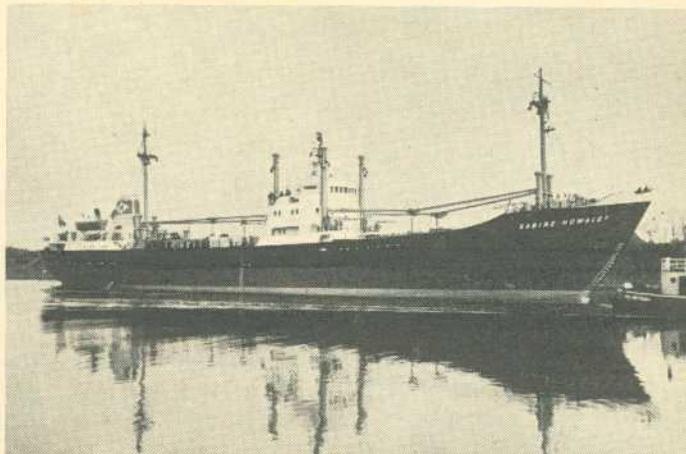
Langsam rückt der Termin immer näher, an dem Hamburgs größtes und jüngstes Passagierschiff in Fahrt gehen will. Fieberhaft wird an der „Hanseatic“ gearbeitet,

deren Größe dann durch Verlängerung des Vorschiffes ca. 28 500 BRT betragen und die eine Geschwindigkeit von 20 sm erreichen wird. Der erste Schornstein, der größte, der bisher von einer Hamburger Werft mit einem Durchmesser von 14 m und einer Höhe von ebenfalls 14 m gebaut worden ist, ist bereits montiert worden. Auf Grund der Erfahrungen, die im nordatlantischen Überseeverkehr gemacht wurden, hat sich die Hamburg-Atlantik-Linie G. m. b. H. entschlossen, die Touristenklasse auf Kosten der I. Klasse zu vergrößern, so daß das Schiff 85 Passagiere in der I. Klasse und 1165 Passagiere in der II. Klasse befördern kann. Sämtliche Räume des Schiffes sind voll klimatisiert. Am 21. Juli wird das Schiff voraussichtlich seine erste Reise nach New York antreten.

Auch Bremen bzw. Bremerhaven hat in jüngster Zeit einen regelmäßig kommenden Gast erhalten. Das Passagierschiff „Arkadia“ mit 20 256 BRT, einer Geschwindigkeit von 19,5 sm und 1300 Betten ist z. Z. das größte Schiff, das von der Wesermündung über den Nordatlantik im Linienverkehr nach Kanada fährt. Das Schiff, welches früher die Namen „New Australia“ und „Monarch of Bermuda“ trug und der Greek-Line gehört, wurde jetzt auf der Werft von Blohm & Voss umgebaut und hat Ende Mai seine Jungferreise unter der neuen Flagge angetreten. An Bord befindet sich deutsches Küchen- und Bedienungspersonal.

Der Wachoffizier.

Am 17. Mai 1958 übernahm die Reederei Bernhard Howaldt, Hamburg/Flensburg, von der Schiffswerft Nobiskrug, Rendsburg, das MS „Sabine Howaldt“. Bei 93,4 m Länge, 12,3 m Breite und 7,2 m Seitenhöhe vermißt das Schiff 2288 BRT. Ein Deutz-Diesel der Type RBV 8 M 366, der bei 250 UPM 1650 PS leistet, verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12 kn. Die Jungferreise führte nach Halmstad/Schweden um dort Moniereisen für Houston und Corpus Christi zu laden.





Der Mann am Ausguck

26 Regierungen haben seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges versucht, die Geschichte des französischen Staates zu lenken. Nachdem Anfang des Jahres 1946 Ministerpräsident Charles de Gaulle nach zehnwöchiger Amtszeit von Felix Gouin abgelöst worden war, folgten in mehr oder minder großen Abständen die Regierungschefs.

Eine ganze Reihe hervorragender Persönlichkeiten, von denen vielleicht Paul Ramadier, Léon Blum, Robert Schuman die bekanntesten sind, gab sich Mühe, den schwierigen Posten auszufüllen, und niemandem wird man nachsagen können, daß er nicht redlich bestrebt war, die ihm gestellten Aufgaben zu lösen. Woran lag dann wohl der Fehler, wenn nicht an der Person? Dann doch wohl am „System“, an der Verfassung oder an der Handhabung der Verfassung?

Charles de Gaulle, der nun vom Staatspräsidenten Coty berufen wurde, den verfahrenen Karren auf das Trockene zu ziehen, hat denn auch als eine der ersten Neuerungen die Verfassungsreform in Angriff genommen. Über allem Paragraphenwerk darf aber gerade in Frankreich nicht vergessen werden, daß hier ein Volk lebt, das nicht nur mit dem Verstand, sondern weit mehr

noch mit dem Herzen Politik treibt. Und auch die Politik in Algerien ist weitgehend von Gefühlsmomenten beeinflusst. Das Problem Algerien hat die Regierungskrisen in den letzten Jahren hervorgerufen. Es dürfte also nach der Verfassungsreform die wichtigste und schwerste Aufgabe de Gaulles sein, die Algerienfrage zu lösen. Daß er diese Lösung nicht in erster Linie als General, sondern als Staatsmann unternehmen wird, ist die Hoffnung der Welt.

*

In welcher Form die Frage Algerien auch für Frankreich gelöst werden sollte, soviel steht fest, daß die algerische Zukunft nicht zu trennen ist von der Zukunft Afrikas. Kundige Beobachter stellen schon heute die Frage: wann wird Afrika für Europa verloren sein? Mit tiefem Ernst stellen sie fest, daß weder England noch Frankreich und auch nicht Amerika — das nach der Suezaffäre versuchte, die Bresche wieder zu schließen — es verstanden haben, das schwindende Vertrauen zurückzuerobieren. Es ist unverkennbar, wie Rußland in der Politik und in der Wirtschaft des Nahen Ostens Boden gewinnt. Besonders der Besuch Nassers in Moskau zeigte einen be-

trächtlichen Prestigegewinn der Sowjetunion in den von Kairo geführten „Vereinigten Arabischen Republiken“, aber auch darüber hinaus. Man nimmt nicht an, daß Nasser sich mit seinen bisherigen Erfolgen zufrieden geben wird. Man ist sicher, daß er Einfluß auf die noch nicht in seinem Machtbereich angeschlossene „Arabische Föderation“ zu gewinnen sucht. Zwischen drei Generationen spielt sich der Kampf um die Zukunft ab. Die alte Generation ist es, die heute noch den Orient zu repräsentieren versucht, wie es am Anfang dieses Jahrhunderts bestand. Die mittlere Generation weiß um den Wert der Unabhängigkeit, und sie propagiert sie mit allen Tönen nationalistischer Leidenschaft. Ihre Zuneigung zu Rußland hat nichts mit Bolschewismus zu tun. Auf keinen Fall will sie ihre Länder in ein Satellitenverhältnis abrutschen lassen. Aber sie sieht in Rußland den „großen Bruder“, der uneigennützig Hilfe versprochen hat. Inzwischen wird durch Bücher und andere Hilfsmittel der kommunistisch-marxistische Gedanke verbreitet, der gerade bei der jüngsten Generation Eingang zu finden sucht. Diktaturähnliche Erscheinungen unter den gegenwärtigen Verhältnissen scheinen den Boden zu lockern.

Sehr offen ist noch die Frage nach der Zukunft Israels. Nach zuverlässigen Meldungen haben die Russen die ägyptischen Verluste an Waffen in der Schlacht von Sinai wettgemacht. Ja, man meint, daß die Ägypter nun über modernere Waffen verfügen als die Soldaten Israels. Von einem Angriff Israels auf Ägypten, der noch vor nicht zu langer Zeit als fast selbstverständlich angesehen wurde, ist nicht mehr die Rede. Ein gewaltsamer Ausbruch aus der Umklammerung, die durch die Gründung der „Vereinigten Arabischen Republiken“ zustandekam, ist kaum noch möglich. Und nun könnte eintreten, was vor nicht zu langer Zeit als unmöglich angesehen wurde, nämlich ein Beitritt Israels zum arabischen Staatenbund Nassers. Äußerungen aus israelischem Munde stützen diese These. Bleibt noch die Konferenz von Tanger zu erwähnen, die den Zusammenschluß Tunesiens und Marokkos mit einem zukünftigen unabhängigen Algerien beschlossen hat. Hier scheint sich ein zweites Zentrum des arabischen Nationalismus abzuzeichnen, das nicht der Macht Nassers untersteht.

*

Wie die Sowjetunion Zuckerbrot und Peitsche zu verteilen versteht, zeigt der Druck, den die Ostblockstaaten neuerdings gegen Jugoslawien anwenden. Nach Mitteilung der amtlichen jugoslawischen Nachrichtenagentur hat die Sowjetunion einen Kredit von 175 Millionen Dollar gesperrt, der Jugoslawien zum Aufbau eines Aluminiumwerkes in Montenegro zugesagt war. Moskau wollte Maschinen liefern und Techniker stellen. Die Zusage war seinerzeit unter der Bedingung gegeben worden, daß Jugoslawien die Sowjetzone anerkennt. Tito hatte sich zu dieser Zusage verleiten lassen. Bonn antwortete darauf mit dem Abbruch der Beziehungen zu Belgrad. Die Kreditsperre ist zweifellos auf Grund der „ideologischen Abweichungen“ erfolgt, die sich Belgrad zuschulden kommen ließ. Wie es scheint, hat sich Tito hier zwischen zwei Stühlen gesetzt.

Fritz Roßberg

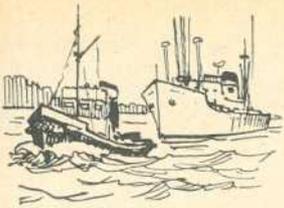


Männer am Strom und auf See

Die Zeiten, in denen der Kapitän, hatte einer seiner Janmaat ein schlimmes Weh, in dem zerfledderten Doktorbuch blätterte und danach die Diagnose stellte und herausfand, daß gegen diese Krankheit die Medizin Nr. 13 eingenommen werden müßte, doch da Buddel 13 gerade leenz war, er Buddel 4 und 9 zusammenmischte, was zusammen ja auch 13 ergibt, gehören der Vergangenheit an. Womöglich hat es sie nur in Seemannsgarnen gegeben.

Heute haben die großen Frachter — von den „Muskidampfern“ ganz zu schweigen — ihren approbierten Arzt an Bord. Es gilt nicht nur, geschundene Arme und Beine einzurenken, Blinddarme herauszuschneiden oder Quetschungen zu bepfastern, sondern der Medizmann an Bord muß sich in allen Krankheiten auskennen.

Auch vor einer Zahnoperation darf er nicht zurückschrecken. Auf kleinen Schiffen im schweren Seegang — wie beispielsweise hier auf dem Fischereischutzboot — ist das selbst für den Arzt kein reines Vergnügen mehr und er braucht schon beim Plombieren ein paar handfeste Assistenten.

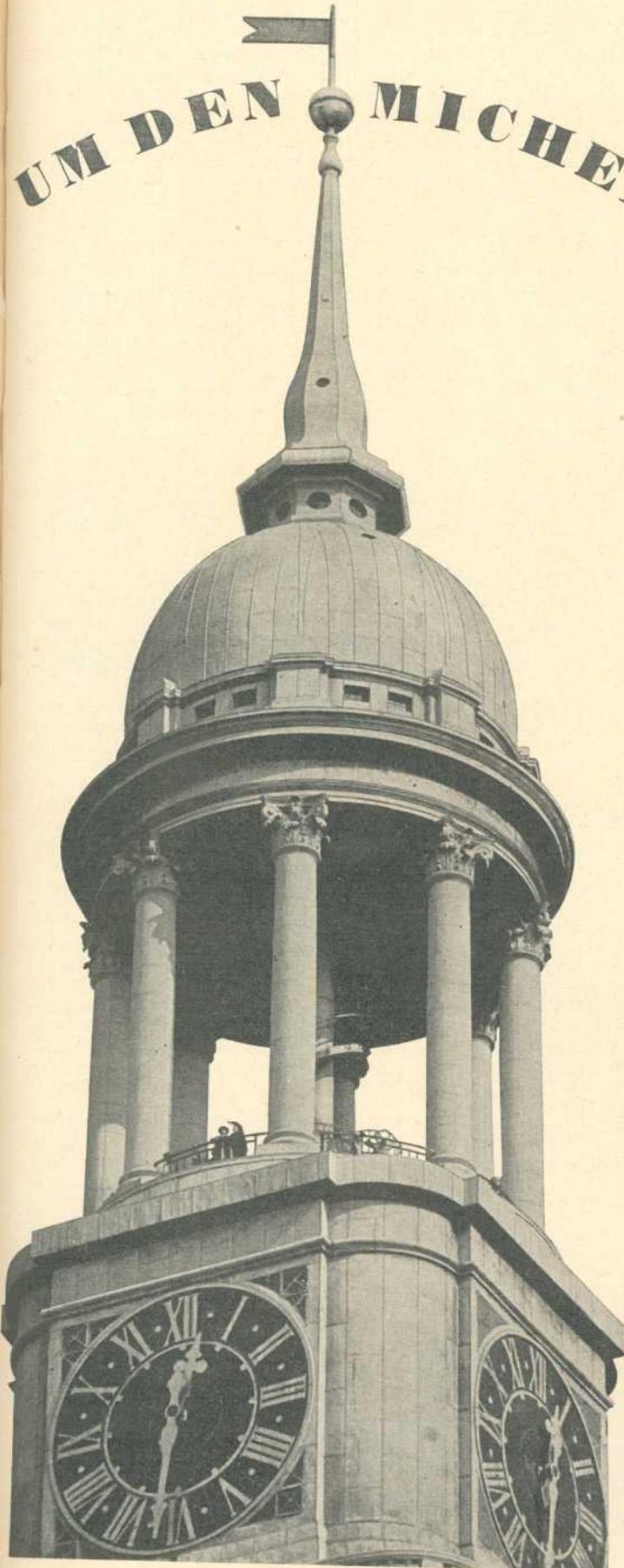


Der Hafen



RUND

UM DEN MICHEL



HAMBURG

Nach einem langen, langen Winter setzte auch in Hamburg der Frühling ein. Es war gewissermaßen ein „gebalter“ Frühling.

Oder kam es „uns armen Lüüd an Land“ nur so vor? Plötzlich grünte und blühte es an allen Ecken, in allen Parks, in allen Straßen: die Forsythien, die Kirsch- und Apfelbäume, die Magnolien und jetzt auch schon der Flieder. In Planten un Blomen wandert man in einem Tulpenmeer. Straßenbahnen und Autobusse, Hoch- und S-Bahn können die Menschen kaum fassen, die sonntags ins Freie wollen.

Auf der Alster, wo bereits die ersten Regatten gesegelt wurden, ist ein neues Schiff eingetroffen, die „Eilenau“, ein in Holland gebautes Motorboot, das hauptsächlich für Rund- und Kaffefahrten eingesetzt werden soll.

Noch sind die Hamburger nicht sehr begeistert von diesem Schiff. Angeblich stehen die Bänke zu eng.

Die Hamburger Hochbahn scheint überhaupt eine Pechsträhne gefaßt zu haben. Der U-Bahnbau nach Wandsbek kommt und kommt nicht weiter. Ganz besondere Schwierigkeiten



Mit erstaunten Augen betrachteten Hagenbecks Tiger die vielen Menschen, die ihnen in den ersten schönen Frühlingstagen einen Besuch abstatteten.

schien der Abschnitt in der Mönkebergstraße zu machen. Die seit geraumer Zeit angekündigten City-Busse, die den Verkehr in der Innenstadt entlasten sollen, sind vom Volkswagenwerk noch nicht geliefert worden. Das Problem, ob Straßenbahn oder Autobus, erhitzt noch immer die Gemüter. Der große Straßenstrakt der Ost-West-Achse ist bis auf ein paar kurze Verbindungsstücke fertiggestellt. Die Flotte sind noch nicht überbrückt. Es soll weiter ein grüner Kranz um Hamburgs Innenstadt gelegt werden: ein Wanderweg durch Parks und Grünanlagen von der Alster entlang der Esplana-

de, am Botanischen Garten vorbei und durch die Anlagen am Holstenwall bis hinunter zu den St. Pauli-Landungsbrücken. Wo die Hauptverkehrsadern gekreuzt werden, werden diese entweder überbrückt oder untertunnelt. Die alten Patrizierhäuser an der Esplanade, die bis vor kurzem noch unter Denkmalschutz standen, werden in Kürze der Spitzhacke zum Opfer fallen, da sie doch schon recht morsch und altersschwach sind. An ihre Stelle kommen ein paar Hochhäuser mit niedrigen Ladentrakts dazwischen und breiten Durchgängen zu den Anlagen am Bahndamm.

Eine der schönsten Straßen Europas ist die Elbchaussee. Welche Freude, wenn wir, von langer Fahrt heimkehrend, an den weißen Villen, eingebettet in das Grün der Parks, vorbeidampfen.



SPITZBERGEN

Wenn das helle Feuer von Festningen am Eisfjord durch die Nacht zuckt, blitzt das Eismassiv am fernen Ufer auf. Wie ein Spiegelbild blendet das Licht herüber, als wollte es uns zurückrufen auf das „Land an der kalten Küste“, zurück nach Spitzbergen.

Ich habe den letzten Brief von Ole Björn Istürk mit. Bis zum Mai wird kein Schiff auf Spitzbergen-Kurs gehen. Bis zum Mai sind die 2500 norwegischen Einwohner dieses 65 000 Quadratkilometer großen Eislandes „unter sich“. Zusammen mit 500 Russen, Eisbären, Seehunden, Möwen und Eiderenten müssen sie den Polarwinter durchstehen. Ole erwartet seinen fünften Winter und er war nicht einmal traurig, als der Dampfer ablegte.



Wuchtig und majestätisch wachsen aus der See die hohen, schneebedeckten Berge Spitzbergens, dem Svalbard der Norweger, empor.

Ole ist ein guter Rechner wie die meisten seiner polaren Kohlenkumpels. Er zahlt nur vier Prozent Einkommensteuer, lebt auf Spitzbergen zollfrei, verdient dreimal so viel wie jeder Industriearbeiter in Oslo und kann darüber hinaus noch etliche Urlaubswochen auf Kosten der Gesellschaft verleben. Die „Store Norske Kulkompanie“ baut in der Hauptstadt Longyearbyen und in Neu-Aalesund die schwarzen Diamanten ab.

Selbstverständlich hat das Inselreich auch eine Metropole. Der Gouverneur, den die Norweger den „Sysselemand“ nennen, wohnt unmittelbar neben dem Sender Longyearbyen. Ihm unterstehen nicht allein die 2500 seiner Landsleute. Auch 500 Sowjetrussen müssen sich den norwegischen Gesetzen beugen. Und dies ist das Einmalige vor dem Eisernen Vorhang: Norweger und Russen bauen die gleichen Kohlen ab. Drei Gruben werden durch norwegische Kumpels „bedient“ und drei von den Russen. Die Sowjets dürfen dies auf Grund der Pariser Verträge von 1920. Es ist ihnen jedoch verboten, militärische Stützpunkte einzurichten. Bis heute haben sie sich wohl daran gehalten. Den norwegischen Bergassessoren, die zu jeder Zeit und Stunde in die russischen Gruben einfahren können, würden „versteckte Sachen“ auch kaum entgehen.

Seine älteren Kollegen wissen viel zu erzählen aus Spitzbergens jüngster Geschichte. 1941 landeten kanadische Truppen am Eisfjord. Zwei Jahre später stießen deutsche Schlachtschiffe bis in den Innenfjord vor, zerstörten die Gruben und dampften dann ungeschoren wieder ab. Jetzt sitzen die Russen in Barentsburg, Grumantcity und Pyramiden. Ihre primitiven Unterkünfte tragen den obligatorischen Sowjetstern.

Häuser, wie sie auch in Narvik und Bergen stehen, reihen sich um das prachtvolle Kulturhaus, unter dessen stumpfem Giebel nicht allein eine vorbildliche Kantine, sondern auch Theater, Altar, Schule und Club zu finden sind. Vielleicht zweihundert Meter davon entfernt

Gewaltig sind die Gletscher, die sich allmählich ins Meer vorschleichen.

beginnt schon der Berg, meist schneebedeut, selten kakaobrauner Fels. Kein Förderturm überragt die stille Landschaft.

Man spaziert zu ebener Erde — horizontal — in den Stollen hinein und bleibt zunächst einmal überrascht stehen: Eiswände, funkelnd wie Bleikristall, lassen den Atem zu Rauch werden. Minus 3 Grad herrschen hier. Niemals wird es wärmer. Beim Wandern in diesem eigenartigen „Schacht“ erzählt Ole, daß man selbst bei der Akkordschicht nicht ins Schwitzen gerät. Es gibt auch keine Staubentwicklung, keine Versaufgefahr, keine Schlagwetter. Ja, die Ärzte meinen, daß der Berg das gesündeste Klima von Europa hat.

Nach einem zwei Kilometer langen Gang durch märchenhaftes Erdreich stehen wir vor Ort. Sehr eng sind die Stollen. Mühsam muß die Kohle in Kauerstellung gebrochen werden. Da sie 7500 Wärmekalorien spendet, ist sie besonders wertvoll. Vielleicht hält das Felsenmassiv 50 Millionen Tonnen in seinem Schoß, vielleicht

auch 500 Millionen. Darüber sind sich die Geologen noch nicht einig. Allein von der „Norske“ werden jährlich 400 000 Tonnen gefördert, deren Miniaturbahn das schwarze Gut direkt an den Hafen schaukelt. Im Sommer warten dort die Frachter, um nach Hammerfest, Tromsø oder Harstad zu dampfen. Norwegen will Spitzbergen ausbauen. Es soll eines Tages seinen Kohlenbedarf ganz decken können.

Doch Spitzbergen will nicht allein aus der Perspektive seiner 112 dunklen Tage gesehen werden. Vom 19. April bis zum 24. August scheint die Mitternachtssonne. Wenn der Golfstrom die Westküstenstriche „anheizt“, beginnt ein herbsüßer Sommer, der als besonders warm empfunden wird. Sein Atem läßt die Temperaturen bis auf 15 Grad ansteigen. Darauf hat die Natur nur gewartet. Über 150 Pflanzenarten leuchten plötzlich in öden Bodenfallen, auf Felsen, die ohne Erde sind. Bäume kennt Spitzbergen nicht. So muß die kriechende Weide den Wald ersetzen. Wunderschöne Farben helfen trösten. Der Polarmohn ist eine hauchzarte Melodie in Rot und Violett. Auch Hahnenklee kann man in bunten Teppichen finden, auf denen sich zottige Polarhunde trollen.

Der Speisezettel im Kulturhaus kann es mit jeder Hotelküche aufnehmen. Die „eiserne



Ration“ kumpiert in der künstlich beheizten Musterfarm. Hier warten 130 Schweine und 300 Hühner auf den Speisekoch. Acht Kühe und 50 Schafe liefern frische Milch.

Im blitzsauberen Krankenhaus ist glücklicherweise wenig Betrieb. Die meisten Patienten sind Hausfrauen, die Muttis werden. Für die älteren ABC-Schützen gibt es einen Kindergarten. Dieser einzige „Polar-Kinder-Zoo“ ist eine Beschäftigung wert. Studentinnen aus aller Welt sammeln hier praktische Erfahrungen. Sicher wußte keine von ihnen, daß auf Spitzbergen auch Trapper leben, die oft mit schweren Bißwunden im Lazarett eintreffen. Der Kampf mit den heimtückischen Eisbären fordert immer wieder neue Opfer. Von brüchigen Winterhütten aus, umgeben vom ewigen Eis, stellen sie ihre Fallen und sammeln Felle und Häute.

Wir besuchen eine der kleinen Telegrafestationen, die über ganz Spitzbergen verteilt sind. Die drei Funker freuen sich über den unerwarteten Besuch. Schnell wirbeln Tabakwolken durch die kleine Hütte. „Vor jenem Bohlentor dort haben wir gestern zwei Eisbären geschossen. Da hängen die Biester, sehen Sie? Man muß sehr vorsichtig mit dem Fleisch sein, weil oft Trichinen darin stecken...“ Die einsamen Männer müssen täglich Wettermeldungen absetzen. Wenn der Sturm die Hütte erzittern läßt, zirpen die Morsezeichen ihre eigene Melodie dazu. Die Funker rechnen nur nach dem Sommer, der das Schiff, die Heimfahrt, den Lohn und den Urlaub bringt. Und bis zum neuen Sommer sind es noch fünf, noch vier, nur noch drei Monate. Ist das überhaupt eine erwähnenswerte Zeitrechnung?

Modernes Gerät soll die Abbauarbeiten erleichtern helfen. Die Gesellschaften tun alles, um Interessenten für Svalbard zu werben.

Nackter, brauner Fels, Moränenschutt, Schneehänge und Gletscher, dazwischen tief einschneidende Buchten und Fjorde, das ist Spitzbergen. Ein Hamburger Touristenschiff, die „Monte Cervantes“, besuchte vor 30 Jahren die Insel.



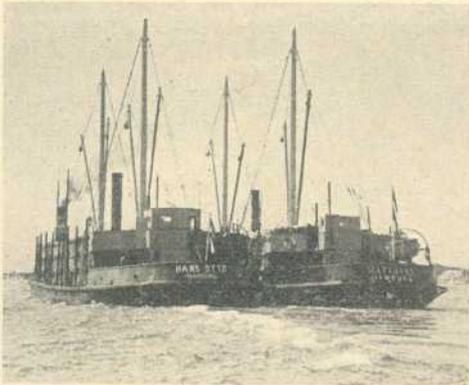
Seemannsparadies Suomi

Von Herbert Gaffrey

So im April, Mai jedes Jahres verschwinden auch die letzten Reste des Eises, das in dichten „Packen“ die Eingänge zu den Häfen und Buchten der finnischen Küsten blockiert hatte. Den langen Winter hindurch hatten die Finnen fleißig Holz geschlagen. Bretter geschnitten und Papier- und Grubenholz geschält. Nun stieg die Sonne wieder, und so machten sich zuerst die Dampfer, später die Segler auf, um mit ihren Ladungen den unersättlichen Bedarf an dem grünen Reichtum Suomis in fremden Ländern zu decken.

Was gab es um diese Zeit Schöneres für einen Seemann, als auf einem Segler anzumustern, mit Salz oder auch in Ballast nach Nordosten zu fahren und nach zwei- bis dreiwöchiger Liegezeit dort oben schwer beladen mit Holz zurückzukehren?

Ladebäume und Winden gab es nicht an Bord. Brett für Brett wurde deshalb von Hand zu Hand über das Schanzkleid gereicht und von fachkundigen Finnen gestaut. Dieses erfordert ein gutes Augenmaß, darf doch kein Hohlraum entstehen. Fichtenholz ist leicht, die Deckslast darf nicht zu hoch und die Seetüchtigkeit muß gewahrt sein.



Nicht nur Dampfer und Motorschiffe holen Holz aus Finnland, sondern auch manche Schleppzüge trifft man hochbeladen mit Dielenholz und Brettern auf der Ostsee an.

Einmal luden wir in Hangö kleine Bretter, die zur Herstellung von Zementfässern dienen sollten. Ein gutes Dutzend junger Mädchen — jeder arbeitet in diesen kurzen Sommermonaten in diesem Lande — hatte das Stauen im Raum übernommen. Es gab viel Lachen und Spaß an Bord. Nur wir jungen Salzwasserleute durften uns nicht allein in den Raum wagen, sonst wurden wir von der Meute gepackt und derartig durchgekitzelt, bis wir atemlos auf den Planken lagen. Aber abends ging es an Land. Jeder von uns hatte eine von den blonden Deerns am Arm.

Wohin wir auch kamen mit unserm Schiff, stets gab es nach Feierabend genügend Einladungen. Zum Wochenende war immer Tanz. Irgendwo im dichten Walde — oft auf einer Insel — stand ein Blockhaus oder auch nur eine Plattform aus Brettern, ohne Dach. Oft waren diese Plätze nur mit plattbodigen, leichten Brummküselbooten zu erreichen, in denen wir Seeleute weder rudern noch wriggen konnten. Die tanzlustigen jungen Leute saßen sich — nach Geschlechtern getrennt — auf dicken Stämmen gegenüber. Fast pausenlos spielte ein alter Finne auf seiner Ziehharmonika seine Tänze.

In diesen kurzen Sommerwochen wird es die ganze Nacht nicht dunkel. Nach dem Tanz ging es paarweise oder in kleinen Gruppen auf den Heimweg. Zum Abschluß wurde irgendwo in den Schären ein gemeinsames Bad genommen. Lachen und Singen erfüllte dann die einsamen dunklen Tannenwälder. Bade-

anzüge trug man hier nicht. Trotzdem ging es weit moralischer zu, als an manchem mondänen Strand, wo Bikinis die Begierden reizen.

So vergingen schnell die Tage, bis die Ladung komplett war. Vorbei waren die weißen Nächte Suomis, in denen man nicht in die Koje finden konnte. Nur selten hatten wir das Glück, auf der nächsten Reise wieder an den gleichen Ort zurückzukommen. Zu viele Plätze gab es in den Buchten dieses Landes. Langsam wurden die riesigen Holzstapel abgebaut. Immer kürzer wurden nun die Tage und bald verwehrte das Eis zuerst den Seglern und bald auch starken Dampfern die Schifffahrt in diesen Gewässern.

*

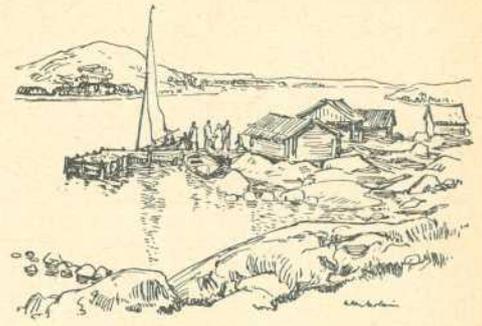
Doch auch unangenehme Seiten gab es in diesem Lande. Seinerzeit herrschte in Finnland Alkoholverbot. Nur klein war unsere Heuer, die Wünsche aller Art dagegen groß. Besonders die ersten Schiffe, die nach langer Winterzeit erschienen, erzielten hohe Preise — oft das 10- bis 12fache des Einkaufs — für Spirituosen. Gierig waren dann die Männer in ihren abgelegenen Siedlungen und Blockhäusern auf Schnaps jeder Art aus. Am liebsten kauften sie den 96prozentigen Sprit, den sie nur gelegentlich noch mit Wasser und Zucker verdünnten. Jede Flasche — in immer neuen besseren Verstecken in stetem Wettkampf mit dem Zoll — wurde uns fast aus den Händen gerissen. Eine kleine, der Körperform angepaßte Blechflasche gehörte zu jedes Mannes Ausrüstung genau so, wie der krumme Finnendolch, den schon die sechsjährigen Jungen trugen.

Erst Anfang der 30er Jahre wurde die „Prohibition“ aufgehoben. Vorbei war nun die Zeit, wo Segler und Maschinenschiffe in der Mitte des Finnischen Meerbusens außerhalb der Dreimeilengrenze vor Anker lagen und ihre Spiritladungen in kleinen Mengen an schmuggelnde Wiederverkäufer in wendigen schnellen Booten abgaben. Diese verschwanden dann mit höchster Geschwindigkeit in den zahllosen Fjorden, gedeckt von den Schären und vergeblich verfolgt von den hinterherjagenden Zollkreuzern. Zu Ende war auch die Möglichkeit für die Seeleute, sich durch bescheidenen Kleinverkauf von Flaschen ihr Landgangsgeld zu verdienen.

*

Auch hier ging die Zeit weiter. In Finnland begann für die Menschen der große Trieb in die Städte. Bald gab es hier Arbeitskräfte im Überfluß. Viele Frauen und Mädchen ohne Wohnung und Verdienst schlossen sich den Seeleuten an, wie es immer so ist bei den Menschen in den Häfen, wo die einen Hunger haben und die andern einsam sind.

Hastiger ging nun das Laden und Löschen in den Häfen vor sich. Aus war es mit dem Geruhsamen, Beschaulichen dieses Landes. In Vipuri und anderen Städten wurden viele Tanz-



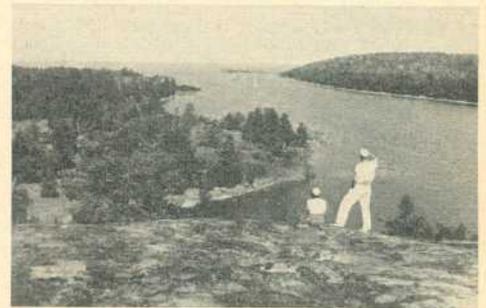
Reizvoll ist die Landschaft an Finnlands Schärenküsten.

und Unterhaltungslokale förmlich aus dem Boden gestampft. Nun gab es Whisky, Bier und Wein soviel man wollte. Doch seltsam, die Finnen tranken jetzt, da sie alles frei kaufen konnten, erheblich weniger als vordem. Wohl ein Beweis dafür, daß alles Verbotene ganz besonders lockt.

Betrieb und Stimmung wurde in diesen Gaststätten genug geboten. Man denke nur an die „Leftavada“ und den „Runden Turm“ in Wiborg. Es wurden jedoch nicht mehr die alten Rundtänze gedreht, sondern moderne Verrenkungen aus Westeuropa und Amerika importiert.

*

Oft hat mich in späteren Jahren mein Seemannsberuf auf Brücken guter Dampfer und

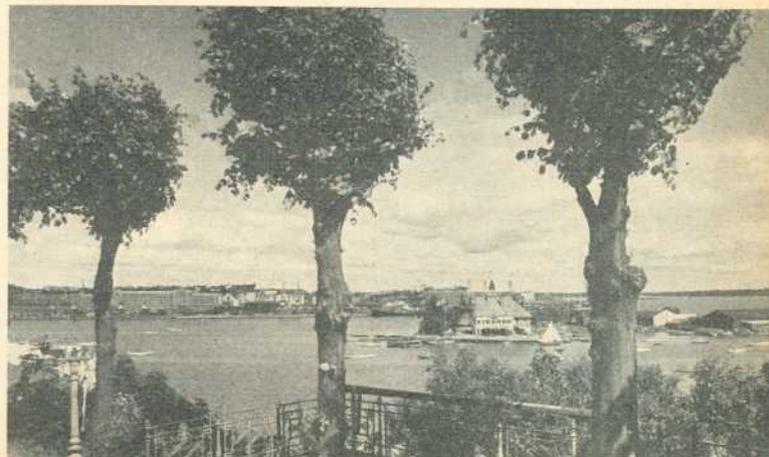


Dunkelgrüne Tannenwälder, roter Granit und dazwischen immer wieder das tiefblaue Wasser der Fjorde und Buchten, das ist Finnland.

Motorschiffe nach Suomi geführt. Die tiefen dunklen Urwälder mit den riesigen bemoosten Steinen, die Klippen und blauen Fjorde im Lande der tausend Seen und die Weite der Landschaft mit den unkomplizierten Menschen sind mir zumindest immer so lieb gewesen, wie die wiegenden Palmen an sonnendurchglühten Strände ferner tropischer Länder. Nicht nur der südliche Himmel ist blau.

Doch vorbei sind diese Zeiten. Auch dem Lande der Finnen haben die Städte, die Industrialisierung, die Hetze, dem Leben ihren Stempel aufgedrückt und die Menschen verändert. Doch das ist wohl in der ganzen Welt der Fall. Wo sollte der Seefahrer in der Zeit der „schnellen Häfen“ nun wohl noch Gelegenheit haben, echten Kontakt von Mensch zu Mensch zu finden?

Mitten in der Einfahrt zum Südhafen von Helsingfors, in dem alle Passagierschiffe anlegen, liegt auf Blechhofsgrund das Klubhaus des Nyländska Yacht-Clubs, Finnlands älteste und bedeutendste Seglervereinigung.



11129 Menschen aus Seenot gerettet

Die Männer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger haben im vergangenen Jahr an der Nord- und Ostseeküste der Bundesrepublik 234 Menschen aus Seenot gerettet oder aus unmittelbarer Gefahr befreit. Von den Geretteten waren 79 Fischer und Seeleute, 98 Sportsegler und 57 Badegäste.

Das stillschweigende Heldentum dieser Männer in den Rettungsbooten, die im Sturm und bei hoher See ihre Pflicht erfüllten, erhält seine besondere Note durch die selbstlose Hingabe an ein Werk der Nächstenliebe. Eine ehrenvolle Rückschau auf die Geschichte des Rettungswesens, so oft sie auch schon erfolgt sein mag, erscheint immer wieder angebracht.

Nach alten Aufzeichnungen war es im Jahre 1860, als bei Borkum ein großes deutsches Segelschiff strandete. Die Inselbewohner sahen die Notflagge und eilten in ihren Booten zur Hilfeleistung herbei. Aber alle Versuche der Rettung mißlangen. Man mußte das gestrandete Schiff seinem Schicksal überlassen. Die zehn Mann starke Besatzung fand ihr Grab in den Wellen.

Strandete in früheren Zeiten ein Schiff unmittelbar vor dem Küstendeich und wurde es bis zur nächsten Tide nicht wieder flott, konnte nach dem alten harten Deichrecht der Deichhauptmann befehlen, daß Teertonnen und Gestrüpp um das Schiff aufzufahren wurden, um es kurzerhand zu verbrennen. Damit konnte das gestrandete Schiff nicht zum Rammbock werden und den Deich beschädigen.

Das Unglück des Jahres 1860 bei Borkum veranlaßte ein Jahr später edelgesinnte Männer der Seehafenstadt Emden zur Gründung des „Ostfriesischen Rettungsvereins.“ Schon in den nächsten Jahren folgten dem Beispiel Emdens Gründungen ähnlicher Gesellschaften in Hamburg, Bremen, Kiel, Danzig und Rostock.

Im Frühjahr 1865 ergriff der Bremer Verein die Initiative zur Zusammenfassung des ganzen Seenot-Rettungswerkes. Die Bremer luden hierzu alle kleinen Einzelvereine zu einer Generalversammlung nach Kiel ein. Hier schlossen

sich alle zu einer gemeinsamen „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ zusammen.

Man kam überein, entlang der ganzen deutschen Küste an den besonders gefährdeten Stellen, vom Kleinen Belt bis zum Dollart, den Beschluß der Kieler Versammlung in die Tat umzusetzen. Zunächst baute man Rettungsboote, die vorn und achtern Luftkästen hatten, während unter dem Dollbord ein mit Luft gefüllter Schlauch entlanglief. Damit sie bei den Rettungsmanövern leicht zu handhaben waren, wurden sie vorn und achtern gleich gebaut. Die Rettungsmannschaft selbst trug Korkwesten. Schlug das Boot durch einen Brecher voll, suchte man durch geeignete Haltung der Riemen das Rollen zu verhindern und das Lenzen zu erleichtern.

Bei einem Einsatz der Boote kam es darauf an, die auf Wagen oder Rollen liegenden Boote so schnell wie möglich zu Wasser zu bringen. Pferde wurden davor gespannt, die das bereits mit der Mannschaft besetzte Boot über Deich oder Dünenansand ins Wasser fuhren, wo es durch eine sinnreiche Konstruktion vom Wagen gleiten konnte und flott war. Auf dem Wagen war auch eine Winde angebracht, um das Boot wieder aus dem Wasser und auf den Wagen zu ziehen.

Im Laufe der Jahre wurde das Rettungswesen mehr und mehr verbessert. So stellte man u. a. durch Raketen eine Verbindung mit dem Wrack her. Hatte man diese, konnte man die Leute

„Ruhr-Stahl“ heißt der neueste Seenotkreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, den die Bootswerft Fr. Schweers in Bardenfleth/Weser am 15. April 1958 zur Ablieferung brachte. Es ist ein Schwesterschiff der „Theodor Heuß“ von der gleichen Werft. Die Boote sind 23,2 m lang, 5,30 m breit und gehen 1,40 m tief. Verdrängung 52 t. Mit einem Daimler-Benz Mittelmotor von 1100 PS Leistung und 2 Seitenmotoren von je 150 PS laufen die Boote bis zu 20 Knoten.

einzeln in der Hosenboje von Bord an Land holen. Diese Art der Rettung nahm gewissermaßen mit einfacheren Mitteln die heute mögliche Rettung aus der Luft durch Hubschrauber voraus.

Die Rettungstaten zur See sind, so wenig Worte und Wesens die Rettungsmänner selbst davon machen, ein hohes Lied des Heldentums im Dienst der Not, die der Seemannsberuf in seinem Gefolge haben kann.

Das Rettungswerk fragt auch nicht nach Volk und Nation, wenn Menschenleben in Gefahr sind. GGE.

Die deutschen Rettungstationen sind mit folgenden Fahrzeugen besetzt:

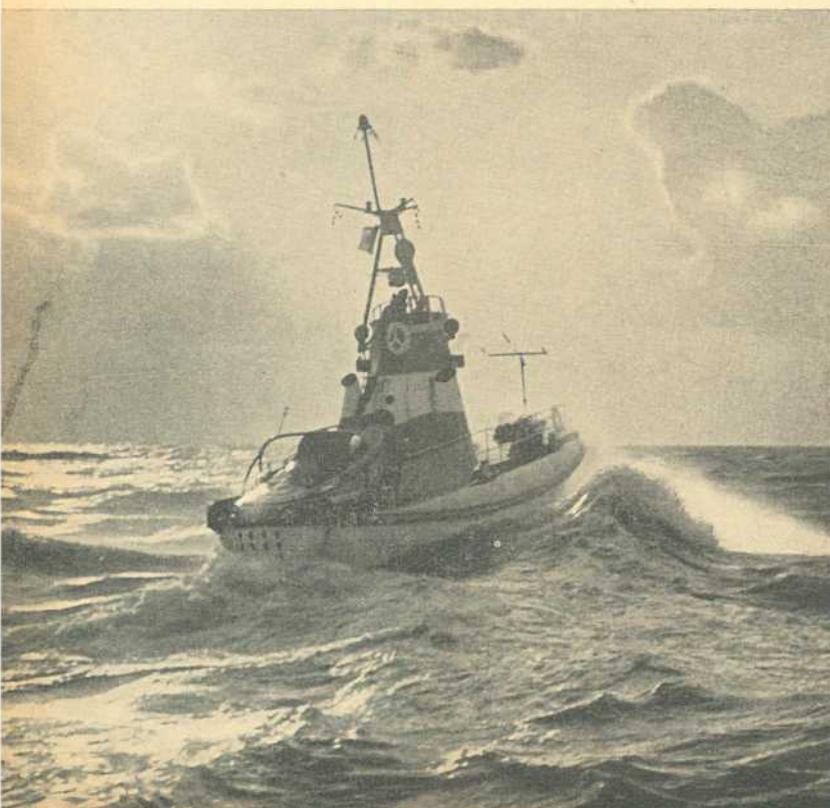
Borkum: Rettungskreuzer mit Tochterboot „Theodor Heuß“, 3 Schr., erb. 57, 20 kn; Juist: Motorboot „Hans Hartmann“, erb. 44, 8,5 kn; Norderney: Motorboot „Norderney“, 2 Schr., erb. 44, 10 kn; Westeraccumersiel: Strandmotorboot „Westeraccumersiel“, erb. 44, 8 kn; Langeoog: Motorboot „Langeoog“, erb. 44, 8,5 kn; Neuharlingersiel: Strandmotorboot „Ulrich Steffens“, erb. 45, 8 kn; Wangerooge: Motorboot „Borkum“, erb. 44, 8,5 kn; Horumersiel: Strandmotorboot „Horumersiel“, erb. 44, 8 kn; Fedderwardsiel: Strandmotorboot „Wilhelmine Wiese“, erb. 45, 8 kn; Bremerhaven: Rettungskreuzer mit Tochterboot „Bremen“, 2 Schr., erb. 31, Umb. 53, 10 kn, Strandmotorboot „Lotsenkommandeur Leppert“, erb. 37, 8 kn; Helgoland: Rettungskreuzer „Hermann Apelt“, 3 Schr., erb. 55, 17 kn; Cuxhaven: Motorboot „Hindenburg“, 2 Schr., erb. 44, 10,5 kn, Rettungskreuzer m. Tochterboot „Ruhr-Stahl“, 3 Schr., erb. 58, 20 kn; Friedrichskoog: Motor-



Der Seenotkreuzer „Bremen“ war das erste Schiff, das mit einem Tochterboot ausgestattet wurde. 1931 erbaut, baute man es zu Versuchszwecken 1953 völlig um. Dieser Typ hat sich dann so gut bewährt, daß man auch die letzten beiden Seenotkreuzer mit einem solchen Tochterboot versah. Lassen nämlich Wasser- und Wetterverhältnisse ein Längsseitgehen des Kreuzers zur Abbergung der Schiffbrüchigen nicht zu, so setzt man hierfür das Tochterboot ein.

boot „Lübeck“, erb. 42, 8,5 kn; Büsum: Motorboot „Carl Laeisz“, erb. 42, 9 kn; Hörnum/Amrum: Motorboot „Rickmer Bock“, erb. 44, 9 kn; Westerland/Sylt: Motorboot „KRC 302“, erb. 44, 8 kn; List/Sylt: Motorboot „Hermann Frese“, erb. 42, 8 kn; Maasholm: Motorboot „Schlei“, erb. 41, 10 kn, Motorboot „Maasholm“, erb. 35, 8 kn; Laboe: Motorboot „Spiekeroog“, erb. 42, 8,5 kn, Motorboot „KRC 305“, erb. 44, 8 kn; Weißenhaus: Motorboot „Geheimrat Ladisch“, erb. 38, 8 kn; Burgstaaken/Fehmarn: Motorboot „Weser“, erb. 44, 8,5 kn; Motorboot „Carl Behnk“, erb. 44, 8 kn; Grömitz: Motorboot „John Köster“, erb. 38, 8 kn; Travemünde: Motorboot „Ulla“, erb. 18, 8,5 kn; Reserve: Motorboot „Juist“, erb. 45, 9 kn, Motorboot „Geheimrat Sartori“, erb. 42, 9 kn.

Fast alle Rettungsboote sind mit FT ausgerüstet, die Strandboote stehen auf Slipwagen oder auf Raupenschleppern. Die Rettungstationen Westerland, Maasholm, Weißenhaus, Grömitz und Travemünde haben außerdem Raketenapparate.





Ferdinand Ahmed Garrahy, der Bumbootmann

Von R. N. Heidrich

Mit dem Lotsen an Bord nähern wir uns Port Said und der Einfahrt des Suezkanals. Vor und hinter uns sind Schiffe, alle darauf wartend, abgeholt und in Port Said an die Boje zu kommen. Erst hier wird der Konvoi zusammengestellt, der in Kiellinie den Kanal durchqueren kann.

Das reich bewegte, orientalische Leben an Steuerbord fesselt das Auge, und ein süßlich, leicht fauliger Geruch hängt über dem Wasser. Das Klima ist noch einigermaßen zu ertragen, denn noch ist kein Hochsommer, doch eine Jacke wird trotzdem schon als störend am Körper empfunden. Polohemden, tagsüber, sind die beste Bekleidung.

Das Schiff liegt auch kaum an der Warteboje fest, da rudert und krabbelt es von beiden Seiten heran, entert herüber, und farbige Händler zu Dutzenden bemühen sich um Plätze an Oberdeck, ihre Waren zur Schau zu stellen. Aus dem Gewirr der arabischen Laute ist kaum etwas zu verstehen. Die Händler selbst verteilen jeden Fußbreit Boden unter sich für Teppiche, Lederwaren, Taschen und vieles andere.

Mehrere Boote, von einer Barkasse angeführt, erscheinen zuletzt ohne große Eile. Obwohl alles an Oberdeck schon belegt ist mit Matten und Waren, verschafft sich einer der Neuankömmlinge in europäischer Kleidung sehr bald Gehör und räumt damit eine ganze Deckseite für seine Waren.

Ich beäuge argwöhnisch das bunte Treiben unter mir sowie die Neuankömmlinge. Diese sind bald bei mir. Drei Herren, europäisch gekleidet, stellen sich vor: Ferdinand Ahmed Garrahy, das ist der Häuptling, und zwei seiner Söhne. Handelslizenzen, Scheckbücher usw., alles in tadellosem Deutsch geschrieben, erklärt ihr Hiersein und Zweck. Nach dem Begrüßungsschluß sind wir auch bald beim Geschäft angelangt.

„Wieviele Pfunde werden hier aufgenommen?“ verschießt Mister Ferdinand seinen ersten Pfeil.

„Hm, ja, ich habe so insgesamt um 90 summiert.“

Ein gequälter Ausdruck zerdrückt seine Visage. „So wenig?“

„Ja, bisher ist eben nicht mehr als Vorschuß an die Leute herausgekommen, und warum sollen sie sich in Schulden und ich mich in Kalamitäten stürzen? Der Monat ist schon bald herum und es kommen noch weitere Häfen!“

„Bei Allah, das ist nichts, fast gar nichts — auf anderen Schiffen habe ich immer im Durchschnitt 200 Pfund, und ihr habt noch nicht mal 100!“

„Warten wir ab und sehen erst mal deinen Kram an. Vielleicht gibt's noch eine Möglichkeit“, ist meine Beruhigungsspritze.

Die Vorschußliste ist bald abgegrast bis zur Endsumme und kurz danach stehen auch Matrose Meyer und Heizer Piepenbrink wieder vor meinem Schapp mit offener Hand für ein ganz kleines weiteres Sümmchen, wie immer und in fast jedem Hafen. Die Ferdinands folgen bald mit dem ewig hungrigen Händlergesicht.

Die Freiwache



Chinoiserie an der Waterkant

Betrachtungen eines chinesischen Gastwirts in St. Pauli von Alice M. Ekert-Rotholz.

I

Im achten Mondmonat vor vierzig Jahren kam ich mit meinem öfchen angefahren. Ich war ein armer, schlauer, junger Mann und fing daher sofort zu kochen an ... Sankt Pauli ab am nächsten Tag „King Chin“ Und „Tunggu Pitze“ und mein „Yoi Chomin“. Ich kochte grünen Tee; servierte willig und war nicht teuer und erst recht nicht

[billig ...

Der Küchengott stand still in seinem Schrein und zog die Gäste Schritt für Schritt herein — Ein gutes Mahl ist überall dasselbe. In China und in Hamburg an der Elbe. —

II

Die Hamburger sind ehrenwerte Gäste. Sie zahlen bar und feiern gerne Feste. Ich leb in meiner und in ihrer Welt und dichte, wenn ein guter Gast bestellt. Ein echter Gast genießt ... Er ißt nicht nur und sieht nicht auf den Preis und auf die

[Uhr ...

Will er mich dann zum Neujahrsfest besuchen, gibts zwei Oliven mit dem Tee und Kuchen. Das bringt ihm Geld im Neuen Jahr ins Haus! (Und dieses Geld gibt er bei mir dann aus ...) Doch liest ein Gast bei Tisch — dann gehts [ihm schlecht.

Ich mische ihm den Wochenrest zurecht. Denn ein „CHOP SUEY“ ist überall das- [selbe ...

In China und in Hamburg an der Elbe. —

III

Ich konnte mir in diesen vierzig Jahren den allerfeinsten Sarg zusammensparen. Erscheint ein Gast — seh ich ihn lange an; Und dadurch wird ein Wirt ein reicher [Mann ...

Auch ging ich nicht mit Hafennilien aus, sondern saß mit Konfuzius still zu Haus. (Und Pfirsichblüten von der Reeperbahn sah ich mir aus Prinzip von weitem an ...) Konfuzius ordnete für mich die Welt. Ich lernte leben und behielt mein Geld ...

„Ja, Mister, Sie haben ja allerhand da. Von der Schuhkrem über Salmiakpastillen bis zum Perser habe ich kaum etwas vermißt, nur finde ich nicht die Schuhe meiner Größe. Wie steht's damit, Freund?“

„Gutt, gutt, gutt, werden geholt. Ich fahre gleich 'rüber.“ Aber ich möchte doch noch einmal ganz genau nachrechnen, ob nicht noch ein paar Pfunde herauspringen.

„Gut, will's versuchen!“

Die „Nachholer“ bekommen noch ihren Vorschuß in die Liste eingesetzt, und bald probiere ich meine Schuhe, die tatsächlich passen. „Ja, Ferdinand, ich habe nach emsiger Arbeit noch rund 50 Pfund für Sie herausgeknobelt. Aber das nur heute. Bei so einer Hitze, das mach' ich nicht wieder. Capito?“

„Einverstanden!“ Glucksendes Nicken und er reibt sich die Hände.

„Und was kosten die Botten hier? Krieg' ich in Deutschland für 15 Mark!“ Dabei muß ich mir das Lachen verbeißen, denn er kennt genau so gut wie ich den Wert der D-Mark und die Preise in Deutschland.

„Gut, für dich, — und die Schuhe sind ein Geschenk für die Arbeit!“

Nun, ich bin nicht nachtragend, auch nicht im Geld. Den Schuhen reihen sich noch zwei Garnituren Mako an, und ich möchte dafür sorgen, daß bei der Rückfahrt wieder bei ihm gekauft wird, ganz allein bei ihm, denn die anderen wären alle Betrüger und hätten Mist. Das werde ich ihm versprechen, aber ob ich es halten kann, weiß ich nicht.

Bei der Rückfahrt, vom Persischen Golf kommend, pausieren wir in Port Tewfik, dem anderen Kanal-Eingang, und wieder hat Ferdinand seine Leute an Bord. So schirmt er den Suezkanal von Norden und Süden ab, hat überall seine Späher und Riecher sitzen und schachert, getreu seinem Koran, von früh bis zum späten Abend. Dabei ist er bei allen Schiffen und Kapitänen bekannt, und man weiß, daß man bei ihm am wenigsten verliert.

Das nächste Mal werde ich ihn wieder als Fremden begrüßen, die Summe auf die Hälfte reduzieren, denn meine Schuhe brauchen bald Ablösung, und auch das Unterzeug ist sehr von den Tropen mitgenommen.

*

Der Maschinentelegraf

Von Ulrich Schreier

Der Küstendampfer „Altair“ war nicht mehr der allerjüngste und nicht gerade mit den neuesten Errungenschaften der Technik ausgerüstet. Auf dieser Reise traf er auf ziemlich grobe See und ging heftig zuehr. Dabei ereignete sich ein seltsamer Unfall. Bei einem Maschinenmanöver versagte der brave alte Maschinentelegraf und streikte trotz wiederholter Bemühungen des Wachhabenden. Durch sofortige Benutzung des Sprachrohrs wurde Unheil vermieden. Die Untersuchung ergab, daß durch das Arbeiten des Schiffes im Seegang ein Fahrrad, das in einem Raum unter

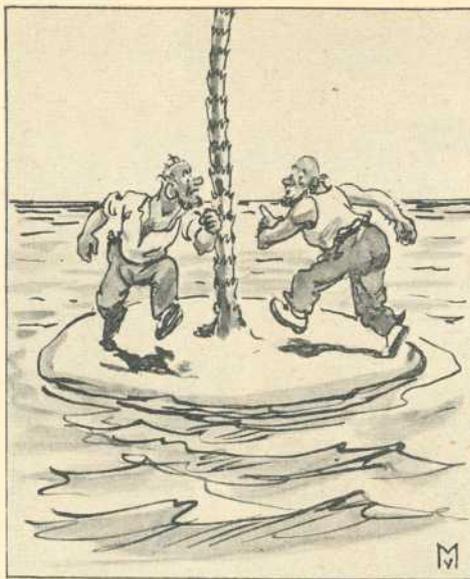
Mein zweiter (kostenloser) Hochgenuß das ist die Mondgöttin am Großen Fluß. Der Lotuskern der Weisheit bleibt derselbe. In China und in Hamburg an der Elbe ...

der Brücke abgestellt war, durch den die Spiralwellen der Übertragung liefen, umgekippt und auf die Übertragung gefallen war.

Dadurch wurde jede Bewegung der Maschinentelegraphen-Leitung stark gehemmt und falsche Anzeige hervorgerufen. Der Schaden konnte schnell behoben werden.

Als später die „Altair“ wohlbehalten im Hafen lag, versammelte man sich noch in der Messe zu einem kleinen Drink vor dem Schlafengehen.

Naturgemäß wurde über die drollige „Maschinenhavarie“ gespottet, und Sörensen, der Leitende, war die Zielscheibe dieses Spottes, denn sein Fahrrad war die Ursache gewesen. Er versuchte abzulenken, indem er weidlich über „die veraltete Anlage auf diesem Pott“ schimpfte und sich über moderne Maschinentelegraphen mit elektrischer Übertragung und Lichtsignalen verbreitete. Da ergriff der sonst so schweigsame Zweite, ein alter Fahrensman, das Wort und in seinem wettergegerbten Gesicht begannen sich die tausend Fältchen zu vertiefen. „Was die Leute heute alles haben müssen?! Als ich so'n Boy war, da schipperte immer ein alter Raddampfer nach Helgoland. Seine Brücke, auf der der Kapitän stand, war nur ein Laufsteg zwischen den Radkästen. Der Leitende hielt sich in Ölzeug an Deck auf. Bei Manövern formte der Kaptein dann die Hand zur Flüstertüte und brüllte nach unten: ‚Easy back!‘ Der Maschinist gab das weiter: ‚Tja, Hein, nu möt wi eben rückwärts, aber sutje!‘ Darauf griff Hein zur Brechstange und stellte damit den Dampfschieber um.“ Unter dem Gelächter der anderen erhob sich der Leitende, knurrte ein „Na, denn good Nacht ook“ und verschwand.



„Wenn ich nur wüßte, wie weit es noch bis Kapstadt ist?“

Blumen an Bord

Von Norbert Homeyer

Der Ozeanriese „Empress of Tahiti“ machte seine Jungferreise. Natürlich war alles an Bord vertreten, was Namen und Dollars hatte. Auf Kabine 8 z. B. wohnte Miss Mary, eine hübsche und reiche Dollarprinzessin. Eines Tages begann es damit, daß Miss Mary vor ihrer Tür drei dunkelrote Rosen fand, dazu ein Kärtchen mit der Aufschrift „Harry“. Nun,

unsere Miss hatte keinen Sinn dafür und warf die hübschen Rosen über Bord.

Am nächsten Morgen waren es aber schon sechs Rosen mit der gleichen Karte „Harry“. Sie gingen denselben Weg über Bord. Tage lang wiederholte sich dieses Spiel. Zuletzt hatten die Rosensträuße den Umfang eines Wagenrades. Es ist ja wohl nicht verwunderlich, daß Mary jetzt sehr böse wurde. Kurz entschlossen kaufte sie alle an Bord befindlichen Blumen auf und ließ sie durch einen Schiffsjungen über Bord werfen. Aber die „Rosen-Wagenräder“ mit der bewußten „Harry“-Karte blieben trotzdem nicht aus. Mary schäumte und lief zum Kapitän. An Hand der Passagierliste konnte festgestellt werden, daß es nur einen Passagier an Bord gab, der auf den Vornamen Harry hörte. Ihr nächster Gang führte zu ihm.

Dieser Herr Harry wollte sich gerade rasieren und hatte sich bereits das Gesicht eingeseift. Ungeachtet dessen drückte Mary ihm die Hand ins Gesicht. Nachdem er aber unter tausend Schwüren beteuert hatte, die Blumen seien nicht von ihm, glaubte Mary ihm auch. Wie das immer so ist in schlechten Filmen und Geschichten, lernten sich die beiden lieben und heirateten.

Viele Jahre später — der Stammhalter war auch schon da — drang Mary noch einmal in ihn. Da gab er es preis:

„Liebling, du hast keine Rosen von mir bekommen. An Bord gab es einen Schiffsjungen, der sich in dich verliebt hatte. Er legte dir jeden Morgen Rosen vor die Tür. Später gabst du gerade ihm den Auftrag, die Blumen über Bord zu werfen, die du gekauft hattest. Dieser Junge hieß auch Harry.“

BALTHASAR

Von Helmut Spröte

Bei Balthasar stand bis zum späten Jünglingsalter lediglich der Name in näherer Beziehung zu Christentum und Bibel. Niemand hatte jedenfalls bis zu diesem Zeitpunkt, wie glaubwürdige Leute berichten, in den ellenlangen Flüchen Balthasars etwa eine Ähnlichkeit mit einem Psalm oder gar in den wilden Raufereien dieses hoffnungsvollen Jünglings eine besondere Liebe zu wenigstens einem der Gebote entdecken können.

Das änderte sich gewissermaßen über Nacht, als der hoffnungsvolle Jüngling zur Seefahrt ging und eine etwas verspätete Taufe unter der brennenden Äquatorsonne über sich ergehen lassen mußte. Daß der Prozedur das wallende Haar zum Opfer fiel, schien ihm ebenso erträglich, wie der Genuß einer Handvoll undefinierbarer Pillen dunkelster Herkunft. Über diese „unangenehmen Begleiterscheinungen“, um mit Balthasar zu sprechen, vermochte er mit ein paar anständigen Flüchen einigermaßen männlich hinwegzukommen. Dagegen mutete es ihn wie eine wunderbare Errettung vom Tode des Ertrinkens an, als er die Zeremonie des Taufens in einem Salzwasserbad heil an Leib und Seele überstanden hatte.

Unter dem Eindruck dieses Wunders und der ehrenvollen Aufnahme in den Kreis der waschechten Jünger der christlichen Seefahrt, beschloß Balthasar auch seinerseits ein christliches Werk zu tun, und fortan nicht mehr zu fluchen. Eine andere Auslegung behauptet zwar, ihm sei das Fluchen bei der Taufe einfach ein und für allemal vergangen, — aber das ist durchaus nicht bewiesen. Wie dem auch sei: Besagten Vorsatz hat Balthasar treulich befolgt und in der Tat nur ein Mal während seiner langen Fahrzeit gebrochen. Und davon soll hier die Rede sein.

Im Laufe der Jahre ließ Balthasars Sehkraft nach und der Erwerb einer Brille war gleich-

zeitig mit dem Verlust seines Patentes für große Fahrt verbunden. Nebenberuflich hatte Balthasar bis dahin die Funkerei ausgeübt. Es lag nahe, diesen Nebenberuf in einen Hauptberuf zu verwandeln. So betätigte sich dann der ehemalige Steuermann auf großer Fahrt in der folgenden Zeit als Funker auf der „Wilhelmine“, deren Fahrtbereich zwischen Mammy Sallys „Rocking Chair Bar“ in Queenstown, Olafs Restaurant „Hvirvelstorm“ in Bergen und Signore Pottichellis Osteria „Non Plus Ultra“ in Messina lag.

Balthasar war noch nicht sehr lange in seinem neuen Beruf, als die „Wilhelmine“ eines Tages Kurs auf den St. Lorenzstrom in Kanada absetzte. Sie standen in der Nähe der gefährdeten Neufundlandbänke und ringsherum herrschte dicker Nebel. Wie üblich hatte Balthasar um 00.35 Uhr Greenwichzeit den Wetterbericht von Washington abgenommen, der damals mit einer Geschwindigkeit kam, die selbst in nördlicheren Breiten manchem Kollegen von der Taste den puren Schweiß auf die gefurchte Stirn zu zaubern verstand.

Aber Balthasars Wetterbericht glänzte Wort für Wort auf dem blauen Vordruck und zu Frieden glitten die Augen des Mannes, der „Zeit und Raum überwindet“, über die gute Arbeit. Just in diesem Augenblick bat das Schiff „ABCD“ auf der internationalen Anrufwelle — betont langsam und kläglich, wie Balthasar dünkte — alle in der Nähe stehenden Schiffe um eine Auskunft über eben jenen erwähnten Wetterbericht aus Washington.

Natürlich war Balthasar sofort zu jeder Hilfe bereit. Umgehend beantwortete er die Frage seines unbekannteren Gegenüber. Der „Samariter“ war jedoch nicht wenig überrascht, als sich der Kollege höflich damit entschuldigte, er sei ein „Beginner“, ein Anfänger, und außerdem, ja, außerdem auch noch ein „girl operator“, ein Fräulein Funker.

Fast schmolz vor Liebenswürdigkeit die Taste unter dem besonders zarten Druck von Balthasars Fingern. Und die Freude konnte kaum noch größer sein, als das höfliche Fräulein Funker den gleichen Orderhafen für die „ABCD“ herübergab, den auch die „Wilhelmine“ anzulaufen im Begriffe war. Natürlich erklärte sich die Vertreterin des schwachen Geschlechtes gern bereit, Balthasar bei dieser Gelegenheit zu treffen, konnte sie doch auf solche Weise noch einmal persönlich ihren tiefen Dank abstellen.

Schließlich nahm auch diese liebenswürdige Unterhaltung ein Ende und Fräulein Funker verabschiedete sich mit den wohlgesetzten Worten: „Danke sehr, gute Fahrt — and see you later“. Als Abschluß, und das schien Balthasar besonders herzlich zu klingen, folgte das freundschaftlich-kollegiale „Old Man“.

Balthasar erwiderte ebenfalls mit: „Gute Nacht, gute Fahrt“, doch jäh verhielt das liebevolle Klappern, als das „Old Man“ auch seinen Gruß beschließen sollte. „Old Man“ war bei einer Frau ja völlig fehl am Platze. Aber irgendwie, so überlegte Balthasar fieberhaft, mußte er jetzt schnellstens einen freundschaftlich-kollegialen Abschluß finden. Was tun? Eile war geboten, ein guter Funker läßt den Gegenüber ungern warten.

Plötzlich aber kam, einem Blitz gleichend, die Erleuchtung und damit die Erlösung: Erleichtert schickte Balthasar den Schluß über die gefürchteten Neufundlandbänke und durch den dicken Nebel: „O K, danke sehr and see you later — old wife...“

Die Antwort war ein eisiges Schweigen, eisiger als jener Lufthauch, den die „Big Bergs“ vor der Belle Isle Straße im Norden Neufundlands auszustrahlen pflegen. Dann aber taute Balthasar langsam auf, und dies war die bewußte Minute, in der er seinem Vorsatz untreu wurde und einen mehrere Kabellängen messenden Fluch vom Stapel rollte, der sogar das sammetweiche Fell des Katers August zu einem stacheligartigen Gebilde werden ließ.

Kapitän Roustand beginnt zu regieren. Zunächst einmal anständiges Essen. Für die Achtergäste natürlich nur. Für die vor dem Mast sind Backpflaumen mit Klößen auch ein Sonntagsschmaus. Lampentrimmer und Rattenwassermann kann er nun nicht mehr sein. Da muß ein anderer ran. Sein Freund, der Matrose Gringoire. Und dann segeln! Aber nicht mit vollen Lappen. Siebzehn Segel für das kleine Schiff sind viel zu viel. Um so mehr hat man zu bergen, wenn wieder eine Flage kommt. Vorstengestagsegel, Fock, Großsegel, die beiden Untermarssegel und das Briggsegel endlich tun es auch.

Doch wo befindet sich jetzt das Schiff, welcher Kurs liegt an? Hier im Kartenhaus liegt ein Zettel:

„Gesegeiter Kurs Ost zum Süden, Wind Nordwest, schlanke Brise. Gemutete Breite 46° 12' Nord, bekomene Länge 47° 20' West. Wind auffrischend bis Sturm. Hohe See und Deck immer unter Wasser. Haben die oberen und unteren Leesegele weggenommen. Machen Außenklüver, Klüver und Bramsegel fest. Schiff lenz. Fünfundzwanzig Tage in See.“ Und hier noch ein Zettel, es ist der letzte: „Zunehmende Brise und hochgehende See.“

Damit ist es aus. Auf einer englischen Seekarte ist ein Bleistiftstrich, etwas kreuz und quer, gezogen, ausgehend von der Cabot-Straße. Auf den Neufundlandbänken ist er plötzlich zu Ende. Mag sein, daß dort der letzte Schiffsort war. Kapitän Roustand, der gewesene Gottesschüler, Lampentrimmer und Rattenbesorger, blättert in Büchern und Almanachen. Er findet nicht heraus, wie man jetzt steuern muß, um zum Englischen Kanal zu kommen. Irgendwo im Osten muß es sein. Nach der Karte etwas nördlicher als da, wo sie jetzt stehen. Wahrscheinlich stehen! Mit dem Parallellineal zieht er einen langen Strich von dem vermutlichen Ort bis zum Kanal. Auf diesem Strich muß er nun entlangsegeln. So viel ist ihm klar. Aber muß man da nicht noch etwas berechnen mit Kompaßkurs und Steuerkurs und Mißweisung und solchen Sachen? Nein, nein, so einfach ist das denn doch nicht.

„Herr Grenelles, Sie sind Seemann. Wollen Sie nicht doch lieber die Führung des Schiffes übernehmen?“

„Ha, ich bringe die Segel auf, bringe das Rigg in Trimm, halte alles in Schuß. Wollen Sie das etwa machen, Herr Roustand? Sie können ja nicht einmal ein Schiemannsgarn von einer Pferdeleine unterscheiden. Bleiben Sie nur bei Ihrer lächerlichen Rechnerie. Segeln Sie nur ruhig weiter auf Ihrem Bleistiftstrich entlang. Wenn man solchen Bleifederstrich auf seiner Karte hat, dann kann die kleinste Rotznase schon über den Atlantik finden. Oder trauen Sie sich das nicht einmal zu?“

Kapitän Roustand läßt Osten steuern, immer auf dem Bleistiftstrich entlang. Der Wind springt um, wird selbst Ost. Was nun? Die Brigg „L'Etoile de la Mer“ läuft raumschots ab, nach Südwest, dann nach Norden, nun nach Südosten. Der gewesene Lampentrimmer sitzt vor seinem Tagebuch. Gesteuerter Kurs, gesegeiter Kurs, Abtrift, gemutete Länge, observierte Breite, Variation, veränderte Breite? Ihm ist ganz wirr im Kopf.

Dreißig Tage von St. Pierre.

Die Arbeiter murren. Sie wollen nach Haus. Sie haben die Taschen voller Franken und haben nichts zu essen, nichts zu trinken und keine Weiber. Wie weit ist es noch bis St. Malo?

Wenn doch der Lampentrimmer nicht die Verwaltung des Proviantes seinem Freunde Gringoire übertragen hätte! Der hat gehaust und gewirtschaftet, daß es eine Art hatte. Jetzt steht er vor der ausgeleerten Kammer, vor den trockenen Wasserfässern.

Vierunddreißig Tage von St. Pierre.

Die Arbeiter werden aufsässig. Es nützt dem Roustand nichts mehr, wenn er vor der Mutter Gottes am Großmast kniet und um Hilfe bittet. Nur dem Tüchtigen hilft Gott, keinem wegelaufenen Prediger, der als Lampentrimmer fährt.

Fünfunddreißig Tage in See.

Es ist das einzige, was Herr Roustand in seinen Kalender schreibt, keinen Schiffsort, keinen Kurs, keine Variation, keine Abtrift.

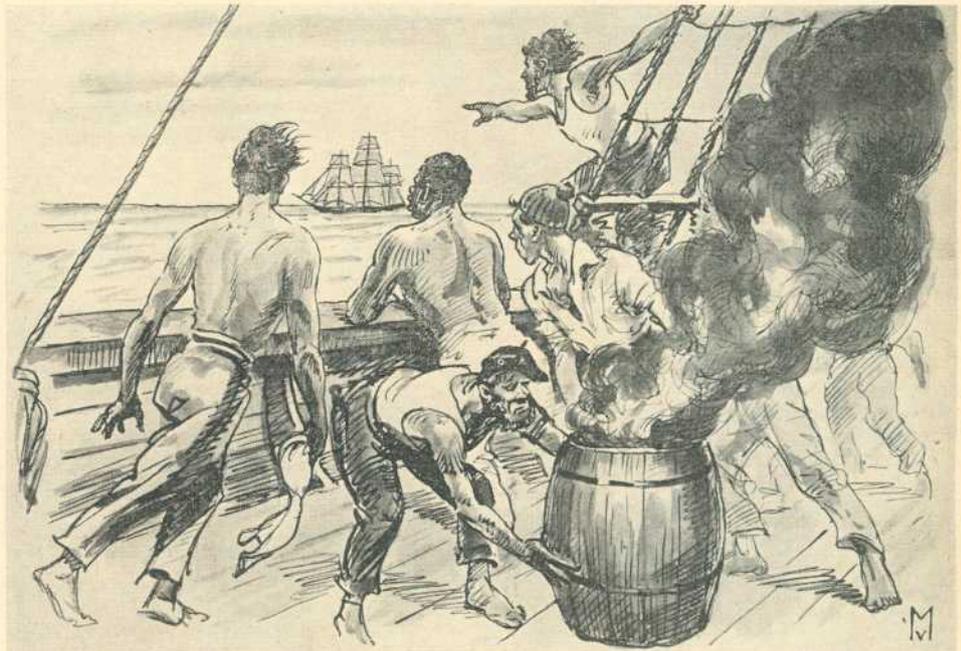
So geht es nicht weiter. Zurück also nach St. Pierre, nach New York, nach Halifax, nach Boston. Wo liegen diese Orte? Roustand weiß es nicht. Keiner an Bord der Brigg „L'Etoile de la Mer“ weiß es. Was sollen sie tun? Sie beten, knien vor dem Großmast.

„Ein Segel! Ein Segel!“

Coty hat es gerufen. Er hat es zuerst gesehen, in einem Augenblick, als er nüchtern war. Er stürzt zu auf die Betversammlung.

„Ein Segel! Ein Segel! Da! Da! Dort! Seht ihr denn nicht?“

Ein Tranfaß her, den Boden eingeschlagen, den Feuerbrand hinein! Charmier, du vollgefressener Strumpf, du Schandbild eines Kochs, wo bleibt der Feuerbrand? Da, jetzt brennt der Tran, dicker, zäher Rauch schwärzt die Segel.



„Warum sieht der uns nicht? Steckt doch den ganzen Sarg an, ihr Hunde! Dies Feuer ist zu klein“, kommt der Luciole dazwischen.

Lumpen auf das Tranfaß, nasse Lumpen! Es muß qualmen, das Feuer, qualmen wie ein alter Walfänger!

„Jungs, er hat Kurs geändert, er kommt auf uns zu, der Segler!“

Eine Stunde fast noch dauert es, bis der Segler endlich beidreht, ein Boot aussetzt und herüberkommt. Die Brigg „L'Etoile de la Mer“ liegt da, mit killenden Segeln, mit schlagenden Rahen, mit einem wirren Rigg. Nach Seemannsart sieht das alles nicht aus.

„What's the trouble with you?“ wird die Brigg angepreit.

Es ist das Bremer Vollschiß „Beethoven“, Kapitän Meyerdiecks, dreizehn Tage von New York, das ihnen hier begegnet.

Man setzt dem jungen Steuermann auseinander, welches Schicksal sie hier auf den Neufundlandbänken betroffen. Herr Roustand möchte doch mit hinüberkommen auf die „Beethoven“, sich mit Kapitän Meyerdiecks besprechen, was zu tun sei.

Der alte Meyerdiecks wiegt den Kopf. Fünfzig Jahre fährt er zur See. Manches Stück aus der Tollkiste hat er schon erlebt, aber etwas wie dieses hier, davon hat er noch nichts gehört. „Tschä, dat is woll so: wenn't Mallör partuh in'n Achtersten rin will, dor helpt keen Manchesterbüx“, hat er dann recht drastisch gemeint.

Nun, etwas Proviant kann er ablassen. Viel aber nicht. Hartbrot, Kartoffeln, Salzfleisch. Und dann sollten sie nur ordentlich Melasse essen.

„Melasse?“ blickt ihn Roustand etwas verwundert an.

„Tschawoll, mein lieber, Melasse, das ist das Beste beim Scharbock, den ja Ihre Arbeiter bereits haben. Auf allen Schramm'schen Seglern gibt es Melasse.“

„Und was ist das, Melasse?“

Nun sind sie bei Kapitän Meyerdiecks Lieblingsthema angekommen. Seine Melasse hat schon manchen Seemann von dieser schrecklichen Mangelkrankheit befreit. Also, er füllt ein hölzernes Faß dreiviertel voll mit guten, eingewaschenen Kartoffeln. Hierüber wird Syrup gegossen, bis nur noch ein handbreiter Luftraum bleibt. Beginnt die Geschichte zu gären, wird das Faß nicht gleich zersprengt. Im Lauf der Reise bildet sich ein glasklarer Saft. Dieser schmeckt nicht einmal süß, weil der Zuckergehalt des Syrups ja an die Kar-

toffeln abgegeben wird. Von diesem Saft gibt Kapitän Meyerdiecks nun seinem Volk jeden Morgen und jeden Abend ein Schnapsglas voll, und noch nie ist auf einem Schramm'schen Schiff ein Fall von Skorbut vorgekommen.

Aber mit dieser Bremer Medizin allein kommt die französische Brigg auch noch nicht nach Haus. Sie braucht einen Kapitän. Von seinen beiden Steuerleuten will Kapitän Meyerdiecks jedoch keinen abgeben. Er hat sie selbst nötig. „Der Professor“, wirft der Obersteuermann dazwischen.

„Ja, natürlich, der Professor! Feyen soll sofort nach achtern in die Kajüte kommen.“

„Feyen, trauen Sie sich zu, ein Schiff als Kapitän zu übernehmen?“

Der Professor macht ganz große Augen. Er weiß nicht, was er davon halten soll. Hat Kapitän Meyerdiecks irgendeinen Jux mit ihm vor?

„Ich weiß nicht, Kapitän, was das zu bedeuten hat?“

„Das, was ich sage, hat das zu bedeuten. Ganz einfach! Die französische Brigg da drüben hat in einem Nordweststurm in einer über-

kommenden See Kapitän, Steuermann und zwei Matrosen verloren. Vom Rest des Volkes ist kein einziger in der Lage zu navigieren. Trauen Sie sich zu, Feyen, die Brigg nach Le Havre zu bringen?"

„Gewiß, Kapitän, wenn Karten, Kompaß, Logge, Sextant, Uhr und Almanach an Bord sind und alles in guter Verfassung, dann ja.“

„Herr Roustand, bitte?"

„Alle nautischen Instrumente sind im guten Zustand.“

„Nun, dann segeln Sie mit Gott, Schiffer Feyen! Hier ist die Position. Ich wünsche Ihnen eine gute Reise, Schiffer!"

„Danke, Kapitän!"

Schnell hat der Professor seine Seekiste gepackt und sich auf der Brigg eingeschifft. Hier hat er die Mannschaft gleich achteraus kommen lassen:

„Ich bin Heinrich Feyen aus Emden vom Bremer Vollschiß ‚Beethoven‘. Seid ihr damit einverstanden, daß ich euch und euer Schiff mit Gottes Hilfe nach Le Havre bringe?"

Er hat die Ansprache auf englisch gehalten. Grenelles, der diese Sprache versteht, hat sie ins Französische übertragen.

„Oui, Monsieur le capitaine!"

Nachdem Heinrich Feyen mit der „Beethoven“ den Chronometer verglichen, prüft er die Eintragungen ins Tagebuch. Viel steht nicht darin. Er schreibt dazu:

„Mit Gott! — 1850, 6. Oktober. Schiffer Heinrich Feyen aus Emden übernimmt die Führung. Observierte Breite 48° 25' Nord, gemutete Länge 41° 17' West, beides nach Angaben des Vollschißes ‚Beethoven‘, Reederei E. C. Schramm, Bremen. Zu steuernder Kurs Ost-südost. Leichter Südwind bei glatter See. Schiff lenzt. Fünfunddreißig Tage in See.“

Er läßt Segel anschlagen, alle siebzehn Segel. Freudig verrichten die Franzmänner die Arbeit. „Schiffer Feyen“ hat er ins Tagebuch eingetragen, „Schiffer“. Die Männer der Brigg brauchen nicht zu wissen, daß er nur ein einfacher Matrose ist. Sofort würde die Disziplin darunter leiden. Manneszucht aber ist die erste Bedingung, ein Schiff sicher in den Hafen zu bringen.

Die Melasse wirkt Wunder. Seeleute und Arbeiter hat er an Deck kommen lassen. Jeder erhält sein Gläschen voll. So erwirbt sich Heinrich Feyen gleich das Vertrauen der Klippfischleute.

Roustand ist wieder Proviantverwalter geworden. Er lernt dort rechnen und Haushalten. Und er muß auch mit Wache gehen, als Untersteuermann. Obersteuermann wird Grenelles, der Bootsmann. Nein, mit der Navigation hätten beide nichts zu schaffen. Das macht Feyen schon. Aber darauf sehen, daß die Segel gut stehen, daß die Fallen gestritscht und die Lieken nicht kille, daß der Rudergänger einen sauberen Kurs steuert, das müßte er schon von ihm verlangen.

In seinem ganzen Leben ist Feyen noch nie so glücklich gewesen. Er hat ein Schiff zu navigieren, hat eine Mannschaft, die ihm gehorcht, hat zwei Steuerleute, die zu ihm aufsehen, hat eine Schar von Arbeitern, die ihn als Wunderdoktor betrachten.

Roustand betet vor dem Muttergottesbild. Kniend dankt die Mannschaft für die Errettung. Der Allmächtige hat ihnen auf hoher See, als die Not am größten, den Erretter geschickt.

Es geht alles nach Wunsch. Der Südwest steht durch. Feyen versteht seine Navigation, die er nur aus Büchern erlernt, aber noch niemals praktisch erproben konnte. Er ist gespannt, ob seine Bestecksrechnungen stimmen. Doch hat er Vertrauen zu seinen Logarithmen und Formeln. So wie er jetzt segelt, über den Großkreis, wird er Bishop Rock genau auf den Kopf bekommen.

Ha, Kapitän sein, Führer sein eines Schiffes, eines Volkes, selbst die Verantwortung tragen, nicht mehr nach der Pfeife eines andern tanzen, das ist Leben, das ist Freude, das ist doch das Schönste auf Erden.

Heinrich Feyen geht auf der Schanze auf und ab wie ein Mann, der sein ganzes Leben nichts anderes getan hat, als Schiffe über den Ozean zu navigieren. Noch einmal sollen sie jetzt „Professor“ zu ihm sagen, „Stubengelehrter“, „Bücherwurm“, seine Macker von der „Beethoven“. Jetzt soll es sich erweisen, ob er mehr kann als die beiden Steuerleute, die ihm insgeheim ausgelacht haben wegen seiner neuen Theorien.

Fünfundvierzig Tage von St. Pierre.

Die Brigg „L'Etoile de la Mer“ liegt noch immer ihren alten Kurs an. Wo ist die „Beethoven“ geblieben? Liegt sie voraus, liegt sie achteraus? Schon in der ersten Nacht hat er sie aus Sicht verloren. Nach Heinrich Feyens Berechnung muß er morgen Land machen. Ein

Segler kommt ihm entgegen. Sie nähern sich auf Rufweite, um Uhrzeit und Schiffsort miteinander zu vergleichen.

Jetzt wird es sich sofort zeigen ob seine Rechnung gestimmt oder seine ganze Büchergelehrsamkeit nichts weiter war als graue Theorie. Seine Hand zittert, als er auf eine Tafel seine letzte Länge und Breite schreibt. Viel, sehr viel sogar, hängt ab von diesem Vergleich. Sein ganzes Ansehen bei der französischen Mannschaft.

„Französische Bark ‚Hougomont‘ bestimmt für Quebec, sechs Tage von Dünkirchen. 49° 13' Nord, 9° 40' West.“

Er zeigt seine Tafel: „49° 18' Nord“ und dieselbe Länge. Nur fünf Meilen südlicher steht er demnach, als er berechnet hat. Und die Länge stimmt. Hurra! Matrose Feyen, der Professor der „Beethoven“, hat seine Prüfung als Nautiker bestanden. Einhundertundzwanzig Meilen sind es jetzt noch bis zu den Scillies. Morgen hat er es geschafft.

Und wirklich tauchen am nächsten Mittag die kleinen Knup-

pen vor dem Kanal ruppig und struppig aus der See auf. Gegen Abend weist ihm das helle Feuer von Lizard Head den Weg. Zwei Tage später bringt der französische Lotse die Brigg nach Le Havre ein.

Heinrich Feyen hat es geschafft. Voller Stolz schreibt er die letzte Eintragung ins Journal: „1850, 16. Oktober. 6 Uhr post meridiem, schleusen ein in das Bassin du Roi. 7 Uhr machen Schiff fest. Lotse von Bord. Schiff lenzt. 8 Uhr setzen die Wache. Achtundvierzig Tage von St. Pierre. Heinrich Feyen, Schiffer.“ Die Glocken der Stadt läuten. Ein Schiff, bereits als überfällig angesehen, ist eingelaufen. Ein deutscher Seemann hat es zurückgebracht von den Großen Bänken. Heinrich Feyen muß aufs Rathaus. Eine goldene Uhr wird ihm übergeben. Die Stadt St. Malo schickt ihm ein Schreiben. Die Seeversicherungs-Gesellschaft läßt ihn zu sich aufs Kontor. Eine namhafte Summe wird ihm überreicht, ein ganzer Beutel voll blanker, goldener Zwanzigfrankenstücke. Der Besitzer des Schiffes zahlt ihm das Kapitänsgelohn aus. Das reicht für die Steuermannsschule in Emden. Wenn doch nur die verfluchten Blondbezoepfen nicht wären!

Bei Brake liegt die „Beethoven“ vor Anker und wartet auf den Schlepper, der sie nach Bremen-Stadt bringen soll. Der Weserlotse hat die neuesten Zeitungen an Bord gebracht. Kapitän Meyerdiercks hat jetzt Zeit, sich in Lloyd's Lists zu vertiefen.

„Donnerwetter, der Professor, der steckt uns noch alle in den Sack! Hier steht es, lesen Sie es selbst, Herr Haesloop: ‚Französische Brigg ‚L'Etoile de la Mer‘ aus St. Malo, Schiffer Feyen, passiert am 14. Oktober 1850 Lizard Head heimkehrend von St. Pierre.‘ Um volle zwei Tage hat dieser junge Dachs mich alten Seebären also geschlagen.“

„Vielleicht ist doch etwas daran, an diesen neumodischen Theorien von dem ‚Pathfinder of the seas‘, auf die der Professor so schwört, Kapitän?“

„Papperlapapp, Dusel hat er gehabt, der Junge, bessern Wind, weiter nichts!“

*

Wußten Sie schon, daß ...

... es die Deutschen waren, die zuerst Geschütze an Bord von Schiffen verwendeten? Als 1588 die Engländer die berühmte spanische Armada vernichteten, taten sich auf englischer Seite besonders die Lübecker hervor und richteten mit ihren Kanonen einen verheerenden Schaden auf den spanischen Schiffen an.

... die Bundesrepublik einschließlich West-Berlin im vergangenen Jahr täglich industrielle Güter im Werte von 100 Millionen DM exportiert hat?

... der erste deutsche Fischdampfer den Namen „Sagitta“ erhielt? Er wurde 1885 auf der Werft von F. W. Wencke in Bremerhaven erbaut.

... sich die älteste Darstellung eines Schiffes mit festem Ruder auf dem Siegel der Stadt Elbing von 1242 befindet? Alle früheren Darstellungen weisen nur Seitenruder auf.

... die Produktion von Gütern des gehobenen Bedarfs sich 1957 beträchtlich erhöht hat, und zwar die von elektromotorischen Wirtschaftsgeschäften um 21 v.H. (darunter elektrische Rasierapparate um 60 v.H.), von elektrischen Kühlschränken und -truhen bis 250 l Inhalt um 35 v.H., Fernsehempfängern um 48 v.H. und die von Musikschränken bzw. -truhen usw. um 27 v.H.?

... das erste Schiff mit Doppelboden und Längsspannten das 1852 in England gebaute Riesenschiff „Great Eastern“ war? Der Bau war für seine Zeit viel zu gewaltig und wurde somit zu einem Fehlschlag.





Klar bei Schmunzelauge



„Werfen, Herr Minister, werfen! Nicht trinken!“

Der neue Hut

Helmut kommt von Westindien zurück. Seine Frau erwartet ihn schon am Kai. Sie hat einen neuen Hut auf.

„Wie findest du meinen schicken Hut, Helmut? Sehe ich damit nicht um fünf Jahre jünger aus?“

„Du hättest dir zwei Hüte kaufen sollen, Caroline.“

Graf über Bord!

Graf Bobby hatte sich etwas besonders Hübsches für die Weihnachtstage ausgedacht: eine Reise zu den glücklichen Inseln.

Kurz vor Teneriffa fällt er über Bord. Hier wimmelt es von Haien. Sie haben Graf Bobby gleich auf dem Kieker. Im letzten Augenblick springt sein bester Freund, der Zweite Offizier, nach. Mit einem langen Küchenmesser in der Hand, schwimmt auf den größten Haifisch zu, der nur noch ein paar Meter von Graf Bobby ab ist, und stößt ihm das Messer bis ans Heft in den Leib. Dem Haifisch natürlich.

Gleich darauf ist auch das Rettungsboot da und holt die beiden heraus.

Seitdem haben die beiden kein Wort mehr miteinander gesprochen, Graf Bobby und der Zweite Offizier.

Die Passagiere wundern sich. Seinem Lebensretter?

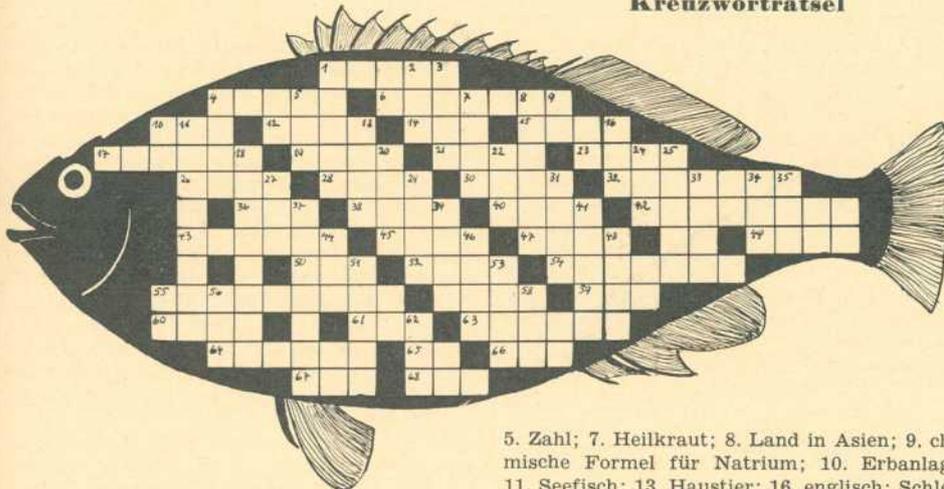
„Mit dem kann unsereins doch nicht verkehren! Ich bitte Sie: Fisch mit dem Messer!“

Helmut

Helmut soll einen erkrankten Matrosen ablösen. Das Schiff liegt in England. Er fährt mit dem Wochendampfer hinüber nach Grimsby. Ein Passagier, der geschäftlich nach Manchester will, sitzt neben ihm und rührt in seinem Kaffee. — Haben Sie schon einmal auf einem englischen Dampfer Kaffee getrunken und wie finden Sie ihn? — Der Passagier schnuppert in der Luft herum und meint, es sähe nach Regen aus.

Sagt Helmut: „Aber es riecht doch wenigstens nach Kaffee.“

Kreuzworträtsel



5. Zahl; 7. Heilkraut; 8. Land in Asien; 9. chemische Formel für Natrium; 10. Erbanlage; 11. Seefisch; 13. Haustier; 16. englisch: Schlepfer; 18. Seevogel; 20. Lebewesen; 22. die ganze Welt; 24. selten; 25. plattdeutscher Dichter; 27. gekocht; 29. Abfluß; 31. Landratten-Ausdruck für Tau; 33. englischer Adelstitel; 34. lateinisch: neu; 35. griechischer Buchstabe; 37. Land in Europa; 39. unehrlicher Mensch; 41. Ankerplatz; 44. physikalische Maßeinheit; 46. Nagetier; 48. Tierfett; 51. Fluß in Frankreich; 53. Naturerscheinung; 55. wie 9 senkrecht; 56. Staatenbund; 58. Segelkommando; 62. ungebraucht.

Silbenrätsel

Aus den Silben

aar — ach — ar — bant — beau — ber — bid — bra — but — chi — de — de — dreh — gatt — gau — go — i — i — ka — kar — korb — land — land — lat — le — ma — me — me — mi — mu — na — ne — ne — ne — no — now — o — o — obst — ra — ra — ra — ran — rat — re — ro — ro — se — sis —

- Waagrecht:** 1. Teil des Mittelmeers; 4. geographischer Begriff; 6. Hochalpental in der Schweiz; 10. internationale Flüchtlingsorganisation; 12. Fluß in Ostpreußen; 14. afrikanischer Strom; 15. Verbindungsstelle; 17. Schlachtort in Böhmen; 19. Feierlichkeit; 21. englisch: Fracht; 23. festes Schloß; 26. tierisches Fett; 28. Getreideart; 30. griechische Landschaft; 32. Fenstervorhang; 36. Bucht; 38. Ungemach; 40. Stadt in Ostfriesland; 42. Glücksspiel; 43. Kartenspiel; 45. Gleichklang; 47. Verbindungsstift; 49. Vegetationsinsel; 50. Papagei; 52. Dramengestalt bei Shakespeare; 54. Singvögel; 55. Nervenkrankheit; 57. Stadt in Westfalen; 59. arabisches Segelfahrzeug; 60. italienischer Fluß; 61. Fluß in Polen; 63. Zahl; 64. kirchliches Fest; 65. Tierprodukt; 66. Stadt in Marokko; 67. Verneinung; 68. Zeitmesser.

- Senkrecht:** 1. Nebenfluß der Weser; 2. Nebenfluß der Donau; 3. rege; 4. Staat der USA;

strut — tar — te — ter — ter — ter — trei — tür — un — vel — wa — wal sind 23 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

- fettartiges Produkt aus dem Pottwal;
 - Raum im Hinterschiff;
 - spanische Hafenstadt;
 - Hebriden-Insel;
 - Göttin der strafenden Gerechtigkeit;
 - belgische Provinz;
 - Schweizer Kanton;
 - Ostasiatische;
 - altes Segelschiff;
 - Brotaufstrich;
 - Fruchtbehälter;
 - amerikanisches Reiterfest;
 - Eingang;
 - Wahrzeichen von Bremen;
 - russischer Name;
 - griechische Meereshöttin;
 - Kohlenstoffverbindung;
 - Hallig;
 - Negermischling;
 - Druckmesser;
 - Segel;
 - französischer Revolutionär;
 - Nebenfluß der Saale.
- Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben einen mecklenburgischen Seemannspruch.

Auflösungen aus Nr. 5

Silbenrätsel

- Honduras;
 - Union;
 - Maschine;
 - Orts-tidenhub;
 - Resolute;
 - Igel;
 - Säntis;
 - Turbine;
 - Deutschland;
 - Edinburg;
 - Reeperbahn;
 - Rimini;
 - Evaporator;
 - Timotheus;
 - Tankfahrzeug;
 - Ungarn.
- Humor ist der Rettungsring des Lebens.**

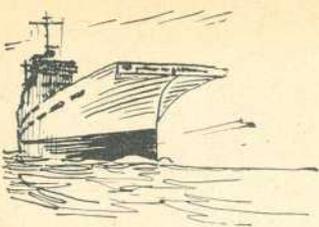
Seemanns-Quiz

- b, an den Wanten alter Segelschiffe;
- b, auf alten Segelschiffen die Vorläufer der Spansschrauben;
- c, Drehbolzen des Ladebaums;
- a, kleiner Flaschenzug, der im Bootsmanns-Hellegatt aufbewahrt wird;
- c, verstellbarer Schraubenschlüssel;
- b, Signalflagge „P“;
- a, so nennen die Seefischer die Möwe;
- c, Bezeichnung für den Baßtöpel, der sich stets in Küstennähe aufhält;
- a, Segelschiffsmatrose, der nie um Kap Hoorn gekommen ist;
- c, der Selbststeuerapparat.

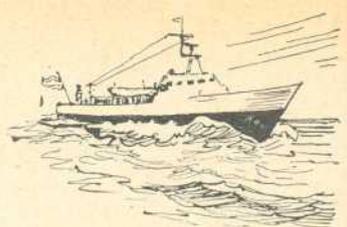
Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE





Flotten-Umschau



Die innenpolitische Lage in Frankreich, ausgelöst durch die Gründung von Wohlfahrtsausschüssen in Algerien und von da aus übergreifend nach Korsika ins französische Mutterland, hat auch den NATO-Verbündeten Frankreichs größte Sorge bereitet. Angesichts der führenden Stellung Frankreichs als festlandeuropäische Macht, für die es sich zunächst darum handelt, einen Bürgerkrieg zu vermeiden, und die daher ihre militärischen Streitkräfte mehr noch als bisher für ihre eigenen Zwecke benötigt, bedeuten diese Ereignisse auf jeden Fall eine Schwächung der NATO.

*

Im vorstehendem Zusammenhang kam dem fast gleichzeitigen Besuchen des Oberbefehlshabers der NATO-Streitkräfte, des deutschen Generals Speidel, beim Bundeskanzler Adenauer und des Befehlshabers der amerikanischen Seestreitkräfte Ostatlantik/Mittelmeer, Admiral Holloway, bei Staatssekretär Rust und dem Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge, besondere Bedeutung zu.

*

Wenn die für die zweite Hälfte Mai vorgesehenen NATO-Seemanöver, mit dem bezeichnenden Namen für ihre geplante Beweglichkeit, nämlich „Medflex“, an dem auch griechische, türkische und — Zeitungsnachrichten zufolge — sogar portugiesische Marineeinheiten teilnahmen, sich auch zur Hauptsache im östlichen Mittelmeer abspielten, so erstreckten sie sich doch praktisch über die 2000 sm lange Strecke von Gibraltar bis an die Kleinasiatische Küste. Die Ereignisse in Algerien und an den algerischen Grenzen (Marokko bzw. Tunis) haben sich vermutlich auch auf die französische Beteiligung an genannten Manövern ausgewirkt. Die Verhältnisse im Staate Libanon sind auch vom marinepolitischen Standpunkt aus nicht zu übersehen.

Eine Schiffsmodellschau

Die im Vorjahr im Hamburg-Pavillon in „Planten un Blomen“, dem großen Hamburger Erholungspark, begonnene Ausstellung der ferngelenkten Schiffe deutscher Reedereien wird auch jetzt wieder gezeigt. Das Modell ist wesentlich erweitert worden durch eine voll-

Die in der Presse wiederholt erwähnte „Polaris“-Rakete, die vom getauchten U-Boot aus bis auf 2400 km Entfernung zum Einsatz gebracht werden kann, hat den amerikanischen Konteradmiral Galantin vor der amerikanischen Handelskammer in Italien zu folgender bedeutungsvollen Äußerung veranlaßt: „Atom-U-Boote, die in der Lage sind, Mittelstreckenraketen abzufeuern ohne aufzutauchen, dürften die Notwendigkeit für die Errichtung von Abschußstützpunkten für Landgeschosse auf dem Festland erheblich verringern.“ Das dürfte bei uns manches ängstliche Gemüt besänftigen.

*

Im Mai lief für die Bundesmarine auf der Lürssen-Werft das Schnellboot „Kondor“ vom Stapel. Es wird 42 Knoten laufen. Zur selben Zeit wurde das erste der bei der Krögerwerft in Rendsburg bestellten acht S-Boote, „Tiger“, von Stapel gelassen. Weiterhin wurde das Hafenschutzboot „Niobe“ von der Krögerwerft der Bundesmarine übergeben und anschließend dem Hafenschutzgeschwader in Neustadt/Holst. zugeteilt. Geschwindigkeit 17 Knoten, 20 Mann Besatzung.

*

Ende Mai wurde das erste Bundesdeutsche Marine-Fliegergeschwader in Gegenwart des Inspektors der BM, Vizeadmiral Ruge, in Lossiemouth/Schottland in Dienst gestellt. Es besteht aus Flugzeugen, die von Armstrong, Whitworth in Lizenz erbaut, für den Jagd- und Aufklärungsdienst bestimmt sind. Sie werden nach gründlicher Schulung der Besatzungen drüben im Spätsommer d. J. in der Bundesrepublik eintreffen.

*

Ab 1959 soll es auch wieder Reserveoffiziere der BM geben, wofür Meldungen aber erst ab Herbst d. J. entgegengenommen werden. Diese Nachricht hat sowohl für jüngere Offiziere

der Handelsmarine wie auch für ältere frühere Reserveoffiziere und ehemalige aktive Marineoffiziere Bedeutung. Ob es auch wieder Z.V.-Offiziere geben soll, d. h. verabschiedete Offiziere, die zwar nicht zu regelmäßigen Übungen, sondern nur zu bestimmten Einweisungsbüchungen eingezogen werden können, ist noch nicht geklärt.

*

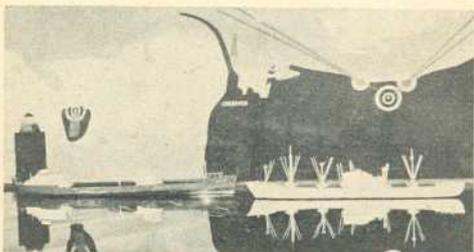
Die Volksmarine der DDR hat der Peenewerft in Wolgast den Bau eines Fischereischutzbootes von 1000 ts Verdrängung in Bau gegeben. In der Hauptsache für Fischereischutz und Forschung bestimmt, soll es gleichzeitig auch als Ausbildungsschiff verwendbar sein. Als Bewaffnung sind zwei 10 cm-Geschütze genannt worden, zu denen aber wohl noch einige kleinkalibrige Artilleriewaffen, zum mindestens einige Fla-MG, kommen dürften. Besatzung 90 Mann. Unsere bundeseigenen Fischereiforschungsschiffe wie „Anton Dohrn“ und „Meerkatze“ sind ausschließlich mit „Staatsbürgern in Zivil“ besetzt und unbewaffnet. Im Gegensatz zu dem oben erwähnten Fischereischiff der DDR unterstehen sie nicht der Marine, sondern dem Bundesernährungsministerium.

*

Argentinische Kriegsschiffe haben in dortigen Hoheitsgewässern ein U-Boot, das auf wiederholte Aufforderung, sich zu erkennen zu geben, nicht antwortete sondern tauchte, mit Wasserbomben angegriffen. Es war aber nicht möglich festzustellen, ob es versenkt wurde, da Ölflecke allein kein endgültiger Beweis dafür sind. Um ein britisches oder amerikanisches U-Boot konnte es sich nicht handeln, da keine Verluste aus genannten Ländern gemeldet worden sind. Das bekämpfte U-Boot soll verbotene Küstenvermessungen in der Nähe eines Stützpunktes rund 500 sm südlich von Buenos Aires vorgenommen haben. Brasilien meldete übrigens auch ein unbekanntes U-Boot vor seiner Küste. Wieder einmal eine merkwürdige Angelegenheit!

R. Andriano

gebaut, geben ein gutes Bild von der Entwicklung des Schiffbaus. Interessant für den Besucher dürfte auch die Nachbildung einer modernen Kommandobrücke sein.



Die ferngelenkten Modelle des Tankers „Wilhelmine Essberger“ und des MS „Cap Vilano“. Im Hintergrund eine schematische Zeichnung der Eibündung mit dem Leuchtturm von Neuwerk



Die „Cap Vilano“ kommt gerade am Kaischuppen an. Hoffentlich paßt der Mann am Fernlenkschalter auf, damit es kein Bumsmanöver wird. Die „Wilhelmine Essberger“ im Hintergrund hat bereits an der Olpier festgemacht.

ständige Kaianlage mit Eisenbahnwagen und Kränen, diese natürlich auch ferngesteuert.

Was ist

unsere



im Ausland wert

Belgien = 11,90 bFr.; Dänemark = 1,64 dKr.; England = 1,70 sh; Finnland = 76,80 fm; Frankreich = 83,33 Fr.; Griechenland = 7,21 Drachm.; Italien = 148,77 Lire; Jugoslawien = 71,32 Dinare; Niederlande = 0,90 fl; Norwegen = 1,70 nKr.; Österreich = 6,14 Schilling; Portugal = 6,84 Escudos; Schweden = 1,23 sKr.; Spanien = 9,42 Pesetas. (Ohne Gewähr.)

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Karl Bitterling S. 82; Hans Breuer S. 84; Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger S. 86; J. Hamann S. 93; Ruth Kramer S. 85; Cornel Lucas S. 90; Walter Lüden S. 83; Heinrich von Medvey S. 87, 88 u. 89; Fritz Mücke S. 91; Artur Nikolaus S. 85; Günther Schowalter S. 83 und 92; Suomen Matkat S. 85; Werft Nobiskrug (Werkaufnahme) S. 81.

ZU EINEM TEXTIER
IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
WEINBRAND

Wenn der Seemann auf der Heimreise den guten alten Michel in Sicht bekam, fiel sein Blick auf ein rotes Gebäude: das Seemannshaus. Hier befand sich — die alten Hapagfahrer werden sich erinnern — das Heuerbüro der Hamburg-Amerika Linie. Leiter war Kapitän J., ein prächtiger Mensch, der die zahlreichen Wünsche und Beschwerden des gesamten seemännischen Personals in humorvoller und korrekter Weise regelte. In diesen historischen Räumen hat der Seemann viel erlebt: Auf- und Abstieg der Hapag, goldene Friedenszeiten, Kriegs- und Nachkriegsjahre. Und als die letzten Schiffe den Hafen verlassen mußten, war es nur eine Stempelstelle für den arbeitslosen Seemann.

Im Vorgarten, auch Seemannspromenade genannt, trafen sich alle an Land befindlichen Seeleute. Hier war es auch, wo sich Freunde und Bekannte nach oft jahrelanger Abwesenheit begrüßten. Für den allzeit durstigen Seemann befand sich im hinteren Gebäudeteil die Kantine, wo bei Flaschenbier und Gitarrenklang Heim- und Ausreise gebührend gefeiert wurden. Die berühmte „eiserne Treppe“ führte zu den Annahmeschaltern Deck und Maschine, sowie Küche und Bedienung. Wenn nun ein großer Passagierdampfer in Dienst gestellt wurde oder sein Personal ergänzte, herrschte auf der „Börse“, wie man die Heuerstelle auch nannte, Hochbetrieb. Es summt und brummt wie in einem Bienenhaus. Man fachsimpelte in kleinen Gruppen, tauschte Erfahrungen aus und hoffte auf seine „Chance“. Vor dem Schalter stand August, der Ausrufer, wie ein Fels in der Brandung. Ja, unser lieber August! Er war der Freund und Ratgeber aller Seeleute, dem man seine Not und Sorgen anvertraute, war er doch selbst lange Jahre zur See gefahren. Und außerdem verfügte er über gute Informationen. Oft gab es humorvolle Stunden, wenn ein unbefahrener „Seppl“ aus München mit Krachledernen und Rucksack oder ein „Blümchen aus Leipzig“ auf der Börse erschien und zur See fahren wollte. Sie wurden zuerst zu August geschickt, den sie dann in seiner blauen Uniform und Mütze mit „Herr Kapitän“ titulierten und um ein Schiff baten. Oder man heftete dem ahnungslosen Seppl einen Zettel mit der Aufschrift „Reisefertiger Seemann“ an den Rucksack. Wenn nämlich am Abfahrtstag ein Besatzungsmitglied wegen Krankheit oder aus sonstigen Gründen nicht an Bord erschienen war, wurde ein reisefertiger Seemann angemustert, der in kürzester Zeit an Bord sein mußte. Beliebte waren diese Sonderfälle nicht, weil viele Seeleute in den Vororten wohnten und die Zeit für den Anmarschweg sowie zur Ergänzung der Ausrüstung zu kurz war.

Die Spannung in dem Warteraum stieg, wenn der Schalter geöffnet wurde. Gespräche verstummten, Ruhe trat ein, und August rief mit seiner sonoren Stimme: „Matrosen, Heizer für ‚Odenwald!‘ oder ‚Steward I. Klasse für ‚Albert Ballin!‘“ Dann flitzten die Seeleute an den Schalter. Dort stand neben dem Annahmebeamten der neue Obersteward und prüfte sehr eingehend die Seefahrts- und Führungsbücher, da ihm nach dem Kriege die Reederei das Recht zugestanden hatte, einen Teil seines Personals persönlich anzunehmen.

Auch die „Saisonfahrer“ waren nicht sehr beliebt. Es handelte sich hier um Stewards, die nur eine Reise an Bord blieben und dann auf eigenen Wunsch abmusterten. Unter diesen gab es zunächst die „Unbefahrenen“, Kellner aus „besseren Häusern“, die sich das Stewardsleben ganz anders vorgestellt hatten. Man vermißte an Bord die Reinmachefrau, den Hausdiener, den Pikkolo oder den jüngeren Kollegen.

Man dachte nur an die Bedienung der Passagiere, sah sich in schöner blauer Uniform, wie daheim im eleganten Frack oder im Smoking. Schon während der Liegezeit im Heimathafen war man entsetzt, wenn die Wäsche oder das Inventar übernommen werden sollte. Was konnte man vom Treppen- und Vorplatzreinigen? Dann kam der Abfahrtstag, wo die Salonfenster geputzt werden mußten. Allmächtiger, das war doch Matrosenarbeit! Und dann erst die Kammerstewards! War es denn möglich? Sie machten sogar Malerarbeiten! In



Das Hamburger Seemannshaus wurde am 1. März 1863 auf der Elbhöhe oberhalb der St. Pauli-Landungsbrücken eingeweiht.

Cuxhaven hieß es: „Antreten zum Koffertragen!“ Schon kam die nächste Order: „Fertigmachen zum Lunch!“ Mein Gott, diese Hast und Eile! Nein, wäre ich doch nur zu Hause geblieben!

Doch die größte Anzahl der Unbefahrenen an Bord unserer Musikdampfer waren die Aufwäscher, an Bord „Taucher“ genannt, weil sie nach Tellern und Tassen tauchen mußten. Ein seltsames Völkchen, das sich aus allen Gesellschaftsschichten und Berufen rekrutierte. Es gab da Kaufleute, ehemalige Offiziere, die aus irgendwelchen Gründen den Dienst quittieren mußten, oder Rennreiter, die Pech gehabt hatten. Ja, sogar Söhne aus adligen Familien, die, von Papa großzügig mit Reisegeld ausgestattet, den Sprung über den großen Teich antreten sollten. Aber das Söhnchen hatte noch standesgemäß Abschied gefeiert und konnte nun die Passage nicht mehr bezahlen. Das war Pech. An den Alten Herrn wollte man nicht schreiben. Dafür wandte man sich an Carl R., einem Heuerbaas in der Hopfenstraße, der die

seefahrtslustigen Landratten als unbefahrene Aufwäscher auf die Schiffe vermittelte. Das Kostgeld für vierzehn Tage mußte im voraus bezahlt werden und innerhalb von vier bis fünf Tagen waren die Boys auf See.

Dann ging es im Sturmschritt zur „Parade“, die im Untersuchungszimmer, das neben der Kantine lag, stattfand. Dort residierte der allgewaltige Dr. Sp. mit seinem lustigen Heildiener Hermann. Bei Nichtbefolgung seiner ärztlichen Anordnungen konnte er recht temperamentvoll werden, doch waren seine Temperamentsausbrüche wegen seiner thüringischen Mundart bei den Seeleuten wirkungslos und wurden teilweise sogar humorvoll aufgenommen. Oft geschah es auch, daß Dr. Sp. durch Abwesenheit glänzte, da er neben seiner Tätigkeit als Vertrauensarzt der Hapag noch als Polizeiarzt fungieren mußte. Herrlich war es, wenn seine tüchtige Sprechstundenhilfe die Untersuchung in blitzartigem Tempo vornahm, wofür man eine Flasche Bier als Honorar in der Kantine hinterlegen mußte.

Eine Treppe höher befand sich die Registratur. Hier wurde das gesamte seemännische Personal nach der Annahme registriert. Für einige Interessenten — es handelte sich in den meisten Fällen um Gläubiger oder eine verlassene Seemannsbraut — war diese Auskunftsstelle von großem Wert.

Auf dem vierten Stock befanden sich einige Wohnräume für die ledigen Seeleute und daneben lag der Aufbewahrungsraum für Seemannseffekten. Im Parterre wohnte ein alter Hapag-Kapitän, der für die Verwaltung und Ökonomie verantwortlich war. Den Hausmeisterposten versah ein ehemaliger Bootsmann, der sich bei der Rettung der Besatzung des holländischen Frachtdampfers „Alkaid“ durch die „Westfalia“ besonders ausgezeichnet hatte.

Die Hapag hatte durch den Wiederaufbau ihrer Handelsflotte und Rückkauf ehemaliger Schiffe Hochkonjunktur. Zahlreiche Schiffe wurden in Dienst gestellt. Da die Verwaltungsräume im Seemannshaus für die Abfertigung des gesamten Schiffspersonals zu klein waren, sollte die Heuerstelle verlegt werden. Aber dazu kam es nicht mehr. Als nach den guten Jahren in der Seeschifffahrt die Weltwirtschaftskrise begann, mußte auch die Hamburg-Amerika Linie einen großen Teil ihrer Flotte außer Dienst stellen. Die Folge waren Personalreduzierungen auf fast allen Schiffen der Nordamerikaroute. Auf der „Börse“ sah es für einen Seemann sehr traurig aus. Jahre später gab es noch eine Scheinkonjunktur und dann kam der Krieg.

Das Tropenkrankenhaus und die Seefahrtschule in unmittelbarer Nähe wurden durch Bombenwürfe stark beschädigt. Nur das Seemannshaus blieb unversehrt und wurde nach dem Kriege von den Engländern beschlagnahmt und in „Navy House“ umbenannt. Britische Blaujacks standen als Posten vor dem Haupteingang.

Einige Jahre darauf wurde es wieder freigegeben und bauliche Veränderungen vorgenommen. Die bekannte „Eiserne Treppe“ verschwand. In den unteren Räumen der ehemaligen Verwalter-Wohnung wurde eine Gaststätte eingerichtet, die von einem früheren Obersteward der Hapag geführt wird.



HAMBURG - ALTONA
GROSSE ELBSTRASSE 36
31 48 48

HANS STAACK

BUNKERBOOTE IN HAMBURG UND HARBURG
BUNKERSTATION UND SCHIFFSPROVIANT IN RENDSBURG

HAMBURG - HARBURG
KANALPLATZ 2
77 06 32

RENSBURG
AM KREISHAFEN 1
28 98

Was den Seemann sonst noch interessiert

Autofahren heute für jeden erschwinglich

Die Entwicklung der Zulassungen neuer Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger im Bundesgebiet ohne Saarland war 1957 durch eine weitere, wenn auch abgeschwächte Zunahme der Neuanmeldungen von Personenkraftwagen und Kombiwagen gekennzeichnet, während sonst die Zahlungsziffern, insbesondere wieder die der Krafträder, zurückgingen. Die neuen PKW wurden vornehmlich für nicht selbständig Erwerbstätige, also für Beamte, Angestellte und Arbeiter zugelassen, deren Anteil an der Gesamtzahl der neu in Betrieb genommenen Wagen sich von 34,9 v.H. im Jahre 1956 auf 37,9 v.H. im Jahre 1957 erhöhte. Für die Industrie und den Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel wurden dagegen 1957 nicht mehr ganz so viele PKW eingetragen wie 1956.

Die stärkste Steigerung war mit 15 871 Wagen oder 26,9 v.H. auf 74 774 Wagen bei der Gruppe der Arbeiter zu verzeichnen. Ihr Abstand gegenüber der Gruppe der Angestellten, für die 85 481 neue Wagen eingetragen wurden, hat sich damit weiter vermindert.

Arbeiter bevorzugen, wie im Vorjahr, die in der Anschaffung und in der Unterhaltung billigeren Kleinwagen bis 999 cbm Hubraum. Zu 77,4 v.H. handelt es sich bei den für Arbeiter zugelassenen Personenkraftwagen um solche Kleinwagen. Im Vorjahr war der Anteil dieser Fahrzeuge mit 80,8 v.H. noch etwas höher. Von den insgesamt 155 202 neu zugelassenen Kleinwagen bis 999 cbm Hubraum hatten 70 229 oder 45,3 v.H. nur einen Hubraum bis 499 cbm. Von diesen Kleinwagen wurden wiederum für Arbeiter allein 35 112 Fahrzeuge angemeldet. Auf Angestellte entfielen 12 467 und auf Beamte 4662 PKW bis 499 cbm Hubraum.

Die Zulassungszahlen von Kraftrollern und Kraftträdern herkömmlichen Typs haben im Berichtsjahr bei allen Käufergruppen abgenommen. Die meisten Kraftroller und Krafträder wurden wie bisher für Arbeiter zugelassen, wobei auch bei dieser Gruppe nunmehr 39 959 Maschinen die Kraftroller gegen nur 31 471 andere Krafträder überwogen. Mehr Kraftträder als Kraftroller wurden wie 1956 lediglich für die Land- und Forstwirtschaft und die Gruppe Energiewirtschaft zugelassen. Das Autofahren im eigenen Wagen ist also erfreulicherweise heute kein Privileg mehr der „reichen Leute“. Wenn auch die Kraftfahrzeugdichte in der Bundesrepublik bei weitem nicht heranreicht an die anderer westlicher Länder, so schreitet die Motorisierung auch bei uns ständig fort. Zur Zeit verlassen immerhin rund 5000 Autos die Bänder der westdeutschen Automobilfabriken, wovon allerdings ein sehr hoher Prozentsatz exportiert wird. Die Nachfrage nach Autos ist immerhin noch so groß, daß eine Reihe von Wagentypen nur mit mehr oder weniger großen Lieferfristen zu bekommen ist.

Bevor der Wunsch nach dem eigenen Fahrzeug in die Tat umgesetzt werden kann, muß die Frage interessieren, was das Fahrzeug kostet, und zwar nicht nur in der Anschaffung, sondern auch im Unterhalt. Die Anschaffung eines Wagens kann unter Umständen leichter fallen als die Aufbringung der laufenden festen Kosten und der Betriebskosten. Zu diesem Zweck

soll hier eine ungefähre Vorstellung vermittelt werden, mit welchem Gesamtkosten der Käufer eines neuen Wagens zu rechnen hat. Hierzu ist eine kleine Auswahl von deutschen Klein- und Kleinwagen-Modellen getroffen worden, ohne daß diese Auswahl Werturteile einschließt, und auch ohne, daß diese Kosten mehr sein können als ein Querschnitt und eine gewisse Richtschnur, da die individuellen Gegebenheiten zu unterschiedlich sind.

Die hier getroffene Auswahl schließt die Kleinwagen-Modelle Messerschmitt KR 200, BMW Isetta 300 und Goggomobil T 300 sowie die Kleinwagen VW-Standard und VW-Export sowie den BMW 600, den Lloyd LP 600 Alexander ein. Die Anschaffungspreise dieser Klein- bzw. Kleinwagen liegen zwischen rund 2400 und 4600 DM. Die PS-Leistung liegt zwischen 10 und 30 PS. Der Literverbrauch pro 100 Kilometer zwischen gut 4 und 8 Liter. Will man die Gesamtkosten eines Fahrzeuges analysieren, so muß man zunächst unterscheiden zwischen den festen Kosten und den sogenannten Betriebskosten, d.h. den laufenden Kosten. Die festen Kosten schließen ein: die Kraftfahrzeugsteuer, die Haftpflichtversicherung, die Kaskoversicherung sowie Garagenkosten. Hier ergeben sich schon individuelle nennenswerte Differenzen, als das Ausmaß bzw. die Höhe der Kaskoversicherung wahlweise getroffen werden kann und insofern als die Frage der Garage höchst unterschiedlich gelöst wird. Unterstellt man, daß die eingangs erwähnten gesamten festen Kosten alle fällig werden, d.h. unter Einschluss einer Kaskoversicherung mit beispielsweise 500 DM Selbstbeteiligung und Garagenkosten zwischen 240 und 360 DM pro Jahr, so ergeben sich für das ganze Jahr gerechnet, feste Kosten, die zwischen rund 450 DM für den Messerschmitt-Kabinenroller und etwa 950 DM für den VW-Export liegen. Die Betriebskosten oder auch laufenden Kosten setzen sich zusammen aus den Auslagen für Kraftstoff bzw. Motoröl sowie Reifen und Reparaturen bzw. Wartung. Es liegt auf der Hand, daß auch diese Kosten individuelle Unterschiede aufweisen müssen. Diese Betriebskosten errechnen sich am besten pro gefahrenen Kilometer und liegen für die genannten Modelle, immer vom kleinsten bis zum größten, d.h. die genannte Reihenfolge einschließend, zwischen rund 7 Pfennig und rund 11 Pfennig.

Addiert man nun die festen Kosten pro Jahr und die Betriebskosten je Kilometer, so errechnen sich Gesamtkosten je Kilometer bei einer jährlichen Fahrleistung von 10 000 Kilometer zwischen fast 12 und gut 20 Pfennig. Entsprechend liegen die Gesamtkosten je Kilometer bei einer höheren jährlichen Fahrleistung niedriger, beispielsweise bei einer Fahrleistung von 40 000 km pro Jahr zwischen gut 8 und wenig über 13 Pfennig. Hierbei ist noch zu erwähnen, daß in diesen Rahmenbeträgen Abschreibungen und Kapitalverzinsung nicht mit eingeschlossen sind. Unter Einbeziehung dieser beiden Kostenfaktoren ergeben sich Gesamtkosten je Kilometer, die bei einer jährlichen Fahrleistung von 10 000 Kilometer, vielleicht um 50% höher lägen als bei den Gesamtkosten, die Wertminderung und Verzinsung außer acht lassen.

Lernbriefe für den seefahrenden Nachwuchs

Mit der fast vollständigen Vernichtung der deutschen Seeschiffstonnage nach dem Zweiten Weltkrieg waren zugleich die Möglichkeiten und Ansätze für eine systematische Ausbildung der jugendlichen Besatzungsmitglieder zerstört. Auch die fast zehnjährige Unterbrechung der geordneten Ausbildung und die Abwanderung der Seeleute teils in Landberufe, teils zum Dienst unter ausländischen Flaggen in einer Zeit, in der es kaum eine deutsche Seeschiffahrt gab, haben nicht ohne Einfluß auf das Ausbildungsniveau der jüngeren Kräfte bleiben können. Bei dem zunächst zögernd einsetzenden, sich dann aber immer stärker entwickelnden Wiederaufbau unserer neuen Handelsflotte gewannen die Fragen der Ausbildung und Erziehung des seemännischen Nachwuchses jedoch mehr und mehr an Bedeutung. Nach eingehenden Vorarbeiten im „Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e.V.“, dem die Bundesregierung, die vier Küstenländer, die Reederverbände und die Seelutegewerkschaften als Mitglieder angehören, ist am 1. Juni 1956 die „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen“ in Kraft getreten. Die Verordnung regelt den Ausbildungsgang des seemännischen Nachwuchses vom Eintritt in die Seemannsschule bis zur Ablegung der Matrosenprüfung. Damit ist das Ziel, den Beruf des Seemanns zu einem Ausbildungs- und Fachberuf zu machen, erreicht worden.

Es wird nunmehr von jedem Junggrad selbst abhängen, daß er sich neben einer gründlichen Erlernung der handwerklichen seemännischen Arbeiten, die im „Berufsbild für den Matrosen in der Seefahrt“ festgelegt sind, ein weitgehendes Verständnis für die Belange nicht nur seiner eigenen Berufsgruppe, sondern auch der anderen Laufbahnen an Bord aneignet. Hierbei sollen ihm die „Lernbriefe für den seefahrenden Nachwuchs“ eine wertvolle Hilfe sein. Erfahrene Berufsangehörige haben sich zur Verfügung gestellt, um den Lehrstoff zu bearbeiten. Diese Lernbriefe behandeln seemännische, nautische und schiffsmaschinentechnische Stoffgebiete. Sie sind für den Matrosennachwuchs, aber auch für diejenigen, die sich später nautisch oder technisch weiterbilden wollen, gedacht. Bei der Abfassung der Lernbriefe, von denen der Brief Nr. 1 bereits vorliegt, wird Rücksicht auf die wichtigsten Stoffgebiete der einzelnen Berufsgruppen genommen. So soll jeder von dem Arbeitsgebiet des anderen etwas hören und auch wissen, um damit nicht nur einen Beitrag zur berufskundlichen Ausbildung, sondern auch zur Gemeinschaftserziehung an Bord zu leisten. Die monatlich erscheinenden Briefe sind vom Verlag „Betriebs-Ökonom G. m. b. H.“, Verden/Aller, Borstel 39, zu beziehen. Der Bezugspreis beträgt vierteljährlich DM 7,20 einschließlich Zustellgebühr.

Bücherbrett

„Einblick in die Schifffahrt“, herausgegeben vom Lehrmittelinstitut Wilhelmshaven, 68 S., mit vielen, teils farb. Abbildungen, Ln. DM 5,80.
Das Lehrmittelinstitut in Wilhelmshaven hat sich bereits durch die Herausgabe der Schiffsmodellbilderbogen einen guten Namen gemacht. Jetzt legt es uns ein ansprechendes kleines Büchlein vor, das dem Binnenländer einen Einblick in die Schifffahrtskunde, den Schiffbau, die Seemannschaft, die Signale und die Lichterführung geben soll. Das Gleiche gilt für das im selben Verlag erschienene Büchlein „Einblick in die Luftfahrt“.

SCHULBEDARF · BRIEFPAPIER · FULLHALTER · GESCHENKARTIKEL
BÜROMÖBEL IN HOLZ ODER STAHL · BÜROMASCHINEN ALLER ART

CHEFZIMMER-
EINRICHTUNGEN

SOENNECKEN

LIEFERT SEIT JAHREN ZUVERLÄSSIG UND EXAKT

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MONKEDAMM 17-18

boda
34 86 57

Der Weg zum Patent

Bau- und Ingenieurschule Bremen

Im Mai 1958 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur II die Herren:

Horst Dering, Heinrich Eike, Horst Freytag, Claus Haack, Jürgen Habigshorst, Herbert Inglen, Claus Kort, Karl Malakowski, Horst-Dieter Russius, Heinz Schnittger, Adolf Stindl, Friedrich Werner, Bodo Wolff, Günther Wollermann;

die Prüfung zum Seemaschinen II die Herren:

Harald Ahlf, Bruno Bach, Ernst Bartels, Heinrich Bobe, Hans Rudolf Bockhoop, Wilhelm Bormann, Karl Büter, Max Ehler, Diederich Enter, Walther Fählid, Werner Gerke, Günther Goeritz, Heinz Hilbig, Ronald Janssen, Werner Jordan, Hans Köhn, Horst Köhnenken, Hans-Georg Krawetzki, Volkmar Krenke, Helmut Kröhnert, Arno Kuschewski, Heinrich Lusche, Alfred Mahnen, Dieter Meinen, Arno Mogel, Fred Mogel, Walter Mohr, Karl Ohmer, Ernst Rauter, Karl-Heinz Rudolph, Heinz Scherwa, Uwe Schicke, Wilhelm Schoolmann, Horst Schreiber, Bodo Schulz, Friedel Schumacher, Dieter Schumm, Günther Schwager, Anton Tück, Harald Türk, Wilhelm Wehrfritz, Hans-Dieter Weiland, Heinz Willuweit.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden die Zwischenprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt folgende Herren:

Gert von Appen, Klaus Buck, Dethloff Döschler, Otto Eckel, Johannes Grothmann, Gerd Heinrich, Günther Hilbig, Wilhelm von Husen, Horst-Peter Johst, Ernst Kölln, Peter Krüger, Dietrich Kruska, Josef Liese, Jürgen Loose, Wolfgang Marrek, Gerhard Meschkat, Nils Schloo, Bernhard Schlüter, Jörg Stoffers, Wilhelm Stolp, Horst Wilharm, Carsten Witt, Günter Wolter.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und Seesteuermann in kleiner Hochseefischerlei bestand am 7. Mai 1958 Herr Horst Clamer.

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerlei am 31. Mai 1958 folgende Herren:

Bahr, Johann; Bauer, Armin; Burmann, Karl-Heinz; Cordes, Heinz; Dörfel, Herbert; Fiedler, Ingo; Fischer, Harald; Follert, Harald; Golznic, Johannes; Kägeler, Ferdinand; Mai, Manfred; Nowak, Winfried; Pätzl, Karl; Pakuiat, Hans; Pusch, Paul; Sadiowski, Wilhelm; Steffen, Heinz; Tipp, Horst; Toben, Jan; Ulrich, Edgar; Voss, Helmut; Wauer, Karl-Heinz; Wiese, Horst.

Seefahrtsschule Leer

In der Zeit vom 5.—8. Mai 1958 fand die mündliche Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerlei statt, die folgende Herren bestanden:

Ewald Albrecht, Hinrich Bents, Bernhard Bonholt, Eduard Ernst, Walter Fischer, Onno Folkers, Heye Ihmels, Gerd Janßen, Heinrich König, Heinz Krüsmann, Martin Kutscher, Johann Mäken, Arthur Neeland, Walter Oeltjen, Carl Sanders, Gerhold Schoon, Rudolf Tieben, Wilke Tjaden, Martin Wilts, Ferich Zimmering, Johann Böke, Werner Buschmann, Helmut Haskam, Tonjes Janssen, Hermann Keiser, Wolfgang Klappdor, Fokke Kroon, Engelhard Lengen, Johann von Lengen, Hermann von Lengen, Anton Löwenkamp, Hinrich Poppen, Eduard Penning, Johannes Rass, Adolf Schulten, Gerd Weeken.

Die Prüfung für das Seefunksonderzeugnis bestanden am 5. 5. 1958 folgende Herren:

Joachim Küster, Wilhelm Eickhoff, Hermann Pommer, Jürgen Jendry.

Die Prüfung für das Seefunkzeugnis 2. Klasse bestand am 6. 5. 1958 Herr Joachim Zimmermann.

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 21. Juni, 19. Juli und 16. August. Wellenlängen, Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 2/58.

Die deutsche Handelsflotte im ersten Vierteljahr 1958

Die deutsche Frachtfahrende Seeschiffstonnage (ohne Küsten-, Fischerei- und Spezialfahrzeuge) bestand am 1. April 1958 aus 1116 Einheiten mit 3 654 772 BRT. Hierunter befanden sich 1011 Trockenfrachter mit 3 178 870 BRT (einschl. der Fahrgastschiffe „Berlin“ mit 18 600 BRT, „Seven Seas“ mit 12 575 BRT und „Ariadne“ mit 7505 BRT) sowie 105 Tank- und Tank/Erzschiffe mit 475 902 BRT.

Der Nettozuwachs der frachtfahrenden Seeschiffstonnage BRT, und zwar 7 Einheiten und 72 998 BRT Trockenfrachter betrug im 1. Vierteljahr 1958 10 Einheiten und 106 814 BRT sowie 3 Einheiten und 33 816 BRT Tankschiffe. An Zugängen (brutto) waren zu verzeichnen 21 Einheiten mit 123 034 BRT, als Abgänge dagegen 11 Einheiten mit 28 856 BRT. Durch Neuvermessung ergab sich ein BRT-Zuwachs von 12 936 BRT.

Von den Tonnageabgängen im 1. Vierteljahr 1958 (11 Einheiten mit 28 856 BRT) waren 8 Schiffe mit 23 633 BRT Abwrackungen. Die Verkäufe zum Abwracken haben damit erstmalig einen Höchststand erreicht. Im gesamten Jahr 1957 wurden 11 Einheiten mit 19 101 BRT verkauft und im vergleichbaren 1. Vierteljahr 1957 sogar nur 2 Einheiten mit 993 BRT. Der Grund hierfür ist die fortdauernde ungünstige Situation auf den Frachtenmärkten.

Von den Arbeitslöhnen

Was die Arbeiterschaft in Wirklichkeit der sozialen Marktwirtschaft zu verdanken hat, hat soeben das Statistische Bundesamt festgestellt und damit gewissermaßen einen Rückblick zur Gedächtnisaufzeichnung geliefert. Die Zahlen für 1957 nennen erstmalig einen durchschnittlichen Bruttowochenverdienst der Arbeiter in der westdeutschen Industrie von über 100 DM. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg kamen die Wochenlöhne stark in Fluß: Bis 1950 sprangen

sie auf das 1,7fache des Standes von 1936. Von 1950—1957 erhöhte sich der Lohnnützeinhalt nochmals um etwa 65%. Die letzte Etappe in diesem Entwicklungsprozess, von 1950—1957, brachte dem westdeutschen Industriearbeiter dank der Erfolge der sozialen Marktwirtschaft die entscheidende Verbesserung seiner wirtschaftlichen Lage. Gemessen am Lebenshaltungsdindex wurde in diesen vergangenen sieben Jahren ein realer Lohnzuwachs für den Industriearbeiter um etwa 45% erzielt, während in den vorhergehenden 15 Jahren von 1936—1950 der Reallohnfortschritt im ganzen nur 8% betragen hatte.

Bücherbrett

Luensee: Entfernungstabellen. Eckardt & Messtorff Verlag, Hamburg, 100 S. u. 1 Übersichtskarte. Hln. DM 9,60.

Bereits vor 35 Jahren brachte S. Luensee, Regierungsrat an der Deutschen Seewarte, Tabellen der mittleren Entfernungen auf den Dampferwegen zwischen den Haupthäfen der Erde heraus, die in der Seefahrt sehr beliebt waren und allgemein Verbreitung gefunden hatten. Jetzt erst liegt eine Neubearbeitung vor, deren erster Band sich mit den europäischen Gewässern und dem gesamten östlichen Teil des Atlantiks bis zum Kap der Guten Hoffnung befaßt. In drei weiteren Bänden werden dann die übrigen Meere behandelt.

Dieses Tabellenwerk das den gegenwärtigen Bedürfnissen der Schifffahrt angepaßt ist, ist sehr übersichtlich, so daß man die Entfernungen zwischen zwei Häfen schnell errechnen kann. Ein alphabetisches Hafen- und Ortsverzeichnis mit Angabe der geographischen Lage ist dem Buch angegliedert. Dem Nautiker wird dieses Tabellenwerk sehr wertvolle Dienste leisten.

Das farbige Flaggenlexikon. C. Bertelsmann Verlag, Gütersloh, 160 S. mit 865 farbigen Flaggen. DM 5,85.

Wissen Sie, daß der Sage nach der Danebrog in der Schlacht bei Lyndanisse am 15. Juni 1219 vom Himmel fiel während Valdemar Jejr's Kreuzzug in Estland? Der Danebrog ist die älteste der heute noch gebräuchlichen Flaggen der Welt. Bedeutend jünger ist die Flagge der Niederlande. Sie entstand zur Zeit des Aufstandes der Niederländer unter dem Prinzen von Oranien (1579) gegen die Spanier und war ursprünglich orange, weiß und blau. Da aber orange auf See schlecht auszumachen ist, ersetzte man um 1630 den oberen Balken durch einen roten. Als drittälteste europäische Flagge gilt das „Red Ensign“, die rote Handelsflagge mit der Union-Gösch der Briten, die erst 1707 geschaffen wurde.

So finden wir in diesem Büchlein die National-, Handels- und Kriegsflaggen der ganzen Welt in farbigen Darstellungen und deren Geschichte. Damit aber begnügt man sich noch nicht, sondern führt weiter die Flaggen der Staatsoberhäupter, die Dienstflaggen und die Staatswappen an. Für den Flaggenfreund bedeutet diese Abhandlung eine sehr wertvolle und unerschröpfliche Fundgrube.

Alfred v. Tirpitz

Vor 150 Jahren noch konnte ein vierzig Jahre altes Linienschiff in einer großen Seeschlacht eine entscheidende Rolle spielen. Daß dieses Schiff, Nelsons „Victory“, berümt durch die Schlacht von Trafalgar, noch heute existiert, wenn auch nur als Museum oder Nationalheiligtum, sei nur am Rande vermerkt. Fast 50 Jahre später, am 5. April 1849, wurde ein verhältnismäßig neues, aber der „Victory“ äußerlich ähnlich aussehendes Schiff, die dänische Fregatte „Gefion“, durch das Gefecht bei Eckernförde bekannt. Dieses Datum ist für unsere Betrachtung wichtig, weil es in den ersten Lebensmonat Alfred Tirpitz' (der erst später auf Grund seiner Verdienste geadelt wurde) fällt. Tirpitz' Kindheit liegt also noch in einer Zeit, als die Entwicklung des Kriegsschiffbaues verhältnismäßig langsame Fortschritte machte. Noch 1865, als Tirpitz in die Königlich Preussische Marine eintrat, bildeten Korvetten mit Hilfsdampfmaschinen das Rückgrad der Flotten, während allerdings in Amerika die Zeit der gepanzerten „Pillenschachteln“ und dergleichen („Monitor“, „Merrimac“) anbrach. Bedenkt man dagegen, welchen Stand der technischen Vervollendung die Kriegsmarine erreicht hatten, als Tirpitz 1930 starb, so erkennt man den weitgespannten Bogen der Kriegsschiffentwicklung, der innerhalb eines Menschenlebens durchlaufen wurde.

Den Anteil Tirpitz' an der Entwicklung der neuen Waffen (z.B. der Torpedowaffe) und an der Schaffung der Kaiserlichen Marine überhaupt schildert Kapitän zur See a.D. Alfred Schulze-Hinrichs im Band 12 der biographischen Reihe im Musterschmidt-Verlag „**Persönlichkeit und Geschichte**“ (Göttingen 1958). Er beschreibt den Aufstieg dieses überragenden Mannes, sein Ringen um sein Werk, wobei auch das Für und Wider des Schlachtfloottenprogramms zur Sprache kommt, und seinen schweren Stand insbesondere gegen den Reichskanzler v. Bethmann Hollweg, an dessen Platz nach Ansicht des Verfassers besser Tirpitz gestanden hätte.

Schulze-Hinrichs schreibt in anschaulicher Weise über ein wesentliches Kapital der jüngeren deutschen Geschichte. Das Buch kann nicht nur dem alten Mariner, sondern jedem politisch interessierten empfohlen werden. Broch.-, 108 S., DM 3,60.

Arnold Rehm: „Schiff und See“. Eine fröhliche Verklärung für Passagiere, Badegäste und Küstenbewohner. Nordwestdeutscher Verlag Ditzten & Co., Bremerhaven. Broch., 208 S. mit vielen Zeichnungen und farb. Flaggentafeln, DM 2,50.

Es gibt viele Büchlein und Hefte, die der Landratte die See näherbringen wollen, hier aber liegt eines vor, das diese Lotserei in ein fremdes Revier um eine sehr vergnügliche Art macht, so daß auch der Fahrgastmann daran seine Freude haben wird. Und er kann auch Manches daraus lernen. Wie zum Beispiel, daß auf allen Schiffen der Welt die Steuerbordseite die vornehmere Seite ist. Nun, das weiß er schon. Aber er weiß wahrscheinlich nicht, daß einzig und allein darin Portugal eine Ausnahme bildet. Hier ist Backbord die heiligste Stätte und das soll daher kommen, weil Vasco da Gama auf seiner Entdeckungsfahrt längs der afrikanischen Küste das Kap der Guten Hoffnung an Backbord pellte. Und außerdem bewahrt das Büchlein den Seemann vor einer ganz großen Gefahr: de Fohrensman ward, wenn ein Landrott das Book dorchelest hett, nicht mehr drodfrog vun de armen Lüd an Land.

Deutsches Seemannsheim Hamburg, Wolfgangsweg 12
Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
Tonfilm: Di. 24. 6. 19.30 h
Preis-Skat: Di. 1. 7. 19.30 h
Musik. Unterhaltungsabend Di. 8. 7. 19.30 h
Ausspracheabend: Do. 19. 6. 19.30 h
Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h
Fernsehen: Jed. Mo., Mi., Sb. u. So.
Sprechstunden d. Seemannspastors: Mo. u. Do. v. 9.00 bis 10.00 h u. n. Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132
Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
Fernsehen: Mi., Sb. u. So.
Sprechstunden des Seemannspastors: Jed. Di. 16—20 h (ausgenommen Geldsorgen).

Katholisches Seemannsheim „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarustr. 12
Hochamt m. Predigt: Jed. So. 15.00 h
Heilige Messe mit Predigt: Jed. Do. 20.00 h
Tee und Tanz: Jed. So. 16.30—18.30 h
Tanzabend: Jed. Do. 20.30—22.30 h
Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
Unterhaltungsabend: Jed. Sb. 20.30—22.30 h

Weitere Seemannsheime in deutschen Häfen

Bremen: Stephanikirchhof

Bremerhaven-M.: Schifferstr. 53/55

Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstr. 10

Brunsbüttelkoog: (Seemannsfrauenheim), Schleuse

Büsum: Fischereijugendheim

Cuxhaven: Deichstr. 45

Emden: Am Außenhafen

Kiel-Holtenau: Kanalstr. 64 Südschleuse (Seemannsfrauenheim)

Lübeck: Untertrave 1

Hamburg-Harburg: Wallgraben 42.

Deutsche Seemannsheime im Ausland

Im Ostseeraum:

Helsinki: Bernhardsgatan 4

Turku: Sakamakatu 27

Göteborg: Skangatan 27 (schwed. Freizeithem Stigbergstorget)

Malmö: Ingelstadgatan 4

Stockholm: Svartmangatan 16.

Im Nordseeraum:

Aberdeen: 12 Watson Street, u. Fishermen's Institute, 12 Palmerston Road

Amsterdam: Waelsteg 3

Antwerpen: Auskunftsstelle f. Seeleute i. Konsulat

Belfast: 169 A Ormeau Road

Bristol: 29 Fernbeek Road, Redland

Cardiff: 77 Cowbridge Road, C-East

Dublin: 21 Merlyn Park

Gent: Agence Maritime, Doornzelestraat 255

Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South

Leith: Edinburgh 9, Chalmers Crescent

Liverpool: 25 Langdale Road Sefton Park

London: 59 Alie Street, Whitechapel E 1

Middlesbrough: 386 Linthorpe Road

Newcastle-on-Tyne: 43 Lovane Place

Rotterdam: s'Gravendijkwal 52

South-Shields: King George Road

Spanien und Mittelmeer:

Athen: Odos Sina 66

Barcelona: Calle Brusi 74

Bilbao: Aparado do Rafaela Ibarra 31—5º

Genua: Salita S. Rocco 3/18

Haifa: Meier Str. 41

Istanbul-Beyoglu: Aynalicesme Emin Camil sok 42

Nordamerika:

Montreal: 3594 Jeanne Mance Str. 41

New Orleans: 2713 Joliet Str.

New York: 424 East 84. Str.; Hoboken N. J. 64. Hudson Str.; Brooklyn, 357-9th Str. (im YMCA-Heim)

Philadelphia: 1402 E. Moyamensing Avo.

Toronto: 53 Riverdale Ave.

Südamerika:

Buenos Aires: Esmeralda 162

Conception (Chile): Avenida Victor Lamas 1273

Montevideo: Juan M. Blanes 1066

Rosario: Boulevard Orono 645

Santos: Estado de Sao Paulo

Valparaiso: Casilla

Afrika:

Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congella

Kapsbad: Longstreet, Martinikirche

Lagos: Port Welfare Office

Walfish Bay: Swakopmund

Australien:

Adelaide: 20 Marlborough Str., Luth. City Mission

Brisbane: 16 Dora Str., Hendra NE. 10

Melbourne: 6 Kingley Str., Darebin N 21

Sydney: 100 George Street

Whylla: 116 Elliot Street.

(Weitere Seemannsheime sind aus den Blättern der Deutschen Seemannsmissionen zu ersehen).

Die Werften meldeten . . .

An- und Verkäufe

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5224 Minensuchboot „Schütze“, 260 t, f. Bundes-Marine. Stapell. 20. 5. 58

Adler-Werft, Bremen

14 MS „Elster“, 696 BRT, f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen. Probef. 13. 5. 58

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1316 Td (tu) „Western Clipper“, 18 000 tdw, f. A/B Clipper, Mamö. Probef. 22. 5. 58

Beidenflether Werft Paul Peters, Beidenfleth/Holst.

30 MS „Olaf“, 299 BRT, f. Part. Reed. MS „Olaf“ (KR.: Kurt Sarin) Landrecht/Wilster. Probef. 10. 5. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

867 TD (tu) „Acarus“, 18 250 tdw, f. Shell Tankers Ltd., London. Stapell. 5. 5. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensubboot „Göttingen“, 370 ts, f. Bundes-Marine. Inaugenst. 31. 5. 58

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

182 MS „Klinberg“, 424 BRT, f. H. Fischer & Co. Part. Reed., Hamburg. Probef. 3. 5. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

720 MS „Mostun“, 8770 BRT, f. A/S Mosvold Shipping Co., Farsund/Norwegen. Probef. 7. 5. 58

726 MS „Concordia Tad“, 10 500 tdw, f. Christian Haaland, Haugesund. Stapell. 21. 5. 58

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

310 MS „Karin Bornhofen“, 7600 tdw, f. Robert Bornhofen, Hamburg. Stapell. 3. 5. 58

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

591 MS „Hamme“, 1680 tdw, f. Stauereikontor Friedrich Tiemann, Bremen. Stapell. 3. 5. 58

Hanseatische Werft GmbH, Hbg.-Harburg

5 MS „Edertal“, 2868 BRT, f. Part. Reed. Edertal (KR.: J. A. Reinecke G.m.b.H.), Bremen, Probefahrt 19. 5. 58

Husumer Schiffswerft

1115 MS „Schleswig-Holstein“, 351 BRT, f. Wyker Dampfschiffs-Red. GmbH, Wyk a. Föhr. Probef. 10. 5. 58

1116 MS „Tourquoise“, 610 tdw, f. Société Anonyme Cockerill Ougrée, Ostende. Stapell. 3. 5. 58

Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

38 MS „Thekla“, 650 tdw, f. Josef Schöning, Haren/Ems. Probef. 22. 5. 58

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1069 MS „Sonderburg“, 8650 tdw, f. Part. Reed. Sonderburg (KR.: H. Schuldt), Hamburg. Stapell. 29. 5. 58

1059 TMS „Erato“, 25 800 tdw, f. A/B Jan, Göteborg. Probef. 12. 5. 58

1060 MS Höegh Drake“, 13 500 tdw, f. Leif Höegh & Co. A/S, Oslo. Stapell. 10. 5. 58

Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

MS ???, 800 tdw, f. Frachtschiffahrt Erik Seyd (KR.: Walther Lass), Hamburg. Stapell. 29. 4. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1063 MS „Nordvaer“, 520 tdw, f. Det Nordlandske D/S A/B, Bodø. Probef. 22. 5. 58

1064 TMS „Cornelis B“, 750 tdw, f. Gebr. Broere N.V., Dordrecht. Stapell. 20. 5. 58

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

1078 MS „Verdaguer“, 2740 tdw, f. MacAndrews & Co. Ltd., London. Probef. 11. 5. 58

1120 MS „Noren“, 3400 tdw, f. O. F. Ahlmark, Karlstad. Stapell. 31. 5. 58

1122 Hafenschutzboot „Niobe“, 140 ts, f. Bundes-Marine. Probef. 3. 5. 58
Schnellboot „Tiger“, 140 ts, f. Bundes-Marine. Stapell. 3. 5. 58

Lübecker Flender-Werke

488 MS „Karpffanger“, 5700 BRT, f. Hanseatische Reederei Emil Offen & Co., Hamburg. Probef. 23. 5. 58

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

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13275 Schnellboot „Leopard“, 140 ts, f. Bundes-Marine. Probef. 20. 5. 58

13278 Schnellboot „Kondor“, 140 ts, f. Bundes-Marine. Stapell. 3. 5. 58

13300 MS „Seadrake“, 4600 tdw, f. Graff Wang & Evjen, Oslo. Probef. 22. 5. 58

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

486 MS „Akko“, 2690 tdw, f. ZIM Israel Navigation Co. Ltd., Haifa. Probef. 14. 5. 58

489 MS „Baltrum III“, 470 Fahrgäste, f. Baltrum-Linie Küper, Fischer, Meyer & Ulrichs, Baltrum. Probefahrt. 22. 5. 58

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

153 SMS „Cayar“, 100 BRT, f. Union des Remorqueurs de Dakar. Probef. 5. 5. 58

Werft Nobiskrug G.m.b.H., Rendsburg

605 MS „Sabine Howaldt“, 2288 BRT f. Howaldt & Co. (KR.: Bernhard Howaldt), Hamburg. Probef. 17. 5. 58

606 MS „Borghesch“, 2200 tdw, f. H. M. Gehrckens, Hamburg. Stapell. 22. 5. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

537 MS „Schwarzenbek“, 5700 tdw, f. Part. Reederei „Schwarzenbek“ (KR.: Knöhr & Burchard Nfl.), Hamburg. Stapell. 14. 5. 58

Ottensener Eisenwerk A.-G., Hamburg

516 MS „Danholm“, 8000 tdw, f. A/S D/S Dania, Kopenhagen. Stapell. 28. 5. 58

530 MS „Ville de Tulear“, 3100 tdw, f. Nouvelle Compagnie Havaraise Peninsulaire de Navigation, Paris. Probef. 20. 5. 58

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

493 MS „Lux“, 499 BRT, f. Part. Reederei Lux (KR.: Johannes Mantwitz), Glückstadt. Probef. 20. 5. 58

494 MS „Kai“, 830 tdw, f. Kapt. Clausen, Rendsburg. Stapell. 22. 5. 58

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

187 MS „Düne“, 424 BRT, f. Heinrich Jürgen Freudenberg (KR.: Johs. Thode), Hamburg. Stapellauf 24. 5. 58

Rheinstahl-Nordseewerke G.m.b.H., Emden

303 MS „Neptun“, 13 319 tdw, f. Bergenske Dampskibsselskab, Bergen. Probef. 28. 5. 58

316 MS „Henri G“, 13 450 tdw, f. Société Générale de Surveillance S.A., Genf. Stapell. 20. 5. 58

Rolandwerft G.m.b.H., Bremen-Hemelingen

869 MS „Médoc“, 1600 tdw, f. Worms, Compagnie Maritime et Charbonnière, Paris. Stapell. 10. 5. 58

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

402 TMS „BP Olex 36“, 162 t, f. BP Benzina u. Petroleum A.G., Hamburg. Probef. 29. 5. 58

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

401 MS „Pax“, 920 tdw, f. DG. „Neptun“, Bremen. Stapell. 20. 5. 58

402 MS „Burgwall“, 1148 BRT, f. Stelwall Reederei Rolf Faulbaum KG, Bremen. Probef. 21. 5. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

434 MS „Heike Schlüter“, 700 tdw, f. Kapt. Schlüter, Rendsburg. Stapell. 17. 5. 58

446 MS „Ernst de Buhr“, 425 BRT, f. Ernst de Buhr oHG., Loga bei Leer. Stapell. 1. 5. 58, Probef. 31. 5. 58

454 MS „Claus“, 425 BRT, f. B. Hallberg, (KR.: Robert Bornhofen), Hamburg. Probef. 15. 5. 58

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

186 MS „Käthe Ahrens“, 425 BRT, f. Adolf Ahrens, Bützfleth. Probef. 17. 5. 58

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

222 MS „Mosjöen“, 1994 BRT, f. Thorwald Klaveness, Oslo. Probef. 13. 5. 58

Lübbe Voss, Westerende/Kirchloog bei Aurich

MS „Rhauderfehn“, 300 BRT, f. Part. Reed. „Bielefeld“ Dodo Duis, Rhaudermoor. Probef. 30. 5. 58

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

MS „Waltraud Behrmann“, erb. 50 Rendsburg, 422 BRT. Verk. v. Julius Benrmann, Rendsburg, an Part. Reed. MS „Waltraud Benrmann“ (KR.: Kooert Bornhoen KG.) Hamburg.

MS „Aenne Jacobs“, ex „Henny“, erb. 03 Holland, 104 BRT. Verk. v. Hans Schlichting, Brake, an Eric Becker, Brake. D. „Lucana“, ex „Adele“, ex „Meroc“, erb. 28 Glasgow, 3824 nrt. Verk. v. Erik K. C. Hornemann (KR.: Stern-Linie Himmensen & Hornemann), Lübeck, an H. F. Coroes & Co., Bremen. Neuer Name „Ursula“.

MS „Hermann Meyer-Gerhards“, erb. 58 Bremen, 1530 tdw. Verk. v. Dr. H. Meyer-Gerhards, Borkum, an H. Parchmann & Co., Bremen.

Verkäufe ins Ausland

TMS „Ingrid Metzendorf“, ex „Aldebaran“, erb. 28 Kiel, 135 BRT. Verk. v. Hieroert Metzendorf & Co., Hamburg, an N.V. v. Nieuport's Handel- en Transport Mij. en N.V.M. Reym, Rotterdam.

D. „Föhr-Amrum“, erb. 08 Kiel, 215 BRT. Verk. v. Wyker Dampsch. Reederei, Wyk a. F., nach Sonderburg, Danemark.

D. „Fasan“, erb. 36 Kiel, 1410 BRT. Verk. v. Argo Reederei Richard Adler & Sohne, Bremen, an Hellenic Mediterranean Lines Co., Ltd., Piräus. Neuer Name: „Medea“.

MS „Schwansen“, erb. 41 Bremerhaven, 561 BRT. Verk. v. A. Hansen, Flensburg, an Reed. Sadarchimica, Cagliari/Sardinien. Neuer Name: „Laura B“.

TMS „Max S“, ex Mil 50“, erb. 44 England, 291 BRT. Verk. v. Max Sötte, Hamburg, an Marina Mercante Nicaraguense (Mamenc Line) G.m.b.H., Managua/Nicaragua.

D. „Hasted“, ex „Stonegat“, ex „Empire Summer“, erb. 41 Sunderland, 6949 BRT. Verk. v. Part. Reed. D. „Hasted“ (KR.: Carl Meentzen, Schiffahrt u. Handel GmbH, Bremen), ins Ausland

D. „Auriga“, ex „Lica Maersk“, erb. 27 Lübeck, 2457 BRT. Verk. v. Emil Hemmersam Rederei-Import-Export, Lübeck, an Manos Shipping Co., Panama. Neuer Name: „Master Komminosk“.

Ankäufe aus dem Ausland

MS „Corä“, erb. 57 Solvesborg, 499 BRT. Angek. v. Part. Reed. „Corä“ (KR.: Lübecker Seetransport GmbH), Lübeck, aus Schweden, als „Corä“.

Abgewrackt werden:

SD „Fairplay II“, erb. 99 Hamburg, 68 BRT. Verk. v. Fairplay Schieppdampfschiffs-Reederei Rich. Borchar G.m.b.H., Hamburg, an Walter Ritscher, Hamburg-Harburg.

Die Postboje

Kapitän John F. in Cuxhaven: Ich fuhr als Schiffsjunge auf dem Vollschiiff „Palmyra“. Was ist aus diesem geworden?

Das 1889 von Blohm & Voss, Hamburg, gebaute stählerne Vollschiiff „Palmyra“, 1797 BRT, war ein sehr schneller Segler. Unter Kapitän Robert Hilgendorff segelte die „Palmyra“ 1890 in 77 Tagen von Iquique zum Kanal und 1891 von Lizzard nach Vaiparaiso in 85 Tagen. Nach Kapitän Hilgendorff führten die Kapitäne G. Schlüter, Teschner, C. V. Jessen, E. Paulsen, P. Petersen und Georg Lessel das Schiff. Unter dem letzteren ging die „Palmyra“ 1908 nach der Umschiffung von Kap Hoorn vor der Wellington-Insel verloren. Nur der Kapitän und sein Steuermann Thiel, die an Bord des gestrandeten Schiffes geblieben waren und es erst mit der Gig verließen, als die „Palmyra“ vom Riff abgerutscht und gesunken war, konnten unter unsäglichen Mühen die Evangelistas vor der Magellanstraße erreichen, wo sie von den Leuchtturmwärtern aufgenommen und verpflegt wurden, bis sie der Regierungsdampfer abholte und nach Punta Arenas brachte. Von den 21 Mann, die das Schiff schon vorher im Großboot verlassen hatten, hat man nie wieder etwas gefunden. Kapitän Lessel war als umsichtiger Schiffsführer bekannt und hatte bereits achtzehn Mal Kap Hoorn umrundet.

Theodor Schl. in Fl.: Gibt es für den Walfang Schongesetze oder kann jede Nation soviele Wale schießen wie sie will?

Nein, der Walfang unterliegt auch bestimmten Gesetzen, die das Tier schützen und vor dem Aussterben bewahren sollen. So wurden 1932, 1937 und 1946 internationale Abkommen getroffen, die die Fangquoten und die Fangzeiten festlegten. 1953/54 wurde die Quote auf 14 500 sog. Blauwaleinheiten festgelegt. Diese Beschränkung gilt allerdings nur in der Antarktis bei der Jagd auf Bartenwale und nicht auf Zahnwale. 1 Blauwal-Einheit entspricht 1 Blau-, oder 2 Finn-, oder 2,5 Buckel-, oder 3 Pott- oder 6 Sei-Wale. Die Mindestmaße sind: Blauwale 21,3 m, Finnwale 17,4 m, Buckelwale 10,7 m, Pottwale 11,60 m und Sei-Wale 12,2 m. — Daneben gibt es für den Walfang noch räumliche und zeitliche Beschränkungen. Ein internationales Büro in Sandefjord überwacht die Einhaltung dieser Vorschriften.

STÜLCKENWERFT HAMBURG GEGRÜNDET 1840

Neubauten bis 2000 TDW · Umbauten · Reparaturen · 6 Docks bis 8000 t Tragfähigkeit

TELEGRAMM: STUELCKENS-HAMBURG

TELEFON SAMMELNUMMER 31 11 31

FERNSCHREIBER 02 11312

Sihl PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

HAMBURG 39 - Hudtwalckerstr. 10 - Tel. 47 52 54

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

WILLEM II

ZIGARREN

Vom ersten
bis zum letzten Zug
den feinsten,
herrlichsten Geruch!



Es gibt „Willem II“ Zigarren
vom Format eines kleinen Kochsmaats
an bis zur Kapitänsgröße.



KARL GRAMMERSTORF Kiel-Holtenau

Schiffsmakler - Befrachter

Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 33 88 55 - Privat: 42 48 40 - Kiel: 3 61 12 / 3 61 13 - Brunsbüttelkoog: 566
Fernschreiber: Hamburg: 021 2488 Kiel: 029 834 Brunsbüttelkoog: 028 871

GEORG P.
Möller

GEGR.
1881

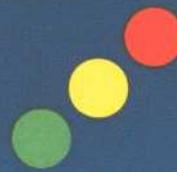
Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

BROOK 5-6 TEL So.-Nr. 36 63 53 Tag und Nacht

Lindolin-Farben



F.A.C. van der Linden & Co

Hamburg · Hovestraße 57-59

Gegründet am 1. März 1828

ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

und für Überwasseranstrich innen-
und außenbords die altbewährten

Lindolin-Qualitäten



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

STAUEREIBETRIEB · Baumwall 3 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Telefon 35 07 43/44

LIEFERANTEN der Seeschifffahrt



Bordapotheken **NEUE APOTHEKE ST. PAULI**
Inh. G. Laudahn
Einricht. v. Bordapotheken - Hospitaleinricht.
Hamburg, Clemens-Schultz-Str. 90, Tel. 31 06 65

Bordspiele **Spielzeug-Rasch**
Hamburg 1 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf. 339922

Drahtseile Tauwerk - Bindfäden - Persenninge
WALTER HERING
Hamburg 36, Caffamacherreihe 107/111
Telefon 34 64 85 und 34 84 15

Elektrische Anlagen Hoch- und Niederspannung
Schiffsinstallation - Neubau - Reparatur
WILLY OSTERMANN 
Ingenieur-Büro
Hamburg 11, Rödingsmarkt 32, * 36 27 11

Elektromotoren-Reparaturen Spez. Schiffsgeneratoren und Antriebsmotoren
OTTO STERNBERG
Hamburg 26, Süderstraße 294
Telefon 25 19 49, 25 42 44

Hebezeuge **ERICH NIEWÖHNER & CO.**
HAMBURG 11, ALTER STEINWEG 43 a, TEL. 35 44 53/54
„BKS“ - Zughube - „STELLA“ - Hebezeuge
„SWF“ - Elektrozüge usw.

Kältemittel für Schiffskühlanlagen AMMONIAK u. FRIGEN
GERLING, HOLZ & CO.
HAMBURG - ALTONA - Telefon 43 53 43/45
Lieferung zuverlässig stets sofort

Ladungskontrolle **GEBR. HASENFUSS**
Hamburg 11, Stettiner Straße 80 b
Telefon 35 03 64

Linoleum und verwandte Fußbodenbeläge
LINOLEUM KORTE
Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8

Packungen Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel
f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export
Telefon 34 22 64 35 20 93 31 38 22 31 38 23
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

Pumpen f. alle Bordverhältnisse Selbstansaugende Drehkolbenpumpen b. 600 cbm/h
Kolben Ballast-Lenzpumpen bis 200 cbm mit schneller Reinigung
Feuerlöschpumpen m. luftgekühltem Dieselmotor, m. VW-Motor, tragbar
Selbstansaugende Kreiselpumpen in allen Ausführungen bis 1000 cbm/h
Pumpenfabrik - Hbg.-Altona, Nopitzstr. 15
ROBERT PRINZ Telefon 31 12 66, Fernschreiber 021 3218



Schiffsausrüstungen für Deck und Maschine
Werft- und Industriebedarf
Hagen & Co.
gegr. 1853
Hamburg 11, Deichstr. 38, Tel.-Sa.-Nr. 36 21 31
Nachtdienst 23 68 39, Fernschreiber 021 2938
Lieferung nach allen Hafenplätzen

Schiffs-Großwäscherei Haushalts-, Hotelwäsche, Hamb. Hauswäscher.
GUSTAV WELSCHER
Hamburg, Wandsbeker Königsstraße 62
Telefon 68 21 61

Schiffsblockfabrik Tischlerei, Schiffszimmerei
MENDE & HAACK
Hamburg 11, Vorsetzen 9-10, Telefon 35 05 37
Abteilung Holzhandel - Pallen u. Laschen von Schwergut
Hbg.-Steinwerder, Schilfstr. 15, Tel. 34 76 68, nachts 56 12 84

Schiffs-Heizungsanlagen Ölfeuerungsanlagen - Lüftungs-,
Luftheizungs- und Klimaanlage
DEICKE & KOPPERSCHMIDT 
Hamburg 22 - Sammel-Nr. 23 10 66

Schiffs-Innenausstattung **M. HIGLE & SOHN**
Klein-Flottbek, Quellental 22/24, Tel. 82 01 06
Polstermöbel - Dekorationen - Gardinen
Teppiche - Möbelstoffe - Fußbodenbelag

Schiffs-Positions-Laternen **J. H. PETERS & BEY** HAMBURG 11
Karpfangerstraße 8/14 - Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
PEBETRA-HANDELFUERLOSCHER - METALLWAREN FÜR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

Schiffsproviand **BASTÉ & LANGE**
Deck-, Maschinen- und Kajütsausrüstungen
Hamburg 11, Brook 7
Telef. 36 62 08-09, Nachtruf H. Lange 42 39 82

Schiffszimmerei **J. M. LINDEMANN** - Tischlerei - Holzhandel
Holzbearbeitung - Verpallen und Laschen von Ladung
Hamburg 11, Stubbenhuk 35-38
Telefon 34 38 66-67 - Telegramm-Adresse: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschl.: Hamburg-Süd PL 1104

Schweißgeräte und -Anlagen - Ersatzteile und Zubehör - Brenn-
schneidemaschinen - Reparaturen - Schweiß-Elektroden
Beratung und Kundendienst durch Fachingenieure
ERICH BÖTTCHER
Hamburg 23, Maxstraße 23a, Telefon 26 18 44/45

Segelmacherei **HUGO J. L. RECKMANN**
Persenninge, Regensegel, Sonnensegel etc.
Tauwerk und Draht
Hamburg-Altona, Thadenstr. 61, Tel. 43 65 44

Stauereibetrieb **ERNST KREINDEL** Gegründet 1874
Hamburg 11, Sandtorkai, Kaischuppen 2
Tel. 33 81 46-48, Telegramme: Stauerkreindel

Waffen **BONNEVAL** Hamburg 6
Feldstr. 32/34, gegenüber Bahnhof Feldstr., Tel. 34 76 22
Sport- u. Jagdwaffen - Pistolen u. Revolver - arms and
pistols - automat. Gewehre aller Kaliber - Fordern Sie
Preisliste - Versand n. überall - Auch Ank. gebr. Waffen

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 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. Druck: Hafendruckerei, Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 6,—.



Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern - Sicherung der Auflagenwahrheit.