

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß
Der Mann am Ausguck
Wilhelmshaven
Fischereihilfsdienst
Genua und sein Hafen
Großölhafen an der Jade
Nebel im Kanal
Begegnungen im Roten Meer
Ich war nicht lange verlobt
Admi
Die plattdeutsche Schreibmaschine
Flotten-Umschau
90 Jahre Reederei H. Schuldt
Die Werften meldeten ...



Auf einem Bergungsschiff

Aufn. Hans Pawlak

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

Januar 1958

Nr. 1

AMPEILKOMPASS

Lieber Leser!

Mit dieser Ausgabe geht die „Kehrwieder“ in das zweite Jahr ihres Bestehens. In den vorangegangenen 12 Nummern des Jahres 1957 wurde von Seiten der Schriftleitung keine Mühe gescheut, den Geschmack der Leser zu ergründen, um mit dem gebotenen Lesestoff alle Besatzungsmitglieder der deutschen Schiffe anzusprechen. Wir wußten von vornherein, daß das nicht immer einfach sein würde und haben uns daher umso mehr über die unzähligen bei uns eingegangenen Briefe gefreut, die uns bestätigten, daß wir trotz der eigenen Bedenken das uns selbst gesteckte Ziel erreicht haben. Mit berechtigtem Stolz hat uns die Tatsache erfüllt, daß wir bisher kein negatives Urteil über Ihre und unsere Zeitschrift zu hören bekommen haben. Was liegt also nach dem einjährigen Bestehen näher als die Feststellung, daß wir genauso wie bisher weitermachen wollen. Sie alle tun sich selber, den vielen Kameraden an Bord und nicht zuletzt uns den größten Gefallen, wenn Sie durch Zuschriften und Beiträge auch fernerhin helfen:

Allen etwas zu bieten.

An der Schwelle des neuen Jahres ist es Brauch, immer einen kleinen Blick in die Vergangenheit zu tun. Zu Beginn des Jahres 1957 wurde die Aufwärtsentwicklung der deutschen Seeschifffahrt durch die starke Nachfrage nach Transportraum und die Erhöhung der Frachtraten als Folge der Suez-Krise sehr begünstigt. Aber schon in der ersten Hälfte des abgelaufenen Jahres kam der plötzliche Umbruch zur Baisse. Ein deutliches Beispiel hierfür sind die Raten für Kohleverschiffungen von Hampton-Roads nach dem Kontinent, ein heute gebräuchliches Barometer für die Lage auf den Seeverkehrsmärkten. Die Spitzenraten von 120 sh pro Tonne fielen im Durchschnitt Ende des Jahres abrupt bis auf 27—30 sh im Durchschnitt. Von der ungünstigen Situation auf dem Ratensektor in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres waren sowohl Tramp-, Tank- als auch Linienfahrt betroffen. Wenn es bislang in Deutschland noch nicht zur Auflegung von Schiffen in größerem Ausmaß gekommen ist, so liegt das zum Teil daran, daß die Reeder wohl noch einen bescheidenen Optimismus im Hinblick auf die kommende Entwicklung der Transportmärkte aufrecht erhalten oder daß sie sich vor allem durch langfristige Kontrakte auf einige Zeit absichern konnten.

Die Verschlechterung der Wettbewerbsposition der deutschen Seeschifffahrt ist im wesentlichen auf drei Hauptfaktoren zurückzuführen: Die wachsende Konkurrenz der „billigen Flaggen“, die günstige Kapitalstruktur und die steuerliche Besserstellung der ausländischen Konkurrenten auch in den sogenannten traditionellen Schifffahrtsländern. Die Verschiebung des Konkurrenzgefüges muß selbst in der augenblicklichen Periode des absoluten Raten-

verfalls für die deutschen Reedereien existenzbedrohend werden.

Als besonders folgenschwer hat sich das ständige Anwachsen der sogenannten „billigen Flaggen“ (flags of convenience) in den letzten Jahren erwiesen.

*

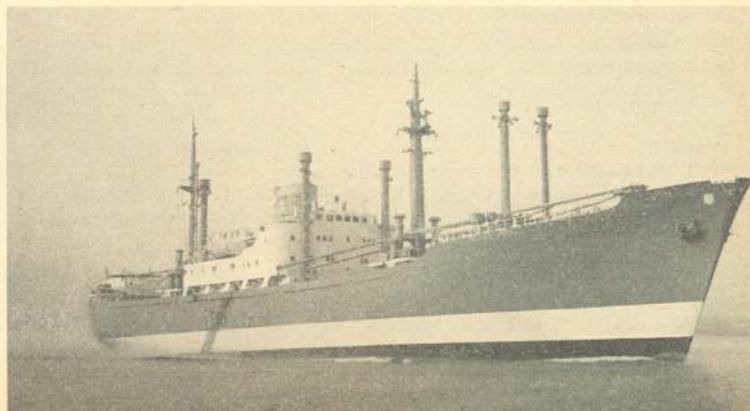
Zu einer weiteren ernsthaften Diskussion führte das am 1. April 1958 in Kraft tretende Seemannsgesetz. Die finanziellen Gesamtbelastungen der Reedereien durch die vielfach über vergleichbare Auslandsregelungen hinausgehenden Bestimmungen werden außerordentlich groß sein. Bei den Ende 1957 begonnenen Tarifgesprächen der Sozialpartner ist bisher insoweit Übereinstimmung erzielt worden, als unter Berücksichtigung dieses neuen Gesetzes gleichzeitig Heuer- und Manteltarif neu vereinbart werden sollen. Wegen der komplizierten und sehr weit in das Tarifgefüge eingreifenden Bestimmungen des Seemannsgesetzes läßt sich zur Zeit weder absehen, wann die Tarifverhandlungen beendet, noch welche Ergebnisse erzielt werden können. Es wird versucht werden, in den Tarifvereinbarungen Bestimmungen

Am 21. Dezember 1957 lieferten die Kieler Howaldtswerke das 5992 BRT große Fracht-MS. „Hasselburg“ an die Reederei H. Schuldt, Hamburg, ab. Ein 5340 PS leistender 8-Zylinder Dieselmotor verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 Knoten. Länge zwischen den Loten 121 m, Breite 17,25 m und Tiefgang beladen 8,32 m. Zwei Schwergutbäume zu 50 bzw. 25 to, sowie 16 Bäume zu 5 to. Einrichtungen für 12 Fahrgäste.

des Seemannsgesetzes der Schifffahrtswirklichkeit anzunähern.

Die seit über einem Jahr angelaufenen Maßnahmen zur Behebung der Mangellage bei den Patentinhabern werden sich in absehbarer Zeit stärker auswirken. Die Zahl der in den nächsten zwei Jahren nach ihrer Ausbildung auf den seemännischen Fachschulen in die Schifffahrt zurückgehenden Nautiker, Schiffsingenieure und Funker läßt hoffen, daß es innerhalb dieser Zeit gelingen wird, genügend Patentinhaber für den jährlichen Tonnagezuwachs bereitzustellen. Unverändert ist es notwendig, daß die Kapazität der Kurse für diese drei Gruppen so ausgeweitet wird, damit nicht nur der laufende Bedarf und die jahresbedingten Ausfälle, sondern auch der Nachholbedarf aus den letzten drei bis vier Jahren befriedigt werden kann. Beitragen wird dazu die Eröffnung der neuen Seefahrtsschule in Bremen in diesem Jahre, der begonnene Neubau der Seefahrtsschule in Elsfleth und die zugesagte Erweiterung der Hamburger Seefahrtsschule.

Erfreulich ist der weiter anhaltende Zustrom der Jugend zu den Berufen an Bord der deutschen Handelschiffe. Das gilt insbesondere für die seemännische Laufbahn, die mit der Eignungsverordnung einen geregelten Ausbildungsweg erfahren hat. Ab 1. April ds. Js. werden nicht nur die zukünftigen Nautikeranwärter, sondern alle Jugendlichen für den Decksdienst einen dreimonatigen Kursus an einer Seemannsschule absolvieren müssen, bevor sie an Bord kommen. Nach erfolgter Eröffnung der zum Hamburger Kuratorium gehörenden Seemannsschulen Bremervörde und Finkenwerder können auf den zur Zeit bestehenden sechs Seemannsschulen der Bundesrepublik jährlich 2400 Jugendliche ausgebildet werden. Der Wachoffizier.





Der Mann am Ausguck

Zehn Jahre sind seit der Gründung des jüdischen Staates im Südteil des früheren Palästina, an der Ostküste des Mittelmeeres, vergangen. Und seit zehn Jahren sind die 800 000 arabischen Flüchtlinge aus Palästina, die in den angrenzenden Araberstaaten unter Not und Entbehrung leben, ein Hindernis für eine Verständigung zwischen den Arabern und den Israeliten. Eine Rückkehr lehnt die israelische Regierung ab, da sie das Land an jüdische Siedler vergeben hat. Eine Selbsthaftmachung in den arabischen Ländern ist aus verschiedenen Gründen nicht durchführbar. Nachdem früher die Sowjetunion die Israelis mit modernen Waffen unterstützt und dadurch ihren Sieg über die arabischen Streitkräfte ermöglicht hatte, sucht heute die sowjetische Politik die Araber in ihrer Opposition gegen Israel zu stärken. Niemand aber hat entscheidende Schritte unternommen, um das Elend der 800 000 Verlassenen zu beseitigen. An Hilfsmaßnahmen freilich hat es nicht gefehlt. Die „United Nations Relief and Works Agency“ für Palästinaflüchtlinge, kurz UNRWA genannt, geht in die Lager und versucht den Flüchtlingen wenigstens ein bescheidenes Existenzminimum zu sichern. Aber die ihr zur Verfügung stehenden Mittel sind viel zu gering. Von den 80 UNO-Staaten beteiligen sich 30 an den Hilfsmaßnahmen, in erster Linie Amerika und England. Auch Deutschland ist mit 25 000 Dollar im Jahr beteiligt; Dänemark gibt das Doppelte. Schon mußten aus Mangel an Mitteln Schulen wieder geschlossen und Pläne zur Errichtung von Lehrerseminaren und Gewerbeschulen aufgegeben werden. Das ist bitter und hat die Unruhe nicht gemindert. Denn die Kinder der Flüchtlinge gehen gern zur Schule, in den christlichen Lagern ebenso wie in den mohammedanischen. Steinbaracken, Zelte und Hütten aus Holz und Konservendblech sind die Unterkünfte. Im Gazastreifen kommen auf 100 000 Einwohner 220 000 Flüchtlinge. Das sind unhaltbare Zustände, und wenn die Flüchtlinge nicht immer noch eine Hoffnung auf Rückkehr in die Heimat hätten, wäre es wahrscheinlich längst zu Explosionen gekommen. Aus eigener Kraft können die arabischen Staaten unmöglich mit diesem Problem fertig werden. Die Industrialisierung ist so stark zurückgeblieben, daß eine Aufsaugung der Arbeitskräfte sich aus Mangel an Arbeitsgelegenheiten verbietet. Wir lasen in diesen Tagen von versuchten Waffenkäufen Ben Gurions in der Bundesrepublik. Sollte man nicht erst versuchen, das Flüchtlingsproblem der Araber zu lösen, ehe man an neue Auseinandersetzungen denkt?

*

Während sich der indische Ministerpräsident Nehru bemühte, in dem Konflikt zwischen der gegenwärtigen indonesischen Regierung Sukarno und der niederländischen Regierung zu vermitteln, ist der Aufstand in Algerien wieder aufgeflackert. Sogar während der Feiertage kam es zu Überfällen der Aufständischen und Gegenmaß-

nahmen der französischen Truppen. Frankreich wäre diese Belastung gern los, zumal der französische Ministerpräsident Gaillard stark in die Weltpolitik eingestiegen ist. Im Gegensatz zu Amerika erklärte Gaillard sein Einverständnis mit einer neuen Ost-West-Konferenz unter der Voraussetzung, daß ein solches Treffen — eine sogenannte Gipfelkonferenz — durch vorherige Besprechungen der Außenminister gut vor-

Männer auf See und im Hafen



Der Taucher

ist eine wichtige und oft gesuchte Persönlichkeit in der Schifffahrt. Wir brauchen ihn, wenn es gilt Unterwasser-schäden festzustellen, die Schraube von einer Trosse zu befreien, oder Wracks und sonstige Schifffahrtshindernisse zu sprengen. Auch bei Bergungsarbeiten ist er uns unentbehrlich. Der Taucher — nur kerngesunde Männer eignen sich für diesen nicht ganz ungefährlichen Beruf — muß gleichzeitig Schiffszimmerer, Eisenschiffbauer, Brenner und Schweißer sein.

bereitet wäre. Allem Anschein nach hat eine solche Planung Aussicht auf Verwirklichung, denn auch andere westliche Diplomaten halten sie für realisierbar. Um so mehr liegt Gaillard daran, die eigenen Angelegenheiten zu ordnen. Seine Regierung hat nun ein Algerienstatut ausgearbeitet, das die Befriedung des Landes herbeiführen soll. Über hundert Jahre regiert Frankreich in Algerien und hat es durch Bau von Eisenbahnen und Fernstraßen und durch Einrichtung von Fluglinien dem modernen Verkehr erschlossen. Natürlich will sich Frankreich dieses wertvolle Hinterland erhalten. Ungeheure Opfer an Gut und Blut sind schon gebracht worden, ohne daß es gelang, die Gegensätze auszugleichen. Das neue Statut soll nun eine Brücke über die Fronten schlagen. Paris hat es nicht nur mit den gut organisierten Aufständischen zu tun, sondern auch mit dem Widerstand der alten Kolonisten, die nicht von dem Herr-im-Hause-Standpunkt abgehen wollen. Die Linke ist schon eher zu Zugeständnissen bereit, und zwar zu ganz beachtlichen. So

will man gesamtalgerische Organe in der Verwaltung und entsprechende Ausschüsse gut heißen. Auch ein „einheitlicher Wahlkörper“ ist vorgesehen. Einer Übereinstimmung der Minderheiten — also auch der Franzosen — soll eine ständige Vertretung mit Vetorecht vorbeugen. Die Regierung Gaillard würde sich unsterbliche Verdienste nicht nur um Frankreich erwerben, wenn es ihr gelingen sollte, Frieden in Algerien zu schaffen. In Europa und auch anderwärts bleibt ihr dann noch genug zu tun übrig.

*

Da ist zum Beispiel der sogenannte Rapackiplan. Er beruht auf dem Vorschlag des polnischen Außenministers Rapacki, eine atomwaffenfreie Zone in Europa zu schaffen. Der Franzose Gaillard lehnt ihn ab, während führende Italiener sich für ihn ausgesprochen haben. Ganz scharf dagegen ist natürlich Dulles, der amerikanische Außenminister. Dulles vertrat auch auf der Pariser Konferenz einen schroffen Standpunkt in der Frage der Verhandlungen mit der Sowjetunion. Er mußte es hinnehmen, daß Großbritannien wie auch die Bundesrepublik ihm hier nicht folgten. Noch während der Tagung der NATO-Konferenz in Paris aber hat Dulles seinen Standpunkt in der amerikanischen Zeitschrift „Life“ ausführlich begründet. Im Hinblick auf die Erfahrungen mit den vom Weltkommunismus beherrschten Staaten verwies er auf eine Äußerung Lenins, die da besagt: „Versprechen sind wie eine Pastetenkruste; sie sind dazu da, gebrochen zu werden.“ Dulles weist weiter darauf hin, daß von dem sowjetischen Bruttosozialprodukt mehr als die Hälfte für militärische Zwecke und weniger als die Hälfte für den Konsum der 200 Millionen Sowjetbürger verwandt werden, während in den Vereinigten Staaten zwei Drittel des Bruttosozialproduktes der Bevölkerung zugute komme und nur etwa ein Drittel auf Verteidigung und Auslandshilfe entfallen. Würden die Vereinigten Staaten dem Beispiel der Sowjetunion folgen, könnten sie ein solch hohes militärisches Potential erreichen, dem gegenüber das sowjetische mehr als gering erscheinen würde. Weil man das weiß, versuche man die Wachsamkeit Amerikas einzuschläfern. Auf der Rückreise von Paris nach Washington kehrte Dulles in Madrid ein und besuchte Spaniens Staatschef Franco. Lange genug war Franco — aus den Revolutionswirren 1938 als Caudillo und Oberbefehlshaber hervorgegangen — isoliert. Man hatte es ihm auch in den westlichen Ländern nicht vergessen, daß er seinen Sieg über die Linke mit Hilfe deutscher und italienischer Hilfskräfte errungen und eine autoritäre Regierung aufgerichtet hatte. Franco hat es verstanden, sich in den Wirren der vergangenen 20 Jahre zu halten und auch aus dem Zweiten Weltkrieg unversehrt hervorzugehen. Das war oft schwer und forderte auch von seinem Volk bittere Opfer. Es muß ihm nun eine besondere Genugtuung gewesen sein, den Besuch aus dem Weißen Haus empfangen zu können. Wie man Franco kennt, wird er mit einigen Forderungen nicht gerade zurückhaltend gewesen sein. Warum sollte er auch? Man will etwas von ihm, und sein Land könnte eine Erhöhung der Wirtschaftshilfe gut gebrauchen. Fritz Roßberg



Der Hafen

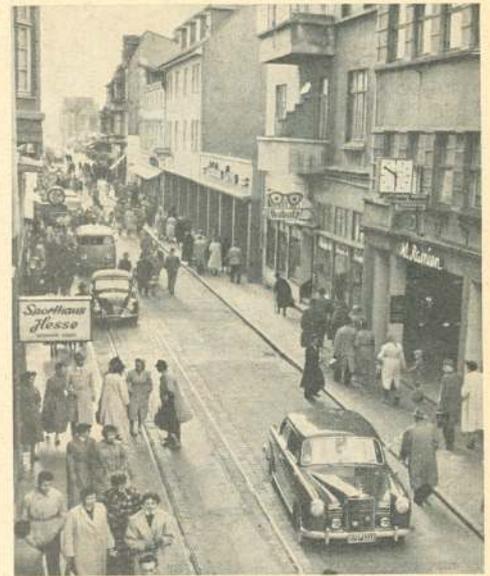


Wilhelmshaven

Als am 20. Juli 1853 zwischen Preußen und Oldenburg ein Vertrag geschlossen wurde, nach dem diesen ein Teil des oldenburgischen Kirchspiels Heppens und Neuende zur Errichtung eines Kriegshafens am Jadebusen überlassen wurde, ahnte man noch nicht, wieviel Mühe und Schweiß es kosten würde, bis man hier einen brauchbaren Hafen mit einer Werft, den Kasernen und Verwaltungsgebäuden und den notwendigen Arbeiterwohnungen geschaffen hatte. Noch nicht einmal vermessen war dieses unwirtliche Gebiet. Die einzigen vorhandenen Seekarten stammten aus der Zeit Napoleons I., waren also vollkommen überholt. Drei

auf großen Umwegen und mit bedeutendem Zeitverlust entweder den Rhein oder die Weser abwärts per Schiff an ihren Bestimmungsort geschafft werden. Auch das ungesunde Klima der baumlosen Marschebene trat hinzu und endlich der Mangel an gutem Trinkwasser. Brunnen förderten nur Brackwasser zu Tage. Man war lediglich auf in Zisternen gesammeltes Regenwasser angewiesen.

Ein weiterer Feind war die Nordsee selbst. Glaubten die Bautechniker nach endlosen Mühen einen Damm errichtet zu haben, der den „Blanken Hans“ zurückhielt, so zerstörte der nächste Sturm in einer Nacht das in Monaten errichtete Werk. Die von ihm herangewälzten



Die Marktstraße — seinerzeit von den Marinern scherzhaft die „Straße des Grübens“ genannt — ist auch heute wieder die Hauptgeschäftsstraße.



Wilhelmshaven hat sich auch zu einem gut besuchten Nordseebad entwickelt. Vor der Strandhalle am Südstrand herrscht sommers tags ein lebhafter Badebetrieb. Das ideale Familienbad findet man weiter draußen am Geniusstrand.

Jahre lang mußte man das Gebiet neu vermessen. Erst dann lagen die Pläne vor und man konnte mit den eigentlichen Bauarbeiten beginnen.

Nun aber stellten sich Schwierigkeiten über Schwierigkeiten ein. Das 1309 Morgen große Gebiet, das Preußen für 500 000 Taler erwor-

Fluten unterwühlten die Dämme, und am andern Morgen trieben Tausende von Pfählen auf dem Wasser und wurden von der reißenden Ebbe nach See entführt. Viele Monate lang mußten Hunderte von Arbeitern das Zerstörte wieder aufbauen, um es noch zwei- oder dreimal in derselben Weise vernichtet zu sehen. Aber mit der Zeit blieben die Menschen doch Sieger. Unter dem Hafenbaudirektor Göker, dessen Namen heute noch die Hauptstraße führt, war 1869 das Gebiet eingedeicht und der erste Hafen entstanden. Nach dem König von Preußen erhielt der Ort den Namen Wilhelmshaven.

1870 wurde mit dem Bau der Werft begonnen und 1876 die 1. Einfahrt geschaffen. Da sie sich bei den immer größer werdenden Schiffen bald als zu klein erwies, wurde 1886 die 2. und 1909 die 3. Einfahrt erbaut. Kurz davor, 1907, konnte die Kaiser-Wilhelm-Brücke, die im weiten Bogen den Hafen überspannt, als größte Drehbrücke der Welt dem Verkehr übergeben werden. Mit der 4. Einfahrt, die am 7. November 1942 der Kleine Kreuzer „Emden“ als erstes Schiff passierte, besaß Wilhelmshaven auch die größte Schleuse der Welt.

Wilhelmshaven wuchs mit der Kaiserlichen Marine, bis es nach dem Versailler Diktat wieder zur Bedeutungslosigkeit herabsank. Die uns verbliebene Reichsmarine benötigte nur einen winzigen Teil der ausgedehnten Hafenanlagen. Versuche, diese für Handels- und Industriezwecke nutzbar zu machen, schlugen fehl. Erst als nach 1933 die Kriegsmarine wieder ausgebaut wurde, erwachte auch Wilhelmshaven aus seinem Dornröschenschlaf. Stadt, Werft und Hafenanlagen wurden gewaltig ausgebaut. In den Bombennächten der letzten Kriegsjahre wurde vieles zerstört und was heil geblieben, fiel der Demontage zum Opfer.

Aber „Schlicktown“, wie die alten Mariner scherzhaft die graue Stadt an der grauen Jade nannten, verzagte nicht. Mit größerem Erfolg als 1919 hat sich die Stadt zu neuem Leben emporgereckt. Industriebetriebe ließen sich hier nieder (Büromaschinen-, Kran-, Elektro-, Textil-, Holz- und Eisen-Industrie), dazu die Jadewerft, wissenschaftliche Institute kamen, darunter das Max-Planck-Institut für Meeresbiologie und die früher auf Helgoland befindliche Vogelwarte, eine Hochschule für Arbeit, Politik und Wirtschaft, eine Pädagogische Hochschule für Landwirtschafts- und Gewerbelehrer, und endlich ist Wilhelmshaven auch ein Nordseebad geworden, nachdem man erkannt hat, welche Heilwirkung der von den alten Marinern so verspottete Schlick hat. In jüngster Zeit ist Wilhelmshaven auch wieder zu einem Stützpunkt der Bundesmarine geworden. Aber Marinehafen zu sein, wird nicht mehr die Hauptaufgabe dieser unter Schmerzen geborenen Stadt bleiben. Wenn erst am Nordhafen die große Pieranlage für die Öltanker fertig ist, an der täglich bis zu vier Supertanker ihre Ladung löschen können, wird die große völkerverbindende Bedeutung von Wilhelmshaven erkennbar werden. Lu.



Überall wachsen neue Viertel mit modernen Wohnungen und Geschäftsräumen empor wie hier an der Grenzstraße.

ben hatte und nur aus weichem Marschboden und Schlick bestand, schien diese Summe nicht wert zu sein. Alle Baulichkeiten, seien es die Kaimauern, die Trockendocks und selbst die kleinen Arbeiterhäuser konnten nur auf Pfahlrosten errichtet werden. Weiter fehlte es an jeder Verbindung mit dem Hinterland. Die geplante Eisenbahn, die die Verbindung mit Preußen herstellen sollte, konnte zehn Jahre lang nicht ausgeführt werden, weil sich das Königreich Hannover beharrlich weigerte, die Bahn durch die kleine Strecke seines Gebietes legen zu lassen, die Preußen von Oldenburg trennte. Daran erkennt man so recht die vor 100 Jahren in Deutschland herrschenden kleinstaatlichen Verhältnisse. Oldenburg aber hatte damals schon ein Herz für ein gemeinsames Vaterland. So aber mußten alle Baumaterialien

Eine Stadt von 100 000 Einwohnern braucht natürlich auch Stätten der Kunst. Das neue Stadttheater ist ein imposanter Bau.



FISCHEREIHILFSDIENST

Von Roi G. Hellmich



Fischereischutzboot „Poseidon“, erb. 1957 auf der Mützelfeldtwerft, Cuxhaven. 61,57×10,23×4,87 m. 934 BRT, 800 PS. Besatzung 27 Mann.

Der Fischereischutz — ursprünglich durch Kriegsschiffe ausgeübt und auf die polizeiliche Überwachung der Fischerei in der Nordsee beschränkt — hat sich in den Nachkriegsjahren in der Bundesrepublik zu einem zivilen Hilfsdienst auf fachlicher Grundlage entwickelt, dessen wichtigste Aufgaben die ärztliche Betreuung der Fischer auf See, technische Hilfeleistung und Wetterberatung für die Fischereiflotte sind. Die polizeilichen Aufgaben traten völlig in den Hintergrund. Aber nicht nur die Aufgaben änderten sich, sondern auch das Einsatzgebiet. Während der Fischereischutzvertrag von 1882 den Fischereiverhältnissen der damaligen Zeit entsprechend nur die Nordsee umfaßte, üben heute die Fischereischutzboote der Bundesrepublik ihre Tätigkeit auf allen Fangplätzen in dem riesenhaften Fangdreieck Nordsee—Weißes Meer—Westküste Grönland aus. Die zunehmende Verlagerung der Fischerei auf die weit entfernt liegenden Fanggebiete hatte zur Folge, daß die beiden Fischereischutzboote „Frithjof“ und „Meerkatze“ trotz unermüden Einsatzes nicht mehr ausreichten, um den Fischereihilfsdienst auf allen Fangplätzen regelmäßig auszuüben. Um diese Lücke zu schließen, bewilligte der Bundestag in Anerkennung der schweren und gefährvollen Arbeit der Seefischer Mittel für den Bau eines dritten Fischereischutzbootes.

Dieses Schiff, FSB „Poseidon“, wurde auf der Mützelfeldt-Werft in Cuxhaven erbaut und am 19. November 1957 in Dienst gestellt. Die Konstrukteure des Schiffes haben bei dem Neubau alle Erfahrungen berücksichtigt, die im Laufe der Jahre bei der Tätigkeit der Fischereischutzboote und des Fischereiforschungsschiffes gemacht wurden. Die Form des Schiffes unter der Wasserlinie entspricht deshalb im wesentlichen der des FFSB „Anton Dohrn“, das sich in 2½-jähriger Tätigkeit sehr bewährt hat. Bei den Aufbauten und der Inneneinrichtung wurde in erster Linie das FSB „Meerkatze“ zum Vorbild genommen. Das neue Schiff ist 61,57 m lang, 10,23 m breit, der Tiefgang beträgt 4,87 m. Mit einem Raumgehalt von 934 BRT ist es nur wenig kleiner als die „Anton Dohrn“. Die Besatzung einschließlich

Kapitän und Arzt besteht aus 27 Mann. Außerdem sind ständig zwei Meteorologen des Seewetteramtes an Bord. Mit besonderer Sorgfalt wurde die navigatorische Einrichtung ausgebaut, die aus modernen, vielfach erprobten Anlagen besteht und dem Schiff ein Höchstmaß an Sicherheit gibt. Als Hauptantrieb dient eine 3fach-Expansions-Dampfmaschine, 800 PSI, 140 UpM. Durch den Einbau einer Abdampfturbine Type 2,4 der AG „Weser“ erhöht sich die Leistung auf 1050 PSI. Zur Stromerzeugung sind zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren vorhanden. Für den Fischereihilfsdienst verfügt das Schiff über ein vollständiges Lazarett mit 16 Betten,

Fischereiforschungsschiff „Anton Dohrn“, erb. 1955 auf der Mützelfeldtwerft, Cuxhaven. 45,00×10,20×4,42 m. 999 BRT, 850 PS, 12 Knoten.

davon vier in einem Isolierraum für Kranke mit ansteckenden Krankheiten. An den Operationsraum mit Röntgeneinrichtung, ärztlicher und zahnärztlicher Ausrüstung schließt sich der Behandlungsraum mit der Apotheke an. Das Seewetteramt unterhält an Bord eine Wetterwarte, die in der Lage ist, Wettervorhersagen und Warnungen für die Fangplätze zu erteilen. Unter der Vielzahl der Apparate ist besonders ein Hallfax-Faksimileschreiber zu erwähnen, mit dem Wetterkarten empfangen werden können. Zur Hilfeleistung in Fällen von Seenot und zur Durchführung von Reparaturen besitzt das Schiff eine Werkstatt,

eine Taucherausrüstung, zu der auch ein Unterwasserschneidgerät gehört, und eine Schleppvorrichtung zum Abschleppen manövrierunfähiger Fahrzeuge.

Die Führung des Schiffes ist Kapitän W. Dahmen übertragen worden, der sich bereits als Kapitän auf dem FSB „Frithjof“ und „Meerkatze“ besonders bewährte, und für seinen tatkräftigen Einsatz auf der „Meerkatze“ mit dem Bundesverdienstkreuz I. Kl. ausgezeichnet wurde.

Wie wichtig die Ausübung des Fischereihilfsdienstes ist, ergibt sich daraus, daß die Bordärzte der „Meerkatze“ und „Frithjof“ im Jahre 1956 über 1600 zum Teil lebensgefährlich erkrankte oder verletzte Seeleute behandelten. In manchen Fällen mußten auf See sofort schwierige Operationen vorgenommen werden. Reparaturen an Maschinen, nautischen und Funkanlagen wurden in mehr als 300 Fällen durchgeführt; darunter waren 53 Fälle, in denen die Tauchergruppen auf hoher See eingesetzt werden mußten oder manövrierunfähige Schiffe aus Seenot geborgen werden konnten.



Windstärke 7

Die Nordsee ist heute mal wieder igit. Sie hat viele tiefe Schlaglöcher. Der Seebäddampfer fällt von einem Loch ins andere. Kein Mensch kann sich mehr auf den Beinen halten. Alles rutscht und purzelt und glitscht durcheinander. Nur oben auf der Brücke nicht. Da steht der Rudergänger und er steht fest und sicher und hat nur ein paar Finger auf dem Rad, das er spielend zu bedienen scheint. Und da steht auch der Wachoffizier. Wie ein Denkmal. Die Hände in den wohnlichen Taschen seines Wachmantels.

Einer von den Fahrgästen hat sich mit viel Mühe und Turnkunststücken bis auf die Brücke hinaufgearbeitet. Das ist eigentlich verboten. Und starrt nun mit offenem Mund die beiden Gestalten an, die da so fest stehen wie zu Haus in der guten Stube.

„Meine Herren, wie machen Sie das, ohne sich bei diesem Seegang festzuhalten?“

„Och, wir haben uns nur kardanisch aufgehängt“, meint der Wachoffizier.

Lebensrettung

„Und nur durch Ihre Trunkenheit sind Sie dem grauenvollen Schiffsuntergang entgangen und als einziger gerettet worden?“ erkundigt sich neugierig der Zeitungsmann und bestellt dem alten Matrosen einen neuen Grog. „Erzählen Sie mal, wem Sie Ihre glückliche Rettung zu verdanken haben.“

„Tschä, Herr, dat käm so: ich wär duhn un bün achterut seilt. Dat Schipp is ohne mi affeuhrt.“



Fischereischutzboot „Meerkatze“, erb. 1934 als Wasserboot in Mannheim, umgebaut 1950 auf der Mützelfeldtwerft, Cuxhaven, und dort 1954 um 10 m verlängert, 52,70×8,82×3,92 m. 673 BRT, 1000 PS.

Genua und sein Hafen

Von G. Schowalter

Der „Tag der Welthandelsmarinen“ gab am 13. Oktober 1957 Genua sein Gepräge. Nach der Enthüllung einer Gedenktafel zu Ehren der Handelsschiffe aller Länder im Palazzo San Giorgio — der Minister der italienischen Handelsflotte hielt die Festrede — wurde die Flagge der Handelsmarine in festlichem Umzug dem Turbinenschiff „Christoforo Colombo“ im Hafen übergeben. Dieser große Liner hat dann das Symbol nach Amalfi gebracht, wo es für zwei Jahre aufbewahrt werden soll. An dem farbenprächtigen Umzug beteiligten sich Abgesandte der alten italienischen Seerepubliken in ihren mittelalterlichen Uniformen und Kostümen sowie Vertreter der vier ligurischen Provinzen und der im Hafen liegenden Außerlicher Anlaß zu diesem Tage waren die vom 7.—13. Oktober 1957 gleichfalls in Genua den Schiffe.

*



abgehaltenen Columbus-Festlichkeiten. Genua feiert in regelmäßigen Abständen seinen großen Sohn, der am 12. Oktober 1492 auf seiner ersten Entdeckungsfahrt in Westindien (Guana-hani) landete, als er den Weg nach dem sagenhaften Indien suchte und gefunden zu haben glaubte.

Genuas Stern als Handelszentrum des Mittelmeeres war aber zu Lebzeiten des Columbus durch den unglücklichen Ausgang eines fast 100jährigen Krieges mit dem konkurrierenden Venedig und durch die inneren Kämpfe der alten Patrizierfamilien um die Vorherrschaft im Sinken begriffen. Hinzu kam, daß sich die Handelsbeziehungen der damaligen italienischen Seerepubliken nur auf das Mittelmeer beschränkten, denn die Kontinente waren noch nicht entdeckt. So ging der gebürtige Genuese Columbus zuerst nach Portugal und dann nach Spanien, wo er mit Unterstützung der spanischen Krone seine weiträumigen Pläne verwirklichen konnte. Seine Vaterstadt hat ihm auf dem Piazza Acquaverde ein seiner Größe entsprechendes Denkmal gesetzt.

Erst im Jahre 1528 gelang es dem italienischen Admiral Andrea Doria, die Unabhängigkeit der Republik Genua wieder herzustellen und ihr eine neue Verfassung zu geben. Die frühere Größe wurde aber nicht wieder erreicht, weil sich mit dem Zeitalter der Entdeckungen der Schwerpunkt des Überseehandels auf den Atlantik verlagerte. Darüber hinaus geriet Genua nunmehr in die kontinentalen Auseinandersetzungen der Großmächte Frankreich und Österreich. Im Jahre 1684 von der Flotte Ludwig XIV. bombardiert, wurde die Stadt später von österreichischen Truppen besetzt, dann

von Napoleon erobert und 1805 dem französischen Imperium einverleibt. Beim allgemeinen Aufräumen auf dem Wiener Kongreß (1815) kam Genua zum Königreich Sardinien und somit zum späteren Königreich Italien, das 1946 wieder Republik wurde.

*

Diese ebenso wechselvolle wie geschichtlich große Vergangenheit Genuas spiegelt sich wider in der heutigen Architektur der Stadt. Neben den alten gut erhaltenen und prunkvollen

Malerische Winkel findet man in der Altstadt Genuas



Blick auf Genua vom Seebahnhof aus

Palästen der früheren Dogen erheben sich moderne Hochhäuser um das Halbrund des Hafens — hinauf in den zum Meer abfallenden Apennin gebaut. Die antike Befestigung der Stadt wird an vielen Außenforts und die geschichtliche Größe an den Namen der zahlreichen Plätze deutlich.

*

Die Maßstäbe für die heutige Beurteilung eines Hafens richten sich nicht mehr nach politischen Gesichtspunkten, sondern in erster Linie nach der Leistungsfähigkeit und der geographischen Lage. Beides zusammen hat Genua zum größten Hafen Italiens und neben Marseille zum zweitgrößten Mittelmeerhafen werden lassen. Rund 80 v.H. der Kapazität Genuas

waren nach Ende des letzten Krieges unbrauchbar. Das Wissen aber um die Bedeutung ihres Hafens hat die Italiener bewegt, mit aller Kraft die Wiederinstandsetzung zu betreiben. Im Jahre 1957 wird nach dem bisher vorliegenden Zwischenergebnis eine Umschlagsziffer von rund 16 Mill. t erreicht und damit das Rekordjahr 1938 (rund 7 Mill. t) um ein Vielfaches überholt werden. Wie überall sind es auch hier die Massengüter wie Erz, Kohle und Getreide, die die Umschlagsziffer in Genua — dank der günstigen Entwicklung der oberitalienischen Industrie — sprunghaft haben steigen lassen. Dieselbe Tendenz zeigt der über Genua laufende Güterverkehr von und nach der Schweiz.

*

Ein beträchtlicher Faktor in der jährlichen Bilanz war von jeher der Passagierverkehr, der von Genua in regelmäßigen Linien nach allen Teilen der Welt läuft. Der auf diesem Gebiet festgestellte Anstieg ist vermutlich auf die laufende Zunahme des internationalen Reise Publikums zurückzuführen, das sich in immer stärkerem Maße dieses für Europa verkehrsgünstig gelegenen Hafens bedient.

Genua mit seinen insgesamt annähernd 25 km langen Pieranlagen zeigt also mit Recht das Gesicht eines Welthafens. Die räumliche Verschmelzung von Stadt und Hafen mit dem lebhaften Getriebe und in Verbindung mit der südlichen Mentalität der Italiener schafft eine recht lautstarke Atmosphäre. Genua ist der letzte europäische Hafen deutscher Schiffe nach und der erste auf der Rückkehr von Ostasien. Das gleiche gilt für die Schiffe anderer Nationen unseres Kontinents. Somit ist dieser große Hafen geblieben, was er immer war: Handelszentrum des Mittelmeeres.



Das Columbus-Denkmal auf dem Piazza Acquaverde von Genua

Großölhafen an der Jade

Von R. Andriano

Wilhelmshaven, die alte Marinestadt am Jadebusen, gehört mit zu den am schwersten von den Kriegs- und Nachkriegswirkungen betroffenen Städten der Bundesrepublik. Dank der Tatkraft der Bevölkerung und der verständnisvollen Unterstützung durch den Bund und die niedersächsische Landesregierung, nicht zuletzt aber auch dank der sehr regen und weitblickenden Stadtverwaltung, gelang es in den letzten zwölf Jahren, die Stadt im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten aufzubauen und ihr neuen Auftrieb zu geben. Aber das war doch sehr, sehr schwierig. Nicht zuletzt machte sich das Fehlen der Marine, für die allein auf der Werft 16 000 Mann arbeiteten, stark bemerkbar.

Bis zum Jahre 1956 war schon vieles an Wiederaufbauleistung vollbracht worden, dennoch hoffte man, daß noch vieles geschehen

dieses wurde genau überlegt und ebenso die Frage eines geeigneten, ausbaufähigen Öleinfuhr- und Lagerungshafens mit einer allen Erfordernissen genügenden Ölleitung.

Der Transport des Rohöls zu den Raffinerien auf den Binnenwasserstraßen, auf den Landstraßen oder mit der Eisenbahn wird kostspieliger und zeitraubender als das Durchdrücken durch eine moderne Pipeline. Für Schiene, Straße und Binnenwasserweg bliebe dann immer noch genügend Arbeit mit der Abbeförderung der Fertigerzeugnisse übrig.

Es sei hier erwähnt, daß bereits im Jahre 1865 in den Vereinigten Staaten die erste gußeiserne Ölleitung über eine Strecke von 8,5 km gelegt wurde. Daß sich die Ölfuhrleute gegen diese Pipeline sehr widersetzen, wird man sich denken können. Heute verfügen die Ölgesellschaften über rund 280 000 km Ölleitungen und



Als ältestes Gotteshaus Wilhelmshavens gilt die Neuenfelder Kirche. Sie wurde Ausgang des 14. Jahrhunderts erbaut.

Für den Wilhelmshavener Ölhafen steht nördlich des Marine- und Handelshafens der Heppenser Groden zur Verfügung. Dieser war ursprünglich als Marineflugplatz vorgesehen und wurde nach dem Kriege durch Aufschüttung hochwasserfrei gemacht. Auf diesem 500 Hektar großen Gelände werden bis zu 15 m hohe Tanks von 55 m Durchmesser errichtet, die insgesamt 900 000 cbm fassen sollen. 1959 sollen davon schon Tanks für 500 000 cbm stehen. Gleichzeitig damit soll der erste Bauabschnitt von 600 m Länge der insgesamt 1500 m langen Anlegebrücke fertig sein. Eine 750 m lange Zufahrtsbrücke wird die Anlegepier mit dem Land verbinden. An der Außenseite der Pier können gleichzeitig vier Großtanker, an der Landseite zwei kleinere Verteilungstanker liegen. Die Wasserverhältnisse sind hier außerordentlich günstig, wie auch sorgfältige Prüfungen und Modellversuche an der Technischen Hochschule Hannover gezeigt haben. Die Fahrwassertiefe zwischen Anlegepier und Reede beträgt bei Nipptide 13 m und soll später auf 15 m gebaggert werden. Damit haben dann auch die größten Tanker genügend Wasser unterm Kiel. Die Jade bei Wilhelmshaven hat mit vier Metern sowieso den größten Tidenhub an der deutschen Nordseeküste.

Wenn nach Fertigstellung der Anlage jährlich bis zu 700 Tanker und dazu solche von 110 000 t Tragfähigkeit am Heppenser Groden festmachen, so bedeutet dieses für Wilhelmshaven den Besuch von alljährlich etwa 30 000 Mann Tankerfahrern und Technikern, die noch dazu mit Lebensmitteln für etwa sechs Wochen Fahrtdauer zu den Ölhäfen am Persischen Golf oder den arabischen Plätzen beliefert werden müssen. Hinzu kommt noch der technische Schiffsbedarf, die Reinigung der Tanks und nicht zuletzt auch Ausbesserungsarbeiten, die nur von einer leistungsfähigen Werft übernommen werden können. Auch ein großes Dock, wie es Wilhelmshaven früher bereits besessen hat, muß wieder zur Verfügung stehen. Man rechnet damit, daß rund ein Drittel der anlaufenden Tanker eine längere oder kürzere Werfthilfe nötig haben werden.

Alles dieses bringt einen wirtschaftlichen und industriellen Aufschwung. Es braucht nicht besonders betont zu werden, daß auch in dieser Hinsicht weitgehende Planungen vorgesehen oder die Arbeiten bereits in Angriff genommen worden sind.

*

Man wird ja schwindlig dabei

„Haben Sie alle meine Vorschriften befolgt?“

„Fast alle, Herr Doktor.“

„Welche denn nicht?“

„Das Spaziergehen, Herr Doktor. Jeden Morgen eine Stunde im Kreis rumlaufen, da wird man ja schwindlig bei.“

„Verstehe ich nicht. Was brauchen Sie denn im Kreis herumzulaufen?“

„Och, Herr Doktor, das habe ich wohl vergessen, Ihnen zu sagen: ich bin nämlich Leuchtturmwärter.“



Die Kaiser-Wilhelm-Brücke von Wilhelmshaven ist immer noch die größte Drehbrücke der Welt.

könnte, um das Fehlen der Marine auszugleichen. Das Jahr 1956 brachte dann aber die Wende gleich in doppelter Beziehung.

Mit der Gründung der Bundesmarine, deren erste Einheiten 1956 in die Stadt einzogen, denen bald darauf die ersten bundesdeutschen Minensuchboote folgten, begann auch neues Marineleben. Im November des gleichen Jahres wurde dann die bedeutungsvolle Gründung des Großölhafens Wilhelmshaven durch die Nord-West-Ölleitungs-GmbH. vollzogen. Das Stammkapital beträgt 65 Millionen D-Mark, woran die Esso A.G., die den Anstoß zu der Gesellschaftsgründung gab, mit 47,3 v. H. beteiligt ist. Ihr folgen die Benzin- und Petroleum A.G. mit 26,5 v. H., die Purfina A.G. mit 8,3 v. H., die Scholven Chemie A.G. mit 7,7 v. H., die Union Rheinische Braunkohlen A.G. mit 6,8 v. H. und die Ruhrchemie A.G. mit 3,7 v. H. Der Sitz dieser Gesellschaft befindet sich in Wilhelmshaven.

Die Nord-West-Ölleitungs-GmbH. hat geschätzt, daß der Erdölbedarf der Bundesrepublik, der 1956 rund 12 Millionen Tonnen betrug, bei der zu erwartenden Steigerung 1959 etwa das Doppelte, 1965 ungefähr das Dreifache dieser Menge ausmachen dürfte, wovon ein beträchtlicher Teil im Rhein-Ruhr-Gebiet benötigt wird.

Entsprechend dem erhöhten Bedarf an Rohöl und Rohölerzeugnissen kommt es nun darauf an, einmal den Tankschiffen ausreichende Liegeplätze zu bieten und für genügend Tanklagerraum zu sorgen und weiterhin leistungsfähige Leitungen zu den Raffinerien zu bauen und schließlich auch Abfuhrmöglichkeiten für die fertigen Ölerzeugnisse vorzusehen. Alles

weitere 322 000 km für die Beförderung von Erdgas.

Bis kurz vor der Gründung der Nord-West-Ölleitungs-GmbH. war man sich noch nicht darüber schlüssig, ob nun Rotterdam oder Wilhelmshaven der große Ölhafen werden sollte. Die Wahl fiel auf Wilhelmshaven. Ausschlaggebend dafür waren neben sonstigen Gesichtspunkten vor allem seine unmittelbare Lage an der See bei ausgesprochen günstigen Fahrwasserverhältnissen, die Möglichkeit der Schaffung eines geschützten Landeplatzes für die Großtanker von zunächst 85 000 tdw, später sogar von 110 000 tdw, mit unmittelbar anschließenden Landflächen zur Errichtung der nötigen Tanklager. Endlich liegt es nicht in unmittelbarer Nähe eines verkehrsreichen enggelegten Handelshafens. Als Vorteil für die Bundesrepublik kommt noch hinzu, daß die Ölleitung keine Auslandsgrenze zu überschreiten braucht.

Wilhelmshaven wird also der Ausgangspunkt für die Ölfuhr in das Rhein-Ruhr-Gebiet. Eine etwa 350 km lange Rohrleitung wird von der Jade bis nach Wesseling bei Köln führen. Bei einem Rohrdurchmesser von etwa 70 cm wird sie die weitaus größte ihrer Art in der Bundesrepublik sein. Die Baukosten werden sich auf mindestens 200 Millionen DM belaufen. Schon vom Frühjahr 1959 an sollen jährlich 5,6 Millionen Tonnen Rohöl hindurchgedrückt werden können. Mit vier Pumpen will man diese Leistung bis 1975 auf 33 Millionen Tonnen jährlich steigern. Im übrigen soll sie das erste Teilstück eines westeuropäischen Ölleitungsnetzes bilden. Angesichts des wachsenden Brennstoffbedarfs wird man in nicht zu ferner Zeit ein solches Netz benötigen.



Die Freiwache



Nebel im Kanal

Von Adrian Faber

„Mein Freund Cord Woltemathe“, erzählte Kapitän Dammbach, „starb in Santos, dem Kaffeehafen von Brasilien, am Fieber. Die Urne mit seiner Asche brachte die ‚Donna Diana‘ mit herüber nach Bremen. Da Cord keine Angehörigen mehr hatte, taten wir uns mit zehn Mann hoch zusammen, alles alte Freunde, um die Urne zu empfangen und dann auf den Riensberger Friedhof zu geleiten. Das konnte Cord wohl von uns verlangen.

Ich übernahm an Bord der ‚Donna Diana‘ die Urne. Sie befand sich in einem kleinen Koffer. Hatten sie sehr nett gemacht! Als ich damit die Gangway hinunterschritt, salutierten unten meine und Cords Freunde.

„Käptn Dammbach“, sagte da einer, „wir müssen ihn ja wohl erst richtig feierlich begrüßen, müssen wir wohl?“ Und das taten wir.

Wir gingen also in ein manierliches Lokal und tranken schweigend den ersten Schluck auf Cord Woltemathes traurige Heimkehr in sein Vaterland. Dabei blieb es aber nicht. Wir hatten uns alle ja auch lange nicht gesehen, und so jung würden wir nicht wieder zusammentreffen. Schließlich brachen wir auf. Unsere ernste Feierlichkeit steckte uns noch in den Knochen, wenn wir auch schon etwas leichter gingen. Was soll ich sagen? Wir steuerten noch mehrere Lokale an, natürlich nur solche, die dunkel getäfelt waren und so. Kurz und gut, wir trauerten uns im Laufe des Vormittags ganz sachte und mit vielen Zwischenstationen vom Hafen bis nach dem Riensberger Friedhof raus. Nicht, daß auch nur einer aus der Rolle gefallen wäre! Wir kamen endlich dort an. Als wir gerade durch das große eiserne Tor vor den dunkelgrünen Lebensbäumen gehen wollten, sagte einer zu mir: „Mensch, wo hast du eigentlich die Urne?“

Ich mußte erst mal den blauen Nebel vor meinen Augen wegwischen, ehe ich antworten konnte. Dunnerschlag! Die Urne hatten wir nicht dabei.

„Auf der Gangway hatté ich sie noch“, sagte ich verdattert. Und da nickten sie alle. Auf der Gangway hattest du sie noch, das stimmt, sagten sie. O, wie peinlich! Da wartete der von uns bestellte Pastor am offenen Grab, und nun war die Urne nicht da!

Man hätte mich an der obersten Rah aufknüpfen können, ich konnte nicht sagen, wo ich den kleinen Koffer zum letzten Mal in der Hand gehabt hatte. „Dat kummt von de verdammte Superee“, meinte Bernd Eilers. Ich mußte ihm leider sagen, daß es sich nicht gehört, auf einer Beerdigung zu fluchen. Das war aber auch der einzige Mißton bei der Sache.

Da hatte ich schon wieder den blauen Nebel vor dem Bug, aber ich wußte trotzdem, was ich sagen mußte. Es blieb ja gar nichts anderes übrig, als dem Pastor beizubringen, daß die Beerdigung leider verschoben werden mußte. Das Schiff hätte leider wegen Nebels im Kanal einen Tag Verspätung, und deswegen wäre eben die Urne nicht da.

„Aber selbstverständlich, Herr Kapitän“, sagte der Pastor, „das ist höhere Gewalt. Sie und Ihre Freunde, hm, wissen ja am besten, wie sehr gerade die Seefahrt ihr unterworfen ist.“ War ein sehr ordentlicher Mann, dieser Pastor.



John Masefield

zog es immer wieder auf das blaue Wasser

SEE - FIEBER

Das weite Meer muß ich wiederseh'n
Mit den Wolken, so hoch und so fern,
Und einmal noch muß ich die Wache geh'n
Und steuern nach einsamen Stern.

Es singt der Wind und es knarrt das Rad,
Voll wölbt sich das Segel und rund,
Und grauer Dunst steigt aus dem Meer —
Grau dämmert die Morgenstund'.

Das weite Meer muß ich wiederseh'n,
Denn ich höre sein lockendes Lied,
Das überall und zu jeder Zeit
In seinen Bann mich zieht.

Wild peitscht der Sturm mit rauher Gewalt
Zerfetzte Wolken vorbei —
Durch sprühenden Schaum und stiebenden
Weht heiseres Möwengeschrei. [Gischt

Das weite Meer muß ich wiederseh'n,
Von rastlosem Kiel durchheilt,
Wo der Kormoran die Schwinge hebt
Und der Wal die Wogen teilt.

Und einmal noch spinnt mir ein fröhliches
Garn —

Wie früher, mit lachendem Mund —
Dann sei mir willkommen, o Ewigkeit,
Als ruhiger Ankergrund.

(Übersetzt von Fritz Timmermann).

Wir zehn machten dann geschlossen denselben Törn durch die Lokale zurück, um den kleinen Koffer zu suchen. Wir fanden ihn am Abend dort, wo ich ihn am Morgen hatte stehenlassen, in dem kleinen Lokal im Hafen, in dem wir den ersten Gedächtnisschluck auf unseren Cord Woltemathe getrunken hatten.

Beim zweiten Mal ging dann alles ohne Zwischenfall. Der Pastor hielt eine schöne Rede, und er erwähnte darin ganz besonders die Freundestreue, die in dem würdigen Trauergeleit einen sichtbaren Ausdruck gefunden hätte. Und der Pastor hatte — trotz allem was geschehen war — eigentlich gar nicht ganz unrecht damit. Und Cord hat uns dies alles bestimmt nicht übergelassen.“

*

Begegnung im Roten Meer

Von Greta Lorentzen

Wir kommen mit dem Hapag-Schiff „Ruhr“ von Suez. Trotz der großen Hitze herrscht dort noch etwas Brise. Und nun geht es hinein ins gefürchtete Rote Meer. Kaum ein Lüftchen regt sich, und wenn es etwas weht, ist es ein warmer Süd, der uns abends sogar wahre Glutwellen zuträgt. Immer größer wird die Hitze und immer schwerer wird sie zu ertragen.

Fenster und Türen stehen weit offen. Alle Windmaschinen sind angestellt. Eine Erleichterung aber spürt man nicht. Man scheut sich, ins Bett zu gehen, denn dort macht sich die Hitze besonders unangenehm bemerkbar. Ohne Erleichterung gefunden zu haben und völlig durchnäßt wacht man des Morgens auf. Selbst das Badewasser, das aus der See gleich in die Wannen gepumpt wird, ist zu warm.

Faul, wie man es als Passagier auf einer Seereise immer ist und besonders bei solcher Hitze, liegen wir eines Nachmittags lang ausgestreckt in den Deckstühlen. Horch — ein Zwitschern — auf den Masten, der Reling, in den Wanten sitzen Hunderte und Tausende schwarzweißer Vögelchen. Schwalben sind es, die vor der Winterkälte Europas geflüchtet sind und im sonnigen Süden die Zeit überstehen wollen. Die Hitze des Roten Meeres wird auch sie ermattet haben. Zwei von ihnen liegen erschöpft an Deck. Erst durch ein laues Bad erholen sie sich langsam.

Aber vielleicht haben wir sie zu einem noch qualvolleren Tod errettet. Ein Sperber, der schon seit Stunden unser Schiff begleitete, stößt plötzlich hernieder. Zwei der Schwalben sind sein Opfer. Aber der Mörder kann sich nicht lange seines Raubes freuen. Hoch oben im Vortopp hat er sich zur Ruhe niedergelassen. Einer von den Matrosen entert hinauf, greift ihn und sperrt ihn in einen Käfig. Am nächsten Morgen betrachten wir ihn. Trotz unseres Zornes fühlen wir doch Mitleid mit ihm, wie er dort zerzaust und zerstoßen in seiner Kiste sitzt. In den Vogelaugen liegt ein rührend angstvoller Ausdruck. Schließlich — es ist ja nicht seine Schuld, wenn er vom Rauben leben muß und er dem Gesetz seiner Art folgt — geben wir ihm die Freiheit wieder. Zaghaft erst probiert er die Schwingen, als traue er ihrer Kraft noch nicht wieder, dann aber steigt er in die Luft. Höher und höher zieht er seine Kreise, bis er endlich im Blau des Äthers verschwunden ist. Wohin? Vielleicht wird er die nächste Nacht auf dem Topp eines anderen Schiffes ausruhen.

Noch lange aber tönt uns das Schwalbengezwitschern in den Ohren: der letzte lebende Gruß unserer europäischen Heimat.

Ich war nicht lange verlobt

Von Erwin Christiani

Wo mag meine Braut von damals abgeblieben sein? Zu gern möchte ich das wissen. Ich werde es aber wohl nie erfahren, denn die Erinnerungen an sie sind zu dunkel. Ich weiß nur, daß sie schön war, zu schön, möchte ich fast sagen. Sie war eine Norwegerin, eine von dem schwarzen Typ, den es dort selten gibt. Heute stelle ich sie mir vor wie eine Kreuzung zwischen der Lollobrigida und der Brünhilde aus Wagners Nibelungen-Ring. Vielleicht sind wir uns schon irgendwie wieder begegnet, wie das bei Seeleuten ja leicht vorkommt, haben uns aber nicht wiedererkannt.

Bevor ich auf einen Dampfer ging, war ich Matrose auf einem entzückenden kleinen Schoner von 120 Tonnen. Wir lagen vor Bergen zu Anker. Alles war an Land, ausgenommen ein Matrose und ich. Tiefer Frieden ruhte über den Wassern und, man sollte es nicht glauben, es regnete nicht. Die Stadt Bergen ohne Regen, das hatte ich noch nicht erlebt. Vielmehr vergoldete eine tiefstehende Sonne die Berge und Klippen und die grünen Matten mit den bunten Holzhäuschen. Ich war von diesem Anblick so lyrisch angehaucht, daß ich meine Quetschkommode hervorkramte und fröhliche Weisen erklingen ließ, Shanties und Volkslieder und Schlager. Der Matrose, der wohl nicht so lyrisch angehaucht war, war unter Deck gegangen. So konnte ich so recht nach Herzenslust auf die Knöpfe drücken und an den Bälgen ziehen.

Gerade war ich bei dem Lied angelangt:

„In des Waldes tiefsten Gründen
von vorne,
Und in Höhlen tief versteckt
von hinten“,

das die Abenteuer des großen Räubers Rinaldo Rinaldini schildert, als ich eine kleine Gig bemerkte, die von einer Frau gerudert wurde und direkt Kurs auf unsern Segler genommen hatte. Sie kam auch längsseits. In Anbetracht, daß sich dort eine Dame an Bord befand, war ich mit dem Rinaldo noch rechtzeitig in den Wind geschossen. Als die einsame Ruderin ihr Gesicht nach oben wandte, durchzuckte es mich wie ein elektrischer Schlag, so schön war sie. Sie ließ mir aber nicht viel Zeit, sie stumm anzubeten, sondern rief mir zu: „Du sollen kommen zu mich an Bord von meines Vaters Schiffen und spielen da! Du hier allein, ich da allein! Du mich verstehen?“

Ich möchte einmal den Fahrensmann sehen, der sich das zweimal sagen läßt. Ich sauste ins Logis hinunter, sagte meinem Chummy Bescheid und jumpte dann übers Schanzkleid in die Gig, die Ziehharmonika unterm Arm. Schweigend ruderte die Dame an ein paar vor Anker liegenden Schiffen vorbei, bis wir an einem klobigen Hochseeschlepper festmachten. Es war ein fixes Ding mit einem dicken Schornstein und zwei stuppeligen Masten. „Dies meines Vaters Schiffen!“ erklärte mir das Fröken und ließ mich zuerst über das hohe Schanzkleid klettern.

Die Kapitänskammer war gemütlich, bot aber nichts Besonderes, wenn man von einem gewaltigen Wandschrank absah, dessen Tür ein rotes Kreuz trug. Aha, dachte ich mir, darin wird wohl so allerhand Pflasterkram und Verbandszeug aufbewahrt, Medizin und Salben, so wie auf den meisten Bergungsdampfern. Sie nötigte mich in einen Lehnstuhl und erklärte mir, sie möchte so gern deutsche Musik hören. Nun, ich gab mir Mühe und spielte Lieder und Märsche und manchmal auch einen Walzer. Den größten Eindruck mußte wohl das Lied „Mariechen saß weinend im Garten...“ auf sie gemacht haben. Sie schaute mich glück-

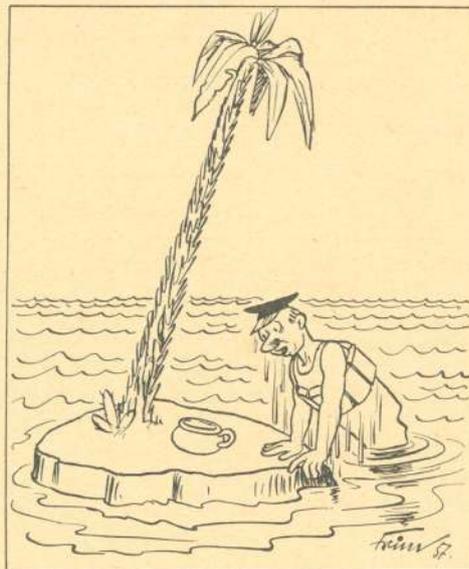
strahlend an. Mein Herz klopfte wie ein Presslufthammer. Ich bekam auch schon ganz verliebte Naslöcher.

Sie brach zuerst das Schweigen: „Du godt Slyngel! Ich mich freuen über dein hier an Bord. Du spielen gut.“

Damit stand sie auf, ging auf den Riesenschrank zu und öffnete die Tür mit dem roten Kreuz. Mir blieb die Spucke weg. In dem Schrank waren mindestens zehn Fächer und jedes Fach enthielt mindestens zehn Flaschen Schnaps, angefangen mit „Old Scotch“ über unverkennbare Steinhäger-Kruken bis zum echten Chartreuse. Sie brachte von vornherein System in die Sache, indem sie in der linken oberen Ecke des Schrankes begann, die erste Pulle herausnahm und uns einschenkte. „Skål!“ Stumm leerten wir das erste Glas. Nun kam Flasche Nr. 2. „Skål!“. Auch das zweite Glas wurde schweigend gekippt. Nach Glas Nummer 6 hatte ich das Bedürfnis, „Minnas Liebeslied“ zu singen. Vielleicht gingen die Akkorde schon etwas daneben:

„Der Himmel ist so trübe,
Man sieht kein' einz'gen Stern;
Der Jüngling, wo ich liebe,
Er ist so fern, so fern.
Wir saßen in die Laube,
Wir saßen Hand in Hand.
Er nannt' mir seine Taube,
So hat er mir genannt!
Die Lampe brennt so trübe,
Es fehlt sie an das Fett!
Der Jüngling, wo ich liebe,
Der liegt schon lang ins Bett.“

Mein Fräulein konnte wohl nicht Deutsch genug, um die Worte ganz zu erfassen, aber die Melodie hatte sie tief beeindruckt. Mit feuch-



„Nanu!“

ten Augen kam sie um den Tisch herum, umarmte mich langsam und feierlich, gab mir einen zarten Kuß und sagte dabei: „Nun wir verloben!“

Ich war selig und erwiderte den Kuß, daß ihr verschiedene Spanten krachten. Klar, daß das gefeiert werden mußte! An Glas 15, 17, 19 erinnere ich mich noch so ungefähr. Weiter ist mir im Gedächtnis geblieben, daß wir nach Glas 20 einen sehr ordentlichen Räucheraal verzehrten. Nach dem Aal mixte das Fröken aus den Flaschen 12, 29 und 86 einen Cocktail, den jede Bardame zweifellos als „Kobolzwasser“ bezeichnen würde. Dieses Mixgetränk warf mich für die Zeit auf die Bretter. Dunkel

entsinne ich mich noch an Wiederbelebungsversuche ihrerseits, die jedoch nur teilweise zum Erfolg führten. Das Fleisch blieb schwach und nur der Geist wurde vorübergehend willig.

Am nächsten Morgen erwachte ich in meiner eigenen Koje an Bord des Schoners. Hätte ich nicht einen solchen infernalischen Brummschädel gehabt, hätte ich das ganze Erlebnis vom Vorabend für einen Traum gehalten. So aber war ich sehr neugierig, wie ich wohl an Bord gekommen sein mochte. Die Ziehharmonika stand vor meiner Koje. Unter Seufzen und Stöhnen arbeitete ich mich an Deck. Grinsend kam einer unserer Jantjes auf mich zu und meinte: „Du, Erwin, ich soll dir sagen, daß die Verlobung gelöst ist. Einen Schlappstiefel will sie nicht als Ehemann.“

„Wieso, verstehe ich nicht, was ist los und was ist gelöst?“

Da erklärte mir dann der Gute, daß das Schiff um ein Uhr nachts von einer Gig angerufen worden sei. In dem Ruderboot habe ein schönes schwarzhäariges Mädchen gegessen, während im Heck ein häßliches Bündel lag. Später stellte sich heraus, daß dieses Bündel mich und die Ziehharmonika enthielt. Die Dame habe gerufen, sie habe ein Mitglied unserer Crew an Bord und bäte herzlich darum, sie von diesem schwächlichen, unterernährten und demnächst wohl an Skorbut eingehenden Bluffer zu befreien. Sie habe dann das Bündel an Bord gemannt und sei dann stumm etwa zehn Schläge weggerudert. „Bestellen Sie dieser Dramlik, dieser Schnapsleiche, die Verlobung sei ein Irrtum, sie habe ein aufgehoben. Ich wollte eine Braut sein, aber kein Kindermädchen!“

Tja, das war alles sehr peinlich. Und besonders die grinsenden und feixenden Gesichter meiner Macker.

*

Meine Mutter daheim hat mich getröstet und gesagt: „Junge, sei froh, daß es so gekommen ist. Der liebe Gott behüte dich vor einer Frau, die einen ausgewachsenen Seemann unter den Tisch trinkt und ihn dann noch abserviert und an Bord liefert! — Nee, mein Junge, such' dir lieber etwas Zarteres!“

Das habe ich dann auch getan und bin sehr froh darüber.

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . auf der Weltausstellung 1885 in Antwerpen ein Hamburger Bootsbauer ein Fahrzeug zeigte, das einiges Aufsehen erregte? Es war ein „originelles Vergnügungsboot“, an beiden Enden spitz wie ein Walboot, im Boden scharf gehalten und mit rundem Kiel. Den Vorsteven schmückte ein Löwenkopf. Das Fahrzeug sollte unkennterbar sein und trug den schönen Namen „Krone der Wellen“.

. . . man vor 150 Jahren noch 260 Mann benötigte, um auf einem Schiff von 74 Kanonen den Anker einzuhieven? 1840, als die Ankerketten eingeführt wurden, kam man mit 150 Mann aus, und in den 80er Jahren, als die Dampfspills aufkamen, genügten bereits 20 Mann.

. . . in den 80er Jahren man auf eigenartige Kursänderungssignale verfiel, um Zusammenstöße auf See zu verhindern? Es war der englische Ingenieur Grant, der folgenden Vorschlag machte: Der wachhabende Offizier auf der Brücke ist mit einer Anzahl Signalpatronen versehen, die er bequem in der Brusttasche tragen kann. Will er den Kurs nach Backbord ändern, greift er in die linke Brusttasche und zieht ein Signallicht mit rundem rotem Griff heraus, das er mit einem leichten Schlag abfeuert. Das Licht brennt rot und gibt nach 30 Sekunden einen leichten bis auf Seemeilenweite hörbaren Knall, worauf das Licht noch weitere 30 Sekunden brennt. Das Signal für Steuerbord ist ähnlich, nur mit dem Unterschied, daß hier ein grünes Licht genommen wird mit einem viereckigen grünem Griff.

ADMI

Von Jan Thesecke

Wir lagen in einem französischen Hafen, als uns ein Hund zulief. Vielleicht war es reiner Zufall, vielleicht hatte aber auch der Bratenduft, der sich aus der Kombüse Tür bis auf die Pier verbreitete, die Schuld daran. Auf alle Fälle wäre diese Geschichte nie entstanden, hätte sich der Kapitän nicht zu gleicher Zeit an Deck befunden und den Hund für sich vereinnahmt. Allerdings wäre die Eingruppierung dieses Wesens in das Kapitel „Hund“ sogar dem Tiervater Brehm nicht leicht gefallen. Von einer Rasse konnte man gar nicht reden, eher von einer Mischung, die sich viele verlaufene Köter mit der Zeit selbst herangezogen haben; ein Ergebnis allzu wechselseitiger Straßenbekanntschaften. Dieses Tier, oder besser gesagt Untier, hatte die moderne Linie eines Windspiels, den Kopf einer Bulldogge, die krummen Beine eines Dackels und die Farbe eines verdreckten Ascheimers. Ohne zu reden von der Frechheit eines Foxterriers, der Schläue und Pffiffigkeit eines Spitzes, dem Jagdeifer eines Vorstehhundes, der Gefräßigkeit eines Schweines und der sichtbaren Verdauung einer Kuh.

Weiß aber jemand, was es bedeutet, wenn ein Kapitän einen Hund hat? Geradezu unantastbar ist so ein Hund. Kein Matrose, kein Moses und nicht einmal der 1. Offizier konnten bei diesem Kapitän ein gleiches Vertrauen erringen wie „Seine Majestät Hund“.

Die Mannschaft richtete sich danach; mußte sich danach richten. Nicht verübeln konnte man allerdings den Janmaaten, wenn sie heimlich von der „Töle“ des Alten flüsteren oder langsam zu der Überzeugung gelangten, nun bald ganz „auf den Hund“ gekommen zu sein. Die Töle erhielt auch einen Namen. Angenommen wurde der Vorschlag des 2. Steuermanns. Er war auf „Admi“ gekommen. Es konnte einmal eine Abkürzung für Admiral sein, aber diese Deutung wäre dem Kapitän nicht ganz recht gewesen, denn den höchsten Titel wollte er an Bord doch noch behalten. Aber der Steuermann hatte auch wissen wollen, daß besonders treue, zuverlässige und schöne Hunde bei den Tuttifruttiinsulanern solch interessante Namen führten.

In Wirklichkeit aber war der Name ganz anders entstanden, ohne daß der Kapitän auch nur einen blassen Dunst davon hatte oder hätte haben dürfen. Der Koch hatte der Töle einmal voller Wut „Altes dreckiges Mistvieh“ nachgerufen. Das hatte der Steuermann gehört und aus den Anfangsbuchstaben den Namen geschaffen.

Die Janmaaten strafften Admi mit Nichtachtung. Und doch wurden sie täglich an ihn erinnert, ob sie ihn sahen oder nicht. Bei jedem Deckwaschen, das früher angesichts des erwachenden Morgens ein Hochgenuß für jeden Seemann gewesen war, stolperten jetzt die Scheuerbesen über die von Admi weit an Deck verstreuten Scherzartikel gut funktionierender Verdauung.

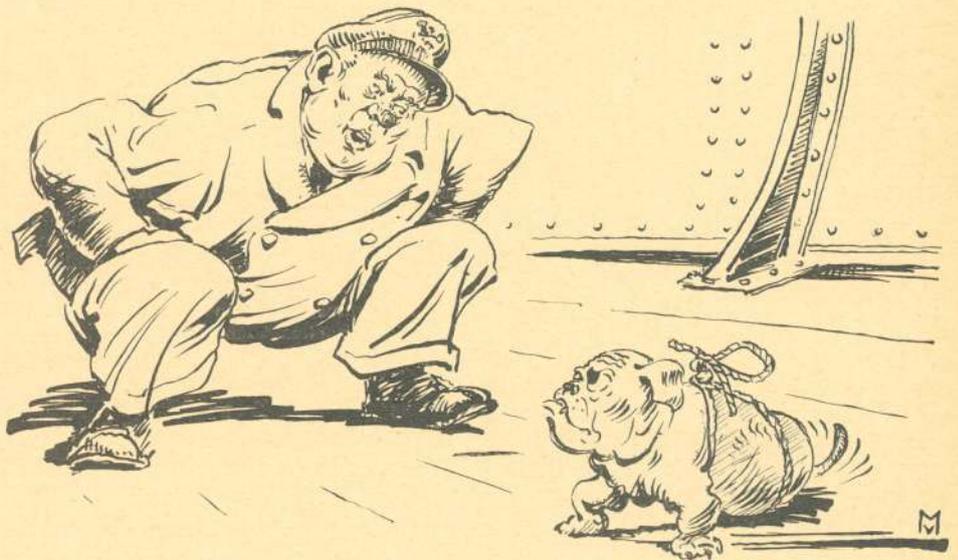
Einmal lag eine Visitenkarte mitten auf dem Hochdeck, just dort, wo der Kapitän seinen täglichen Spaziergang machte. Vielleicht hätte er das Hindernis im Wege gern übersehen. Aber das war nicht mehr möglich. Und jetzt hätte er eigentlich auch zugeben müssen, daß sein Hund ein verkommenes, ungeratenes Ferkel war.

So dachte die Mannschaft. Der Kapitän dachte anders. Laut grollte seine Stimme über das friedliche Schiff: „Stürmann, wenn der Junge noch einmal die Hühner aufs Hochdeck läßt, verschle ich ihm das Fell!“ — „Ja, jaja, natürlich! Ich werde sofort alles veranlassen, Herr Kapitän.“ Moses wurde gerufen und machte Klar Deck.

An den Hund dachte niemand; durfte niemand denken. Auf die armen Hühner hatte der Kapitän die Schuld abgewälzt. Dieses arme Federvieh konnte er sowieso nicht leiden, und sobald er ihm eins auswischen konnte, tat er es.

Trotzdem wurde Admi im Laufe der Zeit mit der Crew gut Freund. Er legte seinen Hochmut ab und setzte sogar die Abfälle seiner Verdauung so dicht an die Speigatten heran, daß sie beim Deckwaschen von selbst ins Meer plumpsten und die Janmaaten des Nachts nicht mehr ausglitten und auf die Nase fielen. Damit stieg sogar die Sympathie. Sie stieg bei Admi mit der Menge und Größe der Knochen, die ihm gefebredigte Hände zuwarfen.

Nebenbei merkte die Töle auch ganz genau, daß die freien und wilden Janmaaten für Dummheiten und Streiche viel mehr übrig hatten als sein aus Respektsgründen von Amts wegen verpflichteter Herr.



Wir hatten vorher gehört, daß Admi in Frankreich aufgewachsen war. Somit war es verständlich, daß er deutsche Befehle wie „Komm hierher! Kusch dich! Sei brav und leg dich!“ nicht verstehen konnte. Vielleicht wollte er auch nicht. Aber immer überbrückten Knochen und Fleischstückchen diese und sonstige Schwierigkeiten.

Nun hatte der gebesserte und geläuterte Kapitänshund Admi ein Pech, wie es Hunde wohl kaum ärger haben können.

Das Schicksal griff in einem chilenischen Hafen nach ihm. Untätig stand er eines Tages auf dem Achterdeck. Lautes Geschrei der chilenischen Schauerleute, das Poltern des Motors und das Kreischen der Blöcke und Ladebäume schallte über Deck und ließ Admi jedesmal zusammenfahren. Mit eingezogenem Schwanz drückte er sich in eine Ecke, dabei aber mißtrauisch und neugierig alle Vorgänge in seiner Umgebung beobachtend.

Er sah große Kisten plötzlich aus der Versenkung empor tauchen und außenbords wieder verschwinden, während ein Mann dabei mit einem Finger kreisende Bewegungen machte. Wirklich aufregend war schon alles.

Unbändige Neugierde zermartete das kleine Hundehirn, was wohl noch alles aus der Luke herauskommen mochte. Man konnte ja mal hinaufspringen. Wie sollte ihm etwas passieren können. Also schnell einmal nachsehen.

Hups! Mit einem Satz sprang er hinauf. Genau wie früher. Aber, oh Schreck! Was war denn los? Wo waren die Lukendeckel? Ein Fliegen, hartes Aufschlagen und alles war dunkel um den armen Admi.

Als er wieder zu sich kam, trug ein Arbeiter ihn gerade nach oben.

Alles tat so unendlich weh und er winselte zum Gotterbarmen. Am ärgsten aber war, daß die rechte Hinterpfote sich sichtlich bei der Luftfahrt verbogen hatte.

Wahrlich einen schönen Reifall hatte ihm die Neugierde beschert. Und jeder weiß ja, daß man für den Spott nicht zu sorgen braucht, hat man erst den Schaden. Der Kapitän machte eine Ausnahme. Liebevoll und rührend pflegte und tätschelte er die sich nun noch mehr in seinen Sofakissen rekkelnde Töle. Und wenn der Hund mit wehleidigem Gesicht nach Tierart das kranke Bein beleckte, hätte der Kapitän am liebsten auch seine kühlende Zunge auf die Wunde gelegt.

Nach acht Tagen tummelte sich Admi wie ehemals fröhlich umher, steckte seine schwarze, feuchte Nase in alle Dinge und ließ sein lautes Gekläff auf allen Decks ertönen. Nur eine tolle

Angewohnheit war bei Admi nach seiner Wiedergesundung zurückgeblieben. Er hinkte.

Das verbogene Bein setzte er einfach nicht mehr auf den Boden. Vielmehr hielt er es elegant zum Bauch angewinkelt, die Zehe ein wenig nach außen gedreht.

Nun wird jeder sagen, daß viele Hunde auf drei Beinen humpeln und sogar ein ganzes Hundeleben dabei verbringen. So hätte auch zweifellos die Töle Admi zu ihrer eigenen und der Mannschaft Zufriedenheit ihr Dasein ewig auf drei Beinen fortsetzen können, wenn nicht wenn sie eben nicht den Kapitän als Herrn und Gebieter gehabt hätte.

Die Schiffsbesatzung kannte ja ihren Herrn und sah schwarz für Admis Launen. „Steuermann, ich will die Rahen millimetergenau getrimmt haben!“ oder „Bootsmann, der rote Farbstrich muß ein Zehntel Millimeter tiefer!“ So erschollen den ganzen Tag die Quengeleien des Alten.

Wie konnte dieser pedantische Kapitän also einen Hund auf drei Beinen zulassen? Das war undenkbar. Die überempfindliche Genauigkeit seines Herrn sollte zum Verhängnis und Mißgeschick für Admi werden und die Folge des nun beginnenden dramatischen und zähen Kampfes zwischen Tier und Mensch. Zunächst begann der Kapitän mit sehr einfachen Methoden.

Er rief sich den Hund herbei. Redete eindringlich auf ihn ein, doch auf allen vier Beinen zu laufen. Dabei bequemte sich Köpfe selbst auf

die Erde und krabbelte auf allen Vieren mehrmals um Admi herum. Interessiert hörte und schaute Admi zu. Mit schiefem Kopf, wie es Tiere zu tun pflegen, blickte er auf das ulkige vierbeinige Wesen.

„Streng dich doch ein wenig an. Es kann doch nicht so schwer sein, mir alles nachzuahmen!“ mahnte der Kapitän und hopste erneut auf Admi zu. Aha! Sein Herr wolle mit ihm spielen, dachte Admi, frohgelaut, und mit lautem Gebelle umkläffte er ihn.

Nur an das Herabsetzen des angewinkelten Beines dachte die elende Töle nicht. Hundeverstand und Menschenverstand waren sich noch nicht näher gekommen.

Jetzt wurde Käppen handgreiflich. Er erfaßte Admis erhobenes Bein und drückte es mit der Hand auf den Boden. Immer wieder schnellte es zurück, sobald es aus der harten Seemannsfaust befreit war. Mit unvergleichlicher Ausdauer, wohl an die hundert Male, wiederholte sich das neckische Spiel. „Nun tue mir doch den dritten Gefallen und streng dich ein wenig an!“ schimpfte der Kapitän. Aber eisern sauste das Bein wieder in die angewinkelte Lage zurück.

Die Mannschaft als heimlicher Zuschauer empfand schon bitteres Mitleid mit ihrem Käppen, ganz zu schweigen von der Besorgnis um seinen Zustand überhaupt. Als der Kapitän nicht mehr mit dem Hund spielte, nicht mehr konnte, da er erschöpft auf der Luke lag, fühlte Admi sich gelangweilt und humpelte auf drei Beinen davon.

Nach Tagen der Erholung und Sammlung neuer Kräfte griff der Gebieter über Menschen und Tiere zum Äußersten. Zwingen wollte er den Hund. Zwingen, wie ihm das Recht zustand, sobald einer respektlos den Gehorsam verweigerte. Er hatte schon schwierigere Probleme gelöst. So wäre es doch gelacht, wenn er es nicht zustande bringen sollte, einen ungezogenen Hund, seinen Hund, zur Raison zu bringen.

Und er fand einen Ausweg, sogar einen sehr einfachen. Mit einem Streifen Segeltuch band er einfach das gesunde Bein dem Tier unter dem Bauch fest. Die Ausführung, versteht sich, geschah in höchst vollendeter, seemännischer Facharbeit unter Verwendung von ewig haltbaren Laschings und Bändseln.

Traurig hoppelte der bandagierte Admi davon. Schwere Kummer trug er im Herzen, dafür ein gesundes Bein in der Schlinge. Die Menschen verstand er nicht mehr. Wie konnte er auch. So ganz im Stillen mußte er allerdings zugeben, daß er auf dem kranken Bein auch ganz gut humpeln konnte. Ja, daß es sogar nicht einmal arg weh tat, aber warum sollte er nicht so laufen, wie es ihm Spaß machte? Und gerade noch mehr Spaß machte, nachdem er gemerkt hatte, daß sich sein Herr darüber ärgerte.

Nach zwei Tagen wurde die Lasching gelöst. Gespannt wartete der Kapitän, seine treuen blauen Augen ganz auf die Hundebeine ge-

richtet. Erleichtert lief Admi davon. Zwei, drei Schritt, — dann hob er das kranke Bein hoch und setzte seinen Weg auf dreien weiter fort. Der Schelm saß ihm in den Augen.

Was der Kapitän dazu sagte, was an Flüchen und Redensarten dem entschwundenen „alten dreckigen Mistvieh“ hinterherprasselte, kann ich nicht auf dieses weiße Papier bringen. Es hielten sich bei der Schimpfkanonade sogar die Matrosen vor Scham die Ohren zu. Und das will schon etwas heißen.

Schon am Nachmittag griff sich der Kapitän erneut seinen ungeratenen Hund. Die Prozedur der Laschings wurde wiederholt. Dieses Mal acht Tage. Admi blieb verstockt. Es folgten zwei Wochen Bandage mit dreitägigem Essensentzug. Admi blieb Admi, ein altes drecki. . . . Der Kapitän kapitulierte. Nicht endgültig. Doch zunächst wußte er wirklich nicht weiter. Zum erstenmal in seinem inhaltsreichen Leben. Kapitulation vor einem kleinen, unscheinbaren Mischblut von Hund.

Die plattdeutsche Schreibmaschine

Von Fritz Timmermann

Seit einer Reihe von Jahren verbringe ich in jedem Sommer zwei Wochen als mithelfender Feriengast auf einem Finkenwerder Hochseekutter — eine einmalig schöne Urlaubsgestaltung, die für mich durch nichts übertroffen werden kann und jedesmal wieder ein neues, inhaltreiches Erlebnis darstellt. Vor Jahren machte mir bei einer dieser Reisen der Sohn des Eigners, der damals an Bord die „ernährungswichtige“ Funktion des Schiffsjungen bekleidete, sein wohlgemeintes Kompliment wegen meiner plattdeutschen Sprachkenntnisse, indem er sagte: „All'n wat recht is — for'n Stadtmischen kanns du eegentlich ganz good Platt snacken.“ Ich antwortete: „Jo, min Jung, dat sall woll sien, ick bün jo'n Platt-

dütschen un heff door 'n Barg Intresse för. Bi mi tohuus steiht sogoor 'n plattdütsche Schriewmaschin; door will ick di man bi Gelegenheit mol'n Kort mit schriebe, doormit dat du di sübst öbertügen kanns.“ — Meine Bekundung wurde zunächst ob ihrer Ungewöhnlichkeit mit einem hochachtungsvollen Blick quittiert, worauf Herr Moses sichtlich beeindruckt seine wohlverdiente Freiwache antrat — mit den anerkennenden Worten: „Kiek mol an — dascho allerhand!“

Offenbar muß ihn das fesselnde Problem jedoch noch in seiner Koje lebhaft beschäftigt haben, denn bei seinem Wiederauftauchen sagte er — mit halbwegs vorwurfsvollem Unterton — zu mir: „Nu weet ick ook, wat dat mit din plattdütsche Schriewmaschin op sick hett: dat is'n ganz gewöhnliches Dings, bloots dat du plattdütsch doormit schriebeft deihst!“ — Bravo, du hoffnungsvoller kleiner Schollengreifer! Jetzt stand es 1:1. und das „Komplimentieren“ war auf meiner Seite: „Süht woll, min Jung, ut di kann noch wat warrn, halfklook büst du al!“

Damit fand die lustige kleine Fopperei auf See unter beiderseitiger Heiterkeit ihren vorläufigen Abschluß. Jedesmal aber, wenn ich jetzt mit meiner Schreibmaschine zu tun habe, überkommt mich ein frohes Erinnerungsschmunzeln und ich denke: „Na, büst du villicht ook woll'n plattdütsche Schriewmaschin . . .?“

Zugleich muß ich dann des damaligen Moses gedenken, der — wie ich seither bei mancher weiteren Fahrt von Fall zu Fall mit eigenen Augen feststellen konnte — in der Zwischenzeit zu einem fixen See- und Fischermann herangewachsen ist und über einen klaren praktischen Verstand verfügt. Ob zu seiner erfreulichen Entwicklung etwa wohl auch die „plattdeutsche Schreibmaschine“ ihren Beitrag geleistet hat? Vielleicht war sie es, die ihn zum erstenmal in seinem jungen Leben an ein außerhalb seiner gewohnten Gedankenwelt stehendes Problem herauführte und ihn zwang, durch eigenes Nachdenken — also sozusagen „mit Bordmitteln“ — von selbst die richtige Lösung zu finden.

Sei gegrüßt von mir, mein junger „Hinnik Seehund“, wo du im Augenblick auch immer sein mögest: „bihuus“ oder vor Hornsriff, auf einem der zahllosen anderen Nordsee-Fanggründe oder „inne Hoof“ — ich wünsche dir für deine weitere Lebensfahrt in jeder Weise stets guten Wind, dicken Fang und günstigen Markt! Un denn, min Jung — wenn di mol wat öber'n Weg loopen deiht, wo du toers nich glieks mit kloorkoomen kanns: bruk din Koop un denk an

de „plattdütsche Schriewmaschin“.

F
R
O
H
E
S

N
E
U
E
S

F
A
H
R





Klar bei Schmunzelauge

Wahres Geschichtchen

Wir schreiben das Jahr 1900. Das Ostasiatische Geschwader liegt zusammen mit den Truppentransportern klar zur Ausreise in Wilhelmshaven. Auf dem freien Platz bei der Zweiten Einfahrt wird Gottesdienst abgehalten. Auf hoher Kanzel steht der Marinepfarrer und schmettert gerade den Satz heraus: „Und wenn es einem von uns nicht beschieden sein sollte, den Boden der Heimat wieder zu betreten...“, da ruft im Hintergrund ein Werftarbeiter: „Dann pfeifen wir den ersten Kutter klar und pullen nach Shanghai!“

Bei den alten Chinakämpfern wurde darauf dieser Ausruf zu einer stehenden Redensart.

Schiffahrts-Unterricht

In manchen Schulen legt man neuerdings Wert darauf, daß die Kinder eine kleine Ahnung von Schiffahrtsdingen mit auf den Weg bekommen. Der Herr Direktor will in einer Klasse mal selbst die Probe aufs Exempel machen.

„So, Kinder, nun nennt mir alle einmal Wörter, die etwas mit der Seefahrt zu tun haben.“
47 Zeigefinger fliegen in die Luft.

Wörter wie Matrose, Anker, Lotse, Fallreep, Mast werden laut.

Da meldet sich noch die kleine Heidi und sagt mit wichtiger Miene: „Tide.“

„Richtig, mein Kind. Weißt du auch, was Tide ist?“

„Tide heißt doch der Steward, der über uns auf der dritten Etage wohnt, Herr Direktor.“



Hein Mück
und seine neue Cissy

Feuer an Bord

Auf einem Kumo ist ein Brand ausgebrochen. Die Feuerlöschboote sind im Husch da. Im Husch ist auch das Feuer gelöscht.

Sagt der Kapitän des Kumos zu dem Brandmeister: „Sie, Herr Branddirektor, könnt Se de Hypotheken op dat Schipp nich glieks mit löschen?“

De Mond fritt allns op

Kapitän Fretwurst von der „Penelope“ war ein richtiger Hartsegler. Am liebsten knüpfelte er seine Bark, daß die Leereling unter Wasser stand. Fiel das Barometer, ging er hinunter in seine Kajüte und holte die Geige aus dem Kasten. Er fiedelte eigentlich nur, wenn Schlechtwetter im Anzug war. Vielleicht wollte er damit seine Nerven beruhigen.

So vor den „Roaring Forties“ nach Australien lag er auf der Höhe von Kap Leeuwin. Auch solche eklige Gegend, wo es egalweg weht. Kapitän Fretwurst sitzt unten in der Kajüte und fiedelt. Da kommt der Erste Steuermann nach unten: „Käpten, dat kummt bannig dick op ut Südost. Schallt wi nich de Seils wegnehmen?“ Kapitän Fretwurst läßt sich gar nicht stören beim Geigespielen: „Och wat, Stüermann, dat fritt allns de Mond op.“

Nach kurzer Zeit ist der Steuermann wieder unten: „De Reuels un den Klüver hett de Mond al upfreeten, Käpten. Nu is he al bi de Fock.“ Da ging Käpten Fretwurst doch lieber an Deck.

GEHIRNSCHMALZ

Silbenrätsel

Aus den Silben:

bal — bol — co — de — decks — del — des —
druck — ge — geld — ger — kel — ken —
kungs — la — lie — ling — men — nes —
nipp — o — o — ob — on — pak — ra — re —
rei — ring — sa — ser — steh — ta — te —
ti — ti — u — va — zen —

sind 13 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

- 1) Hafenstadt am Schwarzen Meer,
- 2) Teil einer Dampfleitung,
- 3) Aufstand der Seeleute,
- 4) Dient zur Bestimmung des Schiffsortes,
- 5) Schiffsgeländer,
- 6) Teil der Schraubenwelle,
- 7) Kulturorganisation,
- 8) besondere Gezeit,
- 9) Teil des Querverbandes eines Schiffes,
- 10) Weissagung,
- 11) fächerförmige Flußmündung,
- 12) Maschinenteil,
- 13) Hafenabgabe.

Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben einen Trinkspruch der Glückstädter Walfänger.

Seemanns-Quiz

1. Was ist Praktika?

- a) Unterrichtsfach der Seefahrtsschulen in praktischer Schiffsführung;
- b) Rangbezeichnung;
- c) Erlaubnisschein zum Landgang, z. B. nach abgelaufener Quarantänezeit.

2. Was ist Butluf?

- a) Blinde Rah;
- b) Ausguckposten an der Luvseite;
- c) Fisch aus der Gattung der Knurrhähne.

3. Was ist Panting?

- a) Holzpantoffel der Heizer;
- b) Vibrieren des Schiffskörpers;
- c) Bezeichnung des Pantrymannes auf Rostocker Schiffen.

4. Was ist Freidage?

- a) Aus irgendwelchen Gründen nicht mitgemalte Stelle auf der Außenhaut;
- b) Schmuggelgut an Bord;
- c) Freiwache zum Abbummeln der Überstunden.

5. Was ist Prangen?

- a) Bestrafung eines Seemanns vor der gesamten Besatzung;
- b) Mehr Segel setzen, als das Schiff im Augenblick vertragen kann.
- c) besonders festes Stauen der Ladung.

6. Was ist Roadster?

- a) Auf der Reede ankerndes Schiff;
- b) Rudergänger;
- c) Streitsüchtiger, unbeliebter Seemann.

7. Was ist Palinurus?

- a) Stern im Sternbild des Orion;
- b) Instrument zur Ermittlung der Kompaß-Deviation;
- c) In der Südsee häufige Muschel.

8. Was ist Monkeyreling?

- a) leichte Reling aus Maschendraht;
- b) Schutzgitter im Bereich der Antennen auf der Brücke;
- c) Erhöhung des Schanzkleides auf Segelschiffen.

9. Was ist Primage?

- a) Bevorzugte Ladung;
- b) Prämie für gute Ladungsbetreuung;
- c) Vorrangstellung des Messeältesten.

10. Was ist Retarder?

- a) Vorrichtung um den Kesselzug zu vermindern;
- b) Eine Art Seeanker, der über Heck ausgebracht wird, um das Schiff zu bremsen;
- c) Hebel am Maschinentelegraphen für Rückwärtsfahrt.

Auflösungen aus Nr. 12

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Kaplaken, 2. Esens, 10. Longe, 11. Bubaque, 13. Po, 15. Stahltrasse, 19. Amrum, 20. Osten, 21. Ewald, 23. Ted, 24. Rauminhalt, 27. ist, 29. Davit, 30. Strood, 32. Lilie, 33. Teer, 34. neu, 36. Stange, 38. Eignerkabine, 42. Jade, 44. Leibniz, 46. Reederei, 47. Minze, 48. Erfolg, 49. Aster.

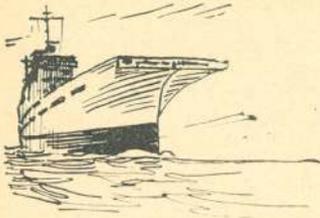
Senkrecht: 1. Kap Finisterre, 2. Al, 3. Postrat, 4. Agamemnon, 5. Kehrwieger, 6. Nut, 7. Ebro, 8. Sao, 9. Seenotkreuzer, 12. Usedom, 14. Obersteiger, 16. tabu, 17. Luanda, 18. Stettin, 22. Davit, 25. Hals, 26. lila, 28. Tornado, 31. Regie, 35. Uklei, 37. Geiz, 39. edel, 40. Bima, 41. Ibis, 43. Erg, 45. Eis.

(AE = 2 Buchstaben, Ü = 1 Buchstabe)

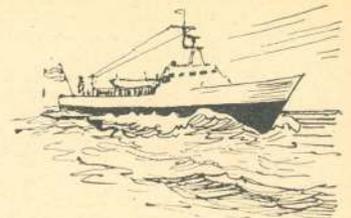
Silbenrätsel

1. Wasserballast, 2. Embargo, 3. Stratus, 4. Tragfähigkeit, 5. Irawaddi, 6. Sandglas, 7. Düsenschanzkleid, 8. Ebbe, 9. Heimatwimpel, 10. Atü, 11. Maßstab, 12. Bullauge, 13. Oelsack, 14. Ruderpinne, 15. Grundgeschirr, 16. Eckernförde, 17. Ruderjoch, 18. Eisbrecher, 19. Hellegat, 20. Rotor, 21. Bonito, 22. Edelweiß, 23. Sackspant.

West is de Hamburger ehr Best,
Ost is de Lübecker ehr Trost.



Flotten-Umschau



Mit einer Gesamtzahl von 83 Kriegsfahrzeugen am Ende des vergangenen Jahres hatte die Bundesmarine fast die Hälfte des bis 1960 vorgesehenen Bestandes von 170 Einheiten erreicht. Die Gesamtstärke aller Dienstgrade war seit Beginn der ersten Einstellungen, Anfang 1956, bereits auf 14 000 gestiegen, also auf nahezu nur rund 1000 Mann weniger als die Reichsmarine gemäß den Versailler Bestimmungen nach dem Ersten Weltkrieg haben durfte. Bis 1960 wird dann die Bundesmarine über 20 000 Männer der verschiedenen Laufbahnen und Dienstgrade verfügen.

Noch im Dezember letzten Jahres ist das Schweserschiff der „Jaguar“, das Schnellboot „Iltis“, in Dienst gestellt worden. Insgesamt sind im vergangenen Jahr fünf S-Boote, sechs Küstenminensuchboote, sowie zwei Hafenschutzboote auf Werften der Bundesrepublik von Stapel gelaufen. Dazu kommen noch die beiden gehobenen und wiederhergestellten U-Boote „Hai“ und „Hecht“ und eine Reihe zurückgegebener früherer deutscher, bis dahin unter ausländischer Kriegsflagge fahrender Schiffe. Die Entstehung einer marineeigenen Luftwaffe verdient ebenfalls besondere Erwähnung.

Noch in diesem Monat wird die Bundesmarine den ersten großen Leihzerstörer, die „Anthony“, 2050 t Verdrängung, in Charleston (Südkarolina) übernehmen, noch eine Zeitlang

weiter einfahren und dann mit einem deutschen Überführungskommando in Stärke von 150 Mann im April dieses Jahres in der Bundesrepublik eintreffen. Von diesem Kommando sind bereits 60 Mann seit gut einem halben Jahr drüben, um mit den zum Teil vorgenommenen Um- und Ausbauten des Zerstörers und seinen Einrichtungen vertraut gemacht zu werden. Die endgültige Besatzungsstärke liegt um 350 Mann. Bei 115 m Länge und einer Maschinenstärke von 60 000 PS ist eine Geschwindigkeit von 35 Knoten zu erwarten.

Eine Marineakademie, in Verbindung mit der Führungsakademie der Bundeswehr, ist seit Oktober vergangenen Jahres in Bad Ems im Betrieb. Am ersten Lehrgang haben fünfzehn bundesdeutsche und ein türkischer Marineoffizier teilgenommen. Andererseits hat ein Offizier der Bundesmarine einen sechswöchigen Lehrgang an der französischen „Ecole de Guerre Navale“ in Paris besucht.

Welche Bedeutung man der Seemacht der Sowjetunion selbst in der von ernsten Kriegswirkungen verschont gebliebenen Schweiz beimißt, zeigt eine längere Abhandlung in der in der Schweiz erscheinenden „Weltwoche“. Unter der Überschrift „Rote Mariner auf den Spuren der Deutschen: Wie stark sind die Sowjets zur See?“ beruft sich der Verfasser, Frank Barton, zum Teil auf Angaben des im Frühjahr 1957 nach Westen fahnenflüchtig ge-

wordenen Oberleutnants z. S. der Sowjetmarine Pretetschewski. Barton schreibt, daß die Sowjetmarine im Augenblick mit etwa 500 Unterseebooten die weitaus größte U-Bootsflotte der Welt besitzt. Ob und gegebenenfalls wieviele Atom-U-Boote sich darunter befinden, ist bei der vorzüglichen Geheimhaltung der Sowjets nicht feststellbar. Ebenso wenig ist die Art und Zahl neuzeitlicher leichter und mittelschwerer Kreuzer und Zerstörer zu übersehen. Sich mit der Redensart zu trösten, der Russe sei kein Seemann und scheue das Meer, mit denen mancher im Westen um sich wirft, kommt man der Erkenntnis der wirklichen Lage nicht näher.

Die Volksmarine der Sowjetzone hat vier von Russen während des Krieges gebaute 250-t-Boote erhalten. Das vor Heiligendamms gehobene U 2344 läßt sich nicht wiederherstellen und mußte deshalb verschrottet werden.

Nach englischen Angaben wird bis 1960 die US Navy über 75 Atom-U-Boote und die gleiche Anzahl fernlenk Waffenbestückter Überwasserfahrzeuge verfügen. Ein Riesenflugzeugträger von 85 000 t Standard, 331 m lang, ist bei der Newport News Shipbuilding Company in Bau gegeben. Er soll 1961 fertig sein, nach amerikanischen Angaben die nette Summe von 314 Millionen Dollars kosten (Die Baukosten der „Forrestal“ beliefen sich auf 228 Millionen Dollars) und 34 Knoten laufen. R. Andriano

Fußballpokal für MS. „Seven Seas“

Wie wir bereits in der Nr. 12 berichteten, brachte das MS. „Seven Seas“ der Europa-Canada Linie am 24. November 1957 aus Kanada die „Fred-P.-Janes-Memorial-Trophy“ mit.

Der Kanadier Fred P. Janes war Mitglied des Sportvereins „Black Watch“ in Montreal und fiel bei der Normandie-Invasion im Juli 1944. Weil er sein Leben lang die Seefahrt geliebt hatte, stifteten seine Sportkameraden ihm zum Gedächtnis einen Pokal, den die Fußballmannschaften aller in Montreal liegenden Schiffe jährlich ausspielen sollen.

Das erste Turnier fand 1949 statt und wurde von der Mannschaft der „Cape Breton“ gewonnen. Die „Lismoria“ holte sich den Pokal 1951, 1952, und 1955. Die „Empress of France“ gewann ihn 1954 und 1956.

Als im Mai 1957 die Mannschaft der „Seven Seas“ das erste Mal in Montreal zu einem Pokalkampf auf das Spielfeld lief, wurde die Elf der „Empress of Britain“ mit 2 : 1 überannt. Aber die Punkte verfielen, weil die „Empress“ die Begegnung nachher für ein Freundschaftsspiel erklärte. Die „Seven Seas“ mußte im Juni das Spiel wiederholen und gewann dann mit 10 : 1 gegen die Mannschaft der



Der technische Leiter, Hugo Köhler, überreicht dem Spielführer der Fußballmannschaft des MS. „Seven Seas“, Paul Rabe (links), die „Fred-P.-Janes-Memorial-Trophy“.

„Transpacific“. Eines der nächsten Spiele endete sogar mit 17 : 0. Die Pokalverteidigerin, die „Empress of France“, hatte jedoch ein noch besseres Torergebnis erzielt. Um zu gewinnen, mußte deshalb die „Seven Seas“ der „Empress of France“ Verlustpunkte beibringen. Das Spiel endete mit 5 : 2 für die Mannschaft der „Seven Seas“. Damit stand der neue Pokalsieger schon fest, und die „Seven Seas“ brauchte am 14. November 1957 nur noch ihr Abschlussspiel auszutragen, das den Erfolg bestätigte.

S. W.

Internationaler Sportclub für Seeleute

Norbert Homeyer, Besatzungsmitglied des MS. „Midgard“, macht einen Vorschlag, der wert ist, einmal ernsthaft überlegt zu werden. Er schreibt uns:

„Ich trage mich mit einer Idee und es würde mich freuen, wenn Sie in der Lage wären, mich bei der Durchführung derselben zu unterstützen. Ich gehe von dem Gedanken aus, was wir Seeleute alles entbehren müssen. Wenn dann Hein einmal dicken Urlaub zusammenhat, ist es oft so, daß er in Hamburg hängen bleibt. Vom Urlaub sind erst ein paar Tage rum, das Geld ist alle, und er ist gezwungen, wieder ein Schiff zu nehmen. Hier müßte man mit dem nötigen Anreiz eingreifen.“

Die alten Griechen wußten schon, daß Sport eine sehr gesunde Sache ist. Nun ist es aber so, daß gerade die teuersten Sportarten auch die begehrtesten sind, wie z. B. Skisport in jeder Form, Reiten, Fliegen, Segeln usw. Ich habe nun die Absicht — evtl. mit Unterstützung interessierter Kreise — eine internationale Seemanns-Sportgesellschaft zu gründen. International soll diese insofern sein, als beispielsweise amerikanische Seeleute an deutschen Sportlehrgängen teilnehmen können und umgekehrt.“

Wir stellen dieses Thema gern zur Diskussion und würden uns freuen, wenn recht viele Kameraden aus der Fahrt ihre Meinung dazu äußerten.

Die Schriftleitung.

ZU EINEM TEXIER
IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
WEINBRAND

90 Jahre Reederei H. Schuldt

Mit einer Feier auf dem an die St. Pauli-Landungsbrücken gelegten Neubau MS „Hasselburg“, an der sich alle Angestellten der Reederei und die Besatzungen der weiterhin im Hamburger Hafen liegenden Kompanieschiffe, MS „Breitenburg“ und MS „Duburg“, beteiligten, wurde am 4. Januar das 90jährige Jubiläum dieser Reederei eingeleitet.

Heinrich Schuldt, geborener Hamburger, lernte in Rendsburg als Schiffsmakler. Er hatte erkannt, daß sich an der Ostküste Schleswig-Holsteins, unmittelbar an der See gelegen und nicht durch einen unzureichenden Kanal mit ihr verbunden, große Möglichkeiten für einen jungen Schiffsmakler ergeben würden. Aus diesen Erwägungen heraus gründete Heinrich Schuldt 1868, kurz nach dem Schleswig-Holstein an Preußen gefallen war, in Flensburg

pital von 1,2 Mill. Mark und 1907 folgte die Ozean-Linie, die mit sechs neuen Schiffen einen regelmäßigen Dienst von Europa nach Kuba, Mexiko und den USA-Golfhäfen eröffnete.

Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges erreichten die Schuldt-Reedereien einen Höchststand von 23 Schiffen mit 56 000 BRT. Hier von gingen im Laufe des Krieges fast alle verloren oder mußten abgeliefert werden, lediglich vier kleine und überalterte Schiffe blieben, darunter die 1600 BRT große „Hans“. Diese bildete dann 1919 den Grundstock für die wiedereröffnete Ozean-Linie.

Nachdem die einengenden Fesseln gefallen waren, ging es an den Neuaufbau der Reederei. Besonders bemerkenswert sind die beiden Fahr-

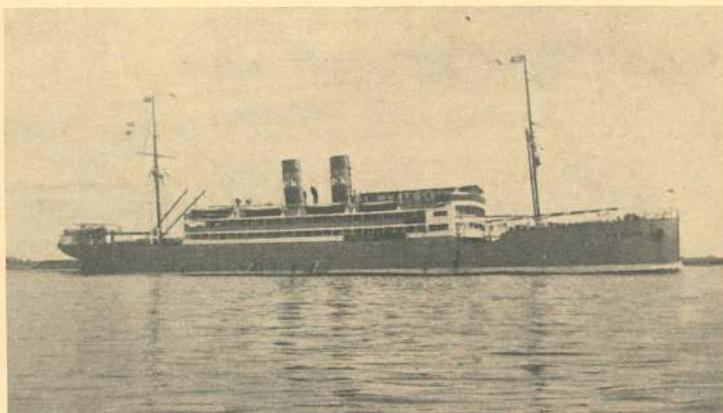
gastschiffe MS „Rio Bravo“ und „Rio Panuco“ von je 5952 BRT. Durch die ungünstige Wirtschaftslage mußte die Golf-Linie 1930 wieder aufgegeben werden.

1933 übernahm der Enkel des Gründers, Harald H. Schuldt, als Alleininhaber die Reederei und verlegte ihren Sitz nach Hamburg. Auch er kam mit neuen Plänen, so mit der Deutschen Orient-Linie, die 1934 gegründet wurde. Bis ins Schwarze Meer führten die Reisen dieser Schiffe. 1937 trat die Fruchtreederei Harald Schuldt & Co. mit besonderen Kühlschiffen hinzu, wie den MS „Ahrensburg“ und „Angelburg“ von je 3000 BRT und 17 Knoten Geschwindigkeit.

Nach dem Zweiten Weltkrieg stand die Reederei wieder vor einem Nichts. Alle Schiffe waren verloren oder mußten abgeliefert werden. Harald Schuldt begann wieder als Schiffsmakler und Befrachter. 1948 traten Kurt Sieh und Diedrich Schumacher als weitere Teilhaber ein. Ein Jahr darauf, 1949, begann der Wiederaufbau der Reederei. Neben der Deutschen Orient-Linie wurde auch die Ozean-Linie wieder ins Leben gerufen, die zusammen mit Hugo Stinnes als Ozean/Stinnes-Linien einen Gemeinschaftsdienst und zusammen mit Hapag/Lloyd den deutschen Kuba- und Mexiko-Dienst betreibt.

Heute umfaßt die Schuldt-Flotte wieder 10 Schiffe, drei weitere sind im Bau, so daß sie bis Anfang 1959 über 13 Schiffe mit rund 70 000 tdw verfügen kann.

Heute führen die schmucken Schiffe alle Namen schleswig-holsteinischer Burgen. wa.



Im Jahre 1924, als die Reederei H. Schuldt die Ozean-Linie eröffnete, ließ sie für ihren Mexiko-Dienst auf der Friedr. Krupp A. G. in Kiel zwei Fahrgastschiffe bauen von 5952 BRT Größe, die „Rio Bravo“ und die „Rio Panuco“. 120,00 x 15,80 x 6,60 m. 4200 PS, 12 Knoten. Einrichtung für 200 Fahrgäste. 1932 wurden diese beiden Schiffe vom Norddeutschen Lloyd übernommen und 1934 umbenannt in „Merkur“ und „Neptun“. 1934 wurden sie nach Singapur an die Reederei Burns, Philp & Co., Ltd. verkauft. Die „Merkur“ behielt ihren Namen und aus der „Neptun“ wurde eine „Neptuna“.

ein reines Schiffsmakler-, Befrachtungs- und Speditionsgeschäft.

Aber hierbei blieb es nicht. Der Handel des ganzen Nordens Schleswig-Holsteins ging über Flensburg. Eine Reederei nach der anderen, zur Hauptsache Partenreedereien, wurden gegründet. Auch Schuldt erwarb ein Schiff, den 86 BRT großen Schoner „Minna“. Bis zum Jahre 1882 blieb dieser Segler das einzige Schiff der Reederei. Da ließ Schuldt auf der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft einen stählernen Dampfer von 1033 BRT bauen, der 315 000 Mark kostete. Natürlich handelte es sich hier auch um ein Partenschiff mit nicht weniger als 141 Partnern, darunter Bauhandwerkern, Lehrern, Beamten und Kaufleuten. Man hatte auch weiterhin Vertrauen zu Schuldt, so daß er mehr Schiffe bauen konnte. 1895 bestand die Flotte bereits aus 13 Schiffen in Größen bis zu 1500 BRT. Zur Hauptsache waren diese in der Trampfahrt eingesetzt, teilweise auch in der chinesischen Küstenfahrt. Als 1896 der Sohn des Gründers, Hermann Schuldt, in die väterliche Firma eintrat, faßte dieser den größten Teil der Partenschiffe in der Flensburger Dampfercompagnie A.G. zusammen. Diese ließ dann auch bald Schiffe bis zu 5400 tdw erbauen.

Aber die Pläne des jungen Hermann Schuldt gingen noch weiter. 1905 erfolgte die Gründung der Ozean-Dampfer A.G. mit einem Ka-

In der Heimat haben die Häfen bereits ein winterliches Kleid angelegt. Das erste Eis treibt auf dem Strom und dazwischen der letzte Rest des Weihnachtsfestes: ein ausgedienter Christbaum.



Was den Seemann interessiert

Die Tonnageentwicklung der „billigen Flaggen“ (Dampfer und Motorschiffe über 100 BRT)

(Nach Lloyd's Register of Shipping)

Datum 1. Juli	Panama BRT	Liberia BRT	Honduras BRT	Costa Rica BRT	Zusammen BRT	1939 = 100	Welttonnage BRT	1939 = 100	Anteil der „billigen Flaggen“ an der Welttonnage %
1939	717 525	—	83 945	—	801 470	100	68 509 432	100	1,2
1947	1 702 260	—	277 684	—	1 979 944	247	83 513 772	122	2,4
1948	2 716 468	—	324 230	—	3 040 698	379	80 291 593	117	3,8
1949	3 016 227	—	409 032	—	3 425 259	427	82 570 915	121	4,1
1950	3 361 339	245 457	522 624	—	4 129 420	515	84 583 155	123	4,9
1951	3 609 395	595 198	508 172	—	4 712 765	588	87 245 044	127	5,4
1952	3 740 451	897 898	468 495	—	5 106 844	637	90 180 359	132	5,7
1953	3 906 901	1 434 085	470 858	146 245	5 958 089	743	93 351 800	136	6,4
1954	4 091 013	2 381 066	438 834	200 515	7 111 428	887	97 421 526	142	7,3
1955	3 922 529	3 996 904	431 995	340 710	8 692 138	1085	100 568 779	147	8,6
1956	3 925 751	5 584 378	385 751	507 706	10 403 586	1298	105 200 361	154	9,9
1957	4 129 029	7 466 429	367 553	519 341	12 482 352	1557	110 246 081	161	11,3
1957	Welttonnage			110 246 081 BRT					
	abz. US-Reserveflotte			12 750 000 BRT					
	aktive Welttonnage			97 496 081 BRT	Anteil der „billigen Flaggen“		12,8 %		

Einiges über das Bausparen

Für die Finanzierung des Wohnungsbaus hat in den letzten Jahrzehnten, ganz besonders seit der Währungs- umstellung 1948, das Bausparen in Deutschland immer größere Bedeutung gewonnen. Während vor den beiden Welt- krieges die erstellenden Hypotheken der bekannten Real- kreditinstitute (Sparkassen, Hypothekenbanken, Versiche- rungsunternehmen) und der privaten Geldgeber sowie das Eigenkapital der Bauherren selbst üblicherweise die Bau- kosten deckten, haben zwei verlorene Kriege, die Inflation 1923 und die Währungs umstellung von 1948 mit allen ihren traurigen Folgeerscheinungen die Kapitalbeschaffung für den Wiederaufbau unserer zerstörten Städte und den Bau neuer Wohnhäuser ungeheuer erschwert. Nur langsam sind in den letzten Jahren die Realkreditinstitute durch Neuzufuß von Sparkapitalen wieder in die Lage versetzt worden, die gesuchten ersten Hypotheken zur Verfügung zu stellen. Diese decken nach den heutigen überhöhten Baukosten nur etwa 30 bis 40 % des Kapitalbedarfs im einzelnen Baufall. Es fehlt an nachstelligen (zweiten) Hypo- theken zu verwertbaren Bedingungen, es fehlt am nötigen Eigenkapital bei fast allen Bauherren, gewaltige Mittel müßen Bund, Länder und Gemeinden aus öffentlichen Mit- teln, die auch erst wieder von Steuerzahler kommen, auf- bringen, um den Wohnungsbau nicht zum Erliegen kom- men zu lassen; Baukostenzuschüsse der Wohnungssuchen- den und der Arbeitgeber müßen die Finanzierungslücken schließen helfen.

In der Erkenntnis, daß alle diese unorganischen Hilfs- mittel auf die Dauer nicht fließen werden, finden sich von Jahr zu Jahr immer mehr Menschen als **Bausparer** bei den deutschen Bausparkassen zusammen. Die Grund- gedanken dieses neuen Spar- und Kreditvorgangs in un- serer Wirtschaft beruhen darauf, daß sich für jeden am **Bau- sparen** Teilnehmenden dann ein **Anspruch** auf einen langfristigen Baukredit schaffen läßt, wenn sich alle solche Bausparer gegenüber ihrer Bausparkasse bis zur Zuteilung ihres gesuchten Kapitalbetrags (Bausparsumme) zu be- stimmten Sparleistungen in bestimmter Zeitfolge und — nach der Zuteilung und Auszahlung der Bausparsumme — zu laufender Tilgung der dabei erlangten Darlehen verpflich- ten. Auf der anderen Seite übernehmen die Bausparkassen ihrerseits wieder die Verpflichtung, die laufend bei ihnen eingehenden Spar- und Tilgungsbeiträge in regelmäßigen Zeitabständen nach einem bestimmten Bewertungssystem an ihre Bausparer, und zwar nur an diese zu verteilen (= zuzuteilen), daß jeder Mitsparer nach seiner Zuteilung nicht nur seine Bausparbeiträge zuzüglich Zinsen zurück- bekommt, sondern aus dem gemeinsamen Geldaufkommen der Kasse noch ein Darlehen (Unterschiedsbetrag zwischen Bausparsumme und Bausparguthaben) dazu erhält.

Die so im geschlossenen Sparerkreis jeder Bausparkasse entstehenden Darlehen haben Eigenschaften, die unserem bisherigen Kreditwesen fremd waren. Diese Bauspardar- lehen sind seitens der Bausparkasse gegenüber den Schuld- nern **unkündbar** und sie sind im **Zinssatz** zwischen Bausparer und Bausparkasse von Vertragsbeginn bis Vertragsende fest vereinbart, dabei ihrer Höhe nach niedrig und losgelöst von den Zinssätzen des offenen Kapitalmarkts. Sie haben aber für die Bauwirtschaft noch eine andere, oft noch gar nicht genügend bekannte Be- deutung, sie können nämlich als **nachstellende**

(zweite) **Hypotheken** eingesetzt werden, so daß nunmehr über die Bausparbewegung in Deutschland die bis dahin immer wieder störend auftretende Lücke der nachstelligen Baufinanzierung durch die Bauspardarlehen weitgehend geschlossen wird.

Der Bausparer ist also heute Bauherr, der sich über seinen Bausparvertrag sorgsam einen guten Teil Eigenkapital be- reitstellt, und der sich auf dem gleichen Weg dazu noch eine zweite Hypothek zu günstigen Bedingungen sichert. Es mutet fast ungläubig an, daß innerhalb von etwa 25 Jahren aus den ersten Auftrüben der Gründer unserer deut- schen Bausparkassen ein Block bedeutender Unternehmen geworden ist, die täglich immer neue Anhänger finden, und die heute aus unserer Finanzwirtschaft nicht mehr wegzudenken sind. Im Bundesgebiet arbeiten zur Zeit 17 private und 14 öffentliche Bausparkassen.

Für das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg ist die Öffentliche Bausparkasse Hamburg zuständig. Sie ist als hiesige Bausparkasse mit den örtlichen Verhältnissen am Baumarkt besonders gut vertraut. Ihre enge Zusam- menarbeit mit der Hamburgischen Landesbank — Girozent- rale —, Hamburger Sparkasse von 1827 und Neuen Spar- casse von 1894 ermöglicht es, den Bauinteressenten eine geschlossene Finanzierung, d.h. eine I. Hypothek von der Landesbank bzw. den Sparkassen und die II. Hypothek von der Öffentlichen Bausparkasse Hamburg, für ihr Vor- haben zur Verfügung zu stellen.

Auf Grund ihrer engen Zusammenarbeit mit den genann- ten drei Kreditinstituten war es der Öffentlichen Bauspar- kasse Hamburg möglich, ihr Abschlußgeschäft von Jahr zu Jahr erheblich zu steigern.

Der Vertragsummenbestand hat bereits fast DM 400 Mill. erreicht. Mehr als ein Drittel dieser Bausparverträge sind zuteiligt.

Einen besonderen Anreiz zum Bausparen bieten die vom Staat eingeräumten Vergünstigungen im Rahmen der Son- derausgaben oder durch Gewährung von Prämien nach dem Wohnungsbauprämiengesetz. Hierdurch bekundet der Staat sein Interesse an der Idee des Bausparens.

Wer mit Hilfe des Bausparens Eigentum bildet, sei es in Form des Eigenheims, sei es in Form der Eigentumswoh- nung, schafft nicht nur Wohnraum für sich und seine Familie, sondern sorgt auch für das Alter vor. Das Eigen- heim, rechtzeitig erstellt und entschuldet, bietet große wirtschaftliche Vorteile und ist eine ideale Altersversor- gung.

Funkpressdienst für Seefahrer wird vier Jahre alt

Als der Funkpressdienst am 15. Februar 1954 erstmalig seine Sendung aufnahm, war noch nicht zu übersehen, wie die zukünftige Entwicklung sein würde. In der dazwi- schen liegenden Zeit hat er sich an Bord so viele Freunde erworben, daß eine ständig ansteigende Zahl von Teil- nehmern gemeldet werden konnte.

Anfang Dezember 1957 waren es insgesamt 515 deutsche Schiffe und Schiffe fremder Flagge mit deutschen See- leuten, die regelmäßig die Nachrichten zu den Sendezeiten abhörten und es waren gerade deren Besatzungen, die

immer wieder bestätigten, wie segensreich sich die Ein- richtung ausgewirkt hat.

Trotzdem haben sich die drei Verantwortlichen für diese Sendung, das Funkamt Hamburg, das Hamburger Abend- blatt und der Verband Deutscher Reeder um eine laufende Verbesserung der Sendung bemüht, zumal vor einiger Zeit bekannt wurde, daß in gewissen Seegebieten die Sendungen nicht mit genügender Lautstärke zu empfangen waren. Hinzu kam ein vielfacher Wunsch, für die bisher mittelmächtlichen Sendungen einen anderen Zeitpunkt zu wählen. Das Funkamt Hamburg machte auf Anregung des Verbandes Deutscher Reeder hin den Vorschlag, einmal zu den bisherigen zwei Sendern einen dritten Sender hinzuzunehmen und die Sendezeit variabel zu gestalten.

Der Verband Deutscher Reeder war mit dieser Lösung einverstanden, zumal es auch die Auffassung von Nord- deich-Radio war, daß damit eine Verbesserung erreicht werden konnte. Diese Neugliederung begann erstmalig am 1. Juni 1957. Um die Auswirkungen dieser Neuge- lung erkennen zu können, hat Norddeich-Radio über die Empfangsmöglichkeiten an Bord mit den Schiffen in stän- digem Kontakt gestanden. Im Laufe der folgenden fünf Monate gingen 305 Berichte ein, deren Auswertung ergab, daß in dem größten Teil dieser Bereiche der Empfang als einwandfrei bezeichnet wurde, aber Schiffe in der Kari- bischen See, im Golf von Mexiko und an der Westküste von Nord-, Mittel- und Südamerika über schlechten Emp- fang klagten. Die Ursache war in den Ausbreitungs- bedingungen der Kurzwellen (große Dämpfung der Tages- frequenzen) zu suchen.

Aus diesen Gründen sah sich das Funkamt Hamburg nun- mehr veranlaßt, dem Verband Deutscher Reeder vorzu- schlagen, die Sendezeit zweckmäßig auf 22.18 MGZ (früher 22.48 MGZ) vorzuerlegen. Für die im Osten stehenden Seefunkstellen müßen dagegen die jetzige Sendezeit (16.00 MGZ) bestehen bleiben. Die Frequenz wurde dabei so gewählt, daß sie sowohl im Mittelmeer als auch im Fernen Osten gehört werden kann. Mit Recht wies das Funkamt aber darauf hin, daß bei Benutzung nur einer Frequenz ein guter Empfang der Funkpresse zu jeder Tageszeit auf der Route Suez—Ferner Osten bzw. Australien, also über eine Entfernung von ca. 13 000 km und mehr nicht mehr garantiert werden könnte. Dies wäre selbst bei einem Einsatz von zwei Frequenzen zu bestimmten Jahreszeiten nicht möglich. Beim gleichzeitigen Übergang zu einer zweimaligen Sendung würden außer- dem die Funker, die die Presse um 16.00 MGZ nur un- vollständig empfangen haben, in die Lage versetzt, Feh- lendes bei der Wiederholung um 22.18 MGZ aufzunehmen.

Der Verband Deutscher Reeder und die anderen Beteilig- ten haben es sich von Anfang an gelegen sein lassen, mit dem Funkpressdienst alle deutschen Schiffe in glei- cher Weise zu erreichen und einen einwandfreien Emp- fang sicherzustellen. Aus diesem Grunde wurden auch die Mehrkosten für die neue Regelung übernommen, die am 1. Januar 1958 angefallen ist. Nach dieser neuen Regelung erfolgt nunmehr um 16.00 MGZ Aussendung auf einer Frequenz für den Osten und um 22.18 MGZ Aussendung auf zwei Frequenzen für den Süden und den Westen. Die Beteiligten werden ebenso wie vorher darum bemüht bleiben, auch die Auswirkungen dieser neuen Sendeform zu beobachten, hoffen aber, daß nunmehr der Funk- pressdienst von allen Schiffen und auf allen Meeren einwandfrei aufgenommen werden kann.

Freiwillig oder erzwungen?

Präsident Paulsen von der Bundesvereinigung der Arbeit- gebervverbände hat sich kürzlich eingehend mit der Preis- und Lohnsituation befaßt und den Gewerkschaften einen freiwilligen Preis- und Lohnstopp vorgeschlagen. Die Skepsis weiter Kreise in der Industrie, daß die Gewerkschaften auch bei einer Preisbeschränkung auf Lohnforderungen nicht verzichten würden, teile er nicht. Besonnene Äuße- rungen von seiten der Gewerkschaften und ihr nahe- stehender Kreise ließen vielmehr erwarten, daß ein frei- williger Preis- und Lohnstopp durchaus zu erzielen sei. Im übrigen habe die Bevölkerung einen Anspruch darauf, daß sich die Sozialpartner zu einem gemeinsamen, die Kauf- kraft sichernden Handeln entschließen.

Wie wichtig eine solche freiwillige Übereinkunft der Sozialpartner wäre, zeigt sich am Beispiel Hollands. Dort hatte sich angesichts der unaufhörlich steigenden Preise die Regierung mit der Androhung scharfer Maßnahmen eingeschaltet. Jetzt hat bereits eine Reihe von Einzel- handelsbetrieben ihre Preise herabgesetzt. Die Bewegung ist darauf zurückzuführen, daß sich das Publikum gemäß der von der Regierung ausgegebenen Weisung in seinen Anschaffungen tatsächlich einzuschränken beginnt. Der Regierung gehen aber diese Preissenkungen nicht weit und vor allem nicht schnell genug vor sich. Sie vertraue darauf, hat sie jetzt erklären lassen, daß die Wirtschaft die nach den internationalen Rohstoffpreis- und Frachten- rückgängen möglichen Preissenkungen freiwillig vornimmt, widrigenfalls sie nicht zögern werde, Preissen- kungen durch Zollverordnungen herbeizuführen.

Aber nicht nur am Beispiel dieses Nachbarvolkes, son- dern auch in der wachsenden Besorgnis der Öffentlichkeit über eine möglicherweise verstärkte inflationistische Ent- wicklung wird deutlich, daß es an der Zeit ist, in der Lohnpolitik einen anderen Gang einzuschalten. So zog sich durch fast alle Referate auf der Arbeitstagung der Aktionsgemeinschaft Soziale Marktwirtschaft wie ein roter Faden die Sorge, auf welche Weise die Inflation bekämpft werden kann. Prof. Schmölbers forderte — nach dem Wort eines schwedischen Jungsozialisten — auf, „Haß gegen die Inflation zu erzeugen“ und traf die schwerwiegende Feststellung, daß die Schäden einer Dauerinflation noch größer seien als die einer Arbeits- losigkeit.



KARL GRAMMERSTORF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtensau

Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 33 88 55 - Privat: 42 48 40 - Kiel: 3 61 12 / 3 61 13 - Brunsbüttelkoog: 566

Fernschreiber: Hamburg: 021 2488

Kiel: 029 834

Brunsbüttelkoog: 028 871

Ankerplätze

DER SEEMANNSSMISSIONEN

Deutsches Seemannsheim Hamburg, Wollgangsweg 12

Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
Tonfilm: Di. 21. 1. 19.30 h
Musik. Unterhaltungsabend: Di. 28. 1. 19.30 h
Preis-Skat: Di. 4. 2. 19.30 h
Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h
Sprechstunden des Seemannspastors: tägl. v. 9—10 Uhr und nach Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
Seemannsrauschen: Di. 14. 1. 20.00 h
Seefahrtsschüler: Di. 21. 1. 20.00 h
Heimabend: Di. 28. 1. 20.00 h
Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
Fernsehen: Jed. So., Mi. u. Sa. 20.00 h
Sprechstunde des Seemannspastors: Jed. Di. 16.00—19.00 h

Katholisches Seemannsheim „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarusstraße 12

Hochamt und Predigt: Jed. So. 15.00 h
Gemeinschaftsmesse: Jed. Do. 20.00 h
Fernsehen: Tägl. ab 20.00 h
Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
Tanz: Jed. So. 16.30 bis 18.30 h
Jed. Do. 20.45 bis 22.45 h
Bunter Abend: Jed. So. ab 20.30 h.

Seemannsfrauenheim Kiel-Holtenau, Jägersberg

Frauenachmittag: Mo. 20. 1. und 17. 2.

Weitere Seemannsheimen in deutschen Häfen

Bremen: Stephankirchhof
Bremerhaven-M.: Schifferstr. 53/55
Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstraße 10
Brunsbüttelkoog: Schleuse (Seemannsfrauenheim)
Büsum: Fischereijugendheim
Cuxhaven: Deichstraße 45
Emden: Am Außenhafen
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
Hamburg: Kanalstr. 64 Südschleuse (Seemannsfrauenheim)
Lübeck: Untertrave 1.

Deutsches Seemannsheim Stockholm, Svartmangatan 16

Tägl. ab 19.30 h (außer Do. u. Sa.)
Kaffee- u. Heimabend: Jed. So. u. Mi.

Deutsches Seemannsheim Turku, Satamakatu-Hamngatan 27

Gottesdienst (in der Scharfschützenkapelle des Doms): So. 26. 1. und 9. 2. 14.00 h
Gesell. Beisammensein: Jed. Di. 19.00 h (Seemannsheim)
Leseraum, Spielraum, Bibliothek: Täglich geöffnet

Deutsche Seemannsheimen im Ausland

Helsinki: Bernhardsgatan 4
Göteborg: Skangatan 27
Malmö: Ingelstadgatan 4
Bristol: Cothan
Cardiff: 77 Cowbridge Rd., C-East
Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South
Leith: Chalmers Crescent Edinburgh 9
London: 59 Alle Street, Whitechapel, E 1
Liverpool: 25 Langdale Road, Senfion Park
Dublin: 21 Merlyn Park
Amsterdam: Weelsteeg 3
Rotterdam: s'Gravendykval 157
Antwerpen: Auskunftsstelle f. Seeleute im Konsulat
Athen: Odos Sina 66
Bilbao: Ybarra 31—50 dcha
Hoboken N. J.: 64 Hudson Street
Philadelphia: 1402 E. Moyamensing Av.
Adelaide: 20 Marlborough Street
St. Peters Whyalla (Südastralien): 166 Elliot Street
(Weitere Seemannsheimen sind aus den Blättern der Deutschen Seemannsmission zu ersehen).

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächste Seemannsgrußendung wird auf den bekannten Wellen und zu den bekannten Zeiten (siehe Kehrwieder* Nr. 10/57) von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am 1. Februar.

Der Weg zum Patent

Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt** am 20. Dezember 1957 folgende Herren:

Dieter Albers, Udo Becker, Wilhelm Dankwort, Heinz-Christian Fritz, Heinz Gerlach, Hans-Joachim Hustedt, Irenäus Kraenz, Fredy Lange, Svend Larsen, Dieter Mögling, Winfried Reddig, Hans-Heinrich Schlawidit, Hermann Schroder, Alfons Spendel, Klaus Stuthmann, Klaus-Michael Trzaska, Karl-Heinz Vorreau, Walter Weidlich.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden am 20. Dezember 1957 die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt** folgende Herren:

Rainer von Barzewisch, Paul Bauer, Geert Baumgarten, Hans-Heinrich Behn, Horst Beißel, Horst Rerthold, Emil Christen, Uwe Diercks, Hans Hamann, Heinrich Hattenkofer, Klaus Henneberg, Kurt Hochbaum, Eberhard von der Linde, Willi Marx, Ralf Nackuntz, Erwin Poßkehl, Ernst Pukowick, Paul-Otto Reinicke, Karl Schmidtke, Reinhard Stohlmacher, Werner Sulz, Eckhart Thiede, Karl Waibler, Hans-Jochaim Waikenhorst, Kolt Wollatz.

Es bestanden am 5. 12. 57 die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt** folgende Herren:

Heinz Bork, Joachim Braun, Edmund Egert, Uwe Engel, Herbert Farke, Ernst Fick, Günther Hochbaum, Hans Kohn, Friedrich Lamek, Rudolf Larsen, Peter Matthies, Hartmut Reibisch, Rudi Schüller, Vinzenz Schnatterer, Hans-Jürgen Schuster, Claus Seeck, Walter Strombeck, Reimer Kohlhaas, Werner Vogt, Jürgen Voigt-Christiansen.

Es bestanden am 12. Dezember 1957 die Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt — A 5 II** folgende Herren:

Kurt Bessert, Horst Boehden, Hans-Werner Dürkop, Karl Erdmann, Klaus Firnhaber, Volker Flege, Erich Holm, Jürgen Hübsch, Herbert Karting, Karl-Günther Korittke, Hermann Labhard, Peter Lange, Manfred Moenicke, Hermann Müller, Wolfgang Noack, Carsten Petsch, Dietrich Pohl, Harro Rathmann, Hans Schieferbein, Kurt Schmidt, Richard Sekwitzky, Klaus Wilhelm.

Seefahrtsschule Leer

Am 17. 12. 1957 bestanden folgende Herren die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A5)**:

Kurt Boden, Christian Bohlen, Tjabe Dirksen, Gerhard Franceschi, Edzard Henneke, Edzard van Hove, Herbert Küper, Armin Müller, Günther Ruchholtz, Hinrich Tammen, Wilhelm Tensing;
zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse**:
Diederikus Harbert, Peter-Jürgen Kriesel, Rudi Schulze, Heinz Sieber, Gerhard Simmering, Geede Remmers.

Seefahrtsschule Lübeck

Die am 14. Dezember 1957 beendete Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A6)** bestanden die Herren:

K. Ancour, H. Bohl, H. Butzbach, H. Clausen, H.-J. Drühl, G. Engler, C. Erlar, W. Felter, G. Gütschow, H. Ludwig, G. Moczarsky, G. Moers, R. Mohr, W. Muhl, H. Numssen, O. Pless, K.-H. Prissel, S. Ratzlaff, J. Schmidt, U. Sparr.

Was ist eine Deutsche Mark im Ausland wert?

Dän. Kr. 1,64; norw. Kr. 1,70; schwed. Kr. 1,23; Finnmark 76,80; engl. Schillinge 1,70; holl. Gulden 0,90; belg. francs 11,90; franz. francs 83,33; span. Pesetas 9,42; port. Escudos 6,84; ital. Lire 148,77; jugoslaw. Dinare 71,32; griech. Drachmen 7,21; österr. Schillinge 6,14; (Ohne Gewähr).

Bücherbrett

Annie van de Wiele: „Vom Winde getrieben, von Wellen gewiegt“, Verlag Ullstein, Wien, 1957. 359 S., 35 Abb., Ln. 16,—. Übersetzt von Werner Preusser.

Weltumsegelungen mit kleinen Segelbooten sind nicht gerade häufig. Noch seltener ist es, daß Frauen an solchen langen Seetörns teilnehmen, doch daß sie dann noch ein so entzückendes Buch darüber schreiben, ist wohl einmalig. Und dabei ist der Verfasserin die Seefahrt gar nicht immer gut bekommen. Wer sie beim Abschied von einem Hafen sah, wo sie jedesmal dicke Tränen weinte, obwohl sie gar nicht so ungern das feste Land hinter sich bringt, konnte wohl meinen, sie wäre erzwungenermaßen an Bord. Auch die Seekrankheit hat ihr viel zu schaffen gemacht. Aber trotzdem ist unsere Annie ein begeisterter Seefahrer und würde wohl lieber heute als morgen die Segel der „Omoo“

im Passat setzen. Diesen Wunsch teilt sie mit dem Leser, der es gar nicht erwarten kann, daß ihm von einer neuen Reise wieder ein so vorzügliches Buch vorgelegt wird. Mit nur drei Mann Besatzung und einem Bordhund hat sich die 18 t große Ketsch im Juli 1951 von Nizza aus auf die Weltreise begeben über den Atlantik zum Panamakanal und den Südssee-Inseln, die einen Höhepunkt der Reise darstellen. Viel zu schnell geht von hier die Reise weiter über Neuguinea und Mauritius zum Kap der Guten Hoffnung und schließlich nach Zeebrügge, alles in allem über 31.000 Seemeilen. Das alles könnte in Form nützlicher Logbucheintragen schon recht interessant sein, wieviel mehr aber gewinnt es durch die Darstellungskunst der Autorin. Wenn sie auch die für den Seemann so wichtigen technischen Einzelheiten keinesfalls unterschlägt, besticht doch vor allem die dichterische Ausdruckskraft, mit der sie das Leben an Bord, sowie Land und Leute auf Grund aufmerksamer Beobachtungen zu schildern vermag.

Marine-Fibel, Handbuch für den Seemann an Land und an Bord. Bearbeitet von Kapitänleutnant Dr. Paul Heinius und Kapitänleutnant Friedrich Rohlfing. Alfred Burkhardt Verlag, Eutin. 230 S. Zahlreiche Abbildungen und Farbtafeln. Flexibler Einband.

Wenn sich dieses handliche Büchlein auch in erster Linie an den jungen Marinesoldaten wendet, so ist es doch auch für den Seemann auf den Handelsschiffen recht brauchbar. Die Laufbahnen in der Handelsmarine werden kurz geschildert und ebenso eine Übersicht gegeben über die einzelnen Handelsschiffstypen. Sehr bemerkenswert ist auch eine kurzgefaßte Marinegeschichte im Anhang. In dem Abschnitt „Seemannslieder“ (die meisten davon sind allerdings keine Seemannslieder in unserm Sinne, sondern Schlager) hätte man ruhig die Autoren benennen dürfen.

Arbeitsverdienste im Wandel der Zeit

Die Frage „Was wurde früher gezahlt?“ läßt sich mit dem allgemeinen Lohnindex nicht ohne weiteres beantworten. Hat man sich an das heutige Niveau der Löhne als eine Selbstverständlichkeit gewöhnt, so ist dabei die stufenweise Aufwärtsentwicklung insbesondere unter der sozialen Marktwirtschaft in Vergessenheit geraten. Wie ein Blick auf 1938 zeigt, lag damals der Durchschnittsverdienst eines Arbeiters in der deutschen Industrie bei 79 Pfennig je Stunde. Ende 1956 waren es in der Bundesrepublik 2,03 DM. Stundenlöhne von einer Mark waren selten und wurden nur von Fachkräften in der Metallindustrie, im Buchdruck- und Baugewerbe, sowie in wenigen Fällen von Betriebsandwertern und Vorarbeitern erzielt. Auf der anderen Seite reichten die Stundenlöhne weit nach unten: 1938 bekam eine Hilfsarbeiterin in der Glasindustrie im Durchschnitt 33 Pf., eine Facharbeiterin in der Textilindustrie 55 Pf., ein Hilfsarbeiter in der Sägeindustrie 55 Pf., ein Tiefbauarbeiter 66 Pf. in der Stunde. Wie weit sich gerade in den unteren Bereichen die Verhältnisse im Zeichen der sozialen Marktwirtschaft gebessert haben, zeigt ein Vergleich mit Ende 1956, als in der Bundesrepublik die gleiche Hilfsarbeiterin in der Glasindustrie das 3,7fache (1,22 DM), eine Fach- bzw. angeleitete Arbeiterin in der Textilindustrie das 3fache (1,48 DM), ein Hilfsarbeiter in der Sägeindustrie das 2,8fache (1,56 DM) und ein Bauhilfsarbeiter das 2,9fache (1,90 DM) verdiente. Doch gibt es Leute, die diese Fortschritte nicht sehen wollen, und die unsere heutige soziale Entwicklung als „sozialen Skandal“ bezeichnen.

Zahl der autobesitzenden Arbeitnehmer verdreifacht

Die Zahl der autobesitzenden Arbeitnehmer hat sich seit 1952 mehr als verdreifacht. Während sich damals 9,6 Prozent der neuproduzierten Personenkraftwagen im Besitz von Arbeitnehmern (davon 0,7 Prozent Arbeiter) befanden, sind es gegenwärtig 28,9 Prozent (davon 9,8 Prozent Arbeiter). Aus einer am 17. September vom Deutschen Industrieinstitut veröffentlichten Statistik geht ferner hervor, daß auch der Anteil der Arbeitnehmer an den Gebrauchtwagen steigt. Von den rund 440.000 gebrauchten Wagen, die 1956 zum Verkauf kamen, erwarben sie 49,3 Prozent (davon Arbeiter 22,9 Prozent).

Die Bilder sind von:

Archiv S. 13; Karl Bitterling S. 4; Hans Breuer S. 5; P. Grün S. 3 und 6; A. Harmstorf (Werkaufn.) S. 2; Hartog S. 3; Dr. Horst Kandler S. 7; Kieler Howaldtswerke (Werkaufn.) S. 1; Heinrich von Medvey S. 9 und 10, sowie die Vignetten; Fritz Mücke S. 8; Carl Müller & Sohn S. 13; Mützelfeldtwert (Werkaufn.) S. 4; Illa Roder S. 10; Günther Schowalter S. 5; Anton Sigl S. 4; Wilhelmshaven (Kur- und Badeamt) S. 3 und 6.

Herrlich-
so ein

Hansen-Grog

HANSEN-RUM 40—55 Vol. %

— bei allen Schiffsausrüstern in jedem Hafen erhältlich

Die Werften meldeten. . .

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5164 MS. „Kvitsoy“, 492 BRT, f. Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger. Profef. 7. 12. 57

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1321 MS. „Dresden“, 13 500 tdw, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Profef. 17. 12. 57
1323 MS. „Tundraland“, 4500 tdw, f. Svenska Orient Linien, Göteborg. Stapell. 17. 12. 57

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

834 MS. „Albireo“, 2620 BRT, f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen. Profef. 18. 12. 57
853 FMS. „Cap Sainte Marie“, 520 BRT, f. Société Bouloonnaise d'Armement Le Garrec & Cie., Boulogne-sur-Mer. Stapell. 12. 12. 57

Atlas-Werke A. G., Bremen

395 MS. „Stolzenfels“, ex „Norcastlé“, 3903 BRT, f. Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“, Bremen. Profef. 18. 12. 57

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

866 MS. „Townsville Star“, 10 725 BRT, f. Saliert Shipping Co., Bermuda. Profef. 1. 12. 57
869 MS. „Andoni Palm“, 8700 tdw, f. Palm Line Ltd., London. Stapell. 19. 12. 57

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Paderborn“, 370 t, f. Bundesmarine. Stapell. 5. 12. 57

Th. Buschmann, Hamburg-Wilhelmsburg

61 MS. „Bosco“, 930 tdw, f. Baltische & Overseas Mj., Rotterdam. Stapell. 19. 12. 57
65 SMS. „Fairplay VI“, 800 PS, f. Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH., Hamburg. Profef. 14. 12. 57

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sialff

183 MS. „Herm Kiepe“, 299 BRT, f. Kiepe, Schepers & Co., Haren/Ems. Profef. 14. 12. 57

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

710 MS. „Har Tabor“, 10 300 tdw, f. Cargo Ships El-Yam Ltd., Tel Aviv. Profef. 4. 12. 57
716 D. „Rio Grande“, 35 500 tdw, f. Joshua Hendy Corp., Los Angeles. Stapell. Vorschiff 16. 12. 57
722 MS. „Havelland“, 10 600 tdw, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Stapell. 19. 12. 57
724 MS. „Hornstern“, 4228 BRT, f. Horn-Linie, Hamburg. Profef. 31. 12. 57
728 MS. „Johannes Russ“, 10 310 BRT, f. Part. Reed. „Johannes Russ“ (KR.: Ernst Russ), Hamburg. Profef. 31. 12. 57
730 MS., 36 000 tdw, f. Joshua Hendy Corp., Los Angeles (KR.: Gorrisen & Klaveness A/S, Oslo). Stapell. Achterschiff 5. 12. 57

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

309 MS. „Magdalena Vinnen“, 7600 tdw, f. F. A. Vinnen & Co., Bremen. Profef. 23. 12. 57

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Werft Korneuburg/Österreich

568 MS „Julia“, 299 BRT, f. A. Kirsten, Hamburg. Profef. 21. 12. 57
569 MS. „Emilia“, 520 tdw, f. A. Kirsten, Hamburg. Stapell. 2. 12. 57

Evers-Werft, Niendorf/Ostsee

478 MS. „Reginald Kearn“, 460 BRT, f. Reed. Rotor, Rotterdam. Profef. 19. 12. 57

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

547 MS. „Hermann Krages“, 8469 BRT, f. Bremer Tramp-Reederei GmbH. (KR.: Schlüssel-Reederei D. Oltmann & Co.), Bremen. Profef. 29. 12. 57
568 MS. „Nordwind“, 11 650 tdw, f. Nordstern-Reederei GmbH., Hamburg. Stapell. 18. 12. 57

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

899 MS. „Maria Althoff“, 999 BRT, f. „Hera“ Schiffahrts-u. Transportges. m.b.H., Flensburg. Stapell. 9. 11. 57

Hanseatische Werft GmbH., Hbg.-Harburg

4 MS. „Bambi“, 4200 tdw, f. Harboe Jensen & Co., Oslo. Profef. 4. 12. 57

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

217 MS. „Eldviek“, 424 BRT, f. Kapt. Johs. Bartels Söhne, Hamburg-Neuenfelde. Profef. 10. 12. 57
219 MS. „Agäis“, 720 tdw, f. Chr. Meyer, Stade. Stapell. 29. 12. 57

Howaldtswerke Hamburg A.-G.

919 TD (tu) „Esso Salisbury“, 36 900 tdw, f. Esso Petroleum Company Ltd., London. Profef. 5. 12. 57
928 MS. „Wien“, 8390 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Profef. 21. 12. 57

Husumer Schiffswerft

1131 MS. „Fruke Danz“, 496 BRT, f. Kapt. Danz, Burg/Dithm. Profef. 30. 12. 57

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

52 TMS. „Usedom“, 357 BRT, f. Carl W. Hanssen, Tankschiffahrt, Hamburg. Profef. 28. 12. 57

Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

36 MS. „Siebenbürgen“, 258 BRT, f. Martin Jansen, Leer. Profef. 27. 12. 57

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1054 MS. „Silken“, 12 900 tdw, f. A/B Sigyn (Lundgren & Boerjesson), Helsingborg. Profef. 31. 12. 57
1056 MS. „Diamantis Pateras“, 12 840 tdw, f. Diamantis Pateras Ltd., London. Stapell. 21. 12. 57
1070 MS. „Hasselburg“, 5992 BRT, f. H. Schuldt, Hamburg. Profef. 21. 12. 57

Lübecker Flender-Werke

482 MS. „Hindustan“, 9100 BRT, f. The Hindustan Steam Shipping Comp. Ltd., Newcastle/Tyne. Profef. 17. 12. 57

C. Lühring, Brake/Unterweser

5703 MS. „Bergmann“, 446 BRT, f. Ottar Holter, Sarpsborg/Schweden. Profef. 10. 12. 57

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13251 Zollkreuzer f. Indonesien. Stapell. 18. 12. 57
13268 MS. „Alphard“, 2620 BRT, f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen. Profef. 19. 12. 57
13272 Schnellboot „Iltis“, 140 t, f. Bundesmarine. Profef. 14. 12. 57

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

480 Heckradschiff „Ponnappan“, 150 Fahrh., f. Board of Inland Water Transport, Burma. Profef. 30. 12. 57
490 SMS „Mowensteert“, 400 PS, f. Wasser-u. Schiffahrtsamt Emden. Profef. 19. 12. 57

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

153 SMS. „Cayar“, 750 PS, f. Union des Remorqueurs de Dakar. Stapell. 13. 12. 57

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

603 MS. „Ardsun“, 3017 BRT, f. Nordfriesische Reederei GmbH., Rendsburg. Profef. 30. 12. 57

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

830 MS. „Viarejo“, 1204 BRT, f. Panama Shipping Co., Panama. Profef. 18. 12. 57

Nordseewerke G.m.b.H., Emden

298 MS. „Madison Friendship“, 10 788 BRT, f. Madison Shipping Corp., Panama. Profef. 17. 12. 57
299 MS. „Alfred Theodor“, 11 600 tdw, f. Alfred C. Toepfer, Schiffahrts-Gesellschaft m.b.H., Hamburg. Profef. 30. 12. 57
304 MS. „Woodville“, 13 450 tdw, f. A. F. Klaveness & Co. A/S, Oslo. Stapell. 19. 12. 57

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

530 SMS. „Louise“, 162 BRT, f. Petersen & Alpers, Hamburg. Taufe 3. 12. 57

Ottensener Eisenwerk A.G.- Hamburg

513 MS. „Sigurd Rinde“, 3000 tdw, f. A/S Traelandsfos, Oslo. Profef. 49. 12. 57

August Pahl, Hamburg-Finkenwerder

316 MS. „Ismaillia“, 5500 tdw, f. Deutsche Levante-Linie, Hamburg. Stapell. 21. 12. 57

Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

489 MS. „Christopher Meeder“, 499 BRT, f. Kapt Georg Petersen, Elstorf/Rendsburg. Profef. 21. 12. 57

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

178 MS. „Christa II“, 426 BRT, f. Kapt. Willi Beckmann, Hamburg. Profef. 14. 12. 57

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

861 MS. „Arelé“, 500 BRT, f. Ferdinand Müller, Bremen. Profef. 21. 12. 57
864 TMS. „Eugen Friederich“, 1280 tdw, f. Eugen Friederich, Bremen. Stapell. 18. 12. 57

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

403 TMS. „Shell 42“, 94 BRT, f. Deutsche Shell Aktiengesellschaft, Hamburg. Profef. 19. 12. 57
404 TMS. „Shell 43“, 94 BRT, f. Deutsche Shell Aktiengesellschaft, Hamburg. Profef. 19. 12. 57

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

1674 SMS. „Culex“, 660 PS, f. Gaselee & Son, Ltd., London. Profef. 2. 12. 57
1679 SMS. „Victoria“, 400 PS f. Alsen'sche Portland Cementfabriken, Hamburg. Profef. 13. 12. 57
1683 SMS. „Union 6“, 89 BRT, f. W. Schuchmann, Bremerhaven. Profef. 13. 12. 57
1694 SMS., 76 BRT, f. Persten. Stapell. 16. 12. 57

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

395 FMS. „Saturn“, 763 BRT, f. Heinrich Loges KG., Bremerhaven. Profef. 17. 12. 57

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

1277 TMS. „Krautsand“, 661 BRT, f. A. F. Harmstorf & Co., Hamburg. Profef. 21. 12. 57

Schulte & Bruns, Emden

191 MS. „Maria Anna Schulte“, 1870 BRT, f. Schulte & Bruns, Emden. Profef. 23. 12. 57
200 SMS. „Spiekeroog“, 133 BRT, f. Ems Schlepper-A.G., Emden. Stapell. 18. 12. 57

Gebr. Schürenstedt, Bardenfleth/Weser

1124 MS. „Barbara“, 470 tdw, f. KMW-Reederei (Kapt. Krüger, Meiners u. Wurthmann), Eisfleth. Profef. 14. 12. 57

Max Sieghold, Bremerhaven-F.

114 MS. „Carlo Porri“, ex „Marie Sieghold“, 975 BRT, f. Franz Hagen, Hamburg. Profef. 14. 12. 57

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

411 MS. „Alteland“, 499 BRT, f. Part. Reed. Untereibe (KR.: Kapt. Arnold Becker), Hamburg. Profef. 31. 12. 57
413 MS. „Claudia“, 499 BRT, f. Freudenberg-Reederei, Uetersen. Profef. 19. 12. 57
429 MS. „Etebrügge“, 920 tdw, f. Seeschiffahrt Este G.m.b.H. (KR.: Bauer & Hauschildt KG.) Hamburg. Stapell. 29. 12. 57

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

187 MS. „Klaus Jagemann“, 300 BRT, f. Kapt. Klaus Jagemann, Bützfleth. Profef. 14. 12. 57

Stülickewerft, Hamburg

869 MS. „Valeria“, 4900 tdw, f. A. Kirsten, Hamburg. Profef. 14. 12. 57

An- und Verkäufe

MS. „Senator Hagelstein“, ex D. „Lona“, 3106 BRT. Angek. v. Alfred Hagelstein, Travemünde, u. Umbau zum MS, aus Schweden.

MS. „Cap Palmas“, ex „Bertloga“, erb. 57 Kiel, 8897 BRT, angek. von H.S.D.G., Hamburg, von Rudolf A. Oetker.

TMS. „Bergeland“, erb. 54 Stavanger, 20 439 BRT, angek. v. „Hansa“ Sachwert Anlagen Ges. m.b.H., Hamburg, v. Sig. Bergesen d.y. & Co., Oslo.

MS. „Ameland“, erb. 40 Groningen, 484 BRT. Angek. v. Part. Reed. MS. Ameland, Glückstadt, aus Holland.

MS. „? ? ? ?“ ex „Matador“, erb. 28 Foxhol, 124 BRT. Angek. v. Paul Beister, Rendsburg, v. Hans Flügel, Wedel.

MS. „? ? ? ?“ ex „Düneck“, erb. 39 Oldenburg, 248 BRT. Angek. v. Friedrich Steffens, Brobergen/Stade, v. Kapt. Heinrich Jürgen Freudenberg, Uetersen.

MS. „? ? ? ?“ ex „Agricola“, erb. „Lillen“, erb. 43 England, 499 BRT. Angek. v. Kapt. Otto Ahrens, Lübeck v. Jan Koser, Stade.

MS. „? ? ? ?“ ex „Fleiß“, erb. 43 Swinemünde, 276 BRT. Verk. v. SCAWECO Handelsgesellschaft Walter C. Jörss, Hamburg, n. Saudi-Arabien.

MS. „? ? ? ?“ ex „Ferdia“, erb. 53 Hamburg-Neuenfelde, 1432 BRT. Angek. v. Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH., Hamburg, v. Gehrke & Co. G.m.b.H., Hamburg.

MS. „? ? ? ?“ ex „Olbers“, erb. 25 in Kiel, 1303 BRT. Verk. v. D.G. Neptun, Bremen, nach Italien.

D. „Elise Schulte“, ex „Stanhope“, ex „Corwen“, ex „War Dagger“, erb. 19-Dundee, 2372 BRT. Verk. z. Abwr. an W. Ritscher, Hamburg, v. Schulte & Bruns, Hamburg.

MS. „Wihinapa“, ex „Tren Maersk“, erb. 45, 8570 BRT. Angek. v. de Vries & Co., Hamburg, v. A. P. Möller, Kopenhagen.

MS. „Beronice“, ex „Skandia“, ex D. „Kai“, ex „Flora“, erb. 91 Gøttenburg, 374 BRT. Verk. v. Werner Peters, Hamburg, an Mariolis & Kons., Benghasi/Lybien.

MS. „Sinstorf“, ex MS. Medoc“, erb. 47 Norwegen, 1524 BRT. Angek. v. Erich Drescher, Hamburg v. Fearley & Eger, Oslo.

D. „? ? ? ?“, ex „Fritz Hugo Stinnes“, ex „Eastern Trader“, ex „Tamworth“, erb. 24 Sunderland, 1334 BRT. Verk. v. Hugo Stinnes Transozean Schiffahrt G.m.b.H., Mülheim/Ruhr, nach Italien.

D. „? ? ? ?“, ex „Venus“, ex „Stranraer“, erb. 29 Glasgow, 3714 BRT. Verk. v. Heinrich Schmidt GmbH., Flensburg, n. Liberia.

MS. „? ? ? ?“, ex „Actinia“, erb. 37 Slikerveer, 325 BRT. Angek. v. Lohmann Gebr., Haren/Ems, v. N. V. Motorkustvaartuig „Nezalo“, Rotterdam.

MS. „? ? ? ?“, ex „Ria“, ex „Aegir“, erb. 40 Holland, 277 BRT. Angek. v. Caspar Wessels, Haren, v. Rederij. E. Klugkist & J. Loossien, Rotterdam.

MS. „? ? ? ?“, ex „Dorothea Hiss“, ex Max Sieghold“, erb. 56 Bremerhaven, 956 BRT. Angek. v. Ernst Jacob, Flensburg, v. Peter Hiss, Burgstaken/Fehmarn.

MS. „Monica Parchmann“ ex „Pelikan“, ex „Johanna Knudsen“, erb. 52 Husum, 570 BRT. Angek. v. H. Parchmann & Co., Bremen, v. Reederei und Transport GmbH., Hamburg.

MS. „? ? ? ?“, ex „Gazelle“, erb. 51 Wewelsfleth, 487 BRT. Verk. v. D.G. „Neptun“, Bremen, nach Italien.

MS. „Francis N“, ex „Reiber“, erb. 38 Kiel, 1324 BRT. Angek. v. „Hanimex“ Handelsgesellschaft f. Import und Export mbH., Hamburg (KR.: H. Vogemann), aus Honduras.

Qui se voit qui mal y pense



Die reizendste Angelegenheit in Hamburg

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

Wer Pfeife raucht, schwört auf von Eicken

Kelvin-Hughes Echolote · Radar und andere Navigationsgeräte
S. G. Brown Kreiselkompassse Selbststeueranlagen
Chadburns Maschinentelegraphen
Sabroe Schiffskühlanlagen (nur Bezirk Hamburg)
Amplidan Wechselsprechanlagen

Lieferung · Einbau · Wartung

ELNA G. M. B. H.
 Hamburg · Bremen · Kiel
 Bremerhaven



SEIT 75 JAHREN



1882 - 1957

Seekarten - Nautische Bücher - Schiffsformulare
 Fachbücher für die seemännische Ausbildung
 Handbücher für den Schiffsoffizier
 Lehrbücher für den Besuch der Seefahrtschule
 Lehr- und Nachschlagebücher für den Schiffbau
 Fachzeitschriften aus dem In- und Ausland
 Bücher über Seefahrtsgeschichte, Seekrieg, Seemännische Handarbeiten, Schiffsmodelle
 Kursdreiecke - Wörterbücher - Atlanten - Globen
 Verlangen Sie unseren ausführlichen Katalog

SCHIFFFAHRTSBUCHHANDLUNG
ECKARDT & MESSTORFF
 HAMBURG 11 · BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1

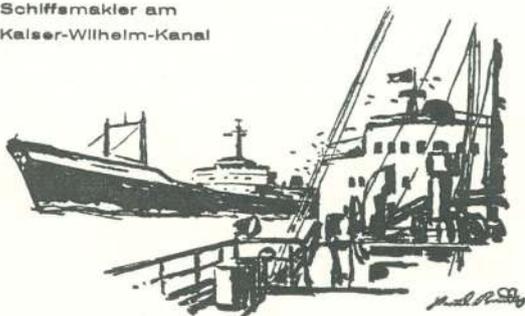
Sihl
PUMPEN
 für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
 Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
 HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

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

SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE

EMDEN

NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen

Tel.: 37 51-59

Telex: 027 821

JOHS. FRITZEN & SOHN

KIEL

Wall 65

Telegr.: Seefritzen

HAMBURG

Spaldingstraße 130-36

Telegr.: Seefritzen

WILHELMSHAVEN

Weserstraße 188 a

Telegr.: Seefritzen

NEW YORK

JOHS. FRITZEN & SON, INC.

50, Broadway - Phone: WHitehall 4-5945

Telex: 2969 NY - TWX: NY 1-939 - Cables: Seafritzen



HAMBURGER STAUEREI GESELLSCHAFT M. B. H.

(HAMBURG STEVEDORING COMPANY, LIMITED)

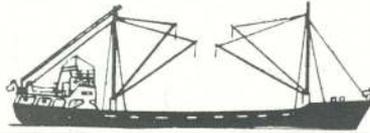
GEGR. 1874

HAMBURG-FREIHAFEN · POSTAMT 11 · ST. ANNENUFER 6

TELEFON SA.-NR. 33 40 51 · FERNGESPRÄCHE 33 47 29 · TELEGRAMME: STEVECO HAMBURG · TELEX 021 1516

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



ADLER

SCHREIBMASCHINEN

Friedrich Karl Schroeder, Hamburg 1, Rathausstr. 12

Aluminium

Veredelung und Färbung nach dem Eloxal-Verfahren
JUL. CHR. BUCHHOLZ
Hamburg - Bahrenfeld, Boschstraße 4
Telefon 89 52 84

Armaturen

F. A. SENING gegr. 1862
Metallgießerei, Armaturen- und
Maschinenfabrik
Hamburg 11, Vorsetzen 23/27



Bordapotheken

NEUE APOTHEKE ST. PAULI
Inh. G. Laudahn
Einrichtung v. Bordapotheken · Hospitaleinrichtungen
Hamburg, Clemens-Schultz-Straße 90, Tel. 31 06 65

Bordspiele

Spielzeug-Rusch

Hamburg 1 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf. 33 99 22

Drahtseile

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

Elektrische Anlagen

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



Elektromotoren- Reparaturen

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

Export- Markierungen

Reparaturen
Bordverwiegungen
WASSMANN & CONS. Quartiersleute
Kehrwieder 7, Kaischuppen 54 u. 74 - Sa.-Nr. 36 62 46
Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



Hebezeuge

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

Kältemittel

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

Kai- und Bordarbeiten

jeder Art - Kontrollen,
Bordverwiegungen
WASSMANN & CONS. Quart. ersteute
Kehrwieder 7, Kaischuppen 54 u. 74 - Sa.-Nr. 36 62 46
Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



Ladungskontrolle

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

Packungen

Dichtungsmaterial und alle technischen Bedarfsartikel
für Deck und Maschine · Großhandel, Im- und Export
Telefon 34 22 64 35 20 93 31 38 22 31 38 23
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

Pumpen

für alle Bordverhältnisse Selbstansaugende Drehkolbenpumpen bis 600 cbm/h
Kolben-Ballast-Lenzpumpen bis 200 cbm mit schneller Reinigung
Feuerlöschpumpen mit luftgekühltem Dieselmotor, mit VW-Motor, tragbar
Selbstansaugende Kreiselpumpen in allen Ausführungen bis 1000 cbm/h
Pumpenfabrik · Hamburg-Altona, Neptunstraße 15
Telefon 31 12 66, Fernschreiber 021 3218



ROBERT PRINZ

Schiffsausrüstungen

Hagen & Co.
gegr. 1853

für Deck- und Maschine
Werft- und Industriebedarf
Hamburg 11, Deichstraße 38, Telefon - Sa.-Nr. 36 21 31
Nachdienst 23 68 39, Fernschreiber 021 2938
Lieferung nach allen Hafenplätzen

Schiffs- Großwäscherei

Haushalts-, Hotelwäsche, Hamburger Hauswäscherei
GUSTAV WELSCHER
Hamburg, Wandsbeker Königstraße 62
Telefon 68 21 61

Schiffsblockfabrik

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

Schiffs- Heizungsanlagen

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



Schiffs- Innenausstattung

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

Schiffs-Positions- Laternen

J. H. PETERS & BEY HAMBURG 11
Karpfengestraße 8/14, - Fernsprecher 34 73 35
PEBETRA-HANDELFERLOSCHER - METALLWAREN FÜR DECK
UND MASCHINE - REPARATUREN

Schiffsproviand

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

Schiffsreparaturen aller Art

GALL & SEITZ · Maschinenfabrik
Hamburg 11, Vogelreth 2-4
Telefon 38 64 46 und 38 66 18
Nachtruf 28 25 26, 40 02 06 und 47 09 12

Schiffszimmerei

J. M. LINDEMANN · Tischlerei · Holzhande
Holzbearbeitung · Verpallen und Laschen von Ladung
Hamburg 11, Stubbenhuk 35-38
Telefon 34 38 66-67 · Telegramm-Adresse: Lindham
Freihabenbetrieb: Am Molldauhafen 10 · Gleisanschl. 8: Hamburg - Süd PL 1104

Schläuche

aus Gummi - Kunststoff - Metall
für Schiffbau und Schiffsbedarf
JULIUS ROLLER & CO.
Hamburg 11, Zippelhaus 2, Telefon 32 20 47

Segelmacherei

HUGO J. L. RECKMANN
Persenninge, Regensegel, Sonnensegel etc.
Tauwerk und Draht
Hamburg - Altona, Thadenstraße 61, Telefon 43 65 44

Spedition

HAUTZ & SCHMIDT Hamburg 1, Burchardstraße 14
Telefon 32 72 58/59 · Telegr.-Adr.: Hautzspedition · Fernschreiber 021-2416
IMPORT-SPEDITION: EMPFANG, KONTROLLE, VERLADUNG, LAGERUNG
EXPORT-SPEDITION: FOBLIEFERUNG, VERSCHIFFUNG, FRACHTBUCHUNG
Berlin SW 29, Südster 6, Telefon 66 36 87, Fernschreiber 018-3675

Stauereibetrieb

ERNST KREINDEL Gegründet 1874
Hamburg 11, Sandtorkai, Kaischuppen 2
Telefon 33 81 46-48, Telegramme: Stauerkreindel

Transporte

im Hafen und Stadt
Lagerungen im Freihafen
WASSMANN & CONS. Quartiersleute
Kehrwieder 7, Kaischuppen 54 u. 74 - Sa.-Nr. 36 62 46
Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



Uniformen

und Tropenzeug in hervorragenden Qualitäten und
allen Größen - Eigene Maßschneiderei
Ernst Brendler
Hamburg, Admiralitätstraße 1

Waffen

BONNEVAL
Hamburg 36, Kaiser-Wilhelm-Straße 73 I., Telefon 34 76 22
Sport- u. Jagdwaffen - Pistolen u. Revolver - arms and pistols
automatische Gewehre aller Kaliber - Fordern Sie Preisliste
Versand nach überall - Auch Ankauf gebrauchter Waffen



29,50 DM

SIEMENS-FÄCHER

für Tisch und Wand
allseitig schwenkbar
farbige Plasticflügel