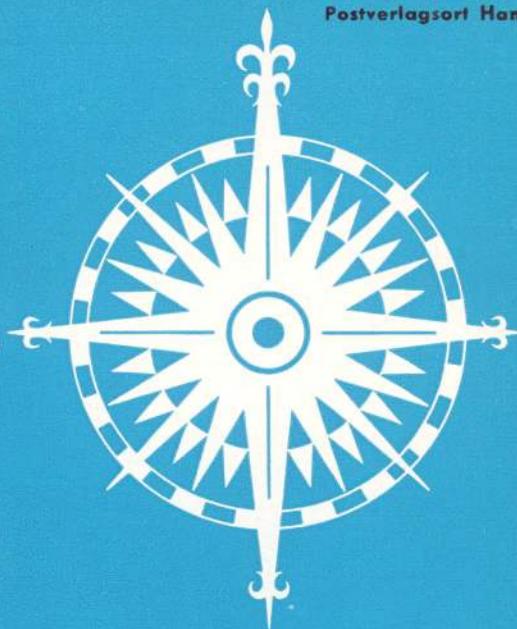


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Kohlen von Hampton Roads
- Die Pharaonen Ägyptens wagen sich aufs Meer
- Flotten-Umschau
- Sport an Bord
- Glockenläuten im Hafen
- Und dann die Seemannslieder . . .
- Die große Bilderseite
- In letzter Minute
- Doggerbank
- Bericht über die Matrosenprüfung
- 75 Jahre Schiffsingenieur- und Seemaschinistenausbildung in Bremerhaven
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten . . .



Sonnenuntergang auf Hampton Roads



Schiffsfarben von *Bergolin* gut!

BERGOLIN LACK- UND FARBENFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG 11, KAJEN 10, Tel. 36 52 69, Telex: 02 13512
BREMEN, Postf. 330, Tel. Ritterhude 203, Telex: 02 44924

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: Shiphandlers Hamburg



SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

EMDEN
NEPTUNHAUS
Telegr.: Seeritzen
Tel.: 37 51-59
Telex: 027 821

JOHS. FRITZEN & SOHN

KIEL
HAMBURG
WILHELMSHAVEN
NEW YORK

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

International



LAGOMATT

seidenmatter, gut verlaufender Dekorationsanstrich

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang

November 1959

Nr. 11



Am Peilkompas

(Fortsetzung aus Nr. 10)

Auch mit den 10 000 t-Frachtern wurden keine guten Erfahrungen gemacht, weil die Gesamtleistung der Hauptantriebsanlage von 9600 PS nur eine maximale Geschwindigkeit von etwa 16,5 Knoten zuläßt. Da für diesen Schiffstyp entsprechend große Motoren in der Sowjetzone noch nicht gefertigt werden können, wurden sie als Zweischraubenschiffe gebaut, wobei jeweils zwei Dieselmotoren von je 2400 PS auf je eine Welle arbeiten. Und schließlich führte bei den Küstenmotorschiffen das schlechte Verhältnis zwischen Tragfähigkeit und Wasser-Verdrängung zu erheblichen Bedenken. Diese ist auf das hohe Eigengewicht, bedingt durch die Unterbringung der hohen Besatzungszahl von 15 Mann und das Vorhandensein schwerer Lade- und Löscheinrichtungen, zurückzuführen. Das Schiffsverhältnis zeigt sich sehr deutlich bei dem Vergleich der Vermessung von 330 BRT mit der Tragfähigkeit von 500 tdw.

In allen Berichten der Kapitäne und der verantwortlichen Schiffsfunktionäre werden übereinstimmend folgende Mängel genannt, die insgesamt die Problematik für die sowjetzonale Hochseeschifffahrt darstellen: 1. Es fehlen ausgebildete, erfahrene Seeleute sowohl an Deck als auch in der Maschine, 2. die Besatzungen bestehen zu 70% aus jungem Nachwuchs und Umschülern, die nicht die geringsten praktischen Erfahrungen besitzen, 3. die technischen Einrichtungen an Bord sind in konstruktiver und baulicher Hinsicht ungenügend, 4. die Störungen sind außerordentlich zahlreich und können oft mit Bordmitteln nicht behoben werden, 5. im Heimathafen führen die Reparaturen zu längeren Liegezeiten.

Der große Abstand der in der Sowjetzone gebauten Schiffe vom Weltniveau hat ebenfalls mehrere Ursachen. Diese sind zu suchen in der fehlenden Erfahrung der meist jungen Konstrukteure und Techniker, in der ständigen Abwanderung der wenigen alten ausgebildeten Fachleute nach dem Westen, in den Beschränkungen, die sich die Konstrukteure wegen der Produktionsmöglichkeiten auferlegen müssen und in den einschränkenden Bestimmungen des sowjetischen Seeregisters, die beträchtlich von denen anderer Klassifikationsgesellschaften abweichen.

Der Anteil der sowjetzonalen Hochseeflotte am gesamten Transportvolumen der sowje-

tisch besetzten Zone ist noch verschwindend gering. Bis Ende 1960 dürfte etwa 3 v. H. erreicht werden. Eine Transportleistung zeigte sich überhaupt erstmalig im Jahre 1953 mit 0,1 v. H. und stieg dann im Jahre 1955 auf 1,5 v. H. Diese relativ geringe Leistung der Hochseehandelsflotte war wiederholt Anlaß zu scharfer Kritik an der VEB-Deutsche Seereederei durch Regierungsfunktionäre. Gleichzeitig wurde auch bemängelt, daß die vorhandenen Flotteneinheiten nicht voll eingesetzt worden wären. In einem Bericht dazu heißt es: „Ein voller Einsatz der Schiffe erfolgte nicht, weil in außerordentlich hohem Umfang zahlreiche Reparaturen anfielen, die längere Werftliegezeiten erforderlich machten. Von den für die Reederei geplanten rund 4000 Einsatztagen fielen etwa 1300 Tage (= 33%) durch Werftliegezeiten, Bordreparaturen usw. aus. Besonders kommt dieses beim Schiff ‚Wolgast‘ zum Ausdruck, das in einem Jahr insgesamt 150 Tage auf der Werft lag, 30 Bordreparaturen durchführte und 35 Tage Verlust durch Warte- und Stillstandszeiten hatte. Diesen 220 Ausfalltagen standen lediglich 145 Einsatztage gegenüber.“ Weitere Ausfallzeiten entstanden durch übermäßige Wartefristen in den Häfen, die allein im ersten Halbjahr 1957 für die gesamte Flotte 112 Tage betrug. Hinzu kommen Lieferschwierigkeiten für Proviant, die an der Tagesordnung sind.

Über die Verhältnisse an Bord wird u. a. folgendes berichtet: „Zum ‚Führungskollektiv‘ der Schiffe gehören außer dem Kapitän, dem Ersten, Zweiten und Dritten Offizier und dem Ersten Ingenieur, noch der sogenannte ‚Gehilfe des Kapitäns‘ (GdK.). Jedes Schiff mit über 30 Mann Besatzung hat einen ständigen GdK. Bei den Küstenmotorschiffen ist nur von Zeit zu Zeit ein GdK an Bord. Die ‚Gehilfen des Kapitäns‘ sind Politikommissare der SED, die vom Staatssekretariat Schifffahrt eingesetzt werden. Für ihre Ernennung ist die Zustimmung des ZK der SED einzuholen. Sie sind in der Regel ohne jede seemännische Ausbildung. Ob-

Der Rufet

heißt die Statute, die der Möllner Bildhauer Heinz Goedtke 1958 am Elbhafen von Lauenburg aufgestellt hat. Der Blick des Rufers folgt den Elbschiffen, die die Umschlagsgüter aus dem Hamburger Hafen im Laderaum, elbauf fahren mit Kurs Berlin. Hier steht die Bronze-gestalt direkt vor dem Eisernen Vorhang und ruft den bergaufziehenden Schiffen ihr „Kumm bald wedder!“ und talabfahrenden einen Willkommensgruß zu.

wohl sie als Disziplinarvorgesetzte hinter dem Kapitän an zweiter Stelle rangieren, wird kein Kapitän Entscheidungen treffen, ohne sich des Einverständnisses des GdK versichert zu haben.

Aufgabe der ‚Gehilfen des Kapitäns‘ ist es, Wettbewerbe zu organisieren und durch politische Schulungen die Besatzungen ideologisch auszurichten. Der GdK überwacht vor allem die Offiziere und Mannschaften auf Auslandsfahrten. Er bestimmt, welche Literatur mit an Bord genommen werden darf und welche Sender bzw. Sendungen während der Reise gehört werden dürfen. Während des Aufenthaltes in westlichen Häfen muß der GdK vor allem verhindern, daß ausländische Zeitungen an Bord gebracht werden und unerwünschte Kontakte mit der Bevölkerung stattfinden. Wenn kein GdK mitfährt, vertritt ihn der Sekretär des Parteiaktivs. Dieser sorgt dann dafür, daß Tonbänder mit Schulungsmaterial abgespielt werden und lenkt die zum Schulungsthema gehörenden politischen Diskussionen.“

(Wird fortgesetzt)

Der Wachoffizier.





Der Mann am Ausgück

Es sind noch immer Männer, die Geschichte machen. Auch im Zeitalter der Demokratie, der Herrschaft durch das Volk und für das Volk, werden wichtige Entscheidungen von einzelnen Persönlichkeiten getroffen. Ob nun die Gruppen, die die Volkssouveränität zu verkörpern haben, etwa die Parlamente, diesen Beschlüssen beitreten oder nicht, ist eine andere Sache. Geschickte Politiker wissen ihre Parlamente so vorzubereiten, daß sie ihren Taten eine willige Kulisse sind. Wir denken hier zunächst an General de Gaulle, den Ministerpräsidenten Frankreichs. In einer Notzeit hohen Grades berief ihn die bewaffnete Macht seines Landes an die Spitze des Staates. Ob er alle Hoffnungen seiner Freunde erfüllt hat, ja, ob er sie überhaupt jemals voll erfüllen kann, wird schon heute in Frage gestellt. Daß er sich größte Mühe gegeben hat, sein von inneren Krisen geschütteltes, von der Algerienmisere bedrohtes Land zu retten, darf nicht bezweifelt werden. Er hat auch nicht vor Maßnahmen zurückgeschreckt, die in weiten Kreisen des Volkes, ja im engeren Kreise seiner Anhänger, so unpopulär wie möglich sind. Dennoch geht er seinen eigenen Weg, in der Innenpolitik wie in der Außenpolitik. Er denkt nicht daran, sich irgendwo „anbinden“ zu lassen, weder an England noch an Amerika. Auch im Hinblick auf die geplante Ost-West-Gipfel-Konferenz geht er seine eigenen Wege. Unbedingt will er vorher den „starken Mann“ der Sowjetunion, Chruschtschow, sprechen, und wie jetzt verlautet, hat Chruschtschow zugesagt, ihn im Frühjahr in Paris zu besuchen.

Auch während des Zweiten Weltkrieges, der de Gaulles geschichtliche Rolle begründete, war der Widerstandskämpfer alles andere als ein willfähriger Bundesgenosse der Westmächte, ganz gleich ob er von London oder von Nordafrika aus seine Fäden zog. Männer machen Geschichte, in der Vergangenheit wie in der Gegenwart. Gelingt es ihm, sein Land aus der Verwirrung herauszuführen, und ihm einen neuen fundierten Aufschwung zu sichern, dann liegt das auch im Interesse Europas und des Westens überhaupt. Sollte ihn sein Ehrgeiz allzu dicht an die Netze östlicher Machthaber heranführen, etwa in der Frage der Wiedervereinigung Deutschlands, dann könnte sich das verhängnisvoll für Frankreich und Europa auswirken. Schon mancher ist an einem überspitzten Ehrgeiz zerbrochen.

Daß nun das Treffen der westlichen Regierungschefs für Mitte Dezember in Paris gesichert ist, wird von allen Beteiligten begrüßt. Bundeskanzler Adenauer hat diese westliche Gipfelkonferenz als beste Vorbereitung für die ost-westliche Gipfelkonferenz bezeichnet. Allerdings dürfte die Fortführung der Entspannung in der internationalen Lage nicht auf Kosten der Bundesrepublik gehen. Der Bundeskanzler

sieht daher den Hauptpunkt der Verhandlungen der Ost-West-Konferenz in der Abrüstung. Und Berlin? Der Präsident der USA, Eisenhower, meint, es gäbe kein Ausweichen in der Berlinfrage, da Chruschtschow seiner Meinung nach darauf bestehen werde. Bisher sind noch keine Anzeichen aufgetaucht, daß die Sowjets etwa ihre starre Haltung ändern könnten. Wie das amerikanische Volk darüber denkt, ergab ein Gallup-Test, der in diesen Tagen bekannt wurde. Danach haben sich 81 v.H. der Befragten für ein freies Berlin — und zwar „unter allen Umständen“ — ausgesprochen.

Gewiß mag man fragen: Was sollen denn all diese Konferenzen? Es kommt doch nichts dabei heraus! Nun, man überlege sich Folgendes: Die sowjetischen Gegenspieler haben die Initiative ergriffen; sie sind im Angriff. Sie tasten den Globus nach schwachen Stellen ab. Mit Schwung und einem fast zügellosen Temperament tragen sie diesen Angriff vor. Wird er

nach langen, langen Verhandlungen abgelehrt, haben sie nichts verloren; vielleicht ist es ihnen sogar gelungen, bei kleineren Völkern einen Prestigegewinn einzuheimen. Die Hauptsache aber ist ihnen, den „Status quo“ gehalten zu haben. Das heißt, der gegenwärtige Zustand bleibt wie er ist, und sie brauchen von ihren, den früheren Vereinbarungen unter den Alliierten widersprechenden Territorialgewinnen nichts abzugeben. Haben sie nichts gewonnen, so haben sie auch nichts verloren, und es bleibt den Westmächten überlassen, zu überlegen, wie ein Fortschritt zu erzielen ist. Wenn schon diese Abwehr die Einigkeit aller Westmächte erfordert, so ist sie noch dringender vonnöten, wenn einmal etwas Positives herauskommen soll. Darauf zu hoffen, ist unser Los.

Und nun noch ein Blick zum Fernen Osten. Die Spannung zwischen Indien und Rotchina hat erheblich an Schärfe zugenommen. Es geht um die Grenzzwischenfälle, die nun schon wochenlang andauern. Indiens Ministerpräsident Nehru hat erklärt, er wolle gezwungenermaßen Gewalt gegen Gewalt setzen. Peking verteidigt seine Maßnahmen mit gleicher Schärfe. Eine bewaffnete Auseinandersetzung könnte unabsehbare Folgen haben. Und sie gehen nicht nur die Völker des Fernen Ostens, sie gehen uns alle an.

Fritz Roßberg

Menschen auf See und am Strom

Auch dieses Mädchen gehört zur Seefahrt, diese „Heringsmarie“. Von der Nordsee bis zum Abendbrotstisch ist für einen Hering ein weiter Weg und viele Hände müssen für sein Fortkommen sorgen. Eine wichtige Hand auf diesem Weg sind die Frauen und Mädchen, die in den Fischräuchereien den grünen Hering entschuppen, waschen und salzen. Die nächste „Gang“ muß ihn auf lange eiserne Stäbe aufsplitten und in die Hoken zum Trocknen schieben. Erst jetzt kommt er in den Räucherofen, in dem ein helles Feuer von Erlen-, Buchen- oder Eichenscheiten brennt. Zum Schluß werden angefeuchtete Späne von dem gleichen Holz auf die Glut geschüttet und der sich nun entwickelnde Rauch gibt dem Hering, der sich jetzt Bückling nennt, die schöne goldgelbe Farbe. Liegt dann kurz danach der Bückling appetitlich auf dem Abendbrotstisch, dann sollte man auch einmal an die genau so appetitliche „Heringsmarie“ denken, die Tag für Tag ihren Mann am Räucherofen steht, um die Arbeit zu Ende zu führen, die der Fischersmann draußen auf der Nordsee begonnen hat.





Der Hafen

Kohlen von Hampton Roads

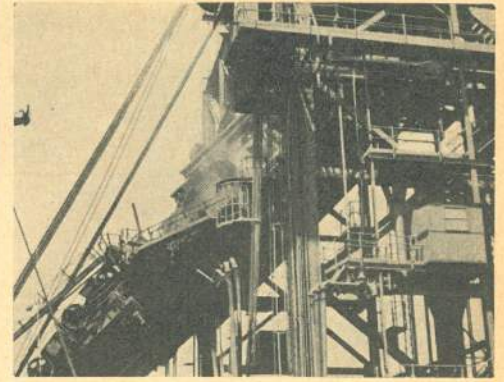
In einem nicht abreißenen Band ziehen große Frachter und Bulk-Carrier im Ballast von Ost nach West und voll mit Kohle beladen von West nach Ost über den Nordatlantik. Die USA sind in den Jahren nach dem letzten Weltkrieg der größte Lieferer von Kohle für den Energiebedarf Europas geworden. Es war aber nicht die Entwicklung dieser jüngsten Zeit, die der ausgedehnten wettergeschützten Bucht von Hampton Roads ihre Bedeutung als Weltumschlagsplatz gab. Schon nach der Besiedelung von Virginia durch die Engländer vor rund 350 Jahren wurde von Hampton Roads der ganze Handel zwischen dieser ersten englischen Kolonie und dem Mutterland kontrolliert. Im späteren Zeitablauf verdichteten sich nicht nur die Verkehrswege von hier über den Atlantik, sondern auch die des Küstendienstes der USA. Schließlich ist uns allen noch bekannt, daß Hampton Roads im letzten Weltkrieg Sammel- und Ausgangspunkt zahlreicher alliierter Geleitzüge mit Nachschub für den europäischen Kriegsschauplatz war und deren militärischer Schutz von der bedeutenden USA-Marine-Basis in Norfolk organisiert wurde.

Genau im Zentrum der östlichen Seeküste der USA gelegen, wird die — den Gezeiten unterworfen — natürliche Bucht von Hampton Roads durch das Einmünden dreier Flüsse, und zwar des James-, des Nansemond- und des Elizabeth-River geformt. Von See einlaufend kommt der Lotse in der Chesapeake-Bay von dem dicht unter dem bekannten Badestrand von Virginia-Beach zu Anker liegenden Lotsendampfer an Bord. Durch die Enge zwischen Norfolk (südlich) und Hampton (nördlich) — beide Städte sind durch eine Unterwasserstraße, den Hampton-Roads-Tunnel, verbunden — führt der 11 Meilen lange und 40 Fuß tiefe Thimble-Shoal-Channel in die Bucht. Dann teilen sich die Wege. Über den westlich verlaufenden Newport-News-Channel wird der James-River mit den Häfen Newport News, Hopewell und Richmond erreicht, während der südlich verlaufende Elizabeth-River-Channel die Häfen Norfolk, Portsmouth und Süd-Norfolk bedient. Die Hauptumschlagsplätze für Kohle sind Norfolk, gleichzeitig die größte Stadt Virginias, und Newport News, nach der Vereinigung mit Warwick die drittgrößte Stadt Virginias. Im Jahre 1957 wurde mit über 60 Millionen Tons ein Rekord im Umschlag von Kohle an diesen Plätzen registriert.

des Landes, und zwar im südlichen Teil von West-Virginia, in Ost-Kentucky und Südwest-Virginia gefördert. Aus diesen Gebieten wurden im Jahre 1956 rund 85 Millionen Tons für den Inlandbedarf und den Export abgefahren.

Der Transport zur Küste wird von verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften, z. B. von der „Chesapeake and Ohio Railway“ nach Newport News und der „Norfolk and Western Railway“ nach Norfolk, durchgeführt und in dem jeweiligen Hafen an eigenen Piers umgeschlagen. Die Umschlagskapazität von Newport News beträgt zur Zeit jährlich 33 Millionen Tons und die von Norfolk 24 Millionen Tons Kohle. In beiden Häfen stehen dafür mehrere Spezial-Piers zur Verfügung.

Bei der Überladung der Kohle vom Waggon in das Schiff gelangen im wesentlichen nur zwei verschiedene Systeme zur Anwendung. Bei dem einem System wird der einzelne Waggon mittels Fahrstuhl auf das obere Gleis des etwa haushohen Stahlgerüsts der Pier gebracht. Dort fährt er mit eigenem elektrischen Antrieb (über Stromabnehmer) bis zum Ende und entleert dabei seinen Inhalt durch Bodenklappen in große, nach unten sich verengende Schütten. Aus diesen Schütten fließt dann ein ununterbrochener Strom Kohle durch den Ladeturm und durch einen Rüssel in den Laderaum des Schiffes. Durch einen vielgliedrigen Kohletransporter am Ende des Rüssels wird der Kohlenstrom in die Seiten und die Ecken der Luke gerichtet. Inzwischen läuft der leere Waggon von der Höhe des Stahlgerüsts über ein abfallendes Gleis auf das Abstellschienensystem auf dem Festland zurück. Der Ladeturm ist fahrbar, so daß ohne Verholen alle Räume des Schiffes bedient werden können. — Bei dem anderen System arbeitet ebenfalls ein Fahrstuhl, der den Waggon in dem feststehenden Ladeturm nach oben befördert. Hier wird der Waggon umgekippt und die Kohle auf eine nach unten sich verengende Schräge in Richtung des Schiffes entleert. Von dort fließt sie ebenfalls durch einen Rüssel über einen Verteiler in den Laderaum. Nachdem der entleerte Waggon wieder in seine richtige Lage gebracht worden ist, befördert ihn der Fahrstuhl nach unten. Durch den nachfolgenden vollen Waggon wird er aus dem Fahrstuhl gestoßen, läuft ein Gefälle in Richtung Pierende hinunter, wird dann durch eine ansteigende Rampe abgebremst und erhält bei Rücklauf Schwung



Der mit dem Fahrstuhl nach oben beförderte Waggon wird durch Umdrehen geleert.

genug, um über eine Weiche das Abstellschienensystem auf dem festen Land wieder zu erreichen. Der unbewegliche Ladeturm bedingt hier aber ein ständiges Verholen des Schiffes, was von Land aus durch auf Winden stehende Festmacher erledigt wird.

Die Verladungsanlagen bieten also technisch nichts Überraschendes. Die erstaunliche Umschlagskapazität wird, unabhängig von der Möglichkeit, an einigen Piers zugleich vier Schiffe zu beladen, durch eine ineinandergreifende Planarbeit erreicht. Diese Planung beruht in der Hauptsache auf einem räumlich sehr ausgedehnten Schienensystem vor den Piers. Unzählige Abstellgleise nehmen bereits vorher die für ein bestimmtes Schiff vorgesehenen Waggons auf und erst nach Ankunft des letzten Waggons einer Partie wird das betreffende Schiff an den Pier beordert. Die Beladung beginnt sofort und endet bei einer Arbeitszeit round the clock gleich nach Übernahme des letzten Waggons.

Um ein Bild über den Transport der Kohle von der Zeche zur Küste zu geben, mögen die Angaben einer Eisenbahngesellschaft als Beispiel dienen. Über 5000 Kohlen-Waggons mit je 70 Tons Inhalt können pro Tag beladen werden. Die nach den Häfen fahrenden Züge bestehen gewöhnlich aus 160 oder mehr Waggons, so daß in einem Zug 12 000 Tons und mehr Kohle befördert werden. Es ist keine Ausnahme, daß 15 000 beladene Waggons mit nahezu einer Million Tons Kohle gleichzeitig auf den Abstellschienen im Hafen und unterwegs sind, um den Ladungsbedarf der Schiffe zu decken. Allein die Abstellplätze in Newport News bieten Raum für mehr als 5000 Waggons mit Kohle, d. h., daß jederzeit hier rd. 350 000 Tons Ladung bereitsteht. Zu den beladenen Waggons kommen noch die Leerwagen, die für die Rückfahrt zu den Zechen wieder gesammelt werden. In der gutdurchdachten Organisation liegt also der Schlüssel für die hohe Umschlagskapazität der Häfen und die wirtschaftliche Bedeutung von Hampton Roads.

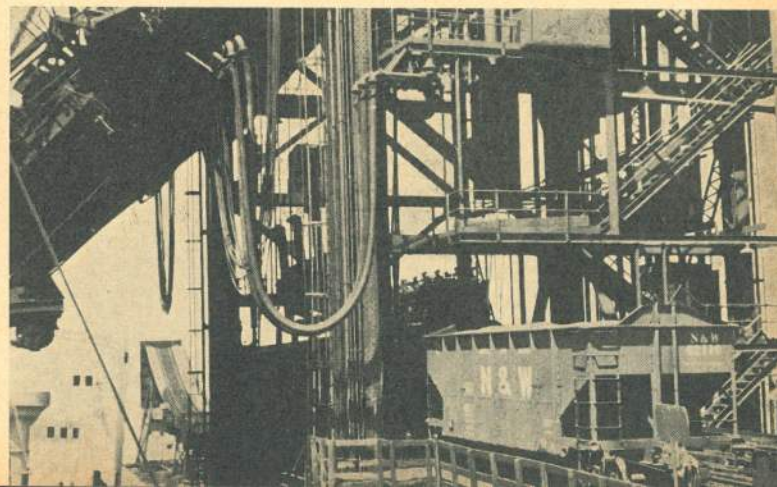
G. S. Walter



Die Vereinigten Staaten sind reich an hoch- und niedrigflüchtiger Weichkohle, bei uns als Steinkohle bezeichnet, die in 32 Staaten der USA gefunden wird. Von dieser großen Reserve wird die qualitativ beste Kohle im Osten

Kohlenkipper 4 und 5 (links im Hintergrund) in Norfolk.

Durch Einschieben des vollen Waggons wird der leere Waggon aus dem Fahrstuhl gedrückt.





SEEFAHRT DER ANTIKE

Von Hans Gerd Eßer

Ägyptens Pharaonen wagen sich aufs Meer

Die frühen Menschen liebten das Wasser nur als Fischer. Sie fürchteten sich vor Flüssen, Seen und dem Meer, die sie bei ihren Wanderungen überschreiten mußten. Alles Wasser war wie eine Barriere. Aber dann kamen die ersten Baumstämme, die ersten Flöße, die ersten ausgehöhlten Einbäume. Ruder und viel später ein kleines Segel waren schon der Anfang der Schifffahrt. Doch war der Weg erst frei, als sich in den Stromtälern Chinas, Indiens und des vorderen Orients die ersten menschlichen Hochkulturen zu entwickeln begannen. Klassische Ströme wurden der Euphrat und der Tigris und zwischen Afrika, Asien und Europa der Nil. Seit 5000 v. Chr. entwickelten sich hier die Hochkulturen, die wir heute als die Wiegen der Menschheitsgeschichte ansehen.

Die Ströme, „gewaltig wie die Meere“, waren die ersten Straßen, sobald die Menschen sie zu beherrschen gelernt hatten. Die Kulturen, die ihre Tempel, Paläste und Städte in Steinen zu errichten wußten, hatten die Angst vor dem Wasser überwunden. Wo die Urwälder und Wüsten und unendlichen Weiten „wegelos“ waren, da wurde das Wasser, die Flüsse, Ströme

und die Seen, ja dann bald auch die Küsten des Meeres und die kurzen Räume zwischen den Inseln die Wege. Für den urbanen Menschen, den Städter, wurde das Wasser zum Freunde.

Nil: Sümpfe und Urwälder

Es sind zwei Menschengruppen, die seit Ende der „Eiszeit“ (um 10 000 v. Chr.) den Raum um das Ostmittelmeer besiedelten. Einmal die „mittelmeerische“, sodann die „vorderasiatische“. Man hatte sprachgeschichtlich die erste auch die hamitische und die zweite die semitische genannt. Die Mediterranen sind langköpfig, die östlichen sind kurzköpfig im Typ. Aber es ist der semitische (arabische Typ), der sehr aktiv, ebenso wie später zur Zeit des Islam, vom Osten nach dem Westen und auch nach Ägypten drängt. Es ist sicher richtig, daß aus dieser Mischung der zwei Grundtypen, am Nil jenes Menschentum entwickelt wurde, das später (seit 5000 v. Chr.) Träger der großen Epochen ägyptischer Geschichte geworden ist. Die Urvölker davor lebten nicht im Tal des Stromes, das voll von Sümpfen und Urwäldern, von Krokodilen und Schlangen war, sondern

auf den benachbarten Hochebenen. Hier hatte die Wüste noch nicht gewonnen. Das Klima ist noch feuchter. Die Austrocknung, die die Erde trifft, und die den gewaltigen Wüstengürtel vom Stillen Ozean bis zum Atlantischen Ozean zur Folge hat, macht sich in Ägypten am spätesten bemerkbar. Sie ist hier um 4000 v. Chr. noch nicht restlos Siegerin. Denn die Pharaonen, die die Pyramiden bauten, erhielten von den unterlegenen Libyern, deren Land zu jener Zeit noch grün war, als Bußzahlung Ziegen und Schafe, Esel und Rinder. Und zwar herdenweise. Der Nil wird zum mütterlichen Strom.



Ohne die Zedern aus den Wäldern des Libanongebirges ist der Schiffbau auf den Werften Ägyptens nicht denkbar. Auf unserem Bild fallen syrische Fürsten Zedern. Das Zedernholz ist für den ägyptischen Pharaon Sethis I. bestimmt. Diese Darstellung wurde auf einem Relief im Tempel von Karnak entdeckt. Sie stammt aus dem 13. Jahrhundert v. Chr.

Man legt die Sümpfe trocken. Die Urwälder werden gerodet. Die Angst vor dem Wasser verliert sich.

Lastschiffe auf dem Strom

Nicht größer wie das heutige Belgien ist der kultivierte Boden am Nil. Nur eine feste Organisation des ganzen Tales ermöglicht seine Existenz. Die Stammesmächte werden überwunden. Könige übernehmen die Macht. Sie bauen eine städtische Kultur. Ihre Höfe sind der Anfang der Urbanität. Langsam entwickelt sich vom Delta her der Staat. Die Stromschnellen, die Katarakte, unterbrechen nicht nur die Stromfahrt, sondern sie werden auch zu politischen und historischen Grenzen. Nicht weit nördlich des 1. Kataraktes (es gibt drei davon) entsteht Südagypens Hauptstadt Theben. Theben wird später auch Hauptstadt des Gesamtstaates sein. Im Delta entsteht zuerst Memphis, nahe dem Meere, am linken Ufer des Nil. Der erste König der ersten Dynastie, Menes, ließ dazu den Strom, der am Felsenrand der Libyschen Wüste entlangfloß, nach Osten in sein jetziges Bett umleiten. So die Überlieferung. Das war um 5702 vor Chr. Sicher ist, daß seit dieser Zeit Schiffe auf dem Strom verkehren. Der Nil mit einer gesamten Länge von 6400 km war immer auf 5000 km schiffbar. Für die antiken Ägypter war im wesentlichen die Strecke bis Theben Schifffahrtsstraße. Hindernd wirkten sich die „Schwellungen“ des Nils aus. Aber diese Überschwemmungen brachten nicht nur das lebenspendende Wasser in die Bewässerungskanäle, sondern auch den Schlick, der Jahr für Jahr den Boden neu düngte. Immerhin waren die Transportschiffe auf dem Nil von respektablem Größe (um 100 t Tragfähigkeit) wie wir von einem Wandgemälde aus einem Privatgrab Thebens wissen.

Kanal von Meer zu Meer

An zwei Meeren lebten die Ägypter. Im Norden rief die unendliche Weite des Mittelmeeres. Im Osten bot sich als Straße nach Syrien, dem Euphrat, nach Nubien, in die Negerländer, zum Lande Punt und in das Land Ophir, nach Persien und Indien das Rote Meer. Diese See wurde neben dem launischen Nil zur zweiten „Reichsstraße“. Obwohl das nördliche Drittel des Roten Meeres mit seinen ungünstigen Windverhältnissen den alten Seefahrern das

Vom Nildelta aus fuhrn ägyptische Kriegs- und Handelschiffe in den ganzen Raum des östlichen Mittelmeeres. Die Häfen Lybiens, Kretas, Zyperns und Phöniziens waren das Ziel. Aber auch im Roten Meer hatten die Ägypter Häfen, von denen aus sie nach Israel, in das Land Punt (Südliche Küste), nach Ophir (Ostafrika?), nach Arabien, Persien und Indien fuhrn. Die sechs klassischen Küsten der Ägypter wurden 4500 Jahre von ägyptischen Galeeren angesteuert.



Letzte an Ruder- und Segelkunst abverlangte. Aber an der Landenge von Suez wurde der Seewasserweg unterbrochen. Auf mühseligen Transportwegen mußten die Waren aus dem Süden ins Delta geschafft werden. Meister des Kanalbaues waren die Ägypter schon seit der ersten Dynastie. So tauchte der Gedanke eines Kanals zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer sicher sehr früh auf. Genau wissen wir, daß Ramses II., einer der ganz großen Pharaonen, Angehöriger der 19. Dynastie (1388—1328 v. Christus) den Bau eines Kanals begonnen hat. Ramses II. eroberte die phönizischen Küsten und das ganze syrische Hinterland. Den Nil brachte er bis 1000 km südlich von Theben in seine Hand. Er war der gewaltigste Baumeister unter den Pharaonen. Er konnte es wagen, die beiden Meere miteinander zu verbinden. In grausamer Fron mußten Angehörige des Volkes Israel an dem Bau des Kanals arbeiten. Zwei Städte entstanden bei diesem Vorhaben: Ramses und Pithom. Aber der Kanal blieb unvollendet. Der Sand war stärker. Doch die Landenge, Mittlerin zwischen Levante- und Ophirhandel, zwischen Syrien und Delta, 112 km breit, wurde ein stark besiedeltes, blühendes Handelsgebiet. Der Pharao Necho, der den Auftrag gab, Afrika zu umsegeln, nahm das Vorhaben seines Vorgängers wieder auf. 600 Jahre nach Ramses II. begann er erneut. Von Herodot wissen wir, daß Darius Hystaspes den Kanal etwa 100 Jahre später (um 400 v. Chr.) vollendete. Das größte Bauwerk der Antike, ein Triumph menschlichen Willens, zeugte, 2250 Jahre vor Fertigstellung des Suezkanals unserer Zeit, vom Geist und der Größe früher Geschichte. Zwei Meere waren durch Menschenhand miteinander verbunden. Ptolemäus II. (285—247 v. Chr.)

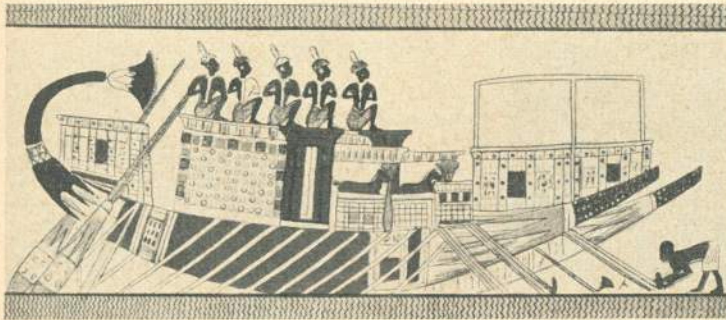
auch der gefährlichen Feinde erwehren. Schon Ramses II. verlegte seine Residenz von Theben nach Unterägypten. Er baut Tanis, eine prunkvolle Metropole. Die Vorgänge im Mittelmeer verlangen gebieterisch, daß sich der Pharao in der Nähe der Küste aufhält. Die Mitte des 13. Jahrhunderts bedeutet einen Umbruch, in dessen Strudel ganze Völker und Kulturen gezogen werden. Wanderungsbewegungen aus dem Inneren Europas versetzten die Völker um das Ostmittelmeer in Unruhe. Es ist eine Zeit der Vertriebenen.

Und draußen geht Troja zugrunde. Das Reich von Mykene auf der Halbinsel Argolis in Griechenland stirbt. 100 Jahre bränden die Stürme der „Seevölker“ über das Meer und gegen die Küsten. Auch das Hethiterreich überlebte diese Zeit nicht. Und Ägyptens große Zeit geht ihrem Ende entgegen. Die Priester des Ammon regieren in Wirklichkeit das Land. Aber es bleiben die sechs Küsten. Mit Libya besteht ein reger Handelsaustausch, auch über die See. Ägyptische Kauffahrer erscheinen in den kretischen und cyprischen Häfen. Aus den Häfen Phönikiens und Syriens werden die Güter des Orients verfrachtet. Insbesondere ist es das Holz der Zedern von den Hängen des Libanongebirges. Die Werften in Ägypten sind auf das Libanonholz angewiesen. Ohne dieses Holz ist eine Schifffahrt an den phönizischen, ägyptischen und libyschen Küsten undenkbar. Das Rote Meer sieht ägyptische Schiffe auf dem Wege in die Negerländer, nach Punt und Ophir, nach Nubien und Arabien, um Gewürze, Elfenbein und Sklaven zu holen.

Ein so altes und bedeutendes Reich wie das der Ägypter nahm natürlich auch Fremde in seinen Dienst. Im echten Sinne weltweit waren die Beziehungen. So erscheinen auf den Abbildun-



Ramses II., jener große Pharao, der sich durch seine Bauwerke und den Beginn des antiken „Suezkanals“ unsterblich machte, begegnete den ersten Anzeichen des Sturmes der „Seevölker“ durch die Verlegung seiner Reichshauptstadt von Theben nach Tanis in der Nähe der Nilmündung. So waren seine Nachfolger gewappnet, als es später um Leben oder Tod für Ägypten ging. Sechzig Jahre hatte Ramses II. gelebt (1388 bis 1328 v. Chr.), 2100 Jahre bevor in unseren Tagen der Suezkanal erneut gebaut wurde.



Die ersten „Gehversuche“ hat die ägyptische Schifffahrt auf dem Nil gemacht. Von hier aus eroberten sich die Schiffsleute die See. Dieses Abbild eines altägyptischen Transportschiffes wurde in einem Privatgrab in der Nähe der Hauptstadt Theben gefunden. Wir verdanken seine Kenntnis dem großen deutschen Ägyptologen Karl Richard Lepsius.

Die sechs Küsten: Lybia, Creta, Cyprus, Phoenicia, Israel, Punt

Der Strom, das Delta, die Kanäle sind die „kontinentale“ Basis für die antike Schifffahrt der Ägypter. So bleiben sie immer „landgebunden“. Sie fahren zwar zu den sechs Küsten, die für sie erreichbar sind. Aber sie nehmen auch gern die Hilfe ausgesprochener „Seevölker“ in Anspruch. Wie dann auch die von ihnen so bezeichneten „Seevölker“ oft als Eroberer und Feinde auftreten, deren man sich zur See wie zu Lande mit aller Kraft erwehren muß. Umgekehrt tragen die Kriegsflotten der Pharaonen kriegsentscheidende Angriffe gegen die Küste Syriens und des Roten Meeres. Vor 1244 überwindet Pharao Ramses III. die Anwohner des Roten Meeres in wütenden Seeschlachten. Necho landet 609 an der Küste Palästinas und besiegt den König Josias von Juda. Aber die Pharaonen müssen sich zur See

gen mit ägyptischen Ruderschiffen hellhäutige und blauäugige Amoriter, jene Nordleute, die von Babylon bis an die phönizische Küste zwischen 1900 und 1200 v. Christus mit wechselndem Glück ihre Herrschaft aufrichteten. Heilhäutige Libyer mit rotblonden Haaren treten um 2400 v. Chr. bereits auf. Aber auch phönizische Seeleute tun auf ägyptischen Schiffen Dienst. Seitdem sie ab 3. Jahrtausend als semitische Kanaanäer eingewandert waren, hatten sie vom Beispiel der älteren ägyptischen und ostmittelmeerischen Fahrt gelernt.

Vom 12. Jahrhundert an fahren sie im ganzen Mittelmeer und gründeten so bedeutende Pflanzstädte wie Utica, Karthago und Gades, das heutige Cadix. Ihre ersten Schritte auf See hatten sie von den Ägyptern gelernt. Später befruchteten sie die ägyptische Seefahrt durch ihre einmalige Praxis auf der See. Dann neigt sich die große Zeit der ägyptischen See-

fahrt in der Antike ihrem Ende zu. Seit 800 treten die Griechen den Weg der Phönizier auf das Meer an. Der Pharao Amasis, der von 570 bis 526 regierte, übergibt den Griechen die Seestadt Naukratis als Niederlassung. So werden Seefahrt und Handelsverkehr völlig liberalisiert. Ungeheure Reichtümer strömen nach Ägypten. Niemals ist Ägypten so wohlhabend gewesen. Die Bevölkerung ist zahlreich wie nie zuvor. Die Zahl der Städte steigt auf 20 000. Aber der glückliche Pharao hatte nicht an die Verteidigung seines Reiches gedacht. Auch hatte er die Gefahr, die von dem jungen Reiche der Perser drohte, nicht erkannt. Ein Jahr nach seinem Tode, 525, erlag sein Sohn, der Pharao Psammetich III., den persischen Heeren in der Schlacht bei Pelusion. Ägypten wurde persische Provinz. Das war das Ende einer eigenständigen ägyptischen Seefahrt, die ihr Gepräge allein durch die Ägypter selbst erhalten hatte.

Wir bleiben dabei:



EXTRA

DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT



Unser Marine-Sachbearbeiter
 Korvettenkapitän a. D.
Ruprecht Andriano

verstarb am 17. Oktober 1959 kurz nach seinem 73. Geburtstag in Bad Tölz.

Aus seiner Feder stammen nicht nur die Berichte der „Flotten-Umschau“, sondern auch viele Fachbücher und Leitfäden aus dem Gebiet der Seefahrt und der Seestrategie.

Mit Kapitän Andriano ist einer der besten Kenner der Kriegsmarinen dahingegangen.

Schriftleitung „Kehrwieder“

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ der Bundesmarine hat am 26. Oktober seine zweite Ausbildungsreise in die Nordsee angetreten. An Bord befinden sich neben der Stammbesatzung 166 seemannische Unteroffiziersanwärter. Als Hafen soll nur Aberdeen angelaufen werden. Am 17. November wird das Schiff in Kiel zurückerwartet.

Nach Angaben der Bundesmarine verfügte diese Anfang Oktober über 130 Kriegsfahrzeuge und 24 Hilfsschiffe.

Die Bundesmarine verfügt über ein See-Bataillon. Diese Elitetruppe (von mehr als hundertjähriger Tradition, die jedoch von 1918 bis

heute unterbrochen war) ist jetzt wieder aufgestellt worden. Allerdings erhält das See-Bataillon keine infanteristischen Aufgaben mehr, sondern es ist eine rein technische Truppe mit Pioniergeräten, Spezialbautrupps, Werkstattgruppen und dergl. Als „Marine-Pionier-Bataillon“ war es bisher in Sengwarden bei Wilhelmshaven stationiert, soll jedoch unter dem Namen „See-Bataillon“ Hörnum als Garnison beziehen.

Am 12. Oktober begann in der südlichen Nordsee die bisher größte NATO-Übung, die fünf Tage dauerte. Sie stand unter Leitung des Marinebefehlshabers Europa Mitte, des holländischen Vizeadmiral Bos. Beteiligt waren französische, holländische und deutsche See- und Luftstreitkräfte, darunter die französischen Zerstörer „Forbin“ und „Surcouf“ sowie das U-Boot „Requin“, die inzwischen Hamburg einen Besuch abgestattet hatten.

Bei Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O. lief am 6. Oktober das schnelle Minensuchboot „Gemma“, 250 ts, vom Stapel und auf der Stülcken-Werft, Hamburg, am 24. Oktober das vierte Geleitboot, das den Namen „Karlsruhe“ erhielt. Größe 1900 ts.

Am 20. Oktober lief auf der Burmester-Werft, Bremen-Burg, das letzte der in Auftrag gegebenen 18 Küstenminensuchboote vom Stapel. Es erhielt den Namen „Völklingen“. Die 370 ts großen Fahrzeuge sind ganz aus Holz gebaut und daher fast unmagnetisch. Zwei Maybach-Diesels von je 2000 PS verleihen ihnen eine Geschwindigkeit von rund 16 Knoten.

In Neustadt/Holstein wird das 5. Schnellbootgeschwader aufgestellt.

natürlich alles auf unser Spiel gespannt. Tatsächlich fanden sich auch mehr Schlachtenbummler der eigenen Besatzung ein als bei den vorausgegangenen Spielen. Kurz nach dem Anpfiff ging unsere Mannschaft energisch in Führung und bis zur Halbzeit fielen 5 Tore für uns. So gut wollten wir nun auch wieder nicht sein. Nach der Halbzeit schien aber unsere Energie geschwächt, denn das Spiel fand hauptsächlich im Mittelfeld statt. Wegen der rasch hereinbrechenden Dunkelheit mußte es leider vorzeitig abgebrochen werden.

Zum Abschluß wurde in Cleveland noch gegen eine deutsche Mannschaft gespielt. Nach einem sehr schnellen Spiel bei recht heißem Wetter mußten wir leider mit 1:3 geschlagen das Feld verlassen.

Peter Feil, 3. Offizier

Fußballmannschaft MS „Nigeria“

In einem Fußballspiel gegen die Mannschaft des dänischen MS „Siena“ gewann die Elf des MS „Nigeria“ der Woermann-Linie am 28. September 1959 in Rotterdam mit 4:1 (Halbzeit 0:1). In der ersten Halbzeit war uns der Gegner ebenbürtig, teilweise sogar überlegen; nach dem Wechsel aber konnten die Dänen keinen Raum mehr gewinnen. So wickelte sich das Spiel vor dem gegnerischen Tor ab, wobei unsere Stürmer vier Tore schossen. Im Allgemeinen war es ein sehr faires Spiel. Wir hoffen, unsere Siegeserie, die in den letzten anderthalb Jahren nur durch zwei knappe Niederlagen unterbrochen wurde, bald an der Westküste Afrikas fortsetzen zu können.

Die Sportmannschaft des MS „Nigeria“

Wußten Sie schon, daß...

... bereits die alten griechischen Seefahrer Blöcke und Taljen kannten? Sie sind eine Erfindung des griechischen Gelehrten Archimedes (212 v. Chr. von den Römern getötet bei der Eroberung der Stadt Syrakus). Archimedes verdankt die Schifffahrt außerordentlich viel, so das archimedische Prinzip, ein Grundbegriff auch in der heutigen Seefahrt.

... der Dolch als Seitenwaffe den Seeoffizieren der Kaiserlichen Marine im Sommer 1901 zur Erinnerung an die Begegnung Kaiser Wilhelms II. mit Zar Nikolaus II. verliehen wurde? In der Kaiserlichen Marine durften den Dolch nur Seeoffiziere tragen. Erst in der Kriegsmarine trugen auch die Ingenieure, Ärzte und Waffenoffiziere den Dolch als Seitenwaffe.

... der Anteil der Flüchtlinge an der Gesamtbeschäftigung nur noch 20,1% beträgt, während er zur gleichen Zeit des Jahres 1952 noch 29,8% betragen hatte?

... der erste Leuchtturm an der nordamerikanischen Westküste 1806 von der Russisch-Amerikanischen Kompagnie auf der Alaska vorgelagerten Insel Sitka errichtet wurde? Er befand sich in der Kuppel des auf einem Berg erbauten Gouvernementspalastes.

... im sozialen Wohnungsbau der Bundesrepublik im Jahr 1957 insgesamt 267 600 Familien- und 11 700 Einzelpersonenhaushalten mit insgesamt rund 922 000 Personen neugeschaffener Wohnraum zugeteilt wurde, womit in einem Jahr jeder 55. Einwohner mit Einsatz von öffentlichen Mitteln in den Genuß einer neuen Wohnung gekommen ist?



Sport an Bord

Fußballer MS „Weissenburg“

Auf der 26. Reise des MS „Weissenburg“ bot sich mehrmals die Gelegenheit, den HAPAG-Fußballklub anzuziehen und gegen eine Land- bzw. Bordmannschaft zu spielen.

Gleich zu Anfang wurde in Toronto gegen die Mannschaft des deutschen Clubs „Harmonie-Germania“ gespielt. Es war die gleiche Mannschaft, gegen die wir bereits zweimal verloren hatten und deshalb auch wohl mit wenig Hoffnung auf Sieg an das Spiel gingen. Die Freude am Spiel wurde jedoch nicht im geringsten eingedämmt. Auch als nach einem sehr schnellen Spiel dieses mit 7:1 ausging, ließ keiner den Kopf hängen. Für uns Seeleute bedeutet das Torergebnis eben nicht den eigentlichen Sinn des Fußballspiels, sondern für uns ist die Freude am Spiel selbst ausschlaggebend. Man kann beinahe einen Ausgleich von seiten der Gastgeber darin sehen, daß abends im Clubhaus Kaffee und Kuchen sowie Tanz und Unterhaltung geboten wurden und die vergnügte Runde sich erst gegen Mitternacht auflöste. In Chicago bot sich gleich zweimal Gelegenheit zum Fußballspielen. Zunächst wurde im Rahmen der „International Soccer Serie“ gegen die deutsche Mannschaft „Wanderer“

gespielt. Dieses Spiel stand wiederum unter der Schirmherrschaft der Zeitung „Daily Calumet“. Im Calumet Park fand auf einem sehr schönen Rasenplatz, allerdings bei sehr heißem Wetter, das Spiel statt. Während der ersten Halbzeit gingen unsere Seeleute mit ungeheurer Kampfesfreude vorwärts und schossen auch bald das Führungstor.

Die gute Zusammenarbeit der eigenen Mannschaft war besonders bemerkenswert, weil diese Elf erst einmal zusammen gespielt hatte. Nach der Halbzeit zeigte sich jedoch die bessere Kondition der Gegenmannschaft und unsere Seeleute mußten trotz allen Eifers zusehen, wie bei uns zwei Tore fielen und damit das Spiel 2:1 für die „Wanderer“ endete.

Zur Erinnerung an die Spiele gegen die „Wanderer“ in Chicago wurde uns vom Vereinsvorstand ein Fußballpokal überreicht.

Kurz darauf konnten wir auf dem gleichen Platz ein Spiel gegen die Mannschaft des MS „Rheinsteinst“ austragen. Praktisch waren sich die beiden Mannschaften gleich. Die Spiele der „Rheinsteinst“ gegen unsere bisherigen Gegner fielen ähnlich wie unsere aus, und somit war



Die Freiwache



Glockenläuten im Hafen

Es war ein Glück, daß um achtteinhundert-unwittenkohl im Hamburger Hafen noch nicht solch Betrieb herrschte wie ein Jahrhundert später. Es wäre ein entsetzliches Gebimmel geworden. Die wenigen Dampfer, die hier — meistens nach England — abgingen oder ankamen, wurden gleich von allen möglichen Booten mit Maklern, den Angehörigen der Passagiere, Anpreisern von Gasthöfen und Kaufhäusern und sonstigen Leuten, die irgendwelche Geschäfte tätigen wollten, überfallen, daß der Dampfer Mühe hatte, sich durch dies Gewühl hindurchzufinden und dem Kapitän oftmals die Haare vierkant durch die Mütze standen. Wie oft mag dabei in dem Gedränge eine Jolle unter die Paddelräder geraten sein! Da sah sich dann infolge mancher Unglücksfälle und Beschwerden seitens der Schiffsführer die hohe Obrigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg veranlaßt, folgende Anordnung wieder ins Gedächtnis zurückzurufen: „Jedes Dampfschiff, welches hier selbst ankommt oder von hier abgeht, muß 5 Minuten vor der Ankunft oder dem Abgange mit der Schiffsglocke läuten, damit beim Abgehen die Böte und Jollen Gelegenheit haben, sich zu entfernen, wie denn auch beim Anbordkommen keine Jolle und kein Boot eher an Bord kommen darf, bis das Läuten beendet ist. Ein jeder Kapitän, welcher diesem Befehle zuwider handelt, soll außer dem zu ersetzenden Schaden in eine Strafe von 10 Silbergroschen genommen werden.“

Ebenfalls ist jeder Kapitän eines Dampfschiffes gehalten, sowohl beim Abgehen von hier, als beim Ankommen, wenn er bei dem Hamburgischen und Altonaischen Hafen vorbeifährt, und zwar bis zu dem unterhalb Altona liegenden Judenthore, und beim Ankommen von diesem Punkt an, nur langsam und mit halber Kraft zu fahren, um den dort liegenden Schiffen, Schuten und Kähnen keinen Schaden zuzufügen. Jeder Kapitän, welcher dieser Verordnung entgegenhandelt, soll nicht nur den dadurch verursachten Schaden erstatten, sondern auch überdies in eine Strafe von 15 Silbergroschen genommen werden.

Gegeben in unserer Rathversammlung.

Hamburg, den 23. April 1828.

Renoviert den 23. Juli 1852.“

Zur gleichen Zeit traf der Hochedle Rath der Freien und Hansestadt Hamburg mit der Großbritannischen Regierung ein Abkommen, wonach alle Ausreißer von hanseatischen Schiffen, die sich innerhalb des britischen Reiches oder des Territoriums der Ostindischen Compagnie befinden, der Festhaltung und der Zurückbringung an Bord der Schiffe unterworfen sind. Ein Gleiches blüht den englischen Ausreißern auf hamburgischem Boden. Diese Verfügung ist durch Geheimen Rathsbefehl vom 16. Oktober 1852 in Kraft getreten. L. D.

„Nun, Schatzlein“, fragt die junge Frau ihren Mann, der neben ihr auf dem Sofa sitzt, „was würdest du dir wünschen, wenn plötzlich eine gütige Fee ins Zimmer käme?“ — „Was ich mir wünschen würde, Herzchen? Ich würde die gute Fee bitten, daß sie mir den Aufhänger an meinen Mantel wieder annäht, der schon seit der letzten Reise abgerissen ist.“

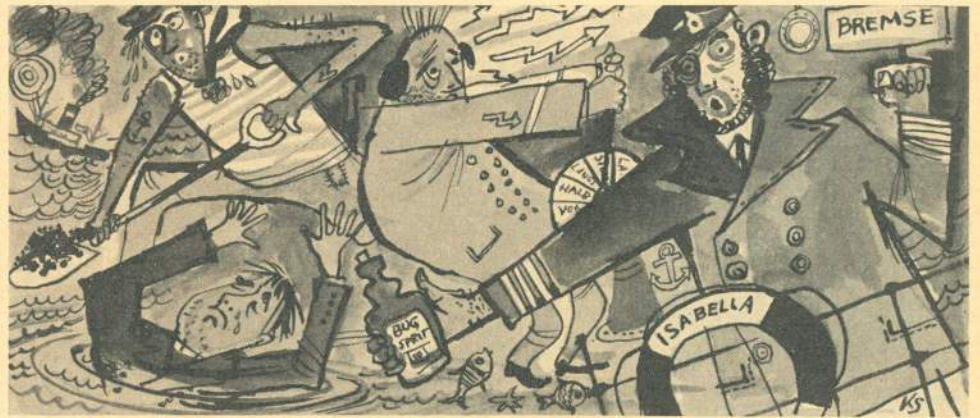
Und dann die Seemannslieder

Es ist wirklich erstaunlich, wer sich nicht alles bemüht, den Seemann in das rechte Licht zu stellen, in das Scheinwerferlicht des Kabarett's nämlich, oder ihn sogar auf einer Schallplatte zu verewigen. Wir sind wirklich nicht prude und hören es und ganz gern einmal schmunzelnd an, wenn uns einer von der Seefahrt vor den Spiegel stellt und sich den knauerigen Reeder, den hinter der Rumbuddel sitzenden Kapitän, den Giftzwerg von Bos'n oder gar den Koch, mit dessen Kunst es nicht weit her sein soll, vorknöpft. Wir wissen, wie das gemeint ist. Wir haben auch bewußt schon einige Male solche kleinen Gedichte veröffentlicht und jeder hat darüber gelacht. „Fünfsch“ aber können wir werden, wenn seefremde Landratten ihre Geistesblitze an uns auslassen und auf unsere Kosten billigen Lorbeer auf der

Kleinkunstbühne oder an anderer Stelle ernten wollen. Wobei die Honorare natürlich nicht sehr billig zu sein brauchen.

Einer unserer seebefahrenen Leser, Peter Hagen aus Kiel, ist auch darüber „fünfsch“ geworden. Er befaßt sich seit Jahren mit dem Sammeln von Seemannsliedern und mußte dabei immer wieder feststellen, daß die Verfasser dieser Lieder in allen möglichen Berufsgruppen zu finden sind, nur ist leider kaum ein Seemann darunter. Er hat sich daraufhin Papier und Kugelschreiber aus der Schieblade geholt und im nachfolgenden Gedicht einmal festgehalten, wie die „Meerespoeten“ sich wohl die Seefahrt denken.

Das „Seemannslos“ sei also allen See-Pegasus-Rittern ins Stammbuch geschrieben:



Seemannslos

Ein Schiff fuhr durch die hohe See,
es blies der Wind von Luv und Lee.
Der Kapitän ganz unverwandt
hoch droben in dem Mastkorb stand.
Er sieht die grimmen Wogen dräu'n
und schenkt sich einen Bugspit ein.
Da, plötzlich wird sein Auge starr,
im Teleskop sieht er Gefahr:

„Schnell werfet die Maschinen an!
Von Backbord naht sich ein Orkan!
Oh, steure schneller, Steuermann,
sonst kommt uns noch ein Unglück an!“
Der Funker greift, noch halb im Schlaf,
nach dem Maschinentelegraf.
Er macht zum Senden ihn bereit,
doch, ach, das nächste Schiff ist weit.

Der Heizer packt die Kolben an,
er weiß, nun kommt's auf jeden an.
Er schaufelt Koks auf die Motoren.
Wer jetzt versagt, der ist verloren.
Die Wogen türmen sich zuhauf.
Schon nimmt das Schicksal seinen Lauf.
Ein Schrei pflanzt durch das Schiff sich fort:
Ein Mann fiel über Steuerbord.

Ein Rettungsring fliegt hinterher,
so klein das Rund, so groß das Meer.
Der Kapitän die Bremse zieht,
grad als das Tageslicht entflieht.
Und bei dem letzten Dämmerschein
fängt man den nassen Seemann ein.
Die Sterne hoch am Himmel steh'n,
bald ist es Zeit zum Schlafengeh'n.

Der Sturm ist endlich abgeflaut,
derweil der Koch den Tee gebraut.
Der Bootsmann wirft den Anker aus,
denkt an die Liebste, die zuhaus.
Das Schiff wiegt sich im Ozean,
und wieder ist ein Tag getan.

Man sieht, des Seemanns Los ist schwer,
und dennoch schiffet er übers Meer.



„Ischa Freimarkt!“ hieß es im November in Bremen und wenn Freimarkt ist, steht die ganze Stadt Kopf. Selbst „Roland, der Riese, am Rathaus zu Bremen, steht er, ein Standbild, standhaft und stolz“, muß den Freimarktstübel über sich ergehen lassen und ein Ständchen der Bremer Stadtmusikanten anhören.



Die Stader Schiffswerft baute für die Stader Motorschiff GmbH, den 422 BRT großen Küstenfrachter „Este“. MaK-Diesel, 500 PS, 9 Knoten.



Ein kleines Fahrgastschiff für griechische Linie brachte die Schiffswerft Hugo Pape Wewelsfleth/Stör, zur Ablieferung. Die BRT große „Mario“ ist ein Schwesterschiff „Saronis“, die im Frühjahr an die Reederei „Argosaronikos“ geliefert wurde.



Oh du armer Autofahrer! Kannst du diesen Schilderwald so schnell übersehen, wenn du über die Kornhausbrücke in den Hamburger Freihafen kommst? 27 „Namenläppchen“ auf einen Blick, das dürfte etwas viel sein.

Kapitän, Wachoffizier, Lotse und Rudergänger müssen sich wie Seiltänzer vorkommen, wenn sie sich mit solch dickem Schiff von 11 500 BRT und 154,4 m Länge durch die krumme Trave quälen. Mit diesem Frachtmotorschiff „Mülheim-Ruhr“ haben die Lübecker Flender-Werke ihren ersten Bulk Carrier für Hamburger Rechnung abgeliefert. 14,7 kn lief das Schiff auf der Probefahrt mit dem MAN-Diesel von 6750 PSe. Die Erz- und Kohlefahrt wird das tägliche Brot der „Mülheim-Ruhr“ sein.

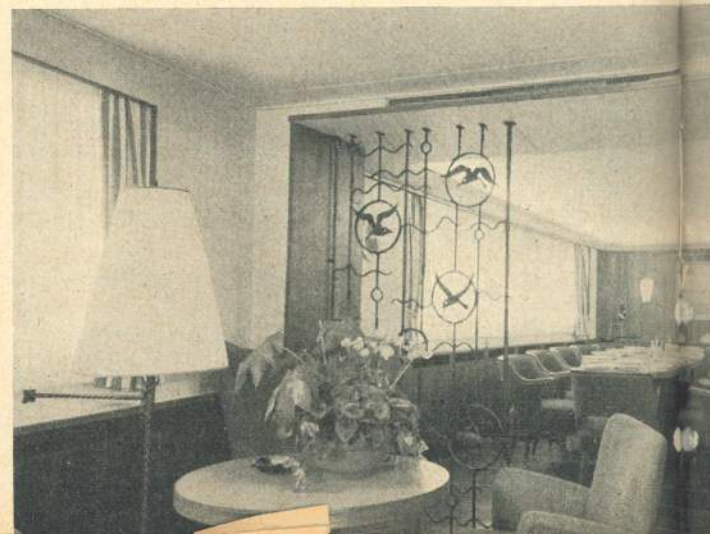
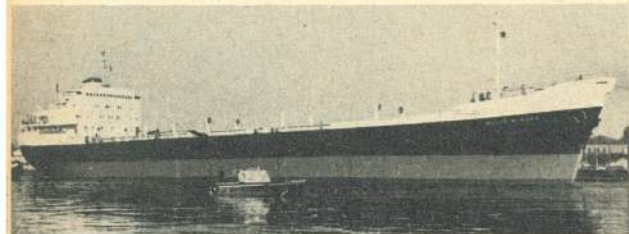
Ein „Kühlschrank zur See“, so könnte man das Fruchtschiff „Wesermünde“ der Bremer Union Partreederei bezeichnen, das unlängst der Bremer Vulkan zur Ablieferung brachte. Wie ihr 3/4 Monate älteres Schwesterschiff, die „Vegesack“, sorgt der 6800 PS MAN-Diesel dafür, daß die Bananen mit 18 Knoten Geschwindigkeit über den Großen Teich flitzen.

Ein Schiff in zwei Hälften zu bauen, nun, das ist nicht weiter schlimm und man kommt oftmals in die Verlegenheit, wenn der Helgen an einem Ende ein paar Meter zu kurz ist. Aber man muß die Männer bewundern, die im Dock die beiden Hälften so sauberlich zusammenschieben, daß alles auf den Millimeter genau hinpaßt. Die Deutsche Werft besitzt darin schon einige Übung. Als letztes Schiff schweißte sie den Erzfrachter „Rio Manamo“ zusammen, an und für sich schon der 10. dieser Sorte. Die AEG-Getriebeturbinen hat eine Maximalleistung von 10 050 WPS, was einer Geschwindigkeit von 14,25 kn entspricht.

So ist uns allen, die wir als Fahrensleute oder als Mariner in Kiel gewesen sind, das alte Schloß in Erinnerung. Als 1242 Kiel gegründet wurde, begann man auch mit dem Bau der Burg. Sie bekam aber erst in den Jahren 1763-66 ihre endgültige Form durch den Baumeister Sonnlin, der sie im Auftrag der Zarin Katharina II. von Rußland, die auch Regentin von Holstein war, zu einem Schloß umbaute. In den letzten Kriegsjahren wurde das Schloß fast völlig zerstört und an seine Stelle soll nun Kiels neues Kulturzentrum treten. Nur den Nordturm will man als Wahrzeichen Kiels erhalten.



Als am 3. Oktober tendicker Nebel über die Elbmündung lag, meintewei Hamburger Schiffe, daß es mit Radar und Gottweisen doch wohl wagen. Querab der Kugelbahr bumste es. Das ausende TMS „Tema Palm“ nähden einlaufenden kleinerer „Thorwald“ auf die pier und drehte ihn völlig um es bei der 6255 BRT den „Tema Palm“ mit ein paleulen und Schrammen anerschiff noch glimpflich so mußte der 582 BRT großanker „Thorwald“ kieloben die Bucht von Grimmesha geschleppt werden, wo beprähme ihn nach einigen wieder auf die Beine sten. Glücklicherweise sind eine Menschen zu Schaden kommen. Schuld an der Kalam hatten beide Kapitäne oder Lotse der „Tema Palm“

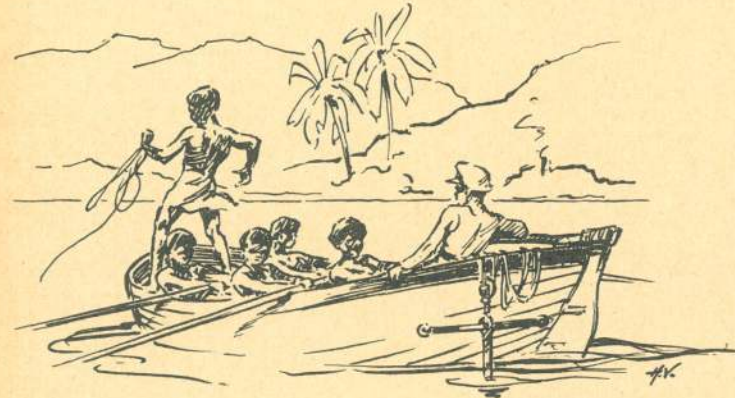


In letzter Minute

Von Hans Vogel

Bei einer Forschungsreise in der Südsee hatten wir auf einer kleinen Insel gearbeitet und uns vor Einbruch der Dämmerung wieder an Bord unseres 750-t-Dampfers begeben, der sich mangels einer Ankermöglichkeit auf offener See gehalten hatte. In dieser abgelegenen Gegend mußten wir jedoch sparsam mit unserem Kohlenvorrat umgehen. Daher machten wir uns auf die Suche nach einem sicheren Ankergrund für die Nacht, um die Kesselfeuer aufbänken zu können.

Mit kleinster Fahrt liefen wir in eine enge Förde ein, voraus, in einem unserer Boote, und ebenso wie wir ständig lotend, der Zweite Offizier. Daß dabei unser chinesischer Matrose auch bei Tiefwasser ausrief: „No water“, war etwas irritierend. Weiter ging es, immer im Fahrwasser des vorauffahrenden Bootes. Die Sonne stand schon tief. So waren selbst vom Ausguck in dem spiegelglatten Wasser keine Riffe auszumachen. Da gab es einen Ruck im Schiff, dem ein langes häßliches Schurren und Poltern folgte. Der Bug hob sich hoch heraus, und dann saßen wir fest. Die Korallen bauen nicht nur breite Bänke, sondern gelegentlich auch schmale, dolomitartige Türme. Auf einen solchen mußten wir trotz allen Lotens geraten sein.

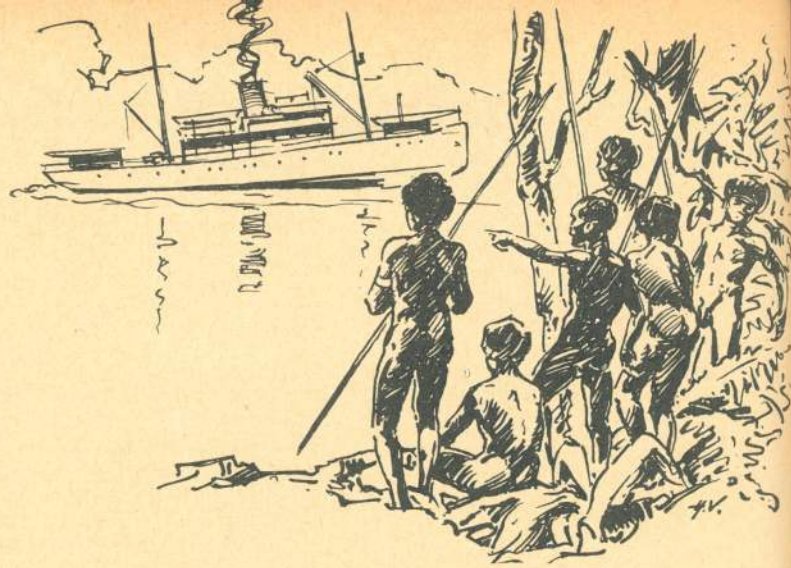


Die Maschine hatte sofort das Signal bekommen: „Vollampf zurück!“ Die Schraube quirlte schäumend unter dem Heck, doch der Dampfer rührte sich nicht. Einer unserer schwarzen Leute meinte zwar gelassen: „Steamer, he want scrap him copper, das all“, der Dampfer wollte nur seinen Kupferboden scheuern. Aber wir hatten Hochwasser, und jeden Augenblick mußte die Ebbe einsetzen. Was dann geschehen würde, war nicht abzusehen. Vielleicht würden wir abrutschen, wahr-



Gaarnich um kümmern, Hein! Der war früher mal Kunstmaler!“

scheinlicher aber kentern, und damit wäre die Expedition vorzeitig beendet gewesen. Auch hätten wir lange auf Hilfe warten können, denn Funk und Flugzeuge gab es damals noch nicht. Als nächste Maßnahme wurde das Vorschiff erleichtert. Der Kapitän ließ schweren Herzens einen großen Reservetank kostbaren Frischwassers lenzen. Zugleich wurden Anker und Ketten nach achtern gemannt. Zusätzlich ließ der Erste Offizier die gesamte Besatzung, Weiße, Schwarze und Chinesen, auf dem Achterdeck antreten und auf Kommando von Steuerbord nach Backbord laufen und zurück, doch blieb alles wirkungslos. Es herrschte lautlose Stille, die nur durch einen Schwarm von Kakadus unterbrochen wurde, der krächzend seine Schlafbäume aufsuchte. Dunkelheit brach



herein, und schon begann das Wasser der Förde abzulaufen. Nun wurde der Heckanker unter ein Boot gelascht, achteraus gefahren und über einer Korallenbank fallen gelassen. Wieder arbeitete die Maschine mit äußerster Kraft und die Winsch holte die Ankerkette ein, doch sobald sie sich spannte, riß sich der Anker los und rauschte in die Tiefe. Mehr-

mals wurde das Manöver wiederholt und immer mit dem gleichen Mißerfolg. Da entdeckte der Zweite Offizier dwars ab vom Schiff ein kleines Riff fast an der Wasseroberfläche und ließ, als letzten Versuch, hier den Anker fallen. Diesmal hatte er gut gefaßt und sprang nicht ab, als die Winsch die Kette dicht holte, und das Dampferheck seitlich weggezogen wurde. Dann fierte man die Kette, holte abermals dicht und ließ zugleich die Maschine arbeiten. Alles stand gespannt an Deck und peilte zum Ufer hinüber. Und nun endlich, zuerst kaum merklich, kam Bewegung ins Fahrzeug. Der Dampfer begann vom Riff abzurutschen, immer schneller, und dann schwamm er frei. Es war wirklich in letzter Minute gelungen.

Aber wie mochte der Schiffsboden aussehen? Die Frage war leicht zu lösen. Ein Schwarzer wurde über Bord beordert, er tauchte unter dem Dampfer hindurch und versicherte, daß ihm nichts Ernstliches geschehen sei.

Die Eingeborenen allerdings, die, wie wir durchs Glas festgestellt hatten, in Massen durch die dichten Laubgehänge des Küstenwaldes dem Vorgang gefolgt waren, mußten schwer enttäuscht sein, denn mit dem erhofften Strandgut war es mal wieder nichts.

Aus einer alten Seekiste

Den Großen dieser Erde eine schlimme Botenschaft zu überbringen ist oft nicht ungefährlich.

Als die Flotte Philipps VI. von Frankreich von den Engländern besiegt worden war, wagte es niemand, den König davon zu benachrichtigen. Endlich warf sich der Hofnarr in die Bresche. Er ging zu Philipp und rief unaufhörlich: „Nein, diese Memmen von Engländern!“

„Was ist los?“ fragte schließlich Philipp.

„Sie haben nicht das Herz gehabt, ins Wasser zu springen wie unsere tapferen Franzosen! Diese sind alle von ihren Schiffen ins Meer gesprungen.“

Da wußte der König Bescheid.

Ein hitziges Temperament hatte der Admiral Bruix. Als er einst zu Schiff aus dem englisch-amerikanischen Krieg nach seiner Heimat England zurückkehrte, gewann er unterwegs seinen Offizieren im Spiel alles Geld ab, das sie hatten. Da bemerkte er, daß sie darüber recht

traurig dreinschauten. „Nein“, rief er da aus, „ich will nicht glücklicher sein als ihr, meine Kameraden!“ Damit warf er das ganze gewonnene Geld über Bord.

Ein wohlsituerter Antwerpener Reeder hatte eine sehr schöne und reichhaltige Bibliothek. Ein Bibliothekar hielt sie in Ordnung. Gelegentlich ließ der Besitzer sie auch von Fremden besichtigen.

Nach einem solchen Besuch fragte er einst die Fremden, wie ihnen seine Büchersammlung gefallen habe.

„Sehr, sehr gut! Wundervoll! Außergewöhnlich!“ lauteten die Urteile. „Nur der Bibliothekar sonderbarerweise“, fügte er zögernd hinzu, „scheint mir ungewöhnlich unwissend zu sein.“ „Ganz recht“, sagte der Reeder. „Danach habe ich ihn ausgewählt. Eben wegen seiner Dummheit. Die Bibliothek ist für mich wie ein Harem, den ich von einem Eunuchen bewachen lasse. Er liest nicht in einem einzigen Buch herum.“

Der Junge dreht die Kurbel, mal schnell, mal langsam. Er hat seinen eigenen Takt. Manchmal setzt das Lied auch ganz aus. Das ist dann, wenn der Junge eine Fangleine wahrnehmen muß, einen großen Reetfender auszubringen hat, wenn ein neues Boot längsseits kommt. Oben an Deck stehen die Knechte, kaufen sich ihren Tabak, stopfen ihre Pfeifen, holen sich eine Blechmuck aus dem Korb, der neben dem Orchestrion steht, drängen sich an den Schanktisch, der vor dem Großmast aufgestellt ist. Den ersten Brandy hat man die Kehle hinuntergegossen. Er brannte wie das höllische Feuer. Aber das muß so sein. Den rauhen Fischern schmeckt kein Getränk, das nicht im Halse kratzt. Hart und ledern wie ihre Fäuste, zottig wie ihre Brust ist auch ihre Kehle. Was soll ihnen labbriges Zeug?

Sie sprechen über den Fisch, über die Preise, die der Jager dafür gezahlt hat. Diese sind jetzt besser als im Sommer. Mancher Fang kam da, trotz der Eiskästen, verdorben an den Markt. Doch nun, im Winter, da scheint England Fische zu brauchen.

„Lamby, noch einen von deinem Teufelswasser!“ „Aber gewiß doch, Sonny! Ich habe noch genug von dem köstlichen Elixier.“

Auf die Kutter kommen sie zu sprechen. „Hast du gehört, Jimmy, Harry Jenkins —, der mit der platten Nase, — läßt sich jetzt einen Dampfer bauen?“

„Woher hat der denn das Geld dazu? Das hat er doch nicht mit dem Fischen verdient.“

„Der jagt seine Schillinge nicht so durch die Kehle wie du.“

„Lamby, die Mucken sind lenz!“

„Ist das nicht wahrhaftig ein herrlicher Saft, meine Herren? Schmeckt der nicht wie Nektar und Ambrosia?“

„Zum Teufel mit deiner Hexenjauche! Top-pence ist noch zu teuer für das Gesöff!“ Auf die Weiber kommen sie zu sprechen, die Mädel von Lowestoft, auf die Paradise-Street in Berwick, auf den „Yellow Cockatoo“ in Scarborough. Sie erhitzten sich, reden sich in Wut.

Whisky is the life of man,
Whisky here and Whisky there,
Oh, Whisky for my Jonny!

heben sie an zu singen. Oben an Deck, bei den Knechten, wird einer wehmütig.

My heart's in the Highland,
My heart is not here . . .

fängt er an, brüllt er hinaus auf die Nordsee. „Zum Kotzen mit deinem Highland, Paddy! Was tust du hier noch? Scher dich in deine Berge, du heimwehzippe Jungfer! Meinst du, das haben wir dir vergessen, damals?“

„Was damals?“

„Daß du mir die Langleinen abgeschnitten hast.“

„Wer hat dir die Langleinen abgeschnitten?“

„Du, Mensch!“

„Sag das nochmal!“

„Du!“

„Aas!“

„Scheißkerl!“

„Sag das nochmal, du!“

„Komm doch her, du!“

Die erste Prügelei ist im Gange. Die Leute nehmen Partei. Die Männer des Cooper greifen ein, bringen sie auseinander, schubsen sie in die Boote. Der Schanktisch fällt um, Flaschen zerbrechen, der Inhalt ergießt sich an Deck, Lambert van Doncken bringt Schnaps und Tabak in Sicherheit.

„Ist denn kein Stuhl da, Stuhl da. Stuhl da, Für meine Hulda, Hulda, Hulda?“ dreht der Junge das Orchestrion.

Neue Kutter kommen, neue Fischer, neue Flaschen werden geöffnet. Erst das Geld, dann den Schnaps! Die Orgel dröhnt. Unter Deck wird

gegröhlt, krakeelt, ist die Luft blau vom Tabaksqualm, liegen Fischer unterm Tisch, in Lachen vergossenen Schnapses.

Eine Rauchfahne über der Kimm! Der Kreuzer! Schnell läßt van Doncken das Deck aufklaren, sorgt dafür, daß die betrunkenen Fischer an Bord ihrer Kutter kommen. Nach Dunkelwerden darf sich — auch wieder eine von den verrückten Neuerungen vom letzten Jahr — kein Fremder mehr auf dem Cooper aufhalten. Wer noch Geld hat, dem wird dafür eine Flasche Aniseed Brandy in den Troyer gesteckt. Auf seinem eigenen Kutter mag er sich besaufen. Das können ihm sämtliche Kreuzer der Nordsee nicht verbieten. Die Orgel verstummt. Der Junge zieht wieder das Kleedje über.

Ein Trawler kommt noch längsseits.

„Höh, Lamby, hast du noch Schnaps?“

„Mehr als du trinken kannst, Sonny!“

„Mein Jager war noch nicht da, hab' noch keine Abrechnung.“

„Kannst du schinschen? Bin heut' guter Laune.“

„Ich hab' Steinbutt! Schinscheproschinsche!“

„Dreck an Steinbutt! Hast du Grütze, Mehl, Speck?“

„Sag' ich doch, der Jager war noch nicht da.“

„Gib mir deine Stiefel, deinen Ölmantel!“

Der Handel kommt zustande: drei Flaschen Brandy gegen langschäftige Fischermantelstiefel, frisch geschmiert und fast neu. Für den Ölmantel bekommt er Tabak.

Der Cooper hat die Segel gesetzt und segelt weiter. Morgen früh will er an einer andern Stelle sein, vielleicht dort, wo die Belgier, die Holländer oder die Dänen fischen. Oder die von der Elbe, die Blankeneser und die Finkenwälder.

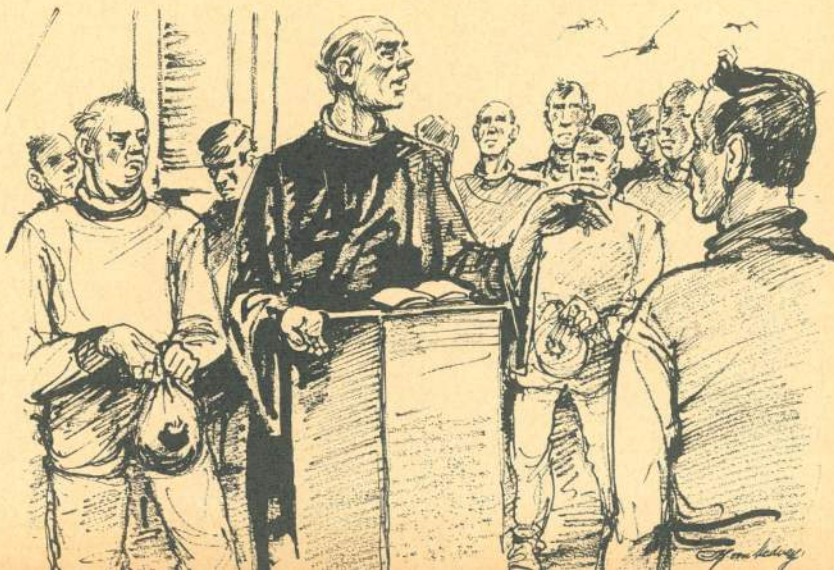
*

Schon lange liegen die Fischer wieder vor ihren Netzen. Mit schweren Schädeln kurbeln sie an den Winschen, heiven die Kurreinen ein. Die Arbeit duldet keine Unterbrechung. Ihr Verdienst ist so karg, daß sie jede Stunde ausnützen müssen. Nur wenn das Netz ausgebracht, wenn der letzte Fisch vom letzten Streek im Eiskasten liegt, dann lassen sie sich schwer in die Kojen fallen, stützen den brummenden Schädel in die Hand, stöhnen und jammern. Sobald aber das „Haal, boys, haal!“ ertönt, dann raffen sie sich auf, kurbeln von neuem, heiven das Netz an Deck, zerren es mit verkrampften Händen über das Schanzkleid, reißt der Schiffer den Steert auf, daß der silberne Segen über die Planken kollert. Dabei haben sie gar nicht darauf geachtet, daß irgendwo in der Ferne zwei rote Sterne aufsteigen, Raketen, das Notsignal. Da schäumt auch schon mit hoher Fahrt die „Vigilant“ durch die Nacht, leuchtet mit ihrem Schein-

werfer über die See. Ein Notsignal bei dieser leichten Brise? Nun, wahrscheinlich werden sich wieder zwei Kutter in den Haaren liegen, hat sich der eine in dem Geschirr des anderen vertüdet. Ist nicht Platz genug für alle auf der Doggerbank? Aber der Schnaps macht es, daß immer wieder Streitigkeiten ausbrechen, daß dort, wo der eine kurtzt, wo er einen guten Streek gemacht, auch der andere ernten will. Rücksichtslos geht man dann aufeinander los, entscheidet die rohe Kraft, das stärkere Schiff, die gestählten Muskeln, wenn nicht die Fischereikreuzer darüber wachen, daß alles seine Ordnung hat.

Was hat es denn jetzt wieder gegeben? Man wird es sich beinahe denken können, als im Morgengrauen die „Vigilant“ westwärts dampft, einen Kutter im Schleppe. Es ist die „Darling Jane“ aus Scarborough. Sie hatte ihn immer schon auf dem Kieker. Immer war er zu faul zum Fischen, lieferte nur wenig an seine Jager ab und hatte deshalb eine schlechte Abrechnung. Aber der Schnaps lockte trotzdem. Lamby gab nichts ab ohne Geld. Die Doggerbank kannte keine Kredite. Heute nacht nun schien die Gelegenheit günstig. Die „Putter“ stand etwas abseits von den Fischern, war gerade auf dem Wege nach dem Norden, wo die Dänen fischen.

Die „Darling Jane“ hatte das gut abgepaßt. Sie fuhr auch ohne Licht. Das teure Petroleum konnte man sparen. Der Junge mußte den Kutter steuern. Der Fischer und sein Knecht gingen in die Jolle, kamen bei der „Putter“ längsseits, die nur wenig Fahrt machte bei der flauen Brise. Leise machten sie die Jolle fest, stiegen über, wollten versuchen, Lamby zu überwältigen, ihn zu fesseln und zu knebeln, durch vorgehaltene Gewehre seine Mannschaft in Schach zu halten und den ganzen Vorrat an Aniseed Brandy und Tabak zu rauben. Das bare Geld wollte man sich natürlich auch nicht entgehen lassen. Fein war dieser Plan ausgeklügelt, bis ins Kleinste. Man merkte, daß der Schiffer und sein Knecht Bücher gelesen hatten von berühmten Straßenräubern und Piratenkapitänen. Selbst an Gesichtsmasken hatte man gedacht, hatte auch die Stimmen verstellt, denn Lamby kannte jeden Fischer auf der Doggerbank, einerlei unter welcher Flagge er fuhr. Nein, einen Mord planten sie durchaus nicht. Nur so ein paar kleine Eigentumsveränderungen. Dem van Doncken schadete es nichts, wenn er auch mal eine Schietreise machte. Warum sollen das nur die Fischer allein? Bei der nächsten Reise holte er das dick wieder ein. Lambert van Doncken aber kannte seine Brüder. Er war dafür ein viel zu gerissener Fuchs. Der Mann am Ruder achtete nicht nur auf Kompaß und Kurs und Segel, er hatte auch Mausohren und horchte auf jedes Geräusch, das anders klang als das Kluckern der Bugwelle, das Ächzen des Tauwerks oder das Quietschen der Blöcke. Neben dem Nachthaus standen im-



mer ein paar Raketen bereit. Ein Griff, und er hatte sie an der Kompaßlampe entzündet, und das Notsignal schoß durch die Nacht. Nein, daran hatten die von der „Darling Jane“ beileibe nicht gedacht. Und das wurde ihnen zum Verhängnis. Jetzt brachte man sie nach Hull vors Gericht. Schon viele solcher Piraten, die es auf den Cooper abgesehen, waren dort abgeurteilt worden.

*

Zwischen all den grauen und grünen und schwarzen Schiffen segelte auch eine weiße Smack und fischte. Sie war aus Ramsgate. Nicht im geringsten hatte sie sich um den Cooper gekümmert, ihren Fang an den Jager abgeliefert und beinahe wieder eine volle Ladung. Es ist Sonntagmorgen. Die Fischer von der „Youngster Billy“, der weißen Smack, haben ihr Gerät eingehievt. Das Deck ist sauber aufgeklart und geschrubbt. Nur hier und da in Ecken und Ritzen sieht man noch ein paar silberne Fischschuppen blinken. Das wird sich auf einem Fischereifahrzeug aber niemals vermeiden lassen. Auch die Mannschaft hat sich gewaschen und ein sauberes Päckchen angezogen. Im Topp der Smack weht der Wimpel der „Deep Sea Fishermen-Mission“. Von einem kleinen Harmonium ist der Segeltuchbezug abgezogen, einer der Besatzung setzt sich davor und spielt einen Choral. Bald kommen die ersten Boote längsseits und bringen die Fischer. Es sind allerdings nicht so viele Fahrzeuge, die sich um diese Smack scharen wie um den Cooper, doch Reverend Jefferson, der Fischer und Kapitän, der jetzt den schwarzen Talar über seinen blauen Fischermannstroyer gezogen, ist schon ganz zufrieden. Von Sonntag zu Sonntag werden es mehr, die ihn aufsuchen.

Genau wie Lamby kennt auch George Jefferson alle seine Jungen mit Namen. Er weiß, wo sie zu Hause sind, welche Fischnummern sie jetzt bekommen haben, kennt ihre Familienverhältnisse. Jeden begrüßt er durch Handschlag, so

bald er über das Schanzkleid steigt. Sie kommen zu ihm mit ihren kleinen und großen Sorgen, mit ihren Schmerzen und Wunden. Die weiße Smack „Youngster Billy“ hat eine große Medizinkiste. Wer Schmerzen hat, bekommt ein Fläschchen lindernden Saftes. Wer an Panaritium, der alten Fischermannskrankheit, leidet, dem werden die Finger mit Salbe bestrichen. Manche sind darunter, die nur wegen dieser Medizinkiste auf die Missionssmack kommen. Andere wieder holen Bücher. Eine kleine Bibliothek ist an Bord, und jeder findet etwas an Reiseschilderungen, an guten Romanen, findet neben Shakespeares Werken auch Charles Dickens und Lord Byron, kann sich an Longfellows oder Mark Twains Werken ergötzen. Aber auch an belehrender Literatur, über englische Geschichte, über Fischerei und Navigation, an religiösen und Erbauungsschriften ist nichts vergessen.

Die Fischer stehen jetzt an Deck der Smack, halten ihre Pudelmützen in der Hand und singen einen Choral. Dann tritt Reverend Jefferson auf die Kanzel und erzählt hier draußen auf der Doggerbank, hunderte von Meilen vom nächsten Land entfernt, vom Leben Christi, liest ihnen vor aus der Bibel und spricht zu ihnen in den einfachen Worten, die die Fischer verstehen, spricht über ihr rauhes Handwerk, das ganze Kerle erfordert, daß es die besten Seeleute sein müssen, einerlei ob Engländer, Schotten, Dänen, Deutsche, Holländer, Belgier, die hier draußen im Kampf mit den Elementen, im ewigen Wettstreit mit den Stürmen und den schlimmen Seen, ihr Brot verdienen.

Weiter erzählt er ihnen, daß sie von der Deep Sea Fishermen Mission ausgesandt seien, die eine Unterabteilung der allgewaltigen Thames Church Mission sei, die in London und vielen weiteren Häfen Englands die Kirchenschiffe unterhalte. Im vergangenen Jahr erst, 1881, sei die Fischermannsmision gegründet worden, aber heute, 1882, besitze sie bereits fünf Smacken. Da sie aber ein rein privates Unter-

nehmen sei, ohne jegliche Zuschüsse des Staates, wäre sie ganz auf sich selbst angewiesen. Wohl gebe es viele große Fischereigesellschaften in den Hafenstädten, die sie regelmäßig unterstützten, aber den Hauptteil müßten sie schon selbst tragen. Daher seien sie auch, sowohl Reverend Jefferson wie auch seine Männer, alle selbst Fischer, und sechs Tage lang kurrien sie hier auf der Doggerbank, genau wie ihre Kameraden aus Lowestoft, aus Scarborough, aus Grimsby oder Great Yarmouth. Am siebten Tag aber, dem heiligen Sonntag, da setzten sie den Kirchenwimpel und taten ein Gott wohlgefälliges Werk.

Selbstverständlich wurde nicht vergessen, gehörig gegen die Cooper zu Felde zu ziehen, gegen diese Seuche, die sich bei den Fischern eingeschlichen hat. Gewissenlose Elemente segeln auf die Doggerbank und vergiften durch ein abscheuliches Gebräu, den Aniseed Brandy, die Körper und Seelen der Fischer. Etwas besser sei es zwar geworden, nachdem sich die an der Nordsee gelegenen Staaten vor gut einem halben Jahr zusammengetan und am 6. Mai 1882 einen internationalen Vertrag geschlossen hätten, um die Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer zu säubern von allen unlauteeren Elementen und für Ruhe und Ordnung auf den Fischgründen zu sorgen. Ein Segen wäre es, daß die Fischereikreuzer der einzelnen Anliegerstaaten als Polizisten alles überwachten. Leider könnten diese nicht überall sein. So kämen hier und da immer noch Übergriffe vor.

Eines allerdings haben die Cooper, was der Fischer zu seinem Wohlbefinden braucht, nämlich Tabak. Und deshalb kommen auch so viele an Bord der Cooper. Einmal an Deck, angelockt von den Klängen des Orchestrions, verfallen sie zu leicht dem Trunk und sind dann bald vergiftet.

Die Kirchensmacks wollen deshalb auch Tabak führen. Nur ist dieser immer noch zu teuer in England. Bisher haben sich die Behörden nicht dazu bereit finden können, diesen steuerfrei an die Missionsschiffe zu liefern. Vielleicht wird es ihnen gelingen, diesen in ausländischen Häfen, in Holland oder Belgien, wo man weniger engherzig ist als unter der guten Königin Victoria, an Bord zu nehmen, um ihn zum gleichen Preis verkaufen zu können wie die Cooper. Diese schwimmenden Kaschemmen beziehen ihre Waren auch von dort.

Wieder klingt ein Choral über die Nordsee. Dann verlassen die Fischer die „Youngster Billy“. Neue kommen an, singen und beten und hören die Predigt des Reverends und verlassen mit einer Flasche Medizin, mit einem getauschten Buch die Smack. So geht es den ganzen Sonntag hindurch.

Am Montag aber, da ist der Kirchenwimpel niedergeholt, da haben die Missionsmänner wieder ihren blauen Troyer, die langen Transtiefel an, kurbeln wieder an den Winschen, schlachten die Fische aus und werfen sie in die Eiskästen.

Oh, Whisky here and Whisky there,
Oh, Wisky for my Jonny!

grölt es heiser von einem anderen Kutter, gleichsam als ob es eine Verhöhnung sein sollte für die Halleluja-Smack. Mit einer Flasche Aniseed Brandy winkt der Fischer hinüber. Er hat den Sonntag wohl in der qualmigen Kajüte des Kaschemmen-Schuners verbracht.

Das ist kein Seemannsgarn

Selbst im Atomzeitalter ist die christliche Seefahrt nicht gegen so geringe Zwischenfälle gefeit, gegen die auch ein Odysseus oder ein Leif Eriksson die Waffen hätte strecken müssen. Auf einer Probefahrt wurde das Atom-U-Boot „Seadragon“ der US-Navy von einem Wal gerammt, wobei es erheblichen Maschinenschaden erlitt.

Einen raffinierten Lockvogel spielt hier die von René Clair entdeckte rothaarige Magali Noël in dem Kriminalfilm „Blonde Fracht und schwarze Teufel“. Durch den Film „Riffifi“ wurde ihr das Tor zum Erfolg geöffnet.





Klar bei Schmünzelaüge

Solch ein Leitender Ingenieur ist der geplagteste Mann an Bord. Er muß alle Geheimnisse wissen von der Schiffsschraube an über den Ölverbrauch bis zur Radaranlage. Und ist noch dazu dafür verantwortlich, daß möglichst ökonomisch gefahren wird. Noch viel sparsamer als auf der letzten Reise. Und dann der Schriffladen! Der endlose Schriffladen! Wenn die andern Offiziere in der Messe sitzen und einen ausraten, muß er in der Kammer sitzen und schreiben. Der Kammersteward hat alles griffbereit zurechtgelegt: die Schreibmaschine, das Papier, das Kohlepapier, den Kugelschreiber, hat sogar die Zigaretten und den Aschenbecher nicht vergessen. — „Verdammt noch mal, Sie Sputnik, da fehlt ja die Hälfte. Und dabei soll ich arbeiten?“ — „Was denn, Herr Cordsmeyer?“ erkundigt sich hilfsbereit der Steward. — „Sehen Sie das nicht? Wo ist denn der Korkenzieher?“

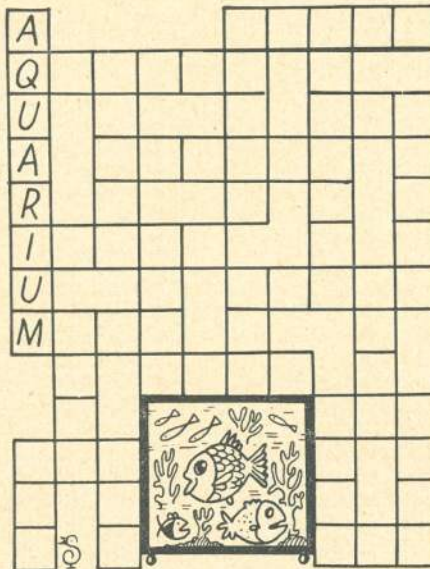
Kapitän Sörensen war in Pension gegangen. Nun hatte er sich in Oberbayern ein kleines Anwesen erstanden. Die Einheimischen sahen den zugereisten Preußen recht scheel an. Aber irgendwie mußte man zu dem Neuen ja Stellung nehmen. Die Zugehfrau des Gemischtwarenhandlers war die erste, die bis in die Wohnstube des Kapitäns a. D. vordringen konnte. Sie wurde gleich von den Dorfbewohnern angehalten und ausgefragt. — „s mögen ja ganz honette Leut' sein, wann 's net gar so stolz wär'n auf eahne Abstammung aus Flensburg. In der Stub'n haben's gar an Spruch hängen: ‚Ohne Fleiß kein Preis!‘“

Das Schiff fährt in der Hamburg-Chikago Linie. In Chikago gehen ein paar von den Seeleuten an Land. Einer trifft dort einen alten Bekannten aus der Heimat. Sie gehen alle zusammen in die Bar, um das Wiedersehen zu feiern. Schließlich meint der alte Bekannte vom Schiff: „Was sagt denn nun deine Frau dazu, wenn du so spät nach Hause kommst, Charley?“ — „Das wirst du gleich hören, Willem!“, geht ans Telefon und sagt: „Hallo, Darling! Hier spricht Charley. Wenn Gangster kommen und Lösegeld verlangen — nichts bezahlen, hörst du, Darling! Ich bin ihnen soeben ausgekniffen.“

Der Leitende Ingenieur ist durch die Wertreparatur an Bord doch länger aufgehalten worden, als er erwartet hatte. Um seine kleine Frau nicht zu beunruhigen, ruft er zu Hause an. Das Dienstmädchen meldet sich. „Sagen Sie der gnädigen Frau, sie möchte nicht auf mich warten und schon zu Bett gehen. Ich käme später.“ — „Sehr wohl, mein Herr, und von wem darf ich die Bestellung ausrichten?“

KRISS — KROSS

Hier werden nicht die Wörter gesucht, sondern es müssen die Eintragstellen für gegebene Wörter gefunden werden. Bei richtiger Lösung muß das Gitter ausgefüllt sein (ch = ein Buchstabe).



Die Wörter: Acht, Mimik, Fee, Qualle, Ende, Lob, Fan, Salami, Amsel, Islam, Meran, Ton, Aura, Militär, Terra, Ode, Meer, Arno, Anna, Tüte, Breda, Rauch, Eid.



„Manchmal fängt sie verdammt an zu schlingern ...!“

Zwei Schotten hatten sich auf einem Schiff eingeschiff. Unterwegs kam ein Sturm auf und schließlich lief das Fahrzeug trotz der Schotten halb voll Wasser. Es stand vor der Gefahr, wegzusinken.

Der eine Schotte fing furchtbar an zu schreien. „Warum schreist du so?“ fragte der andere. „Aber siehst du denn nicht, daß das Schiff am Untergehen ist?!“

„Na und? Ist das d e i n Schiff?“

Auflösung aus Nr. 10

Lösung der Schachaufgabe „Im modischen Gewande“

Man sieht: Kd6 (Kf5) 2. Ke4 (Dh5) matt, aber der K muß ja nicht ziehen.

1. Da4 droht 2. Df4 matt und ergibt Kd6 (Kf5) 2. Dd4 (De4) matt, scheitert aber an 1. —, c6! Richtig ist 1. Dd1 — c2! Kd6 (Kf5) 2. Dxc7 (Kd4) matt, auf andere Züge 2. Dc5 matt.

Kriss — Kross

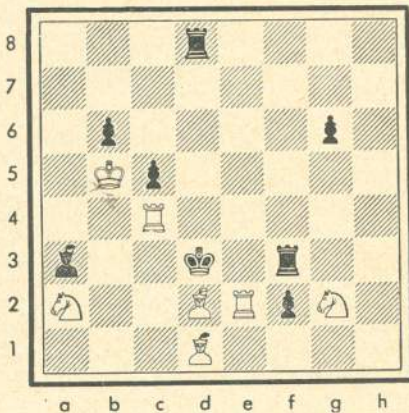
Waagrecht in natürlicher Reihenfolge:
WANNE PHARMAZEUT BAHN REPUTATION TEMPERA MILBE LEGIERUNG PESTETA PRIMA ANZUG TETUAN METRONOM KABINE STROPHE THAILAND WUT AGRAFFE LEE MÜHLE ORAL KARRE KANTE WIEN EDAM NIE

Senkrecht reihenweise:

WÄCHTER PIEMONT WORMS AIDA NORMANDIE MATTERHORN ENTERN AKROPOLIS LEITER PARADIES KOLONNADE PANZER MITTELALTER AGENTUR ERICH ATÜ ELLA AUTO NEKROLOG FALKE BEDienung HORAZ INN HIOB RAFFINERIE ENGAGEMENT.

UNSERE SCHACH-ECKE

Ein Stein des Anstoßes
Von J. C. Morra



Weiß zieht an und setzt im 2. Zug matt

„Er“ braucht nur Platz zu machen, dann droht Matt. Aber wo soll er hin? Es gibt anscheinend kein Feld für ihn, wo er nicht den andern im Weg ist. Oder doch?



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebäderdienst, Unter- und Oberelbefahrten, Pauschalreisen

Auch für Ihre Urlaubsreise beraten wir Sie gern und erwarten Ihren Besuch



Was den Seemann sonst noch interessiert

Bericht über die Matrosenprüfung

Seit Einführung der Matrosenprüfung am 1. April 1958 hat die Ausbildungsinspektion für die Handelsschiffahrt im „Verein zur Förderung des seemannischen Nachwuchses e.V.“ die Ergebnisse statistisch festgehalten. Im ersten Jahr der Tätigkeit der Matrosenprüfstelle wurden insgesamt 1070 Leichtmatrosen geprüft, von denen 857 die Prüfung bestanden haben. 213 Prüflinge = 20 % haben nicht bestanden. In einer weiteren Aufstellung wurde das Ergebnis hinsichtlich der Vorausbildung der Leichtmatrosen überprüft. Dabei ergab sich, daß in der Gesamtzahl von 1070 Leichtmatrosen 587 Leichtmatrosen waren, die vor ihrer Fahrtzeit eine Seemannsschule besucht haben. Nicht bestanden haben von diesen 587 Prüflingen 48 = 8 %. Der Rest, also 483 Leichtmatrosen, hatten keine Seemannsschule besucht, so daß hier die Durchfallquote mit 185 = 34 % sehr hoch war.

Bei den bisher durchgeführten Matrosenprüfungen hat sich gezeigt, daß die Leistungen der Leichtmatrosen bei weitem noch nicht ausreichend ist. Die Prüfer weisen besonders auf folgendes hin:

1. Im Rettungsbootdienst fehlt den meisten Leichtmatrosen jegliche Übung. Die Ruderkommandos, die durch die „Grundsätze für die Prüfung als Rettungsbootmann“ von der See-Berufsgenossenschaft vorgeschrieben sind, sind häufig nicht bekannt. Die Führung eines Rettungsbootes kann von den sich zur Prüfung stellenden Leichtmatrosen nur in den seltensten Fällen übernommen werden. Von der Segeleinrichtung eines Rettungsbootes hat kaum einer eine Vorstellung. Das Segeln mit einem Rettungsboot konnte bisher in keiner Prüfung vorgenommen werden. Erstaunlicherweise haben auch diejenigen Leichtmatrosen, die vor dem Eintritt in die Seeschiffahrt eine Seemannsschule besucht haben, vieles verlernt. Z. B. sieht man immer wieder, daß auch diese jungen Leute beim Drehen des Bootes das „Streichen“ nicht mehr können und den Riemen falsch drehen. Das Aussetzen eines Rettungsbootes kann mit einer sich zur Prüfung stellenden Gruppe von Leichtmatrosen nur dann durchgeführt werden, wenn jedem einzelnen genaue Anweisungen gegeben worden sind.
2. Im Feuerschutzdienst sind die Ergebnisse noch schlechter. Die Leichtmatrosen sind in der Handhabung der Handfeuerlöcher unsicher. Sehr häufig können sie einen gebrauchten Handfeuerlöscher nicht wieder betriebsfertig machen. In der Handhabung des Rauchhelms sind die meisten Leichtmatrosen ungeübt. Sie wissen nicht, wie man einen Rauchhelm aufsetzt, wie man die Luftschläuche zusammenkoppelt und in welchem Rhythmus mit dem Blasebalg Luft gepumpt werden muß. Mit einem Sauerstoffgerät ist

nur eine sehr kleine Zahl von Leichtmatrosen ausgebildet worden.

3. Nachdem bekannt geworden ist, daß jeder Leichtmatrose in der Prüfung einen Draht- oder Tauspleiß machen muß, kommen bei diesen Arbeiten nur noch selten Versager vor. Andererseits wird immer wieder festgestellt, daß ganz einfache seemannische Knoten und Steke, die im täglichen Bordleben oft angewendet werden müssen, unsicher ausgeführt werden. Beispielsweise wird das Anstecken eines stehenden Fasses nur von wenigen gekonnt. Ein laufender oder doppelter Palstek ist vielen unbekannt. Zu den Arbeiten, die die Prüflinge häufig nicht ausführen können, gehören u. a. das Aufnähen eines Taklings, das Nähen einer Bootsmannsnaht, das Einsetzen eines Flikens in eine Persenning, das Aufsetzen eines

75 Jahre Schiffsingenieur- und Seemaschinen-Ausbildung in Bremerhaven

Bewegt wie ein Schiff in Seegang ist die Geschichte der Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschule in Bremerhaven im Auf und Ab der wirtschaftlichen Entwicklung; denn sie war, seitdem sie, als Privatschule gegründet, am 1. Oktober 1884 als Städt. Technikum von der damaligen Stadt Bremerhaven übernommen wurde, stets mit der Handels- und der Hochseefischerei aufs engste verbunden.

Die Entstehung der Schule wurde dadurch ausgelöst, daß im Jahre 1880 für die Maschinisten der Dampfschiffe, die in rascher Folge die Segelschiffe ablösten, Staatsprüfungen eingeführt wurden.

Nach kurzer Zwischenzeit, während welcher der Lehrer Brockhuis die Ausbildung wieder als Privatschule betrieb, wurde die Anstalt 1893 abermals von der Stadt übernommen und sie bezog 1894 ein neues Gebäude, die „Städt. Maschinisten- und Gewerbeschule“ in der Grenzstraße 2/3.

Der Unterricht hatte sich in dieser Zeit mit der Vorbereitung auf die Staatsprüfungen für die Seemaschinisten I. und II. Klasse zu befassen. Als Antriebsmaschinen der Schiffe waren mehr oder weniger große Naßdampf- Kolbenmaschinen eingebaut, die ihren Dampf aus Zylinderkesseln mit Kohlefeuerung erhielten. Die Ausbildung war damals wie heute darauf ausgerichtet, daß die Maschinisten auf langen Reisen und auch im Ausland fast ganz auf sich allein angewiesen sind. Am Ende des 19. Jahrhunderts kamen die großen Schnelldampfer in Fahrt. Die Anforderungen an das Personal stiegen, und das Reich führte 1910 die Staatsprüfung zum Schiffsingenieur nach zweisemestrigem Besuch einer „Oberklasse“ ein, dem ein ebenfalls zweisemestriger Lehrgang in der „Ingenieur-Vorklasse“ voranging. Am 1. April 1910 begann in Bremerhaven die

Bändseils mit Draht oder Tauwerk, das Smarthen und Kleeden von Drahtarbeiten. Auch in den Fächern wie Schiffskunde, Signaldienst und Rechtskunde zeigen die Prüflinge ganz allgemein keine guten Leistungen. Erstaunlicherweise kennen sie auch häufig nicht die Bezeichnung von Schiffsteilen.

Die Mitglieder der Prüfungskommissionen weisen darauf hin, daß fast alle bisher geprüften Leichtmatrosen sauber zur Prüfung kamen und frisches Arbeitszeug mitbrachten. Die Herren haben den Eindruck, daß die jungen Leute wirklich guten Willens sind und bei energischer Anleitung weit bessere Leistungen zeigen könnten.

Eingehend wurde mit den Prüfern auch die Frage besprochen, ob es zweckmäßig sei, einen besonderen Leitfaden für die Matrosenprüfung herauszugeben, wie er vom Verband Deutscher Reeder gewünscht wird. Die Prüfer waren der Auffassung, daß man die Ausbildungsrichtlinien der Eignungsverordnung mit dem Buch „Decksarbeit“ — ergänzt um den Feuerschutzdienst — zusammenfassen müsse. Jede Beschränkung des Stoffes in einem solchen Leitfaden würde für bedenklich erachtet, weil sich die Leichtmatrosen dann nur mit diesem Teil ihres Arbeitsgebietes befassen und auch die Schiffsleitungen unter Umständen nur diesen Teil lehren würden.

erste Ingenieur-Vorklasse und am 1. April 1911 wurde die erste Oberklasse eröffnet. Die Schule war damit eine Vollanstalt geworden. Sie führte Lehrgänge zum Seemaschinisten I. und II., teilweise auch zum Seemaschinisten III. Klasse für die damalige Hochseefischerei und kleinere Fahrzeuge durch.

Dazu kam die Schiffsingenieurausbildung, denn für die Leitung von Maschinenanlagen über 5000 PS Antriebsleistung wurde das Schiffsingenieurpatent verlangt.

Der rasche Fortschritt in der Entwicklung des Schiffsmaschinenwesens gebot aber immer wieder eine entsprechende Anpassung des zu vermittelnden Lehrstoffes.

Die Kenntnis in der Wärmewirtschaft, Elektrotechnik und Stoffkunde mußte vertieft werden. Der gesamte Unterricht war an allen Schiffsingenieurschulen mit dem Schwerpunkt auf Laboratoriumsversuche umzustellen. Das Prüfungswesen wurde entsprechend abgeändert, um der Entwicklung schneller folgen zu können. Die heutigen Befähigungszeugnisse C1 bis C6 wurden in einer neuen Reichsverordnung vom 25. Juli 1925 festgelegt.

Die damalige Stadt Bremerhaven war nicht in der Lage, die Mittel für einen weiteren Ausbau der Schule, vor allem für die Einrichtung hochwertiger Laboratorien, aufzubringen. So ergab es sich, daß die Bremerhavener Schule 1926 in eine enge Verbindung mit den Technischen Staatslehranstalten in Bremen kam. Es wurde beschlossen, die Schule als selbständige Abteilung der Bremer Anstalt, also als Staatl. Ausbildungsstätte, weiter zu betreiben. Ein elektronisches und ein Stoffkundelabor wurde in Bremerhaven neu eingerichtet, zu den Übungen an Dampfkesseln, Dampfmaschinen usw. führen die hiesigen Dozenten mit den Studierenden nach Bremen.



KREISELKOMPASS = *Sicherer Kurs*
„SELBSTEUER“ = *Schnelle Reise*

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt





Ankerplätze DER SEEMANNSMISSION

Elbe: **Hamburg-Altona:** Gr. Elbstraße 132
Hamburg: Wollgangsweg 12
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42

Weser: **Brake:** Weserstraße
Bremen: Stephanikirchhof
Bremerhaven: Fischereihafen; Hoebelstr. 10
Br.-Mitte: Schifferstraße 53/55

Ubriges Bundesgebiet: **Brunsbüttelkoog:** Seemannsfrauenheim, Schleuse
Büsum: Fischereijugendheim
Cuxhaven: Deichstraße 45
Emden: Am Außenhafen
Helgoland
Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64
Südschleuse, Seemannsfrauenheim
Lübeck: Ulrifertrave 1
Wilhelmshaven: Im Hospiz, Marienstr. 12

Aus der Tätigkeit der Seemannsmission

Die „Deutsche Seemannsmission in Hamburg E.V.“ hat kürzlich ihren Jahresbericht für 1958/59 vorgelegt, in dem u. a. ausgeführt wird:

In rund 30 500 Schlafnächten beherbergten wir im Berichtsjahr 10 052 Gäste, unter ihnen 36 Frauen, Mütter und Ehefrauen von Seeleuten. 53 Ausländer haben im Laufe des letzten Jahres bei uns übernachtet.

Im Lesesaal wurden 19 381 Besucher gezählt, während im Speiseraum täglich durchschnittlich 250 Portionen Mittagessen und 70 Portionen Abendessen ausgegeben wurden.

In Verwahrung wurden von Seeleuten DM 230 225,42 genommen. Außerdem wurden bei der Seemannsmission 43 Sparkassenbücher im Werte von DM 79 861,45 deponiert. An Post-sachen gingen für Seeleute 6017 Briefe, Karten, Pakete usw. ein.

An 53 Gottesdiensten nahmen 1084 Seeleute teil. Das heilige Abendmahl wurde in 6 Feiern an 80 Seeleute ausgeteilt. Bei 501 Schiffsbesuchen wurden 1323 Seeleute persönlich angesprochen und bei 21 Krankenhausbesuchen 65 kranke Seeleute aufgesucht.

Im Berichtsjahr konnte der Grundstein für ein größeres Seemannsheim direkt an der St. Michaeliskirche, Hamburg 11, Krayenkamp 5, gelegt werden.



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtsschule Hamburg

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** und zum **Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2)** bestanden am 2. Oktober 1959 folgende Herren:
Alfred Bierwald, Uwe Broders, Reiner Carsjens, Adolf Fock, Agidius Hormann, Herbert Klein, Harry Knoll, Helmut Kroll, Gerhard Kruska, Fritz Scholz, Jürgen Schumann, Ulrich Staub, Christoph Tonn, Günther Völtz, Uwe Volkmann, Gerhard Weiss, Hubertus Ziebell.

Seefahrtsschule Lübeck

Die am 3. Oktober 1959 beendete Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** bestanden die Herren:
H. Arens, A. Christiansen, E. Krüss, K. Krumpeter, B. Maßmann, K. Muuß, K. Noack, U. Sander, D. Schädlich, W. Schilling, J. Steffen, D. Steinhardt, P. Strübing, G. Struwe, O. Thede, H. H. Vollstedt, W. Wengler, K.-H. Draeger, R. Klatt, P. Kröplin, W. Lehmann, E. Lorenzen, W. Maaß, P. Obersteller, U. Petzel, G. Polke, H. E. Reinhold, S. Siebert, E. Wischumerski.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 5. und 19. Dezember. Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 10/59. Die Sendung „Grüß an Bord“ ist, wie in den vergangenen Jahren, auf der Mittelwelle des NDR für den 24. Dezember von 19.00—19.30 Uhr vorgesehen.

75 Jahre Schiffingenieur- und Seemaschinen-Ausbildung in Bremerhaven

(Schluß)

Dieser Zustand dauerte bis zum November 1939, als Bremerhaven preußisch wurde und aus der Schule eine staatl. preußische, vollständig selbständige Anstalt wurde. Am 1. Januar 1937 war bereits die im Jahre 1903 besonders für die Fischerei eröffnete Geestemünder Seemaschinenschule in die Schiffingenieurschule Bremerhaven eingegliedert worden.

Bis Ostern 1943, also bis in den Krieg hinein, fanden noch sämtliche Lehrgänge statt. Von da ab wurden nur noch Studierende für die Seemaschinen-Patente C3 und C4 zugelassen, bis am 18. September 1944 das Gebäude durch Kriegseinwirkung vollständig zerstört wurde. Infolge der Beschränkungen, die der Seeschiffahrt auferlegt waren, bestanden große Schwierigkeiten, die Ausbildung für das technische Personal wieder ingangzubringen. Auch die Raumfrage war im zerstörten Bremerhaven kaum zu lösen. Den vereinten Bemühungen aller interessierten Kreise, der Stadt Wesermünde bzw. Bremerhaven und der Industrie- und Handelskammer, gelang es schließlich, die Voraussetzungen zu schaffen, daß am 20. Januar 1949 wieder die ersten Kurse für die Patente der Hochseefischerei anlaufen konnten. Anfang Januar 1952 folgte ein erster dreisemestriger Lehrgang für das C5-Patent. Als Unterrichtsgebäude diente die alte Post in Geestemünde, Arndtstraße 1.

Inzwischen war beschlossen worden, die Seefahrtsschule in der Bussestraße wieder aufzubauen und der Schiffingenieur- und Seemaschinenschule vorläufig die Kellerräume für die Laboratorien und das Erdgeschoß für die Unterrichtsräume zur Verfügung zu stellen. Während der Sommerferien des Jahres 1952 wurden die Maschinenanlagen und das elektrotechnische Labor umtransportiert und neu montiert. Im Wintersemester 1952 begann der Unterricht der Schiffingenieurschule in diesem Gebäude.

Der bekannte Mangel an ausgebildetem Personal sowohl für Deck als für Maschine führten zu der Erkenntnis, daß sowohl Seefahrts- als Schiffingenieurschulen weiter auszubauen waren. Die Seefahrtsschule mußte, wie bereits 1951 vorzusehen, Wert darauf legen, das gesamte Gebäude für sich zu bekommen. Das Land Bremen entschloß sich daher zum Bau einer neuen Schiffingenieurschule am Südeinde des alten Hafens. Das Richtfest des Unterrichtsgebäudes konnte am 2. Juli 1959 begangen werden.

In Bremerhaven mit seiner bedeutenden Wertindustrie, den Schiffsmaschinen-Reparaturwerkstätten und der Hilfsmaschinenindustrie wird es stets eine große Zahl von gelernten Maschinenbauern geben, die die Schiffingenieurlaufbahn einschlagen möchten. Es bleibt daher noch der Wunsch offen, auch diese Schule wieder wie früher als Vollenstalt d. h. mit Ausbildung zum Schiffingenieur I (C6-Patent) einzurichten.

Wenn vielleicht die Bremerhavener Schule in Bezug auf ihre Ausrüstung einige Mängel aufzuweisen hatte, so ist festzustellen, daß ihr Ruf ein desto besserer war. Eine große Zahl hervorragender Schiffingenieure in leitender Stellung an Bord und an Land ist aus dieser Ausbildungsstätte hervorgegangen.



Das Bücherbrett

Arthur C. Clarke: **Im Dschungel der Korallen**, übersetzt von Werner de Haas, Albert Müller Verlag, Rüslikon-Zürich, Stuttgart, Wien.
Ln. 248 S., 24 Abb., DM 17,80.

Was sich unter der Wasseroberfläche abspielt, hat den Seemann schon immer interessiert, besonders, wenn es sich um Seejungfrauen einerseits, oder Wale und Haie andererseits handelt. Das Interesse war jedoch nicht so groß, daß er selbst hinunterging, um nachzusehen. Das besorgten meist Menschen, die z. T. aus ganz anderen Lebensbereichen kamen, wie der Strahlenforscher Piccard mit seiner Tiefseekugel oder die jüngeren „skin diver“, als deren Aushängeschild man Hans Hass bezeichnen könnte. Das Sporttauchen und die Unterwasserfotografie sind geradezu Mode geworden und es ist nicht verwunderlich, daß es schon zahlreiche Bücher über dieses Thema gibt. Die neuentdeckte Unterwasserlandschaft ist jedoch noch weitgehend unerforscht, und wenn der Sporttaucher Clarke, der ursprünglich in der elektronischen und astronomischen Forschung zu Hause war, das große Barriere-Riff vor Australien zum Ziele nimmt, darf man mit einem interessanten Buch rechnen.

Wer von Clarke als dem Mann der Wissenschaft allerdings einen streng wissenschaftlichen Bericht erwartet, wird sich enttäuscht sehen. Aber es ist eine angenehme Enttäuschung, denn der Verfasser schildert die Zweimann-Expedition in den Jahren 1954 und 1955 nicht nur äußerst spannend, sondern auch mit köstlichem angelsächsischem Humor, so z. B., wenn er die Überlegungen beschreibt, die dazu geführt haben, daß man eine bestimmte Autostraße befährt: „Dies war, wie sich herausstellte, eine interessante Theorie, die jedoch ein paar alberne Tatsachen unberücksichtigt ließ“.

Für die dem Seemann hinreichend bekannte Gefährlichkeit der Riffe gibt auch Clarke ein Beispiel: der englische Überseedampfer „Quetta“ lief 1890 in der Torrestraße auf eine bislang unentdeckte Felsnadel und sank innerhalb von drei Minuten mit einem Verlust von über 150 Menschenleben, nachdem der Schiffsboden von der scharfen Nadel fast in ganzer Länge, für die Passagiere kaum merklich, aufgeschlitzt worden war.

Die Gefahren, denen ein Taucher im Korallenriff ausgesetzt ist, werden vom Verfasser eingehend beschrieben. So erfährt man, daß das gefährlichste Tier des Rifftes nicht der Hai ist, sondern ein kleines Scheusalz mit giftigen Stacheln, der Steinfisch. Alle Abhandlungen über das Thema „Begegnung mit Steinfischen“ haben nach Clarke einen gewissen „makabren Beigeschmack“.

Das halbe Jahr, das den beiden Tauchern zur Verfügung stand, reichte nicht aus, mehr als einen kleinen Teil des inneren Barriere-Riffs zu erforschen. Das äußere Riff, gegen das die Fluten des Pazifik branden, ist noch unerforscht.

Vom „Fachbuchverlag Leipzig“ liegen uns wieder zwei Büchlein vor, die für uns Seeleute recht interessant sind. Werner Reinhold, Dozent an der Seefahrtsschule Wustrow, behandelt die **Seewasserstraßenordnung** in Frage, Antwort und Bild. Der Verfasser beginnt mit den Grundbegriffen, wie Seewasserstraßen, Seehafenordnung, Seestraßenordnung, Fahrzeugtypen, Fahrwasser, Strom- und Schiffsfahrtsicht. Es folgen dann die Erläuterungen der Fahrregeln und Ausweichvorschriften, sowie die Bestimmungen, über wird der an und für sich nüchterne Stoff lebendig und Anker, Laden, Löschen usw. Durch Frage und Antwort interessant gestaltet. Dazu tragen auch viele farbige Skizzen wesentlich bei.
91 S., kart., DM 5,80.

Das zweite Buch ist eine **„Nautische Aufgabensammlung“**, die gleich vier Verfasser hat, nämlich die Seefahrtslehrer Walter Homburg, Gerhard Rose, Walter Steinfalt und Adolf Zinn. Hunderte gründlich durchgearbeiteter Aufgaben aus dem Gebiet der terrestrischen und astronomischen Navigation, aus der Kompaßkunde, dem Funkwesen und den Gezeiten werden hier behandelt. Auf die praktische Seefahrt sind die Kartenaufgaben abgestimmt. Das Büchlein eignet sich auch zum Selbststudium.
151 S., Hlw., DM 6,80.

Die Bücher des Fachbuchverlages Leipzig sind auch durch die westdeutschen Buchhandlungen zu beziehen.

M Stange-Freerks **„Admiral Karpfänger und sein Sohn“**. D. Gundert-Verlag, Hannover. 359 S., DM 9,80.

Auf dieses schöne Jugendbuch, das wir bereits in unserem Juni-Heft ausführlich besprochen haben, möchten wir hier mit noch einmal hinweisen. Dieser historische Roman des Hamburger Seehelden, der jeden seebegeisterten Jungen, aber auch den niederdeutschen Menschen anspricht, dürfte für ihn ein schönes Weihnachtsgeschenk sein.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Erich Anders S. 162; Bremer Vulkan (Werkaufnahme) S. 168; Dr. Ernst Denning (Archiv) S. 168; Deutsche Werft (Werkaufnahme) S. 168, 169; Hans Gerd Eber (Archiv) S. 164, 165; Frim S. 170; Ernst de Jong S. 168; Hugo Klement S. 161, 168; Günther Lemke S. 169; Lübecker Flenderwerke (Werkaufnahme) S. 168; Heinrich von Medvey S. 171; Hugo Peters (Werkaufnahme) S. 168; Roitfeld/Sirius/Prisma S. 173; Kurt Schmischek S. 167, 168; G. Schowalterer Farb-foto, S. 163; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 168, 169; Stader Schiffswerft (Werkaufnahme) S. 168; Hans Vogel S. 170.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 - Tel.-Adr.: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß: Hamburg-Süd PL 1104



Die Werften melden...

Abeking & Rasmussen, Lenauwerder i. O.

5230 Schnelles Minensuchboot „Gemma“, 250 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 6. 10. 59

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1329 MS „Numerian“, 15 000 tdw, f. Hilmar Reksten, Bergen/Norwegen. Stapell. 30. 10. 59

Akt.-Ges. „Weser“, Werk Seebeck, Bremerh.-G.

843 MS „Ilversum“, 13 000 tdw, f. N.V. Stoomvaart Maatschappij „Oostzee“, Amsterdam. Probefahrt 28. 10. 59

844 MS „Ittersum“, 13 000 tdw, f. N.V. Stoomvaart Maatschappij „Oostzee“, Amsterdam. Ausged. 24. 8. 59

500 FMS „Augsburg“, 800 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven. Stapell. 24. 10. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

885 D (tu) „Tenadores“, 6700 BRT, f. United Fruit Co., New York, (Empresa Hondurena de Vapores S.A., Puerto Cortez). Stapell. 1. 10. 59

895 MS „Wesermünde“, 3111 BRT, f. Union Partenreederei, Bremen. Probef. 10. 10. 59

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Wolfsburg“, 370 ts, f. Bundesmarine. Probef. 8. 10. 59

Küstenminensuchboot „Völklingen“, 370 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 10. 10. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

736 TD (tu) 36 000 tdw, f. Esso Tankschiff Reederei GmbH., Hamburg. Stapell. Achterschiff 27. 10. 59

740 D (tu) „Rio Manamo“, 12 860 BRT, f. Joshua Hendy Corporation, Los Angeles. Transworld Carriers Inc., Panama. Probef. 29. 9. 59

748 MS „Traviata“, 945 BRT, f. Wilh. Wilhelmssen, Oslo. Probef. 15. 10. 59

754 MS „Rheinland“, 11 000 tdw, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Stapell. 5. 10. 59

Evers-Werft, Niendorf/Ostsee

485 MFK 75 BRT, f. Island. Stapell. 24. 10. 59

486 MFK 75 BRT, f. Island. Stapell. 19. 10. 59

Hein Garbers, Hamburg

20 TMS „Julius Fock“, 360 PS, f. Reederei Ernst A. Fock, Hamburg. Stapell. 8. 10. 59

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

593 MS „Berolina“, 999 BRT, f. Part.Reed. MS „Berolina“ (KR.: „Orion“ Schiffahrts-Gesellschaft Reith & Co.), Hamburg. Probef. 31. 10. 59

Hanseatische Werft GmbH., Hbg.-Harburg

14 MS „Bodetal“, 2400 tdw, f. J. A. Reinecke GmbH., Hamburg. Stapell. 8. 10. 59

J. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

642 TMS „Sarinia“, 1410 tdw, f. Internationale Reveir Tankscheepvaart Mij., Rotterdam. Probef. 22. 10. 59

847 TMS „BP Finkenwerder“, 930 t, f. BP Benzina und Petroleum Gesellschaft m.b.H., Hamburg. Probefahrt 1. 10. 59

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

228 SMS „Freiburg“, 232 PS, f. Wasser- u. Schiffahrtsdirektion Hamburg. Stapell. 14. 10. 59

229 SMS „Bützfluth“, 232 PS, f. Wasser- u. Schiffahrtsdirektion Hamburg. Stapell. 29. 10. 59

Howaldtwerke A.-G., Hamburg

940 D (tu) „Indian Tradition“, 9500 BRT, f. India Steamship Co. Ltd., Kalkutta. Stapell. 17. 10. 59

Kieler Howaldtwerke A.-G.

1073 TD (tu) „Venassa“, 32 500 tdw, f. Shell Tankers Ltd., London. Probef. 14. 10. 59

1076 MS „Syllum“, 8400 tdw, f. Part.Reed. „Syllum“ (KR.: Thomas Entz Tanker GmbH.), Rendsburg. Stapell. 15. 10. 59

1094 MS „Jarilla“, 15 000 BRT, f. Anders Jahre & Co. A/S, Sandefjord. Ausged. 16. 10. 59

1110 MS „Asseburg“, 3000 BRT, f. Harald Schuldt & Co., Hamburg. Probef. 12. 10. 59

1117 MS „Cap Vallente“, 3000 BRT, f. Hamburg-Süd-amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Eggert & Amsinck, Hamburg. Stapell. 29. 9. 59

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

116 MS „Fosheim“, 3000 tdw, f. Reederei Löwenskiold og Hoyer, Skien/Norwegen. Stapell. 3. 10. 59

Lübecker Flender-Werke

505 MS „Mülheim-Ruhr“, 11 500 BRT, f. Part.Reed. Mülheim-Ruhr (KR.: Otto Stinnes & Co.), Hamburg. Probef. 16. 10. 59

507 MS „Vinland“, 16 500 tdw, f. A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kopenhagen. Stapell. 9. 10. 59

508 MS „Korendyk“, 7300 tdw, f. N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij. (Holland-Amerika Lijn), Rotterdam. Probef. 22. 10. 59

C. Lühring, Brake/Unterweser

5904 MS „Wiking“, 499 BRT, f. Anton Boyksen, Rodenkirchen. Probef. 14. 10. 59

5905 MS „Berne-Farge“, Fährschiff f. 400 Personen, f. Fährerschaft Blumenthal-Farge. Stapell. 31. 10. 59

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13285 Schnellboot „Weihe“, 140 ts, f. Bundesmarine. Probef. 28. 10. 59

13308 Schnellboot „Madjan Tutul“, 140 ts, f. indonesische Marine. Probef. 30. 9. 59

13312 Schnellboot „Beruang“, 140 ts, f. indonesische Marine. Stapell. 30. 10. 59

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

499 MS „Watugambo“, 2300 tdw, f. indonesische Staatsreederei „Peimi“. Stapell. 29. 10. 59

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

612 MS „Magdalena Reith“, 2700 BRT, f. „Orion“ Schiffahrts-Gesellschaft Reith & Co., Hamburg. Stapell. 14. 10. 59

615 MS „Käthe Jepsen“, 4200 BRT, f. M. Jepsen A/S, Apenrade. Probef. 23. 10. 59

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

534 SMS „Johanna“, 675 PS, f. Petersen & Alpers, Hamburg. Taufe 29. 10. 59

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

498 MS „Mario“, 487 BRT, f. Küstenschiffahrts-Gesellschaft „Argosaronikos“, Piräus. Probef. 28. 9. 59

Wilhelm Priess, Rendsburg

FMK 1. Island. Probef. 24. 10. 59

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

315 MS „Hellenic Destiny“, 10 200 tdw, f. Hellenic Lines Ltd., Piräus-New York. Stapell. 29. 10. 59

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

298 FMS „Lord Nelson“, 1700 tdw, f. Lord Line Ltd., Hull.

308 MS „Faro“, 1400 tdw, f. E. B. Aabys Rederi A/S, Oslo. Taufe 1. 10. 59

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

873 MS „Charlottenburg“, 300 BRT, f. Reederei Süptitz & Co., Hamburg. Probef. 24. 10. 59

F. Schichau A.G., Bremerhaven-M.

1695 SMS „Atlantic“, 768 BRT, f. Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.-G., Hamburg. Probef. 29. 10. 59

1698 SMS „Atlas“, 5000 PS, f. Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.-G., Hamburg. Stapelhub 21. 10. 59

1699 SMS (Taufe bei Indienstellung), 1650 PS, f. Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.-G., Hamburg. Stapelhub 27. 10. 59

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

399 FMS „Nordstern“, 925 BRT, f. Hochseefischerei Nordstern A.-G., Bremerhaven. Stapell. 6. 10. 59

Schlieker-Werft KG., Hamburg

525 TD (tu) „Stanvac Adventure“, 14 000 tdw, f. Stanvac-Gruppe, New York (KR.: Petroleum Shipping Company Ltd.), Panama. Stapell. 3. 10. 59

534 MS „Weser Ore“, 19 500 tdw, f. Transatlantic Bulk Carriers Inc., Monrovia/Liberia. Probef. 9. 10. 59

535 MS „Ems Ore“, 19 500 tdw, f. Transatlantic Bulk Carriers Inc., Monrovia/Liberia. Stapell. 17. 10. 59

Gebr. Schürenstedt, Bardenfleth/Weser

1200 MS „Warfleth“, 600 t, f. eigene Rechnung. Probefahrt 3. 10. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

455 MS „Irmgard Horn“, 850 tdw, f. Heinrich C. Horn Hamburg. Probef. 10. 10. 59

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

191 MS „Este“, 422 BRT, f. Stader Motorschiff GmbH., Stade. Probef. 17. 10. 59

Stülickenwerft, Hamburg

878 MS „Trenenfels“, 12 800 tdw, f. Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Bremen. Stapell. 1. 10. 59

884 Geleitboot „Karlsruhe“, 1900 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 24. 10. 59

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes:
D „Henry Böge“, ex „Svolder“, 2026 BRT, erb. 41 Oslo. 9. 59 verk. von Johann M. K. Blumenthal, Hamburg, an Reederei Heinrich Bischoff, Hamburg. Jetzt „Christina Bischoff“.

D „Marietta Bolten“, ex „Carl Gorthon“, 1722 BRT, erb. 1939 Fredrikstad. 9. 59 verk. v. Part.Reed. „Marietta Bolten“ (KR.: Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf.), Hamburg, an Hamburger Reeder. Jetzt „Essenburg“.

MS „Rungholt“, 399 BRT, erb. 39 Heinrich Brand, Oldenburg i. O., 10. 59 verk. v. Richard Bröhan, Hamburg, an Henry Diewes, Hamburg-Cranz. Jetzt: ?

MS „Uwe Ursula“, 199 BRT, erb. 35 Lühring, Brake. 10. 59 verk. v. Hedwig Henning, Hamburg, an Albert Behrmann, Krautsand. Jetzt: ?

Ankäufe aus dem Ausland:
FD „Coismuir“, ex „Thomas Goble“, 275 BRT, erb. 17 England. 9. 59 angek. aus England v. Hamburger Reederei. Jetzt: ?

FD „Eric Stroud“, 213 BRT, erb. 14 England. 10. 59 angek. aus England v. Hamburger Reederei. Jetzt: ?

FD „John Morrice“, ex „Thomas Barclay“, 203 BRT, erb. 18 England. 10. 59 angek. aus England v. Hamburger Reederei. Jetzt: ?

U-Bootjäger. 10. 59 angek. v. US Navy v. PRAKLA „Lagerstättenforschung“ GmbH., Hannover, für Meeresforschungen. Umbau Elsflether Werft. Jetzt: MS „Prospekta“.

MS „Revnedal“, 3500 tdw, erb. 59 Trondheim. 10. 59 angek. v. Trondhjems Mek. Verksted, Trondheim, v. Hugo Stinnes Transocean Schiffahrt GmbH., Mülheim/Ruhr. Jetzt: „Annie Hugo Stinnes“.

TMS „Rose Mary“, 632 BRT, erb. 40 USA. 10. 59 ersteigert v. Arosa Line, Costa Rica, v. Bankhaus Neelmeyer & Co., Bremen. Jetzt: ?

Verkäufe ins Ausland:

D „Erich“, ex „Isge“, 2729 BRT, erb. 24 Stettin. 10. 59 verk. v. Karl Gross, Bremen, nach Italien (vorbehaltlich Besichtigung). Jetzt: ?

D „Ganges“, ex „Mariebella“, ex „Empire Ely“, 8376 BRT, erb. 48 Lübecker Flenderwerke. 1. 59 verk. v. Friedrich A. Detjen, Hamburg, nach Griechenland. Jetzt: „Ellene“.

MS „Hans Bröhan“, 1229 BRT, erb. 52 J. J. Sietas, Hamburg. 10. 59 verk. v. Richard Bröhan, Hamburg, nach Chile. Jetzt: ?

MS „Karin“, ex „Erich Arnholz“, 299 BRT, erb. 23 Deutsche Schiffbau AG. 10. 59 verk. v. Karl Fütterer, Kiel, nach Dänemark. Jetzt: ?

MS „Miranda“, ex „Birgitta“, 499 BRT, erb. 56 Kalmar/Schweden. 10. 59 verk. v. Miranda Schiffahrts GmbH., Hamburg, nach Schweden. Jetzt: ?

MS „Richard Bröhan“, 1000 BRT, erb. 58 Hagelstein, Travemünde. 10. 59 verk. v. Richard Bröhan, Hamburg, an T. C. Christensen & Co., Kopenhagen. Jetzt: ?

MS „Tarbek“, 498 BRT, erb. 53 Büsum. 10. 59 verk. v. Reederei- und Frachtenkontor Robert H. Schröder GmbH., Hamburg, nach Schweden. Jetzt: ?

Neue Namen:

TMS „Alster“, ex „Auguste Weiter“, ex „Jobure“, 3917 BRT, erb. 44 USA.

MS „Blate“, ex „Barbara Meentzen“, 785 BRT, erb. 52 Seebeck, Bremerhaven.

MS „Cap Salinas“, ex „Santa Catarina“, 6997 BRT, erb. 51 Howaldt, Hamburg.

MS „Fritz Hugo Stinnes“, ex „Annie Hugo Stinnes“, ex „Angsö“, ex „Capella“, ex „John Bakke“, 1907 BRT, erb. 23 Bergen/Norwegen.

D „Louise Bock“, ex „Louise Lattmann“, ex „Daniela Borchard“, 2819 BRT, erb. 43 Bremer Vulkan.

D „Ursula Bock“, ex „Winnie Lattmann“, ex „Egaa“, 1763 BRT, erb. 45 Belgien.

TMS „Zephyr“, ex „Scharhorn“, 1116 BRT, erb. 54 Hitzler, Lauenburg.

Abgewrackt wurden:

MS „Michael“, ex „Canasta“, ex „Danio“, ex „Baron Dalmeny“, 3191 BRT, erb. 24 Glasgow. 10. 59 v. Holsten Reederei Lenth & Co., Kiel, an Eisen und Metall KG Lehr & Co., Hamburg.

„ADMIRAL KARPFANGER UND SEIN SOHN“
 von M. Stange-Freerks **DM 9.80**
 erschienen im **D. Gundert Verlag · Hannover**

I. Teil: Admiral Karpfanger befreit die spanische Silberflotte und führt sie im Triumph nach Cadix.
 II. Teil: Die letzte Reise des Admirals und sein Untergang auf dem „Wappen von Hamburg“.



Original
**MAMPE-
HALB u. HALB**
Alleinherstellerin
MAMPE-BERLIN
(GEGR. 1852)

**Wie
erreiche ich
wen?**

Ausgabe **1
9
5
9**

enthält Anschriften, Telefon-
und Fernschreibnummern,
der an der Nord- und
Ostseeküste beheimateten
Reedereien · Schiffsmakler ·
Werften · Schleppschiffahrts-
firmen · Fischerei- und Klas-
sifikationsgesellschaften, außer
Hamburg. Erschienen im

Seefahrt Verlag
G. m. b. H.

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.

Schiffsproviant und Bunkeröle

Bunkeröle: ESSO · SHELL · BP · GULF · CALTEX · VACUUM
Hovedogplag for WISURA, Bremen

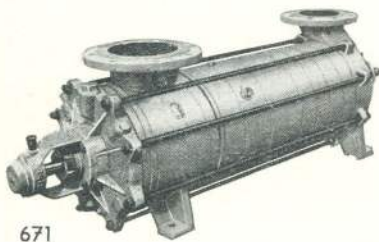


H. HJORT

Central 41 40 · 14 840

Privat:
Teglvaerksbakken 28, Hellerup
Telf. Gentofte 33 38

Sci. Annaeplads 22, Kopenhagen

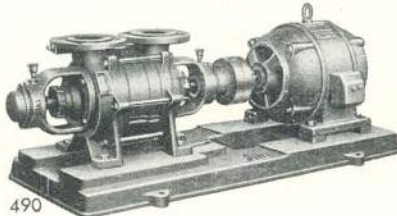


671

Sihl
PUMPEN
für den
SCHIFFBAU

Schulz & Vanselow
HAMBURG 39

Hudtwalkerstraße 10
Tel. 47 52 54 u. 47 70 08



490

CARL PLÜCKER

ROTTERDAM

AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT

EXPORT



gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487



VOLLWASCHER

848,-

SIEMENS
HAUSGERÄTE



WASCHESCHLEUDER

248,-

SIEMENS
HAUSGERÄTE



HEIMBUGLER

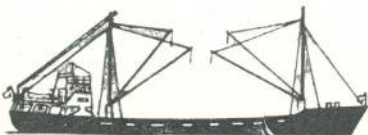
698,-



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

LIEFERANTEN der Seeschifffahrt



Drahtseile

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

Elektromotoren- Reparaturen

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

Linoleum · Tapeten und verwandte Artikel
im altbekannten Fachgeschäft
LINOLEUM KORTE
Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8
Tel. 32 40 45 / 32 40 88

Packungen

Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel
f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export
Sammel-Nr. 36 40 45 (4 Leitungen)
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11



Auf jedem Schiff -
für jeden Durst . . .

„Patz-Pils“ der Schultheiss-Brauerei A. G.
Original Exportbier

Alleiniger Lagerhalter i. Hamburger Freihafen
ANTONI HOEN NACHF.
Hamburg 11, Auf dem Sande 1, Tel. 36 54 92

Pumpen



für alle Bordverhältnisse, Reparaturen aller Systeme
PUMPEN PRINZ
Pumpenfabrik - Hamburg-Altona, Nopitschstraße 15
Telefon 31 12 66 - Fernschreiber 021 3218

Schiffs- Innenausstattung

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

„Die Deutsche Handelsflotte 1959“ Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT

Vom SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hamburg, wurden auch in diesem Jahr die Generalpläne aller deutschen Seeschiffe über 300 BRT in dem Buch

„DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE 1959“

herausgegeben. Die Praxis hat gezeigt, daß bei 60% aller Schiffe im Laufe eines Jahres Änderungen eintreten, sei es durch Umbauten, Ergänzungen oder Änderungen des Ladegeschirrs, Umstellung von Voll- auf Shelterdecker oder umgekehrt, Auswechsell der Maschine oder Hilfsmaschinen u. a. mehr. Außerdem tritt durch die zahlreichen Zu- und Abgänge eine wesentliche Ergänzung ein, so daß dem Leser der neueste Stand der Handelsflotte vermittelt wird.

Auf etwa 760 Seiten werden die Generalpläne der Schiffe sowie folgende Einzelheiten veröffentlicht:

Bauwert, Probefahrtsdatum, Tragfähigkeit, BRT, NRT, Länge, Breite, Seitenhöhe, Tiefgang, Anzahl der Luken und ihre Abmessungen, Anzahl der Ladebäume und deren Hebefähigkeit, Inhalt der einzelnen Laderäume, Größe der Kühlräume und Süßöltanks, Einzelheiten über die Maschinenanlage und die Brückenausrüstung.

Kurz, Einzelheiten, wie sie die Reeder, Befrachter, Werften und alle an der Schifffahrt interessierten Kreise brauchen.

Außer dem alphabetischen Inhaltsverzeichnis wurde wieder eine Übersicht über die deutschen Reedereien und ihre Schiffe gegeben. Die Flaggen- und Schornsteinmarken sind im Buntdruck ausgeführt.

Das in Leinen gebundene Werk ist zum Preis von DM 41.— durch den

SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hamburg 1, Spaldingstraße 210, V., die
BUCHHANDLUNG ECKARDT & MESSTORFF, Hamburg 11, „Neptunhaus“, und die
Fa. HEINRICH BROECKER, Hamburg 1, Ferdinandstr. 61, die auch den Vertrieb ins Ausland übernommen hat, zu beziehen.

