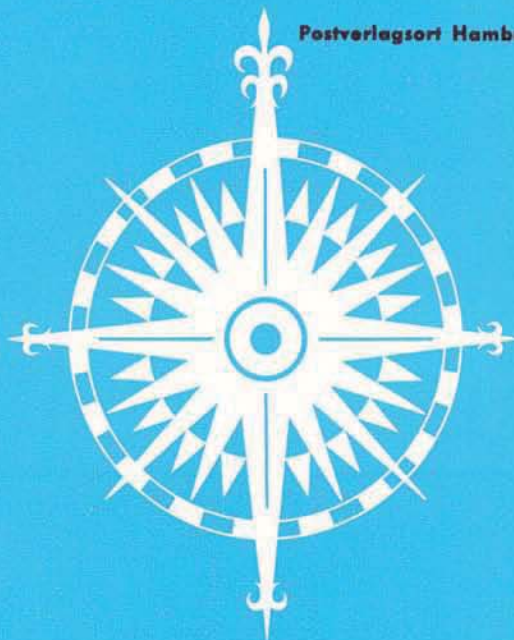
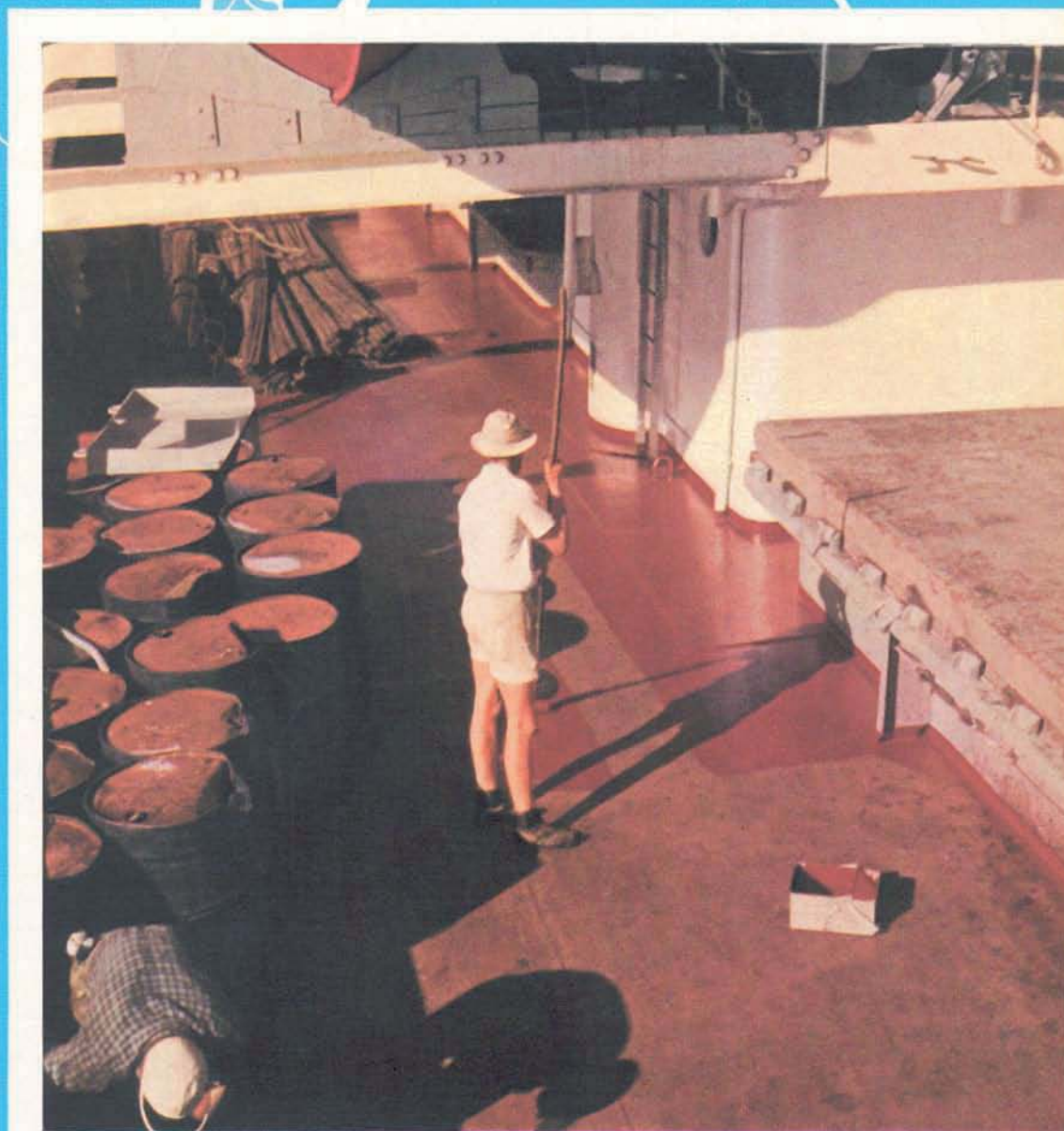


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Lübeck
- „Pamir“
- Tsingtau heute
- Der Shanghaimaster
- Das Lächeln der Auguren
- „Cuba-Libre“
- Die Kakerwanzen
- Flotten-Umschau
- Der neue Heuertarif
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten ...



Eiserne Decks müssen immer gepflegt werden

Aufn. Wolf Strobe

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

Februar 1958

Nr. 2

AM PEILKOMPASS

Über den tragischen Untergang der Viermastbark „Pamir“ sind inzwischen die Akten geschlossen worden. Wie erwartet, hat sich die Öffentlichkeit während und nach der Seeamtsverhandlung weiterhin sehr stark mit den damaligen Vorgängen auf hoher See beschäftigt. Es wurden Ansichten vertreten, die vom „Laßt den Toten ihre Ruhe“ bis zur angeblichen „Verantwortungslosigkeit zahlreicher Reedereien, die ein seeuntüchtiges Schiff mit einer unfähigen Besatzung auf See geschickt haben“, reichen. Wir wollen uns mit diesen verschiedenen Meinungen nicht auseinandersetzen. Betont werden muß aber, daß auch das Seeamt festgestellt hat, die „Pamir“ sei über das Maß der bestehenden Vorschriften ausgerüstet gewesen. Was die Schiffsführung anbelangt, so war Kapitän Diebitsch ein Seemann alter (Segelschiffs-) Schule mit ausreichender Erfahrung und großer Gewissenhaftigkeit. Soweit deutsche Reedereien indirekt in die Vorwürfe der verschiedensten Seiten mit einbezogen wurden, vermögen wir denen nicht zu folgen, die den Eindruck gewonnen hatten, in Lübeck sei die deutsche Seeschifffahrt in Bausch und Bogen verurteilt worden. Die Tüchtigkeit des deutschen Seemannes, die Korrektheit der deutschen Reeder und die Qualität der wieder aufgebauten deutschen Handelsflotte stehen im In- und Ausland in zu hohem Kurs, als daß an ihrem Ansehen in Lübeck überhaupt gerüttelt werden konnte.

Um unsere Leser unabhängig von den teilweise abwegigen Presseaufsätzen zu informieren, haben wir in dieser Nummer an besonderer Stelle noch einmal unseren Berichterstatter, der an der Seeamtsverhandlung in Lübeck teilgenommen hat, abschließend zu Wort kommen lassen.

Fallende Raten und steigende Betriebskosten stehen im Augenblick als unglückseliger Stern über der Schifffahrt der gesamten Welt. Bereits seit einiger Zeit werden laufend Zahlen über aufliegende Tonnage fast aller seefahrenden Nationen bekanntgegeben. Danach konnte errechnet werden, daß bereits Ende 1957 insgesamt 529 Schiffe mit 3,5 Mill. BRT aufgelegt worden waren. Einen besonders großen Anteil an den Auflagern stellen die Tanker, von denen allein zu dem gleichen Zeitpunkt 142 Schiffe mit 2,03 Mill. tdw. als angebunden gemeldet wurden.

Im Zuge dieser Entwicklung mußten sich in den letzten Wochen auch deutsche Reeder entschließen, Schiffe aus der Fahrt zu ziehen. Die bisher immer vertretene Ansicht, daß mit einer Besserung gerechnet werden müßte, hat sich leider nicht erfüllt. Ende Dezember 1957 waren insgesamt 20 deutsche Schiffe mit 71 450 tdw aufgelegt. Während des Monats Januar folgten weitere, so daß die Auflagertonnage bis zum 31. Januar 1958 auf 50 deutsche Schiffe mit 176 665 tdw anwuchs. Wenn es sich bei diesen Auflagern unserer Handelsflotte auch hauptsächlich um ältere und unrentabel gewordene Schiffe handelt, so war unter anderem für die Außerfahrtsetzung die demnächst weiter ansteigenden Personalkosten für verschiedene Reedereien mitbestimmend.

Ende Januar traf die „Empress of Scotland“, die von der neugegründeten Hamburg-Atlantik-Linie G.m.b.H. in England gekauft wurde, in Hamburg ein. Das 26 313 BRT große Schiff wurde im Jahre 1930 bei Fairfield Shipb. & Eng. Co., Glasgow, gebaut und war vorübergehend Flaggschiff der Canadian Pacific Steamships. Nach Modernisierung der äußeren Form und der Inneneinrichtung bei den Howaldtswerken in Hamburg wird das Schiff, das 20 Knoten läuft, noch in diesem Jahr in der Nordatlantik-Fahrt eingesetzt werden. Unter neuem Namen soll sie als Flaggschiff ihres Heimathafens Hamburg erstmalig nach dem letzten Krieg die alte Tradition der Hansestadt im Nordatlantik - Passagierverkehr fortsetzen.

Das winterliche Wetter mit seinen Schneeschauern und Nebelfeldern hat auch im vergangenen Monat seinen Tribut von der deutschen Seeschifffahrt gefordert. Vor der

finnischen Küste lief am 24. Januar der 3172 BRT große Dampfer „Rhein“ der Poseidon-Linie auf einen Felsen und brach mittschiffs auseinander. Von einem Schlepper und einem finnischen Lotsenboot konnte die gesamte Besatzung geborgen werden. Als letzter wurde der Kapitän des Schiffes mit einer Hosenboje zu den rettenden Fahrzeugen geholt. Durch den an der Unfallstelle herrschenden hohen Seegang geriet der 66jährige Kapitän Freydanck einige Zeit unter Wasser und gab nach der Rettung kein Lebenszeichen mehr von sich. Versuche, ihn durch künstliche Atmung wieder ins Leben zurückzurufen, blieben bedauerlicherweise ohne Erfolg.

Im dichten Nebel kam es im Nord-Ostsee-Kanal in der vorletzten Januarwoche zu einer Serie von Zusammenstößen. In diesem Zeitraum ereigneten sich sechs Schiffskollisionen, bei denen es allerdings nur zu leichteren Sachschäden kam, ohne daß Personen verletzt wurden.

Erheblicher Sachschaden entstand dagegen bei der Kollision des ca. 7000 BRT großen Fruchtschiffes „Blexen“, der Union Handels- und Schifffahrtsges. m.b.H., Bremen, mit dem 3500 BRT großen D „Heimdal“, der Seereederei „Frigga“ AG., Hamburg. Die „Blexen“, ein ehemaliges amerikanisches Passagierschiff, war auf der Vulkanwerft in Vegesack zum Fruchtschiff umgebaut worden und wollte zur ersten Reise auslaufen. Während des Drehmanövers auf der Weser erfolgte der Zusammenstoß mit der von Bremen kommenden „Heimdal“. Trotz Werfens beider Anker auf der „Heimdal“ ließ sich die Kollision, die bei der „Blexen“ ein Loch über der Wasserlinie und bei der „Heimdal“ einen eingedrückten Steven hervorrief, nicht mehr verhindern.

Der Wachoffizier.

Am 25. Januar lieferte die Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau A.G. den D. „Lasbek“ an die Kathra-Warenhandels-ges. m.b.H. (Korrespondent-Reeder Knöhr & Burchard Nll.) Hamburg, ab. 3903 BRT, 5560 tdw. Länge zwischen den Loten 100,38 m, Breite 14,8 m. Eine Doppelverbund-Maschine mit Abdampfturbine erleichtert 2200 PSI und verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12,4 kn



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

Februar 1958

Nr. 2

AM PEILKOMPASS

Über den tragischen Untergang der Viermastbark „Pamir“ sind inzwischen die Akten geschlossen worden. Wie erwartet, hat sich die Öffentlichkeit während und nach der Seeamtsverhandlung weiterhin sehr stark mit den damaligen Vorgängen auf hoher See beschäftigt. Es wurden Ansichten vertreten, die vom „Laßt den Toten ihre Ruhe“ bis zur angeblichen „Verantwortungslosigkeit zahlreicher Reedereien, die ein seeuntüchtiges Schiff mit einer unfähigen Besatzung auf See geschickt haben“, reichen. Wir wollen uns mit diesen verschiedenen Meinungen nicht auseinandersetzen. Betont werden muß aber, daß auch das Seeamt festgestellt hat, die „Pamir“ sei über das Maß der bestehenden Vorschriften ausgerüstet gewesen. Was die Schiffsführung anbelangt, so war Kapitän Diebitsch ein Seemann alter (Segelschiffs-) Schule mit ausreichender Erfahrung und großer Gewissenhaftigkeit. Soweit deutsche Reedereien indirekt in die Vorwürfe der verschiedensten Seiten mit einbezogen wurden, vermögen wir denen nicht zu folgen, die den Eindruck gewonnen hatten, in Lübeck sei die deutsche Seeschifffahrt in Bausch und Bogen verurteilt worden. Die Tüchtigkeit des deutschen Seemannes, die Korrektheit der deutschen Reeder und die Qualität der wieder aufgebauten deutschen Handelsflotte stehen im In- und Ausland in zu hohem Kurs, als daß an ihrem Ansehen in Lübeck überhaupt gerüttelt werden konnte.

Um unsere Leser unabhängig von den teilweise abwegigen Presseaufsätzen zu informieren, haben wir in dieser Nummer an besonderer Stelle noch einmal unseren Berichterstatter, der an der Seeamtsverhandlung in Lübeck teilgenommen hat, abschließend zu Wort kommen lassen.

Fallende Raten und steigende Betriebskosten stehen im Augenblick als unglückseliger Stern über der Schifffahrt der gesamten Welt. Bereits seit einiger Zeit werden laufend Zahlen über aufliegende Tonnage fast aller seefahrenden Nationen bekanntgegeben. Danach konnte errechnet werden, daß bereits Ende 1957 insgesamt 529 Schiffe mit 3,5 Mill. BRT aufgelegt worden waren. Einen besonders großen Anteil an den Auflagern stellen die Tanker, von denen allein zu dem gleichen Zeitpunkt 142 Schiffe mit 2,03 Mill. tdw. als angebunden gemeldet wurden.

Im Zuge dieser Entwicklung mußten sich in den letzten Wochen auch deutsche Reeder entschließen, Schiffe aus der Fahrt zu ziehen. Die bisher immer vertretene Ansicht, daß mit einer Besserung gerechnet werden müßte, hat sich leider nicht erfüllt. Ende Dezember 1957 waren insgesamt 20 deutsche Schiffe mit 71 450 tdw aufgelegt. Während des Monats Januar folgten weitere, so daß die Auflagertonnage bis zum 31. Januar 1958 auf 50 deutsche Schiffe mit 176 665 tdw anwuchs. Wenn es sich bei diesen Auflagern unserer Handelsflotte auch hauptsächlich um ältere und unrentabel gewordene Schiffe handelt, so war unter anderem für die Außerfahrtsetzung die demnächst weiter ansteigenden Personalkosten für verschiedene Reedereien mitbestimmend.

Ende Januar traf die „Empress of Scotland“, die von der neugegründeten Hamburg-Atlantik-Linie G.m.b.H. in England gekauft wurde, in Hamburg ein. Das 26 313 BRT große Schiff wurde im Jahre 1930 bei Fairfield Shipb. & Eng. Co., Glasgow, gebaut und war vorübergehend Flaggschiff der Canadian Pacific Steamships. Nach Modernisierung der äußeren Form und der Inneneinrichtung bei den Howaldtswerken in Hamburg wird das Schiff, das 20 Knoten läuft, noch in diesem Jahr in der Nordatlantik-Fahrt eingesetzt werden. Unter neuem Namen soll sie als Flaggschiff ihres Heimathafens Hamburg erstmalig nach dem letzten Krieg die alte Tradition der Hansestadt im Nordatlantik - Passagierverkehr fortsetzen.

Das winterliche Wetter mit seinen Schneeschauern und Nebelfeldern hat auch im vergangenen Monat seinen Tribut von der deutschen Seeschifffahrt gefordert. Vor der

finnischen Küste lief am 24. Januar der 3172 BRT große Dampfer „Rhein“ der Poseidon-Linie auf einen Felsen und brach mittschiffs auseinander. Von einem Schlepper und einem finnischen Lotsenboot konnte die gesamte Besatzung geborgen werden. Als letzter wurde der Kapitän des Schiffes mit einer Hosenboje zu den rettenden Fahrzeugen geholt. Durch den an der Unfallstelle herrschenden hohen Seegang geriet der 66jährige Kapitän Freydanck einige Zeit unter Wasser und gab nach der Rettung kein Lebenszeichen mehr von sich. Versuche, ihn durch künstliche Atmung wieder ins Leben zurückzurufen, blieben bedauerlicherweise ohne Erfolg.

Im dichten Nebel kam es im Nord-Ostsee-Kanal in der vorletzten Januarwoche zu einer Serie von Zusammenstößen. In diesem Zeitraum ereigneten sich sechs Schiffskollisionen, bei denen es allerdings nur zu leichteren Sachschäden kam, ohne daß Personen verletzt wurden.

Erheblicher Sachschaden entstand dagegen bei der Kollision des ca. 7000 BRT großen Fruchtschiffes „Blexen“, der Union Handels- und Schifffahrtsges. m.b.H., Bremen, mit dem 3500 BRT großen D „Heimdal“, der Seereederei „Frigga“ AG., Hamburg. Die „Blexen“, ein ehemaliges amerikanisches Passagierschiff, war auf der Vulkanwerft in Vegesack zum Fruchtschiff umgebaut worden und wollte zur ersten Reise auslaufen. Während des Drehmanövers auf der Weser erfolgte der Zusammenstoß mit der von Bremen kommenden „Heimdal“. Trotz Werfens beider Anker auf der „Heimdal“ ließ sich die Kollision, die bei der „Blexen“ ein Loch über der Wasserlinie und bei der „Heimdal“ einen eingedrückten Steven hervorrief, nicht mehr verhindern.

Der Wachoffizier.

Am 25. Januar lieferte die Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau A.G. den D. „Lasbek“ an die Kathra-Warenhandels-ges. m.b.H. (Korrespondent-Reeder Knöhr & Burchard Nll.) Hamburg, ab. 3903 BRT, 5560 tdw. Länge zwischen den Loten 100,38 m, Breite 14,8 m. Eine Doppelverbund-Maschine mit Abdampfturbine erleichtert 2200 PSI und verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12,4 kn





Der Mann am Ausguck

Nachdem es auch den Amerikanern gelungen ist, in den Weltraum vorzustoßen und dem „roten Mond“ den „weißen Mond“ hinzuzufügen, erhebt sich immer ernster die Frage, wem denn nun eigentlich der Weltraum gehört, das heißt wem die Ausübung der Hoheitsrechte jenseits der atmosphärischen Lufthülle zusteht. Diese Frage, so absurd sie klingen mag, beschäftigt tatsächlich in zunehmendem Maße ernsthafte Rechtsgelehrte. Aus der Ansicht, daß die Raumsäule oberhalb der Staatsfläche Teil des Staatsraumes sei, schloß die „New York Herald Tribune“, daß der sowjetische Satellit in amerikanisches Hoheitsgebiet eingedrungen sei und die Amerikaner daher das Recht hätten, ihn herunterzuholen. Dieses Recht wäre zunächst rein theoretisch zu verstehen, aber es könnte im Laufe der weiteren Entwicklung eines Tages doch recht praktische Folgen haben. Auch die Russen haben sich mit dieser Frage befaßt und der Meinung Ausdruck gegeben, der russische Satellit könne durch seine Flugbahn fremdes Hoheitsgebiet deshalb nicht verletzen, weil sich der Satellit nicht über jenen Ländern bewege, sondern die Länder sich unter ihm bewegten. Tatsächlich ist es so, daß sich die Luftsäule über der Erde einmal durch die Rotation der Erde um ihre Achse, zum andern durch den Umlauf der Erde um die Sonne ständig verändert. Wie sich also eine Hoheitsabgrenzung durchführen lassen sollte, ist auch dem scharfsinnigsten Juristen bisher nicht eingefallen. Dennoch beeinflussen die Satelliten die zwischenstaatlichen Beziehungen in erheblichem Maße und stellen sie vor sehr schwierige Probleme.

Trotz aller Perfektion der Technik ist es nicht gelungen, die Naturgewalten auszuschalten, besonders dann nicht, wenn sie in ungewöhnlicher Stärke auftreten. Das erlebten wir im Januar in der Nebelperiode, die mehrere Tage die Schifffahrt lahmlegte, die den Flugverkehr störte und auch den Verkehr auf den Autobahnen schwer beeinträchtigte. Der Mensch kann wohl Sicherungen einbauen, die dazu dienen sollen, die Gefahren zu vermindern, er kann aber die Auswirkungen nicht völlig aufheben. Katastrophaler noch als der Nebel können sich Sturmfluten auswirken, wenn sie in übernormaler Stärke auftreten. In diesen Tagen sind gerade fünf Jahre seit der Sturmflutkatastrophe vergangen, die im Februar 1953 über die holländische Küste hereinbrach und fast 2000 Menschenleben forderte. 180 000 Hektar Land wurden überschwemmt und 9000 Gebäude zerstört, dazu über 30 000 schwer beschädigt. Seit Jahrhunderten kämpfen die Niederlande gegen den Blanken Hans und haben mit der Trockenlegung der Zuidersee ein gigantisches Werk vollbracht. Gefährdet ist aber nach wie vor das Gebiet zwischen Rotterdam und Walcheren; die zerklüftete Inselwelt wird immer wieder von den Sturmfluten berannt. Das Gebiet der Niederlande liegt durchschnittlich 12 Meter über dem

Meeresspiegel. Ein Viertel des Landes aber liegt unter dem Meeresspiegel, und zwar bis zu etwa fünf Meter. Kostspielige Deichbauten haben es fertiggebracht, nicht nur dem Blanken Hans Trutz zu bieten, sondern auch in früheren Zeiten verlorengegangenes Land wiederzugewinnen. Die Arbeit von Jahren aber kann zunichtegemacht werden, wenn Orkan und Flut sich verbünden und

Männer auf See und im Hafen



Der Fährmann

hat alles andere als einen leichten Dienst. Er trägt eine große Verantwortung. Millionen von Menschen, Tausende von Fahrzeugen setzt er im Laufe des Jahres von Ufer zu Ufer. Der immer stärker werdende Schiffsverkehr auf Elbe oder Weser, Nebel und Eis erschweren ihm weiter seinen Beruf. Natürlich hat er auch sein Patent in der Tasche, nicht nur eins, nein, gleich zwei, nämlich die Zulassung als Hafenschiffer und ein Maschinistenpatent. Es gibt für ihn keinen Sonntag und keinen Feiertag. Immer muß er auf dem Posten sein. Nur in der späten Nacht liegt die Fähre auf eine oder zwei Stunden still, nicht, weil der Fährmann schlafen muß, sondern weil die Motoren gereinigt und gepflegt werden müssen.

Der Fährmann Martin Troll von der Weserfähre zwischen Vegesack und Lemwerder hat beispielsweise seit 1924 den Strom über 400 000 Mal überquert. Das mögen so vier bis fünf Weltumsegelungen sein, allerdings in homöopathischen Dosen.

die bisher bekannten Rekordhöhen übertreffen, wie das im Jahre 1953 der Fall war. Die fleißigen Holländer haben eine Lehre aus der Katastrophe gezogen, soweit nicht schon vorher Pläne zur Erhöhung und weiteren Befestigung der Deiche aufgestellt waren. Nach dem „Delta-Plan“, der jetzt durchgeführt wird, soll die niederländische Küstenlinie erheblich verkürzt und den bisher bestehenden Deichen die Aufgabe einer „zweiten Widerstandslinie“ zugewiesen werden. Ein erster Abschnitt, das Sperrwerk an der Hollandschen IJssel, steht vor der Fertigstellung. Noch aber wird es Jahre, vielleicht Jahrzehnte dauern, bis das durchgeführt wird, was der „Delta-Plan“ vorsieht.

Nach einigen Monaten der Ruhe sind auf der schönen Mittelmeerinsel Zypern wieder Schüsse gefallen. Sie zeugen davon, daß neue Aktionen gegen die britische Herrschaft im Gange sind. Das Tragische daran ist der Umstand, daß diesmal nicht die Griechen die Urheber sind, sondern die Türken. Die Türken, mit einer Kopffzahl von etwa 100 000, befinden sich in der Minderheit gegenüber den Griechen, die etwa 400 000 Köpfe zählen. Es war den Engländern gelungen, in langen Verhandlungen mit den Griechen eine Basis zu finden. Man wollte einer grundsätzlichen Selbstbestimmung nach einer etwa zehnjährigen Probezeit der Selbstverwaltung zustimmen, und zwar unter der Voraussetzung, daß Zypern nicht Bestandteil Griechenlands würde. Die Insel hat in ihrer wechselreichen Geschichte bereits das süße Brot der Freiheit kennengelernt, wenschon sie die längste Zeit unter fremder Herrschaft stand. Die Vorgeschichte der Insel reicht bis in die Kupferbronzezeit zurück. Schmuck aus Edelmetall ist aus der Zeit nach 1500 v. Chr. nachgewiesen. Assyrer, Ägypter, Perser kamen und gingen. Aus dem Besitz Venedigs ging die Insel in den der Türkei über. Nachdem die Engländer bereits 1878 die Verwaltung der Insel übernommen hatten, annektierten sie sie 1914 und bauten sie zu einem bedeutenden Flottenstützpunkt aus. Seit 1925 ist die Insel Kronkolonie mit Nikosia als Sitz des britischen Gouverneurs. Die Türken verlangen nunmehr eine Teilung in einen griechischen und einen türkischen Bezirk. Diese Teilung hatten britische Minister schon früher einmal vorgeschlagen, aber zurückgezogen, als die Griechen und die Weltöffentlichkeit heftig protestierten. Englands Lage ist keineswegs beneidenswert. Allerdings hat sich im Suezkonflikt herausgestellt, daß die militärische Bedeutung bei weitem nicht mehr so groß ist, wie sie vor Jahren noch war. Die zunehmende Reichweite der modernen Flugzeuge mindert den militärischen Wert, worüber die Inselbewohner sicher nicht böse sind.

Von der Weltöffentlichkeit wenig beachtet, hat sich im Nahen Osten ein Vorgang abgespielt, der politisch auch für Europa von außerordentlicher Bedeutung werden kann. Die Republiken Ägypten und Syrien haben sich zu einer „Vereinigten arabischen Republik“ zusammengeschlossen. Unterzeichnet wurde das Dokument von dem ägyptischen Staatspräsidenten Nasser und dem syrischen Staatschef Kuwatli. Der neue Staat umfaßt etwa 27 Millionen Menschen, die in zwei Landesteilen leben. Zwischen den beiden Landesteilen liegt Israel mit 1,6 Millionen Einwohnern. Mit diesem Zusammenschluß hat Präsident Nasser einen bedeutenden Erfolg seiner Politik errungen, die dahin geht, die arabischen Staaten zusammenzuschließen. Bis 1952 war Ägypten noch Königreich. Als Faruk abdankte, folgte ihm zunächst sein Sohn Fuad auf dem Thron. Ein Jahr später aber wurde Ägypten Republik. Syrien wurde, ehe es sich zur unabhängigen Republik erklärte, bis 1941 von Frankreich als Völkerbundsmandat verwaltet. Sowohl die östliche wie die westliche Welt sind an der Entwicklung in dieser Wetterecke des Mittelmeeres sehr interessiert.

Fritz Roßberg.



Der Hafen



LUBECK

In den ersten Tagen dieses Jahres stand eine Stadt im Vordergrund des Interesses. Die Augen der Welt waren auf Lübeck gerichtet, wo das Seeamt den Schlußstrich unter die „Pamir“-Katastrophe ziehen sollte.

Palmarum 1942 war es, als britische Bomber den größten Teil der Lübecker Altstadt zerstörten. Unendlich viel altes Kulturgut wurde vernichtet. Viele der mit Türmen und Zinnen gezierten mächtigen historischen Bauten, Zeugen der Pracht und des Reichtums der hansischen Blütezeit, an deren Fertigstellung Generationen in unermüdlichem Fleiß gewirkt hatten, brannten nieder. Von den sieben schlanken Kirchtürmen der Stadt blieben nur zwei beinahe unversehrt. In der Marienkirche verbrannten fast sämtliche wertvollen Kunstwerke, darunter die berühmte Darsow-Madonna von 1420, der Bergenfaher-Altar, der berühmte Totentanz, die Gregorsmesse, die astronomische Uhr und die Orgeln. Im Dom wurde das wertvolle Gestühl des Bischofs Bochof, etwa aus dem Jahre 1330 stammend, vernichtet, ferner die große Orgel sowie das Paradies-Portal mit den Skulpturen aus dem 13. Jahrhundert. Ähnlich groß waren die Schäden in der Petrikirche und im Rathaus, wo die Kriegs-



In allen Stadtteilen entstanden viele neue Wohnblocks.



Ein Blick in den Füchtingshof.

stube, 1597 gebaut, bis auf einige Reste verlorenging.

Beispiellos in der Geschichte ist für Lübeck das Jahr 1945. Über 100 000 Menschen, aus Mittel- und Ostdeutschland vor den einmarschierenden Russen geflüchtet, fanden in Lübeck nicht nur Arbeit und Brot, sondern wurden trotz der seelischen Belastung im Laufe der Jahre echte Bürger der Stadt.

Noch immer ist Lübeck Grenzstadt. Kaum drei Kilometer vom Rathaus entfernt läuft die

Demarkationslinie, die deutsche Menschen trennt. Die Stadtgrenze ist durch die Unvernunft alliierter Politiker zur Staatsgrenze geworden.

Nach den Jahren der Zerstörung, der Ungeheuerlichkeit, mit ihren traurigen Nebenerscheinungen wie der Hungerzeit, des Schwarzmarktes und der Unsicherheit auf den Straßen, kamen endlich die heiß ersehnten Jahre des Wiederaufbaus.

Die Wiederherstellung der siebentürmigen Stadtsilhouette war eine wichtige städtebauliche Aufgabe. Sie ist zum Teil geschafft. Mit dem Wiederaufbau der beiden Turmhelme der Marienkirche wurde begonnen, und die Arbeiten an den Turmspitzen des Doms und der Petrikirche sind im vollen Gange.

Überall in der Stadt und in den immer weiter vorgeschobenen Vororten wuchsen Geschäftshäuser und Wohnblocks empor. Das bedingte wieder ein großzügiges Straßenbauprogramm. Mit einem Aufwand von 2,5 Mill. DM wurde allein im Jahre 1956 das Straßennetz durch Neuanlagen um etwa 5 km erweitert. Weitere neue Straßenzüge, von vornherein breit angelegt, wurden auch 1957 geschaffen. Bis 1965 hofft man mit dem Ausbau der Stadt fertig zu sein.

Dem Fremden fällt auf, daß man die Straßenbahn aus dem Weichbild der Stadt verbannt hat. Autobusse haben sie ersetzt. Das bedeutet eine große Erleichterung für den Verkehr.

War die Altstadt Lübecks vor ihrer Zerstörung in der Palmarum-Nacht ein einziges großes Museum, so kann man das von dem Hafen heute noch sagen. Die Salzspeicher an der Obertrave, die schmalen windschiefen Häuser der Schiffsmakler und Schiffshändler an der Untertrave werden jetzt aber beherrscht von dem imposanten Hochhaus der Werft Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenbaugesellschaft. Malerisch an die Travekais geschmiegt liegen die alten schwedischen und finnischen Segler mit ihren Holzladungen, die kleinen dänischen Jachten und Galeassen, zum überwiegenden Teil noch aus Holz gebaut, in bunten Farben gemalt und blitzsauber gehalten.

Im Zuge der Rathäuserweiterung wurden die Verwaltungshäuser „Rathaushof“ und „Stadthaus“ fertiggestellt. Zusammen mit dem alten Rathausbau umschließen sie den Markt und fügen sich in das Bild einer mittelalterlichen Stadt gut ein. Der moderne Bau der Hauptpost an der einen Längsseite wird durch eine Baumreihe zum großen Teil verdeckt.



Lübeck verfügt über eine Reihe alter gediegener Gaststätten, von denen das erhalten gebliebene Haus der „Schiffergesellschaft“ wohl das bekannteste ist. Das „Schabbelhaus“ in der Mengstraße, das historische Haus der Lübecker Kaufmannschaft, wurde leider zerstört, ist aber im alten Stil wieder aufgebaut. Das Bild zeigt die Diele.

Blitzsauber und kleine Schmuckkästen sind auch die vielen Gänge, an denen der Fremde wohl achtlos vorübergeht. Man mache sich einmal die Mühe und lenke seine Schritte zur Glockengießerstraße und statte hier dem Füchtingshof, wo die Alten Lübecks eine Heimstatt gefunden haben, einen Besuch ab. Auch in den Gängen am Hafen findet man manch schönen Winkel.

Es ist bekannt, daß der Seemann sehr tierlieb ist. Er wird deshalb den Weg nach Israelsdorf nicht scheuen, um dort Lotte Walthers kleinen Tierpark zu besuchen. Er ist zwar noch etwas bescheiden, verfügt aber über einen recht ansehnlichen Tierbestand mit anderthalb Dutzend Löwen und einem Dutzend Affen. Wäre das nicht auch eine schöne Aufgabe für die weit planenden Stadtväter der Travestadt, diese kleine Menagerie auszubauen zu einem großen Freiland-Tierparadies? Das „Grundkapital“, die ersten Tiere, ist bereits vorhanden, ein herrliches Gelände dafür ebenfalls im Lauerholz, und ich gehe wohl nicht fehl in der Annahme, daß der Lübecker Seemann von weiter Fahrt gern „ein Stück Vieh“ für seine Vaterstadt mitbringt. Der alte Hamburger Zoologische Garten lebte ja auch lange von den Schenkungen seiner Seeleute. Ich erinnere noch, daß an beinahe jedem zweiten Käfig ein Schild prangte: „Geschenk von Kapitän Sowieso“. Auch die Bremerhavener Tiergrotten und der kleine Bremer Tiergarten werden von Seeleuten, Reedern und Kaufleuten weitgehendst unterstützt. ge.



„PAMIR“

Von unserem nach Lübeck entsandten Sonderberichterstatler

Kein Schiffsuntergang der neueren Zeit hat so viel Staub aufgewirbelt, wie das tragische Ende der Viermastbark „Pamir“ am 21. September 1957 auf dem Nordatlantik. Immer wieder griffen Zeitungen und Zeitschriften das Thema auf, und in dem Bestreben, Sensationen zu bringen, wurden sie unsachlich, verunglimpften die Schiffsführung und beschuldigten die Reederei, das Schiff ungenügend ausgerüstet zu haben. Die meisten Aufsätze zeugten von wenig Sachkenntnis. Seeleute und Fachkräfte kamen nur selten zu Wort. Was diese sagten, ließ sich ja auch nicht sensationell aufbauen.

Inzwischen hat in Lübeck, dem Heimathafen der „Pamir“, das Seeamt unter dem Vorsitz von Amtsgerichtsrat Eckart Luhmann getagt. Als Beisitzer fungierten Kapitän Adolf Kruse, ein Bergungsfachmann, Seefisch, Hafenskapitän in Lübeck, Seefahrtoberrichter Kapitän Hugo Dobbertin und Kapitän Krieger, der Leiter der Seemannsschule auf dem Priwall. Kapitän z. S. a. D. Wesemann war Bundesbeauftragter.

Das Seeamt hatte keine leichte Aufgabe übernommen. Mit vieler Mühe hatte es alles zusammengetragen, was Licht in das Dunkel des Unterganges bringen konnte. So wurden mit dem Schwesterschiff „Passat“ Krängungsversuche durchgeführt, die geborgenen und nach Hamburg gebrachten Boote und Sicherheitseinrichtungen untersucht und selbst die Briefe der Jungen und der Stammbesatzung an deren Angehörige auf etwaige Anhaltspunkte durchgesehen.

Ein ganzes Heer von Sachverständigen war aufgebeten worden. Alte erfahrene Segelschiffskapitäne, Ingenieure des Germanischen Lloyd, die den Umbau überwacht, Vertreter der Kieler Howaldtswerke, die den Umbau durchgeführt hatten, Aufsichtsbeamte der Seerberufgenossenschaft und schließlich Vertreter des Seewetteramtes und des Schiffahrtsfunks hatte man geladen. Auf der Zeugenbank saßen die sechs geretteten Besatzungsmitglieder, Kapitän Hermann Eggers, der eigentliche Führer der „Pamir“, der sich für diese eine Reise krankheitshalber hatte von Kapitän Diebitsch vertreten lassen, Kapitän Helmut Grubbe von der „Passat“, der Vorstand der „Stiftung ‚Pamir‘ und ‚Passat‘“ mit Dr. Otto Wachs und Konsul Th. Entz sowie Kapitän Fritz Dominik als Inspektor.

Als Amtsgerichtsrat Luhmann am Morgen des 6. Januar 1958 im Bürgerschaftssaal des Lübecker Rathauses die Verhandlung eröffnete, wies er ausdrücklich darauf hin, daß es nicht die Aufgabe eines Seeamts sei, nach dem Schuldigen zu fahnden. Das ist nicht zulässig, wenn Kapitän und Offiziere mit dem Schiff geblieben sind. Es hat lediglich zu untersuchen, weshalb es zu dem Unglück kam und ob man

an den Segelschulschiffen selbst und an seinen Sicherheitseinrichtungen irgend etwas verbessern müßte.

Das war sicher eine Enttäuschung für viele Zuhörer, die hier einen Kriminalprozeß erwartet hatten. Es wurden in erster Linie auch nur rein nautische, technische und meteorologische Fragen behandelt, denen der Laie kaum folgen konnte. Da von diesen Dingen die wenigsten Berichterstatler etwas verstanden, kam es oft zu falschen Schilderungen in den Tageszeitungen. Das wurde sowohl von den Sachverständigen wie auch vom Seeamt selbst gerügt.

Es sei hier nur ein Beispiel genannt. Am ersten Verhandlungstag richtete der Vorsitzende an einen Sachverständigen, Kapitän Piening, einem alten Segelschiffsführer und jetzigem Inspektor der Reederei F. Laeisz, die Frage, ob er Kapitän Diebitsch eingestellt haben würde. Nach einigem Zögern erfolgte die Antwort „Nicht gern.“ Nun, da hatte man schon die erste Sensation. Dabei übersah man leider ganz die nähere Erläuterung, die Kapitän Piening zu seiner Antwort gegeben hatte. Er hatte die Antwort auf seine Reederei bezogen, denn bei Laeisz ist es Brauch, die Kapitäne nur aus dem eigenen Personal zu ergänzen und keine Schiffsführer einzusetzen, die sich nicht bereits auf einem Laeisz-Schiff als Offizier bewährt haben.

Wenn auch anfangs das Seeamt mit äußerster Gründlichkeit vorging, so hatten die Seefahrer unter dem Publikum doch bald den Eindruck, als ob sich bei dem Vorsitzenden eine Animosität gegen die Schiffsleitung bemerkbar machte. Oftmals schnitt er den Sachverständigen und selbst dem Bundesbeauftragten sehr schroff das Wort ab. Ein mir gut bekannter Kapitän, der sich in der fraglichen Zeit nicht weit vom Untergangsort befunden und an der Suchaktion beteiligt hatte, erklärte mir, daß er wohl Vieles und Wichtiges aussagen könnte, aber man würde ihn ja doch nicht ausreden lassen. Genau so erging es vielen anderen, die die Angriffe gegen Kapitän Diebitsch leicht hätten entkräften können. Man wunderte sich auch, daß der im Saal anwesende Kapitän Bauer, der letzte Führer des „Schulschiff Deutschland“, unter dem Diebitsch als I. Offizier fuhr, nicht zu Wort gekommen ist.

Als die Jungen vernommen werden sollten, waren diese zunächst sehr zurückhaltend. Das mag vielleicht daran gelegen haben, daß das Seeamt nicht den richtigen Kontakt zu ihnen bekam. Am nächsten Tag aber kamen sie schon mehr aus sich heraus. Über die Beladung befragt, widerriefen sie zum Teil das, was sie aus Buenos Aires ihren Angehörigen geschrieben oder was ihnen Presse-Berichterstatler in den Mund gelegt hatten Wegen des



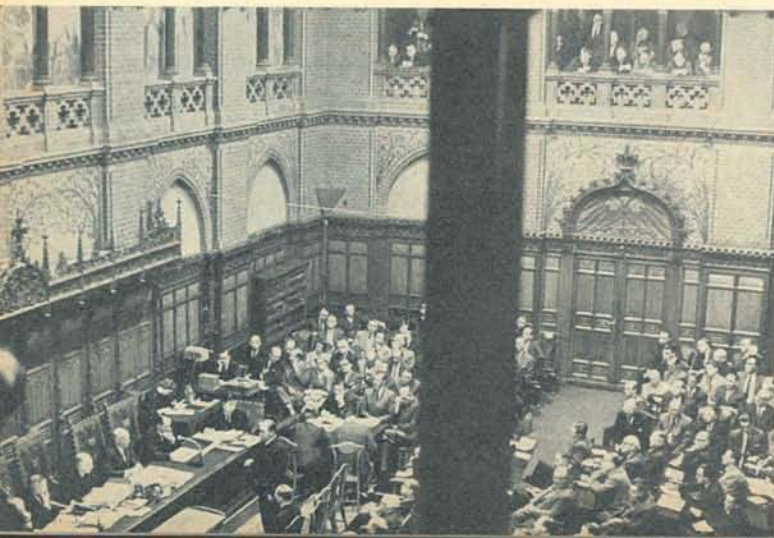
Blick von der Back der „Pamir“ aus auf Fock und Großsegel.

wilden Hafenerbeiterstreiks dort wurde die Beladung mit der eigenen Besatzung und argentinischen Soldaten durchgeführt. Natürlich mußte die junge Mannschaft kräftig mit zupacken, und das Arbeiten in der Gerste, teilweise auf dem Bauch liegend, um alle Ecken auszufüllen, war wirklich keine reine Freude. Nun aber erklärten sie, daß das alles nur halb so schlimm war. Außerdem verdiente man ja recht gut dabei, wie alle immer wieder betonten. Befragt, ob in den letzten Stunden vor dem Untergang eine Panikstimmung an Bord geherrscht habe, erklärten die Jungen, daß davon überhaupt nicht die Rede sein konnte. Sie hatten zu Kapitän Diebitsch und den Offizieren volles Vertrauen. Wer keine Wache hatte, fotografierte eifrig. Manche rauchten in Lee des Schanzkleides auch noch eine Zigarette, die freigiebig verteilt worden waren.

Es ist hier nicht der Ort, auf alle Gutachten der Sachverständigen einzugehen. Dazu müßte auch zunächst der schriftliche Bericht des Seeamtes vorliegen. Es sei nur erwähnt, daß es in den ersten Tagen zu recht harten Zusammenstößen zwischen Vertretern des Germanischen Lloyd und der Kieler Howaldtswerke einerseits und Professor Wendel andererseits gekommen war. Der Letztere äußerte sich über die Stabilitätsfrage und stellte am letzten Verhandlungstage in seinem Gutachten fest, daß das Schiff an und für sich so stark und so stabil gewesen sei, daß es jedem Unwetter hätte standhalten müssen, wenn eben der 750 cbm große Tieftank mit Ballastwasser und nicht mit Gerste angefüllt gewesen wäre. So war das Schiff instabil und mußte kentern, wozu dann die übergegangene Ladung noch das ihrige beigetragen hatte. Der Vorsitzende brach kurzerhand diesen Streit ab, und das Seeamt nahm in seinem Spruch von den Erklärungen des Germanischen Lloyds überhaupt keine Notiz, sondern machte sich die Ausführungen von Professor Wendel zu eigen.

Am fünften Verhandlungstag, als Professor Wendel sein Gutachten abgegeben hatte, schloß der Vorsitzende die Untersuchungen ab und erteilte dem Bundesbeauftragten das Wort. Dieser schnelle Schluß der Verhandlung kam für die meisten Zuhörer sehr überraschend.

Und genau so überrascht war man von dem Spruch, den Amtsgerichtsrat Luhmann am 20. Januar verkündete. Er lautet:



Im Bürgerschaftssaal des ehrwürdigen Lübecker Rathauses trat im Januar das Seeamt zusammen und suchte die Ursachen der „Pamir“-Katastrophe zu ergründen. An die 400 Sachverständige, Zuhörer und Presseleute aus aller Welt folgten über eine Woche lang den Ausführungen des Seeamts.

„Die Viermastbark ‚Pamir‘, ein frachtführendes Segelschiff, ist am 21. September 1957 gegen 16 Uhr MGZ im Atlantik auf Position 35° 57' N, 40° 20' W, etwa 600 Seemeilen west-südwestlich der Azoren bei schwerem Nordnordoststurm im Sturmfeld eines tropischen Orkans gekentert und gesunken. Von der 86 Mann starken Besatzung konnten nur 6 Mann gerettet werden. Sie sind an den nachfolgenden Tagen aus zertrümmerten Rettungsbooten geborgen worden. Alle übrigen sind ums Leben gekommen.“

Die ‚Pamir‘ führte sämtliche Marssegel, Fock und mehrere Stagssegel und segelte hart angebrast mit Stb.-Halse am Winde, als der bisher etwa mit Stärke 9 wehende Sturm in kurzer Zeit stark zunahm. Das Schiff war diesem Winddruck mit den gefährten Segeln, der Segelstellung, seinem Beladungszustand und dem nicht mit Ballastwasser gefüllten Tiefstank stabilitätsmäßig so wenig gewachsen, daß es eine starke Backbord-Schlagsseite erhielt. Infolge Überschreitung ihres Böschungswinkels kam die — zum größten Teil lose geladene und während der Reise gesackte — Gesteine trotz aufgebaute Längsschotte in Bewegung und ging in zunehmendem Maße nach Backbord über. Außerdem drang Wasser in die nicht überall verschlossenen und auf Backbordseite bereits eingetauchten Autoauten, so daß auch deren Aultrieoskialt verlorang. Auf diese Weise ist das Schiff gekentert. ‚Pamir‘ besaß die höchste Klasse des Germanischen und des britischen Lloyds.

Es sind keine Anhaltspunkte für die Annahme gegeben, daß der Erhaltungszustand des Schiffskorps bei dem Untergang eine nachteilige Rolle gespielt hätte. Die Masten, das Stehende und Laufende Gut und die Segel waren in bestem Zustand. Die Funkeinrichtung war ersklassig und ging über das bestimmungsgemäße Erforderliche hinaus.

Die Ausrüstung der ‚Pamir‘, insbesondere auch mit Rettungs- und Signalmitteln, und auch die Rettungsboote und deren Ausrüstung waren vorschriftsmäßig. Zusätzlich waren drei Schlauchboote vorhanden.

Bei der Besetzung des Schiffes mit Kapitän, Offizieren und Stammbesatzung haben sich die Schwierigkeiten ausgewirkt, die seit Jahren in dieser Richtung bestehen. Die Möglichkeit ist gegeben, daß die mangelnde Vertrautheit des Kapitäns mit den besonderen Segel- und Stabilitätseigenschaften der ‚Pamir‘ und die nur begrenzte Segelschiffserfahrung des 1. Offiziers ungünstige Auswirkungen gehabt haben.

Die Gefährlichkeit, voraussichtliche Zugrichtung und Marschgeschwindigkeit des Hurrikans ‚Carrie‘ war seit Tagen von der für dieses Seegebiet maßgeblichen Wetterfunkstation (Washington NSS) in laufenden Warnmeldungen — wenn auch hinsichtlich der Zugrichtung nicht immer zutreffend — der Schifffahrt bekanntgegeben worden. Ob der Schiffsleitung der ‚Pamir‘ die bedrohliche Annäherung dieses tropischen Orkans bis zum Morgen des Unglückstages unbekannt geblieben ist, konnte nicht geklärt werden. Die technischen Voraussetzungen für den Empfang der Orkanwarnungen sind gegeben gewesen.

Rückschauend betrachtet, wäre durch ein am 19. September durchgeführtes Beidrehen der ‚Pamir‘ oder durch Ausweichen in südliche oder östliche Richtungen eine gefährliche Berührung mit dem Orkanfeld vermieden worden. Die gesteuerten Kurse widersprechen aber auch dann nicht den anerkannten Regeln der meteorologischen Navigation, wenn man davon ausgeht, daß die Orkanwarnungen der Schiffsleitung bekannt gewesen sind. Die Segelführung und Segelstellung in den letzten Stunden dagegen widersprach jenen Regeln und hat sich sehr ungünstig ausgewirkt.

Die Such- und Rettungsaktionen sind, nachdem eine Aufforderung an alle im Umkreis von 200 Seemeilen anwesenden Schiffe ergangen war, mit beispielhafter Organisation, Gründlichkeit und Ausdauer durchgeführt worden. Allen daran beteiligten Seeleuten, Reedern und nicht zuletzt den Fliegern gebührt Dank und Anerkennung.

Sehr nachteilig für das Auffinden der Überlebenden hat es sich ausgewirkt, daß der größte Teil der Ausrüstung der nur in beschädigtem Zustand zu Wasser gekommenen Rettungsboote herausgeschlagen oder -gewaschen worden war, und daß die wenigen übrig gebliebenen Signalmittel weitgehend versagt haben.“

Die „Pamir“ unter vollen Segeln auf ihrer vorletzten Reise



Das Seeamt schiebt also in seinem Spruch unter anderen einem Manne, nämlich Kapitän Diebitsch, die Schuld zu. Und gerade dieser hätte es am wenigsten verdient, als das schwarze Schaf zu gelten.

Von bestimmter Seite ist bereits von Anfang an schematisch gegen ihn gehetzt worden, indes Kapitän Fred Schmidt in den Himmel gehoben wurde. Kapitän Schmidt, ein bekannter und geschätzter Seeschriststeller, gehörte jedoch nicht zum Offizierkorps der ‚Pamir‘, sondern war nur als Passagier an Bord.

Nach Verkündung des Spruches konnte man aus vielen Äußerungen der Zuhörer entnehmen, daß das Seeamt gegen Ende der Verhandlungen nicht mehr über der Sache gestanden hatte. Ganz entgegen der zu Beginn gegebenen Erklärung über seine Aufgabe hat es doch neben Kapitän Diebitsch noch mehrere Schuldige herausgestellt, nämlich die viel zu jungen Steuerleute und endlich auch die „Stiftung ‚Pamir‘ und ‚Passat‘“ selbst, die für die Bemannung des Schiffes die Verantwortung trägt.

Der Spruch ist verkündet, man hat die Lehren aus der Katastrophe gezogen, und da keiner von der Schiffsführung mehr am Leben ist, ist der Spruch endgültig. Es kann keine Berufung beim Oberseeamt eingelegt werden. Befriedigt von dieser Verkündung aber war wohl keiner, weder die Angehörigen der Gebliebenen noch die Fahrensleute unter den Zuhörern. Deutlich konnte man dies aus ihren Unterhaltungen entnehmen. Viele schienen der Auffassung zu sein, daß das Lübecker Seeamt dieser großen Aufgabe nicht voll gewachsen war. War das Unglück nicht überhaupt dadurch geschehen, daß der Hurrikan ‚Carrie‘ plötzlich seine Richtung änderte und dem Schiff nachlief? Keiner konnte das voraussehen. Und war es nicht richtig, mit höchster Geschwindigkeit so weit wie möglich nach Norden abzulaufen, um aus der vermeintlichen Zugrichtung des Hurrikans und in dessen vorderes linkes Viertel zu kommen? Zu viele Segel? Hatte nicht Kapitän Piening zu Beginn der Verhandlungen erklärt,

daß die ‚Pamir‘ bereits vor Jahren einmal unter vollen Segeln in einen sehr schweren Orkan geraten sei? Da der Kapitän von seiner jungen unerfahrenen Besatzung keinen Mann in die Toppen schicken wollte, blieben die Segel stehen. und das Schiff mußte sich selbst helfen. Das hat es auch getan und den Orkan glücklich überstanden.

Ein recht unerfreuliches Kapitel spielte noch in die Verhandlung hinein, und das war eine Flaschenpost, die gerade am Tage der Eröffnung der Verhandlungen an der Cornwalküste gefunden worden war. Angeblich von einem Besatzungsmitglied der ‚Pamir‘ stammend, enthielt sie schwere Anschuldigungen gegen Kapitän Diebitsch und die Stiftung. Diese erstattete auch sofort Strafanzeige gegen den unbekanntenen Schreiber wegen Verunglimpfung Toter. Wie die Zeitschrift „Der Spiegel“ zu berichten weiß, soll der Urheber dieses Pamphlets ein früherer Besatzungsangehöriger der ‚Pamir‘ sein. Dieser kam 1955 an Bord und desertierte in Buenos Aires, weil er in Hamburg zu viele Schulden und man seine Heuer gepfändet hatte. Im gleichen Stil war auch ein Hetzartikel in einer holländischen Zeitung geschrieben. Als er in den letzten Dezembertagen auf einem englischen Schiff von Southampton nach New York Lizard passierte, warf er die Flaschenpost über Bord. Sein Name soll Hans Grosse Dunker sein.

Ist damit nun wirklich der Schlußstrich gezogen? Wie es heißt, will ein Rechtsanwalt noch alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen, um den Seeamtsspruch anzufechten und die Ehre von Kapitän Diebitsch wieder herzustellen.

Achtzig Kameraden haben den Seemannstod sterben müssen. Mit ihrem stolzen Schiff, der Viermastbark ‚Pamir‘, ruhen sie am Grunde des Ozeans. Die sechs geretteten Jungen drängte es wieder auf die See. Mit der ‚Passat‘ wollten sie hinaus. Aber das Schiff wurde vorläufig aufgelegt. Die Seefahrt wird weiterleben, und der Name ‚Pamir‘ wird den Seefahrern für alle Zeiten ein Symbol bleiben.



Eines der ‚Pamir‘-Boote. Mit Hilfe der Davits war es nicht schwieriger auszusetzen als jedes Dampfer-Rettungsboot.

Tsingtau Heute

Von unserem Sonderkorrespondenten Jan Mayen

Dschunken dümpeln im Kielwasser unseres Frachters. Der kleine Chinamann am Ruder des alttümlichen Fahrzeugs hebt kaum den Kopf. Ein Zollboot kommt heran: die ersten „echten“ Vertreter der sogenannten Volksrepublik betreten die Decksplanken: zwei Hafenzöllner, zwei Lotsen, zwei Ärzte, zwei Gesundheits-Inspektoren und zwei Beobachter. Sie grinsen ein wenig verlegen und bringen dann ihre Wünsche vor. Eben will sich der Kapitän den Anweisungen fügen, als wieder eine „Doppelbesetzung“ erscheint: die beiden staatlichen Fotografen. Schnell bauen sie eine große Kamera auf. Jedes Besatzungsmitglied muß vor das Objektiv. „Für den Gesundheitspaß“, sagt der immer noch grinsende Führer dieses Kommandos.

Und nun entfesseln die Chinesen eine fieberhafte Tätigkeit. Sie durchschnüffeln den Pott von vorn bis achtern. In jedem Luk verschwinden die kleinen krummbeinigen Kerle, tauchen wieder auf, suchen weiter. Während die Durch-



Am 13. November 1897 ankerten in der Kiautschou-Bucht vor dem Fischerdorf Tsingtau die drei deutschen Kriegsschiffe „Kaiser“, „Prinzeß Wilhelm“ und „Cormoran“ unter Vizeadmiral von Diederichs. Ein Landungskorps heißt am nächsten Mittag unter 21 Schuß Salut die deutsche Flagge auf dem Diederichs-Berg.

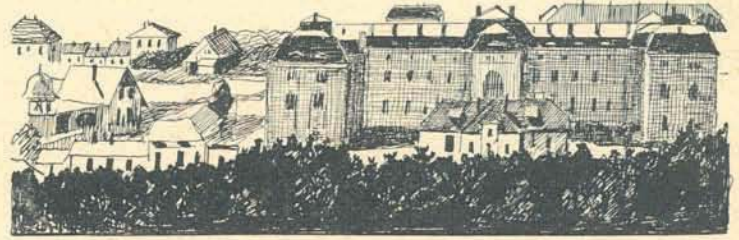
leuchtung noch andauert, werden uns die Befehle des Hafenkommendanten von „Tsingtau“ übermittelt: Pässe, sämtliche Banknoten, alle Wertgegenstände, Fotoapparate, Rundfunkempfänger und Tonbandgeräte müssen in einen versiegelten Raum gebracht werden. Keiner darf von Bord. An der Funkbude klebt schon das feuerrote Siegel des Kommissars. Um unseren Liegeplatz im „Kleinen Hafen“ scharen sich Polizeikommandos. Man bewacht uns sorgfältig, ohne das Grinsen zu vergessen.

Wir wissen, daß es gut ist, den Anweisungen aufs genaueste Folge zu leisten, denn die Hafenbehörden kennen keinen Spaß. So verweigerten sie kürzlich einem dicken Franzosen das Seetüchtigkeits-Zeugnis und ließen ihn zwölf Tage lang am Poller hängen. Bei Hafengebühren von täglich 600 Dollars ist das kein Pappenstiel. Der Gesundheits-Inspektor hat alle Bordmitglieder sorgfältig betrachtet und nickt dann zufrieden. Vom Kommissar bekommt man einen Hafepaß. Den kontrolliert Wing-Peng-Nan an der Pier, und dann steht einem Bummel durch Tsingtau nichts mehr im Wege.

Es gibt keine Rikschas mehr. Erst vor wenigen Monaten sind diese billigen Kuli-Taxen abgeschafft worden, weil sie „gegen die Würde des Menschen“ verstoßen. Dafür wartet eine Reihe braungrüner Jeeps auf Fahrgäste. Sie warten von früh bis spät, ohne daß je ein Mensch ihre Dienste in Anspruch genommen hätte. Aber es muß wohl so sein.

Gleich hinter dem Hafenamts beginnen die Transparente und Parolen. Yü-Lang, ein alter Hafearbeiter, jetzt Angehöriger des Dolmet-

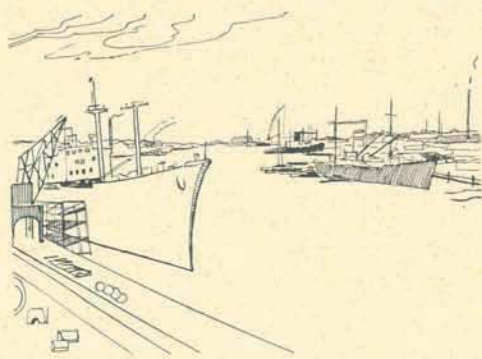
In gut anderthalb Jahrzehnten hatten die Deutschen aus dem kleinen Fischerdorf Tsingtau einen der besten Häfen Ostasiens gemacht. In diesem Gebäude, mit Blick auf die Tsingtau-Bucht und die Arkona-Insel, residierte bis zum Fall der Festung am 7. November 1914 Kapitän zur See Meyer-Waldeck als letzter Gouverneur.



scherdienstes, übersetzt alles sehr flüssig und ausführlich. „Dort steht unser Wochenspruch: Kampf den Kakerlaken“, sagt Yü-Lang. Der „Fremdenführer“ erzählt von den Reinlichkeitswochen, den Reinlichkeitswarten, die meist Frauen sind, und den Reinlichkeitsaboteuren, die sich nicht waschen und auch nichts gegen die Ratten unternehmen. Neuerdings werden sie öffentlich enthauptet. Ein Auto braust vorbei, große Schriftzeichen über den Kühler. „Ja, da steht ‚Auto‘ drauf“, sagt der Alte. „Wir wollen keine Nichtleser mehr haben. Mao hat eine neue Schriftsprache erfunden, mit nur 1600 Zeichen. Damit jeder weiß, wie es sich schreibt, wird es eben angemalt.“ Ich staune nicht schlecht, als ein Schäferhund seine „Visitenkarte“ zeigt und auch auf den Kühnen der staatlichen Kolchosa jedes Wort sorgfältig angemalt steht.

Deutscher Marinebaustil, wenn es ihn je gegeben haben sollte, präsentiert sich noch heute in Tsingtau. Die ehemalige Depotstraße zeigt rote Backsteinbauten, der Gouverneurs-Palast steht noch am Fuße des Diederichs-Berges, den man ebensowenig umgetauft hat wie etwa den Bismarck- und den Moltke-Berg. Auch die alte Universität, einst vom deutschen Gouverneur gegründet, ist noch erhalten. 1200 junge Chinesen lernen dort etwas über Politikultur und Staatsrecht kommunistischer Prägung.

Am Bahnhof ist überhaupt nichts verändert. Die Reichsbahn-Signalbrücke streckt sich über vier Gleispaare, ein wenig angerostet, dennoch



Der Innenhafen von Tsingtau

dienstbereit. Fauchend wartet die mächtige Lokomotive auf das Abfahrtsignal. Der übliche Bahnsteigbetrieb, ein wenig bunter als bei uns, dazu kleine Frauen mit Babies auf dem Rücken, viele Meter Tuch um zierliche Gestalten gewickelt, braungrüne Uniformen, keine Erfrischungen, keine Gepäckträger. Nur weibliches Zugpersonal vom Lok-Führer bis zum Schaffner. An der Tender-Lok ein Spruchband. „Das heißt ‚Völkerverbindende Liebe‘“, erklärt Yü-Lang. Die Nachbarlok trägt den Namen „Internationale Frauenliga“. Darunter steht „Lokomotive“ auf chinesisches.

Jeder Posten trägt stolz die staatlichen Einheitserzeugnisse, die spottbillig sind. Dazu ge-

hören auch die Füllhalter Marke „Golddrachen“. Viele ihrer Besitzer können nicht schreiben, aber die Füller gehören eben an den Anzug, die Uniform, den Wickelrock. „Golddrachen“ heißen auch Fahrräder, Ersatzreifen, Büroklammern. „Marke Golddrachen“ ist eben ein Sinnbild der staatlichen Produktion.

Die Geschichte Tsingtaus ist in den Staatsläden nicht zu haben. Man lächelt äußerst lebenswürdig und tut so, als verstünde man nicht. Dafür bekommt man Mao's Lebensgeschichte kostenlos mit vielen Bücklingen überreicht. „Viel besser und alles drin“, meint Yü-Lang, der noch den Kleinen Kreuzer „Emden“ kennt. Bis zu ihrer Einnahme durch die Japaner 1914 war die Stadt deutsches Gebiet. 1922 ging Tsingtau wieder in chinesischen Besitz zurück. Sie taten kaum etwas, um den Hafen zu beleben. Heute leben 750 000 Menschen in seinen Mauern. Der 1130 Meter hohe Lauschan überragt die bergige Landschaft. Die Signalstation auf dem Diederichs-Berg steht noch wie vor 50 Jahren. Das berühmte Hufeisen-Riff vor der Hafeneinfahrt wird durch Bojen bezeichnet, und in den Hafenbecken warten viele Schiffe auf Abfertigung. Kräne und moderne Löscheinrichtungen sind Mangelware. Also werden ganze Heere von Hafearbeitern aufgebeten, den nimmersatten Frachtern die Luken zu füllen. Sammelpunkt des „internationalen“ Lebens von Tsingtau ist das neue Seemannsheim, in dessen Kühlschränken jedes Getränk der Welt zu finden ist. Für den Janmaaten tut Mao alles und sie sprechen deshalb auch gut über ihn. Selbst deutschsprachige Zeitungen liegen hier aus, ein wenig überholt schon, dafür aber ostzonaler Prägung mit kernigen Parolen.

In der früheren Hafenstraße tummelt sich viel Volk vor dem langgestreckten Tung-Am-Basar, der Waren aller Art feilbietet, auch Süßigkeiten, Einheitssandalen, Radfelgen und Fotoapparate. Selbstverständlich fehlt an seiner Mittelfront nicht Mao's Konterfei.

Das Ladegeschäft ist trotz der primitiven Einrichtungen schnell gegangen. Unser Lotsenspann erscheint wieder grinsend, dann kommen auch die Kommissare, Inspektoren, Polizisten, Kontrolleure. Man kramt aus tiefen Taschen Papiere, Stempel und Scheine hervor, läßt die Besatzung antreten und schaut jedem Paßbesitzer tief in die Augen. Immer wieder werden Paßfoto und „Modell“ miteinander verglichen. Gesundheitsbücher werden nummeriert und verteilt. Dann steigen alle Chinesen unter Deck, um sich erneut in den Schiffsräumen zu verteilen. Schließlich tauchen die Herren nach und nach wieder auf, grinsen verbindlich und geben dann den Lotsen das Zeichen.

Der Maschinentelegraf rasselt. Ein uralter Schlepper legt sich mächtig ins Zeug. Noch ein Blick auf den turbulenten Basar, dann werden die Molenköpfe passiert. Die beiden Lotsen rufen ihr Motorboot heran, winken uns nach und wünschen gute Fahrt.



Die Freiwache



Der Shanghai-master Von Kapitän Kurt Gerdau

Es wäre keine Geschichte, wenn sie nicht ein Vorwort hätte. Wahre Geschichten haben immer ein Vorwort. Ich will gar nicht erst behaupten, daß diese Geschichte der Wahrheit entspreche, wahrscheinlich würde mir doch keiner glauben. Herausgesucht wurden die Angaben aus dem Royal British Museum of old Art. Der Verwender davon hat nichts dazu-gesetzt, außer den Zeichenfehlern.

*

Mac O'Neill war ein fleckenfester Schotte und mit allen Tugenden ausgestattet. Maracaibo war, als dieses geschah, noch ein größeres Dorf, bestehend aus acht windschiefen Häusern, genau soviel Zollbeamten und einer Handvoll Menschen. Dazu gesellten sich noch Seeleute. Aber länger, als die Heuer reichte, blieben diese nie. Warum Mac O'Neill gerade hier ausstieg, mögen seine Ahnen wissen. Er hatte es jedenfalls satt, die sieben Weltmeere als Erster Maat zu durchkreuzen. Als Mac durch die staubige Straße auf die einzige Kneipe zuhielt, hatte er, bevor er sie erreichte, eine ganze Schiffsladung Flüche gelöscht. Es war kein großes Wunder, daß er beim Betreten der Kneipe sofort erkannt wurde, denn er hatte die rotesten Haare von Grönland bis Feuerland.

Er fragte den Wirt, der, ohne eine Bestellung abzuwarten, zwei kleine Gläser brachte, in denen eine schmierige Flüssigkeit schwappte, ob noch ein Zimmer frei wäre. „Sicher, das ginge zu machen. Leider kostet es zwei Dollar pro Tag.“ Auf die Frage, ob er wahnsinnig sei, antwortete er nur: „Nein, ich bin ein Landsmann von dir.“

Mac brachte nach dieser klaren Antwort seinen Seesack auf das Zimmer. Es lag im ersten Stock und war das beste Zimmer, da kein anderes mehr vorhanden war. Es gab auch nur eine Reederei in diesem Ort. Dahin bewegte sich der ungeduldige Mac.

„So so, ein Schiff wollen Sie haben, und gleich als Kapitän, was?“

„Natürlich, sonst hätte ich ja bleiben können, wo ich war.“

„Lieber Freund, Sie haben unverschämtes Glück. Unten im Hafen liegt die ‚Bristol of Jamaica‘. Schönes Schiff, feines Schiff, schnelles Schiff. Sie soll nun endlich nach Spanien. Wollen Sie, oder haben Sie Bedenken? Wenn nicht, dort drüben liegt der Vertrag. Sie brauchen weiter nichts zu tun, als zu unterschreiben.“

Die Angelegenheit wurde feierlich begossen. Dann machte sich Mac auf, sein Schiff zu besichtigen.

Er war nie wählerisch gewesen, und schon gar nicht in der recht schwierigen Wahl seiner von ihm befahrenen Schiffe. Er hatte Decksplanken unter seinen Füßen zittern und Würmer in der Verschalung seiner Kammer gesehen, aber es waren immerhin Seeschiffe gewesen. Diesen auf dem Wasser schwimmenden Untersatz Schiff zu nennen, hieß Lloyds Register Lügen strafen, denn dort war dieser schwimmende Sarg nicht verzeichnet. Als er wieder von Bord ging, warf er das Schild „Betreten verboten!“ in den Bach. Er fand es überflüssig, denn freiwillig würde es keiner wagen, die ausgelegte Gangway zu betreten.



So'n richtigen Ooln vun de Küst is

Arnold Risch

Nix geht em über sien

Hamborg

Hamborg mutt leben!
To Woter! To Lann'n!
Mutt warken un streben!
Un rögen de Hann'n!

Mutt smeeden dat Isen
un timmern dat Holt!
De Welt to bewiesien
sien Mot un sien Stolt!

Mutt stüttig an't Wark gohn
bi Ebbtied un Floot!
Keen Ogenblick stillstohn!
Un so geht allns good!

„Mein lieber Mac O'Neill, wenn mit dem Schiff alles in Ordnung gewesen wäre, dann hätten wir auch einen erfahrenen Kapitän gefunden“, sagte der Eigentümer. „Für einen jungen Kapitän aber ist es die richtige Sache. Sie brauchen sich übrigens keine Sorgen zu machen, ich habe eine Versicherung gefunden, die das Schiff aufgenommen hat.“

„Hören Sie mal genau her, Sie komischer Heiliger“, hub Mac an. „Von mir aus kann das Schiff bis zum Weltuntergang hier unten liegen, denn ich bin weder lebensmüde noch ein Märtyrer. So, und nun leben Sie wohl!“

Mac drehte sich um und wollte das Büro wieder verlassen.

„Heda, nicht ganz so schnell! Sie haben einen Vertrag mit mir gemacht und wenn Sie den nicht einhalten, lasse ich Sie einsperren und außerdem die Kosten bezahlen.“

„Es ist keine Mannschaft an Bord.“

„Müssen Sie besorgen, steht so im Vertrag.“

„Proviand ist ebenfalls nicht da.“

„Müssen Sie kaufen, steht im Vertrag. Aber Sie können ihn der Besatzung von der Heuer abziehen. Sie werden von uns keine Vorwürfe hören.“

„Wie steht es mit den Kohlen? Oder ist im Vertrag auch dafür eine Klausel vorgesehen?“

„Wir sind eine humane Reederei, mein Freund. In einer halben Stunde wird auf unsere Rechnung gebunkert.“

Mac schlug die Tür von außen zu, daß der Mörtel von den Wänden platzte.

„Schlechte Kinderstube“, murmelte grinsend der Eigner, „Reparatur des Hauses ziehen wir ihm von der Heuer ab.“

Auf der Straße hätte Mac beinahe einen farbenprächtig uniformierten Mann umgerannt. Dieser konnte sich nur durch einen olympiareifen Dreisprung in Sicherheit bringen. Da Mac am Rockzipfel festgehalten wurde, mußte er wohl oder übel aufsehen.

„Tatsächlich, Mac aus Leith! Ich freue mich, endlich die zehn Dollar zu erhalten, die ich dir vor zehn Jahren geliehen habe.“

„Das dürfte wohl verjährt sein, oder?“

„Hier nicht, denn die gesetzliche Gewalt verkörpere ich, und wenn du nicht zahlen willst, eine Zelle habe ich noch separat.“

„Hm, ich werde dir noch zwanzig Dollar schenken, wenn du mir einen Gefallen tust.“

„Für zwanzig Dollar jeden.“

Mac erzählte von seinem zweifelhaften Glück und der fast unmöglichen Aufgabe, eine Besatzung zu bekommen. Nach einer eingehenden Unterredung trennten sie sich freundschaftlich. Mac mußte sich anstrengen, einen Platz zu finden, denn die Schenke war brechend voll.

„Hallo, Schwede, ich brauche einen guten Ersten Maat. Willst du nicht mit?“

„Klar, welches Schiff?“

„Die ‚Bristol of Jamaica‘.“

„Den Dreckkahn fahre lieber allein.“

„Du beleidigst mein Schiff, das kann ich nicht gut vertragen.“

Als die Keilerei im schönsten Gang war und kein Mensch mehr wußte, warum eigentlich, erschienen Polizisten. Mac hatte sich rechtzeitig aus der Gefahrenzone auf sein Zimmer verzogen. Nachdem die Schenke geräumt war, eilte Mac hinüber ins Gefängnis.

„Hörhören! Ich bin der einzige Mensch, der euch helfen möchte. Ich werde für jeden die Strafe von fünfzig Dollar bezahlen, der die Musterrolle für die ‚Jamaica‘ unterschreibt.“

Zuerst wurde gezögert, doch eine Stunde später waren die Heizer dabei, Feuer unter den Kesseln zu machen. Nur in der allgemeinen Aufregung hatte Mac vergessen, die versprochenen Dollar zu bezahlen. Sicher, es war nur die Aufregung.

Mac brachte das Schiff mit mehr Glück als Verstand heil nach Spanien. Es war sicher ein Fehler, der Besatzung die fünfzig Dollar von der Heuer abzuziehen, denn als Mac zum Bahnhof ging, wurde er überfallen und mußte ein Krankenhaus aufsuchen. Die ‚Bristol of Jamaica‘ wurde verkauft und verschrottet. Mac jedoch stieg, nachdem er gesund entlassen, wieder als Erster Maat ein.

Der Schiffszimmermann

Von Rudolf Oettinger

Oftmals schon habe ich mir Gedanken gemacht über die alten Meister nordischer Schiffbaukunst, über die Erbauer der Wikingerschiffe. Das müssen schöpferische Naturen gewesen sein mit dem instinktiven Gefühl für Linien und Formen. Sie hatten den richtigen Griff für Dinge, die sich spätere Generationen erst mit mathematischen Formeln neu errechnen mußten. Die Geschichte hat uns sogar einen Namen überliefert: Thorberg Borkenhauer. Er baute den 34riemigen „Langwurm“. König Olaf Trygvasson (995—1000 n. Chr.), der Drontheim gründete und dort Schiffbauplätze anlegen ließ, hatte ihn als Meister eingesetzt. Doch nicht von jenem Alten soll hier die Rede sein, sondern von einem Schiffbaumeister unserer Tage, einem der mit der gleichen instinktiven Begabung wie jener seine Arbeit meisterte. Wir wollen ihn Hein Tedens nennen. Es gibt manche seines Schlages, die in den vielen kleinen Häfen unserer Nordseeküste Krabbenkutter und Küstenboote bauen. Sie bauen immer noch aus Holz, denn vom Eisenbau halten sie nicht viel.

„Dat is keen Handwark“, sagt Hein Tedens, „dat paßt jümmer. Wenn dat nich passen deiht dann ward dat afbrennt oder dor ward 'n Stück ansett. Dat kann jedereen, düsse Laschenflickeree!“

Mit Holz umzugehen, das ist nach seiner Meinung die wahre Kunst. Und diese Kunst beherrscht Hein Tedens mit virtuoser Meisterschaft. In seiner Lehrzeit hatte er nämlich einen strengen Meister, der seine Lehrlinge, die Jungs, das Brennholz für Mutter mit der Handsäge schneiden ließ. Nur um das richtige Sägen zu üben. Wehe, wenn es nicht fein säuberlich im Winkel geschnitten war, und auch jedes Stück von gleicher Länge! Damals waren Dechsel und Stichaxt neben der Großsäge mit den auf Stoß gefeilten Zähnen noch die Hauptwerkzeuge des Bootsbauers. Man kannte weder Bandsäge noch Hobelmaschine. Alles

mußte man von Hand machen, einerlei ob Kiel, Steven oder Planken. Aber das war gut, denn so bekam man eine sichere Hand. Hein Tedens hat diese sichere Hand zeitlebens behalten. Als er einmal einen Kutter aufplankte, faßte er den Hammer falsch und schlug die Düker mit der Schmalseite ein. Er merkte zwar bald den



„Wir hätten doch lieber nicht winken sollen!“

Irrtum, war aber so ehrgeizig, es nicht zugeben zu wollen. Er hämmerte weiter mit der Schmalseite „op de Dükers“ und traf sie dennoch mit unfehlbarer Sicherheit.

Am erstaunlichsten aber ist seine Sicherheit beim Bau eines Krabbenkutters. Nur der Spantenriß ist in natürlicher Größe auf einer schön glatt gehobelten Holzplatte aufgezeichnet. Und dann weiß er noch den Spantabstand. Alles andere muß sich einfach aus diesen Dingen ergeben. Er hat es im Gefühl, wie der Kiel verlaufen muß, hinten ein wenig tiefer, damit

der Kutter abdrehen kann, wenn er einmal im Watt festkommen sollte. Form und Ausfall des Stevens ergeben sich aus dem Verlauf der Vorschiffsspannten. Aber auch sein Sinn für Formenschönheit spielt dabei eine große Rolle. Der nach allen Seiten harmonisch gewölbte Spiegel wird von ihm mit besonderer Liebe gestaltet. Auch mit dem Deckssprung geht er recht eigenwillig um. Einmal hatte er bei einem Kutter beide Enden ziemlich hochgezogen, so daß das Schiff einen starken Sprung bekam. Der Auftraggeber mußte manchen Spott über sich ergehen lassen. Als der Kutter aber einige Reisen hinter sich hatte, meinte der Fischer: „Lot man good ween. Wenn bi ju dat Water al boben in de Seesteebel rinlopen deiht, denn loppt wi noch in Plüschtüffeln rüm.“

Ein andermal kam ein Fischer zu ihm, dessen Kutter schlecht auf dem Ruder lag. „Wenn dat wieder nix is“, meinte Hein Tedens, „dat wölt wi glieks hebbeln.“ Dann sah er sich gedankvoll das Achterschiff an, als das Schiff auf dem Sliip stand. „Dat Achterschipp mutt ganz weg“, meinte er seelenruhig und schrieb mit Kreide die Stelle an, wo die Planken abgesägt werden mußten. „Nix as Fühholt. Weg mit dat Schiet!“ sagte er. In seinen Gedanken lag die Form des neuen Hinterschiffs bereits fest, die er dann roh mit Kreide aufzeichnete. Irgendwie durchkonstruiert oder berechnet wurde nichts. „So ward he loopen un mit dat Roer is dann ook alls in de Reeg“, sagte er dazu. Und das Schiff lief und lag auch gut auf dem Ruder. Die Fischer des kleinen Hafens wissen um seine Gabe, die ihn niemals im Stich läßt. Und sie schwören auch auf seine Arbeit.

Da muß ich wieder an die Wikinger denken. Sie hatten fast das gleiche Handwerkszeug, das auch Hein Tedens in seiner Lehrzeit zur Verfügung stand. Sie bauten mit der gleichen instinktiven Sicherheit, genau wie dieser Schiffszimmermann heute. Tausend Jahre zurück — und Hein Tedens stünde mit der gleichen Gelassenheit in seinem schmalen Gesicht vor dem Neubau eines Wikingerschiffes. Allerdings ohne seine geliebte Pfeife, denn so etwas kannte man damals ja noch nicht.

Das Lächeln des Auguren

Von Fritz Brustat-Naval

Der Name jenes Levantehafens, in dem der Dampfer eingelaufen war, um am nächsten Tag seine Reise fortzusetzen, ist belanglos. Die Liebenswürdigkeit der Einwohner, die Anmut der Landschaft und vor allem die Süße der Weine, kurz, die heitere Atmosphäre des Südens hatten das ihrige getan, einige beurlaubte Matrosen zu überwältigen. Diese blieben sozusagen auf der Strecke und wurden von der mustergültigen Polizei arretiert.

Der Erste Offizier des Schiffes geriet darob in nicht geringe Verlegenheit. Der Dampfer mußte fahrplanmäßig weiter, er konnte aber seine Leute nicht missen. Der Agent der Reederei riet ihm, in Begleitung eines kundigen Dolmetschers den Polizeipräfekten persönlich aufzusuchen. Die beiden Unterhändler erreichten auch dessen Amtssitz. Das war ein im schönsten Stadtteil gelegener Palast der Spätrenaissance, in dessen repräsentativer Fassade ein wappengeschmücktes Portal wie ein schattiger Tunnel stand. Im Innern des Treppenhauses leiteten Barockbalustraden empor, vorbei an normalen Säulen und Pilastern, an kunstvollen Nachbildungen antiker Statuen, an standbildgleichen Rüstungen toter Condottiere, an überreicher Ornamentik versunkener Jahrhunderte.

Irgendwie, wobei der Dolmetscher mit levantinischer Verbindlichkeit die Fäden knüpfte, gelangten sie an ihr Ziel. Eine Flügeltür öffnete sich und gab den Blick in einen weiten Saal frei, an dessen jenseitigen Ende klein und im Halbdunkel verschwommen die sitzende Gestalt des Präfekten auszumachen war. Der Erste Offizier, dem es sehr ungewohnt ankam, das solide Deck seines Dampfers mit einer spiegelblanken und mosaikverzierten Steinfläche zu vertauschen, bewegte sich auf dem Palastboden wie auf Eis. Er bemerkte kaum die Kunstglasfenster, die kostbaren Fresken, er sah nur den schweren, geschnitzten Schreibtisch des Präfekten wie eine Barriere vor sich aufwachsen. Hart brach sich das Echo seiner Schritte an der Decke, von wo ein Kranz lächelnder Putten grüßte.

Der Präfekt saß trotz der Schwere seiner Bürde in einem hochlehnigen Stuhl kerzengerade wie eine Statue, ein Bild der Vornehmheit. Er trug einen Cut und im Plastron eine große Perle, die schmale aristokratische Hand, mit einer Gemme geschmückt, hielt lässig einen Brieföffner. Das edle Profil seines Charakterkopfes, den Adel ganzer Generationen ausdrückend, hätte Maler und Dichter begeistert. Dunkle Schwermut und die anziehende Melan-

cholie aussterbender Geschlechter lagen in seinem Blick, der über die Besucher hinwegging. Eine Persönlichkeit von Format!

Der Dolmetscher übersetzte schnell, was der Erste Offizier zögernd vortrug. Der Präfekt lauschte von weither, doch nichts deutete darauf hin, daß die Worte überhaupt ihren Sinn vermittelten. Der Dolmetscher zuckte mit den Schultern. Der Erste begann wieder, versprach sich und brach verwirrt ab. Er glaubte seinen Ohren nicht zu trauen, als er nach einer Verlegenheitspause leise, aber unmißverständlich die Stimme des Dolmetschers neben sich hörte: „Geben Sie ihm mal einen Zwanziger...!“ Er zögerte, doch ein ungeduldiger Stoß ließ ihn seiner Briefftasche den Geldschein entnehmen und diskret zwischen die Goldschnittblättchen eines schweinsledernen Folianten schieben. Für einen Augenblick kam Leben in die distinguierte Gestalt des Präfekten, und das melancholische Auge leuchtete auf. Es schien, als wolle er sich aufrufen, doch gewann seine Lethargie wieder die Oberhand. „Geben Sie ihm ruhig noch einen Zwanziger...“, kam es aufmunternd.

Wie im Traum wiederholte der Erste Offizier seinen Kunstgriff. Da endlich griff die schmale Hand des Präfekten energisch zur Feder, warf schwungvoll einige Zeilen auf makellosoes Blütten und winkte dann gnädig ab. Und mit der Verfügung, die den festgenommenen Seeleuten die sofortige Freilassung zusicherte, fanden sich die beiden Bittsteller draußen wieder. Der Dolmetscher lächelte ein Augurenlächeln.

„Cuba - Libre“

Von Hein Bruns

Es war in der Karibischen See, auf der Reise von Antwerpen nach Marakaibo. Nacht. Der Mond legt seinen Schein auf die blanke See. Derselbe Mond, der für die Sonne die Nachtwache geht.

Der wachhabende Offizier wandert von einer Nock in die andere, über seine weiße Bux gleitet das Licht des „Nachtwächters“, mattgelb leuchtet die Kompaßrose, und ihr Schein fällt auf das Gesicht des Rudergängers. Ruck — ruck schlägt das Ruderrad in seinen Lagern. In der Pantry wäscht der Steward das letzte Geschirr ab und pfeift dazu einen Shanty. Der Kochsmaat wühlt noch in seinem angesetzten Sauerteig herum. Die Kombüse blitzt wie allabendlich. Im Maschinenraum walzt der Zweite Ingenieur im Werftarbeitertempo über die Flurplatten, grübelt über seine Heuer nach und daß er nächstens in die Apostolische Gemeinde einzutreten gedenke. Der „Assi“ sieht das Leben noch rosig an, und der Schmierer denkt nur an Überstunden. Die Matrosen sitzen auf Luke Eins und klöhnen. Harmonikaklänge trägt der Fahrtwind auf die Brücke.

Kurz und gut: die Stimmung auf einem deutschen Handelsschiff am Abend, so sinnig und abgeklärt, so eingespielt nach zwanzigtägigem Seetörn, mit etwas Spannung geladen, in Erwartung der in drei Tagen fälligen Hafenzzeit. Trotzdem aber schlafen die dunklen Triebe der Menschen nie. Unter sausendem Miefquirl haben sich in der in rosarotes Licht getauchten Stewardskammer drei trinkfeste Männer zusammgefunden:

Der Erste Steward, der Erste Koch und ein „Assi“. Der Erste Steward mit seinem ewig lächelnden Trinkgeld-Almosen-Empfängergesicht. Der Erste Koch, dem alle Speisen so wunderbar gelingen, die er aus Konserven nimmt, Ölsardinen, Würstchen, Pilze und anderes. Der Assi, mit allen Wassern gewaschen, fünf Semester Werftkunde studiert bei Stülcken & Sohn.

Sie trinken Cuba-Libre, kubanische Freiheit, in Eigenherstellung aus Coca-Cola und Jamaika-Rum. Sie trinken auf die Freiheit Kubas, sie trinken und schwitzen, schwitzen und trinken und trinken, bis sie Knoten in der Zunge und Milchglas vor den Augen haben, singen furchtbare Freiheitslieder und fühlen sich sauwohl.

Wie das nun so ist, an Land gehen können sie ja nicht, aber Tapetenwechsel darf man doch ruhig einmal vornehmen — — — ischa auch viel zu warm hier.

Anzug: Wollpullover, Wollschal, Pudelmütze. Umtrunkstube: Eisbox-Vorraum.

Ha, hier ist es alsch kühl, fünf Grad Wärme. Eine Tür weiter, im eigentlichen Gefrierraum, herrscht arktische Kälte. Dort hängen halbierte Schweine den Rest ihres Daseins aus, liegen gerupfte Enten und Hühner, blau-blaß auf blankem Eis, verleben Hammelkeulen noch einige eisige Tage. Lechzen die „Kadaver“ von Seelachsen und Schellfischen nach tiefen, blauen Meeresgründen.

Wie gesagt, ein Traum in Eis.

Und der Umtrunk geht weiter, nur hält man sich jetzt an der Bierflasche fest, wohltemperiertes „Münchener Kindl“. Smutje ist dann auch bald ganz voll, reißt die Vorreiber der Tür auf, wankt hinaus, knallt den Laden dicht und knipst in seinem Dunas auch noch das Licht aus.

Auf dem „Münchener Kindl“ sitzen in totaler Finsternis zwei jammervolle Gestalten, springen hoch, rufen, schreien, ballern gegen die Tür, niemand hört es, kein Laut dringt nach

draußen. Sie sind allein mit den vielen Münchener Kindern, allein und vergessen im Eisboxvorraum eines 10 000-t-Schiffes. Ihr ganzes Hab und Gut sind sechs Camel, eine Schachtel Streichhölzer und Angst vor der Dunkelheit. Was nun? Ja, fünf Semester Werftkunde macht sich irgendwie bezahlt. Der Assi sorgt für Licht, nimmt den Verschußdeckel einer Maggidose, einen Klacks Schweineschmalz, ein paar Fusseln vom Zwiebelsack: husch, ein Licht ist geboren, eine Wunderlampe. Der Assi ist aber doch ein schlechter Hund. Mit toterstem Gesicht, auf dem der flackernde Schein der „Grubenlampe“ hin und her springt, rechnet er dem Steward vor, daß in diesem Raum soundsoviele Kubikmeter Luft zum Atmen seien, daß ein Teil noch die Flamme verbrauche, und das sei gar nicht wenig, und daß sie nur noch soundsoviele Stunden zu leben hätten und dann hier auf und mittenmang der „Münchener Kinder“ fürchterlich und qualvoll



eingehen werden. Setzt sich dann auf die Bierkiste, vergräbt sein Gesicht in den Händen und stöhnt gottjämmerlich.

Der Steward hopst in seiner Haftangst an den oberen Spalt der isolierten Tür, hängt die Nase dran und trinkt gierig das Winzelchen Luft, das die Karibische See hier in diesen Abgrund hinunterfächelt.

Die Nacht gleitet weiter und auch das Schiff. Der „Nachtwächter“ am Himmel hat schon seine Runde halb beendet, die Sterne schon meist schlafen geschickt. Bei den Eingeschlossenen meldet sich der Hunger. Zwei Zentimeter unter der Verschußnaht einer Frankfurter Würstchen-Dose sticht eine Fleischsäge präzise durch Weißblech und schafft eine Bratpfanne. Dabei müssen zweiunddreißig Frankfurter Würstchen ihre Köpfe lassen.

Nun wird auf dem kümmerlichen Schmalz-Licht-Feuer ein astreines Seemannsessen fertig geschmirgelt. Mein Gott, es ist ja alles da. Die zweiunddreißig Würstchenköpfe geben in der eben konstruierten Pfanne eine fleischliche Unterlage und brutzeln appetitlich in deutscher Markenbutter, eine Dose Champignon ergibt die Mittelschicht und ein paar Eier die Oberlage. Es wird direkt gemütlich. Als Nachtschiff verdrücken die beiden Athleten den

Inhalt einer Dose Ananas. Mein Liebling, was willst du noch mehr! Man muß sich eben nur zu helfen wissen und aus jeder mißlichen Lage noch etwas machen. Verständlich ist nun, daß das „Münchener“ nach draußen drängt, nach dem es Gurgel, Magen, Niere und Blase durchlaufen hat. Verständlich ist, daß man sich auch hier zu helfen weiß. Der Vor- und Eisraum sind natürlich tabu, aber der große Fünfzigliterpot mit Aprikosenkaltschale, die morgige Mittagvorsepeise für Passagiere und Besatzung, ist nicht bis zum Rand gefüllt. Jetzt brechen sie noch einigen Flaschen Bier den Hals, rauchen ihre letzte Camel und schlafen dann Rücken an Rücken auf der Bierkiste ein.

So weiß wie seine Bäckermitze ist das Gesicht des Kochsmaaten, der um sieben Uhr morgens die Tür zu den Kühlräumen öffnet und zwei übernachtigte, saure Gestalten an ihm vorüberwanken. — — — Aprikosenkaltschale essen zwei Seeleute an diesem Sonntag unter Garantie nicht.

*

„Auf Wache nichts Neues.“ So gibt der Mond seine Wache an die Sonne ab.

„Gute Wache!“ — „Gute Ruh!“

Sprachschwierigkeit

Das Erzschiß liegt in einem norwegischen Hafen. An einem Sonntag! Ausgerechnet an einem Sonntag, wo es doch draußen auf See viel schöner ist. Zwei junge Matrosen gehen in die Kirche. Sie verstehen kein Wort von dem, was da vorn auf der Kanzel der Pastor redet, und um nicht aufzufallen, machen sie alles genau so wie ihre Nachbarn in den Bänken. Sie stehen mit ihnen auf, senken die Blicke, setzen sich wieder, falten die Hände. Endlich, gegen Schluß des Gottesdienstes, erhebt sich vor ihnen ein Mann. Schnell erheben sie sich mit. Die Norweger in den Bänken machen erstaunte Gesichter und fangen dann an zu kichern. Selbst der Herr Pastor kann ein Lächeln nicht unterdrücken.

Nach dem Gottesdienst begegnen die beiden Janmaaten dem Schiffsmakler, der gut deutsch spricht: „Warum seid ihr beiden jungen Männer denn aufgestanden, als der Herr Pastor fragte?“ — „Gefragt? Was hat er denn gefragt, der Pastor?“ — „Wie das hier immer so ist beim Kirchgang. Er hat auf eine Kindtaufe am nächsten Sonntag hingewiesen und gesagt, wenn der junge Vater hier wäre, dann möchte er aufstehen.“ — „Oh, Gott, und wir sind doch beide zum ersten Mal in Norwegen.“

Die Kakerwanzen

Von Erwin Christiani

Für das Ungeziefer ist laut christlicher Tradition der Satan zuständig. Er schuf die Wanzen, Flöhe, Läuse und einige tropische Arten von Blutsaugern, sogar außerhalb der Einfluß-Sphäre des Christentums, was immerhin erhebliche Überstunden des Höllenchefts notwendig machte. Der Erfolg entsprach leider nicht ganz den Erwartungen. Insonderheit gelang es den Menschen, vor allem den nicht ganz frommen Christen, kräftige und wirksame Abwehrmittel zu erfinden. So wurden nach und nach die Läuse aus den Kulturstaaten vertrieben, und für das Glanzstück des Satans, den Pulex irritans oder Menschenfloh, werden seitens größerer Flohzirkusunternehmen geradezu neudeutsche Preise gezahlt. Lediglich ein weitverbreitetes und in seinem Allgemeinverhalten sehr menschenähnliches Tier hat sich bisher in anerkannter Weise der Ausrottung durch die Menschen, insonderheit der Kammerjäger, entzogen. Dies sind die Kakerlaken. Sie lieben die christliche Seefahrt, ohne deswegen eine gute Landstellung in einer Bäckerei oder sonstiger warmen Firma zu verschmähen. Aber ihr Hauptschwerpunkt liegt doch bei der Schifffahrt. Ja, es kann mit Fug und Recht behauptet werden, daß sie bereits die Wohn- und Maschinenräume eines Schiffes beziehen, ehe dieses als Neubau die Werft verlassen hat. In ihrem Aussehen sind sie wanzenähnlich, nur größer und in der Fortbewegung erheblich schneller als ihre bettgebundenen Vettern. Ältere Seeleute haben übereinstimmend festgestellt, daß Wanzen und Kakerlaken sich nicht leiden mögen. Woran das liegt, ist schwer zu entscheiden. Vielleicht verabscheuen sie sich gegenseitig wegen des großen Unterschiedes in der Nahrungsaufnahme.

Die Wanze lebt ja bekanntlich ausschließlich von edelstem Menschenblut, das sie sich nachts unter Anwendung raffiniertester Schleimmethoden vom menschlichen Mitbenutzer ihrer

Wohnbetten zu verschaffen weiß. Der Kakerlak hingegen ist weder mit Stachel noch sonstiger Saugapparatur ausgestattet worden, eine schwere Unterlassungssünde des Satans. Infolgedessen muß der Kakerlak sich „laufend“ um Nahrung bemühen. Er verzehrt in etwa die gleichen Viktualien wie der Mensch, woraus wahrscheinlich nicht zuletzt sein oft verblüffend menschenähnliches Verhalten resultiert.

Die Sage berichtet aber, daß es einmal einen Dampfer einer nicht zu nennenden Nation gegeben habe, der derartig voller Kakerlaken und Wanzen gewesen sei, daß sich diese beiden feindlichen Spezies nicht mehr aus dem Wege gehen konnten. In solchem Falle tritt bei den Menschen eine oft höchst unerwünschte Vermischung ein. In Anbetracht der erwähnten Menschenähnlichkeit im Verhalten der Kakerlaken sowie der starken Tränkung der Wanzen mit dem Blute rasse-toleranter Menschen soll es nun, der Sage zufolge, auf besagtem Dampfer zu einer Rassen-Mischung zwischen Wanzen und Kakerlaken gekommen sein. Das Produkt mußte demgemäß als Kakerwanze bezeichnet werden. Wie bei allen Rasse-mischungen wies dieses Produkt die unangenehmen Eigenschaften beider Elternteile in verstärktem Maße auf. Sie waren so schnell wie Kakerlaken und so blutdürstig wie Wanzen. Es muß furchtbar gewesen sein. Die Sage berichtet, daß bereits drei Wochen nach dem ersten Auftreten der neuen Spezies Kakerwanze die Besatzung fluchtartig in einem höchst langweiligen und deshalb nicht erwähnenswerten Hafen das Schiff verlassen hat, welches dortselbst mehrere Monate herrenlos vor Anker gelegen haben soll. Niemand wagte es nämlich, das Fahrzeug zu betreten, denn die Kakerwanzen verhielten sich wie die weiland Stukas: sie stürzten sich buchstäblich auf jeden in Reichweite kommenden Menschen und rannten ihm im ersten Ansturm ihren Saugstachel bis an die Mandibeln in den Körper. Dennoch aber, so berichtet die Sage, kam das Schiff später wieder in Fahrt.

Als nämlich nach etwa vier Monaten ein wanzengewohnter Altkleider-Kaufmann das Schiff betrat, um dort nach etwaigen Textilgeschäfts-Möglichkeiten zu fahnden, wurde er, o Wunder, von keiner einzigen Kakerwanze angefallen. Zunächst glaubte man, daß dies auf den dem Kaufmann eigentümlichen Eigengeruch zurückzuführen sei, beschloß aber dennoch, probeweise eine frischgewaschene Jungfrau (ein Leckerbissen für jede Kakerwanze), an Bord zu schicken. Als auch sie unzerstoßen und ohne die faustdicken Quaddeln, die der Kakerwanzenstich hervorzurufen pflegte, wieder von Bord kam, wurde das Schiff neu bemannt und von einer anderen Firma bereedert, welche dabei ein sehr gutes Geschäft gemacht haben soll. Die Sage berichtet weiter, daß der Grund für das Aussterben der Kakerwanzen darin zu suchen wäre, daß der Satan in der Zwischenzeit seit Erschaffung der Wanzen und Läuse bis zum Auftreten der Kakerwanzen mit dem Menschengeschlecht soweit zufrieden geworden sei, daß er ihm eine so fürchterliche Plage mitnichten gönnt habe, da er die wachsende Ähnlich-

keit zwischen sich und den Menschen mit Sympathie und Rührung anerkannte. Diese Ansicht wird jedoch von Zucht-fachleuten nicht geteilt. Diese glauben vielmehr, daß den Kakerwanzen, als einer ungewöhnlichen Rassekreuzung, das Fortpflanzungsvermögen gefehlt habe, ähnlich, wie es ja heute noch bei den Maultieren und Mauleseln der Fall ist. Ungeachtet der wahren Ursachen für das Nicht-mehr-Vorhandensein der Kakerwanzen dürfen wir Heutigen froh sein, daß von ihnen lediglich noch in Form einer Sage berichtet wird und sie nicht in der Wirklichkeit auftreten, obgleich manche menschlichen Einrichtungen in bezug auf Blutgier und Schnelligkeit des Zugriffs durchaus mit diesen sagenhaften Tieren verglichen werden können. Glücklicherweise sind diese menschlichen Einrichtungen bei weitem nicht so zahlreich wie die Kakerwanzen auf jenem sagenhaften Dampfer.

Wußten Sie schon, daß ...

... die Erfindung und Einführung des hakenförmigen Ankers dem phrygischen König Midas zugeschrieben wird? Diese frühen Anker besaßen nur einen Arm.

... der Ausdruck „Brücke“ aus der Zeit der Raddampfer stammt? Die beiden Radkästen der Dampfer wurden durch einen Laufsteg verbunden, von dem aus der Kapitän einen guten Überblick über sein Fahrwasser und sein Schiff hatte.

... ein von einem Gloucesterschoner aus fischendes „Dory“ (Beiboot mit 2 Mann Besatzung) bei einem Einsatz 2 Meilen Angelleine mit 3200 Haken ausbringt?

... ein 133 Jahre altes Schiff der englischen Marine mit Radar ausgerüstet ist? Es ist HMS „Cressy“, die seit Jahren in Portsmouth als Schulschiff liegt?

... die „Thames Barges“, Frachtsegler von etwa 50 tons, alle über 50 Jahre alt, jährlich eine Regatta auf der Themse ausfechten?

... ein völlig schwimmfähiges und intaktes Schlachtschiff, die brasilianische „Sao Paulo“, die 1951 zum Abwracken nach Europa geschleppt wurde, sich im Sturm losriß und in einer Regenbö verschwand? Auf dem sofort eingeschalteten Radarschirm des Schleppers war keine Spur des Schlachtschiffes mehr zu entdecken.

... es ein gewisser John Eshelman in Leadville, Colorado, war, der eine Schiffsbeplankung aus Röhren erfand? Nach seinem Vorschlag sollte die Außenhaut nicht mehr aus Eisenplatten bestehen, sondern aus Eisen- oder Stahlröhren, die mittels pfropfenartiger Kupplungen verbunden waren und somit jede Röhre eine kleine wasserdichte Abteilung bildete.

... 1886 das erste von Elektromotoren getriebene Boot den Kanal überquerte? Es war die „Volta“, 11 m lang und 2 m breit, von der Electrical Power Storage Co. in Millwall bei London erbaut. Zwei von 61 Akkus gespeiste Motoren entwickelten 16 PS. Die Akkus allein wogen allerdings schon 2 Tonnen. Das Boot machte die Reise von Dover nach Calais in 3 Stunden 51 Minuten und brauchte für die Rückfahrt 4 Stunden 23 Minuten.

... in den 80er Jahren, als die Fahrräder, damals noch Velozipeds genannt, aufkamen, man auch Wasser-Velozipeds baute, wie man sie heute noch hier und da auf Binnenseen und in Seebädern antrifft? „Groß ist das Vergnügen auf solchem Ding gerade nicht“, heißt es in der zeitgenössischen Darstellung dieses Vehikels.

... der älteste Segelverein der Welt der Royal Cork Yacht-Club ist? Er wurde im Jahre 1720 von einer Anzahl Herren, die im Hafen von Queenstown segelten, gegründet.





Klar bei Schmunzelauge

Nur ein Nagel

Beladen mit Kohlen liefen wir in einen Hafen an der schwedischen Westküste ein. Das Schiff lag fest am Kai. Nun walteten die Herren vom Zoll ihres Amtes.

Einer suchte auch im Maschinenraum nach etwaigen versteckten Zigaretten und Spirituosen. Wie die unschuldigen Mienen des Personals versprachen, war das Stöbern vergeblich gewesen.

Warm war der Tag. Erschöpft setzte sich der Zollbeamte auf die kleine Holzbank des Wachmaschinenisten. Doch mit einem Schrei springt er sofort wieder hoch, hat er sich doch auf die Spitze eines nach oben stehenden durchgeschlagenen Nagels gesetzt.

Nummehr neugierig geworden, untersucht er die Angelegenheit näher und findet unter der Bank — in Eile mit dem besagten großen Nagel befestigt — drei Stangen, also 600 amerikanische Zigaretten. Frohlockend nimmt er sie an sich.

Der reingefallene Eigentümer aber mußte eine ziemlich hohe Zollstrafe zahlen und war seine Zigaretten los.

Moral: Man soll Sitzbänke nicht zweckentfremden und am besten überhaupt nicht schmuggeln.

Seekrankheit

Frau Bollerjahr muß eine Seereise machen. Nach New York. Oh, was hat sie für eine Angst vor der Seekrankheit. Schon in der Elbmündung löchert sie den Schiffsarzt: „Sagen Sie, Herr Doktor, gibt es ein sicheres Mittel gegen die Seekrankheit, eins, das auch ganz bestimmt hilft?“ — „Aber natürlich, gnädige Frau, das gibt es.“ — „Und was ist das für ein Mittel, Herr Doktor?“ — „Ganz einfach: an Land bleiben, gnädige Frau.“

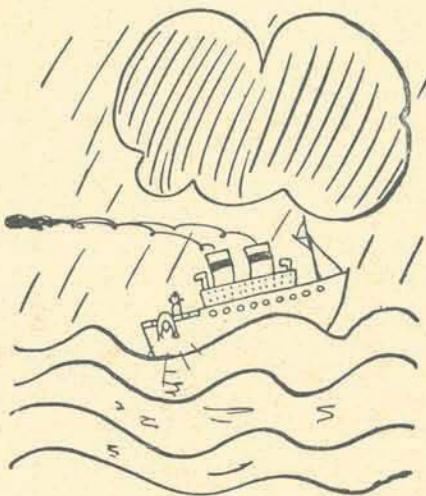
Silbenrätsel

Aus den Silben

ab — ach — ak — bau — bord — ce — dampf — de — de — de — deck — des — dorf — du — düs — dut — e — eis — ex — fen — fun — ga — gang — gel — go — ha — ha — hoe — i — in — in — is — it — jü — ka — ka — klau — kleid — ku — land — ler — li — lich — lust — me — ment — mus — na — na — nan — ne — new — no — nung — o — o — oel — on — pan — pla — rad — ram — ri — rost — sa — sa — sa — samm — saug — scheu — se — sel — sel — ser — si — stab — sten — strand — stut — süß — tai — tal — te — ter — tes — ti — til — tiv — to — tve — va — ven — ven — ver — wa — was — ze — ze — zend

sind 34 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. Laufplanke,
2. Umkleidung eines Schiffsantriebes,
3. russischer Binnensee,
4. Vorbehalt in der Winterfahrt,
5. Hafenstadt auf dem Peleponnes,
6. Zusammenschluß selbständiger Handwerker,
7. Teil der Lenzleitung,
8. im Tiefbau verwendete Maschine,
9. von hinten,
10. Gegenteil von Dockhafen,
11. lettische Hafenstadt,
12. Wenfall,



„Wie bringst du es bloß fertig, das Essen bei dir zu behalten?“

„Ganz einfach, ich denke nur daran, wie teuer es war!“

Der Papagei

Willem Bohnsack ist auf Südamerikafahrt. Das letztemal hat er ein Gürteltier mitgebracht, jetzt einen Papagei. Weiß der Deubel, wie er es gemacht, aber er hat es fertiggebracht, Lora durch alle Gesetzesparagrafen wegen Psittakose und sonstiger Papageienkrankheiten an Land zu schmuggeln.

Nun will er ihn verschauern. Auf dem Fischmarkt. Er findet auch endlich ein altes Mütterchen, das sich in den bunten Vogel verliebt. Sie werden handelseinig. Ein paar große Scheine wandern in die Hand des Seemanns.

„Nun kommt mein Lorchen zu gutem Frauchen“, sagt sie und will beglückt mit dem Vogel abziehen.

„Och wat, du kannst mi fix an . . .“. Der Rest geht im Lärm des Fischmarktes unter.

Entsetzt stellt das Mütterchen den Vogel hin. „Aber, Herr Seemann, haben Sie ihm diese unflätigen Worte beigebracht?“

„Nee, Madam, vun mi hett he dat nich. Dat mutt de Papagei sick reinweg utdacht hebben.“

Mißweisung

Zu einem A-5-Lehrgang gehört auch Kompaßkunde. Man gurkt dazu mit einem kleinen Dämpfling kreuz und quer durch den Hafen. Der Dozent und eine gutes Dutzend Steueremannsschüler drängen sich dann im Ruderhaus und stieren auf die Kompaßnadel. Beim Vergleich mit dem mitgebrachten eigenen Kompaß treten aber einige Abweichungen auf. Vielleicht ist der Bordkompaß nicht richtig kompensiert.

An Backbord neben dem Kompaß steht Hans Behrens, der größte und blondeste Steueremannsschüler. Er hat immer einen im Sinn. So auch hier:

„Herr Doktor, wissen Sie, woher das kommt? Das ist meine eiserne Gesundheit, die ihn ablenkt.“

Der kleine Navigationslehrer guckt ihn von unten nach oben an. Als seine Augen endlich oben sind, sagt er:

„Nee, Behrens, dat is nich Ihre eiserne Jesundheit, det is dat Blech, wat Se immer reden. Det macht de Mißweisung.“

Prüfung

Lehrer: „Woraus schließen Sie, daß die Erde rund ist?“

Prüfling: „Es werden doch von manchen Reedereien Rundreisebilletts verkauft, soweit mir bekannt.“

13. Hafen an der englischen Südküste,
14. Bauteil eines Schiffes,
15. Teil des Dampfkessels,
16. Teil der Dampfmaschine,
17. russischer Hafen am Schwarzen Meer,
18. Stadt am Rhein,
19. durch eine Zementfabrik bekannte Stadt,
20. Teil des Segels,
21. Mengenangabe,
22. Ausdehnung,
23. Wohnraum an Bord,
24. Ekel,
25. französische Hafenstadt an der Loire,
26. schwerster Seeunfall,
27. finnische Hafenstadt,
28. Gegenteil des Küstengebiets,
29. norwegischer Hafen am Skagerrak,
30. Wirbelsturm in Ostasien,
31. Göttin der Jugend,
32. hierin taucht das Schiff tiefer,
33. Verdrängung,
34. Selbstsucht.

Die Anfangsbuchstaben von oben nach unten und die Endbuchstaben von unten nach oben gelesen ergeben einen bekannten Helgoländer Spruch.

(Umlaute = 2 Buchstaben.)

Seemanns-Quiz

Der Seemann ist tierlieb. So nimmt es wohl kein Wunder, daß er einen ganzen zoologischen Garten mit sich an Bord herumschleppt. Wir meinen diesmal nicht die Hunde und Kat-

zen, die auf jedem rechtschaffenen Schiff an Bord sein müssen, auch nicht die Rassehühner des Kapitäns oder die Brieftauben des Leitenden Ingenieurs, noch weniger aber die Ratten und Kakerlaken, sondern jene Tiere, die sich in die Seefahrtssprache hineingedrängt haben und nun dort zu einem festen Bestandteil geworden sind. So ist beispielsweise der Bulle in den Schiffsfenstern, den Bullaugen, das Dusenbein, der Tausendfüßler, in den Schamfielignsmatten verewigt worden.

In welcher Zusammensetzung finden wir nun folgende Tiere? (Jeder Punkt ist durch einen Buchstaben zu ersetzen):

- 1) Schwan ; 2) pferd; 3) schwein; 4) fisch ; 5) Esel ; 6) kalb; 7) Drossel ; 8) Krähe ; 9) Hund ; 10) Schaf

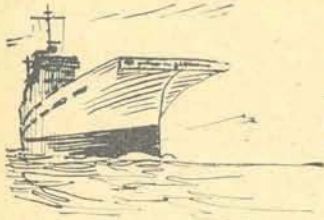
Auflösungen aus Nr. 1

Silbenrätsel

- 1) Odessa, 2) Packungsring, 3) Meuterei, 4) Observation, 5) Reling, 6) Drucklager, 7) Unesco, 8) Nipptide, 9) Decksbalken, 10) Orakel, 11) Delta, 12) Stehbolzen, 13) Liegegeld. Op Mord un Dodslag in Grönland!

Seemanns-Quiz

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



Flotten-Umschau



Bei den Ottensener Eisenwerken in Hamburg sind vier 1500-ts-Begleitschiffe, 80 m lang, 12 m breit, Dieselantrieb, als Versorgungs- und Wohnschiffe für Minenräum- bzw. Schnellbootsverbände in Bau gegeben. Diese werden etwa 1960 in Dienst gestellt werden können.

Der Chef des Kommandos der Marineausbildung, Konteradmiral Werner Erhardt, 1916 in die Kaiserliche Marine eingetreten, ist letzthin zum Dienstgrad befördert worden. Er war im Kriege u.a. Kommandant des Schwarzen Kreuzers „Prinz Eugen“. Ein Sohn von ihm ist Leutnant z. S. in der Bundesmarine, wie denn überhaupt eine ganze Reihe von Söhnen früherer Marineoffiziere inzwischen dem Ruf der Marine gefolgt sind.

Die Aufbringung des jugoslawischen Handelsschiffes „Slovenia“ durch französische Kriegsfahrzeuge rund 60 sm vor der algerischen Küste und seine Einbringung nach Oran, wo rund 150 Tonnen Waffen und Munition von Bord geholt wurden, hat zu lebhaften Auseinandersetzungen zwischen Jugoslawien und Frankreich geführt. Das Schiff wurde zwar nach Löschung dieser den Weltfrieden bedrohenden Ladung wieder freigelassen, aber eine Klarheit darüber, für wen denn nun eigentlich die Waffen in Wirklichkeit bestimmt waren, wird wohl nie restlos zu bekommen sein. Die einen sagen, sie wären für aufstän-

dische Marokkaner, die anderen für den Yemen vorgesehen gewesen. Die Verschiffung erfolgte jedenfalls im Auftrag einer schweizer Firma, die bei entsprechender Rückversicherung so oder so schon auf ihre Kosten gekommen sein dürfte.

Fest steht, daß die schweizer Waffen in der ganzen Welt einen guten Ruf genießen. Erst vor kurzem wurde bekannt, daß die Japaner auf einer südlich von Tokio gelegenen Insel Abschussanlagen für Lenkgeschosse schweizerischer Herkunft einrichten wollen. Man denkt dabei auch an das neue Oerlikon Typ 54 Boden-Luft-Lenkgeschoss, das eine Gipfelhöhe zwischen 15 und 20 km hat und 6 m lang bei 40 cm Durchmesser ist.

Von besonderer allgemeiner und seepolitischer Bedeutung ist das am 1. d. M. zustande gekommene Staatenbündnis zwischen Ägypten Syrien. Wir erinnern an den syrischen U-Bootsstützpunkt Latakia, der dort mit Hilfe der Sowjets entstanden ist. Es sind hier sowohl U-Bootsbunker wie auch Brennstofflager in Bunkern entstanden bzw. noch im Ausbau. Im übrigen wird von Ägypten sowohl wie auch von Syrien immer wieder betont, daß die gewisse Zusammenarbeit mit der Sowjetunion keineswegs mit einer politisch-wirtschaftlichen Abhängigkeit erkaufte sei. Die Bundesrepublik kann sich, angesichts ihrer Beziehungen zu

sämtlichen arabischen Staaten, nur sehr zurückhaltend verhalten, um so mehr, als sie durch die ihr auferlegten Wiedergutmachungsleistungen an Israel, dem Feind aller guten Araber, sowieso schon allerhand an Beliebtheit und Ansehen im Vorderen Orient eingebüßt hat.

Zum Abschluß darf vielleicht darauf hingewiesen werden, daß die Großflugzeugträgerpolitik der USA auch schon drüben etwas an Überschwang zu verlieren scheint. Die Sache wird allmählich selbst unseren amerikanischen Verbündeten auf die Dauer etwas zu teuer. Für die 324 Millionen Dollars, die die neuesten Überflugzeugträger, die jetzt in Bau sind, das Stück kosten, kann man schon eine ganze Reihe neuzeitlicher Atom-U-Boote mit weitreichenden Lenkwaffen- und Raketenanlagen für taktische und strategische Zwecke und sonstige nützliche Fahrzeuge bauen.

Ohne als rückschrittlich zu gelten, darf man bei aller Anerkennung des Fortschritts der neuzeitlichen Antriebs- und Waffentechnik zur See, um nur diese zu erwähnen, behaupten, daß die Zeit der inzwischen ja auch nicht entwicklungsmäßig stehengebliebenen, herkömmlichen Typen der Kriegs- und Handelsschiffe noch nicht im entferntesten vorbei ist.

R. Andriano

Erich F. Laeisz †

Am 17. Januar starb in einem Sanatorium am Starnberger See im 70. Lebensjahr der Hamburger Reeder

Erich Ferdinand Laeisz.

Wer von der Seefahrt kennt nicht den Namen Laeisz? Die 1824 von seinem Urgroßvater Ferdinand Laeisz gegründete Segelschiffs-Reederei, deren Schiffsnamen alle mit einem „P“ beginnen und deshalb unter den Seeleuten den Ehrennamen „Flying P-Liner“ erhalten hatten, war weit über Deutschlands Grenzen bekannt. Ihren höchsten Stand erreichte sie 1913 mit 18 Seglern, fast alles große Viermastbarken und dazu den Fünfmaster „Potosi“, mit zusammen rund 44 000 NRT. Nach dem Ersten Weltkrieg gingen sämtliche Schiffe verloren, doch schon wenige Jahre später gelang es dem jungen Erich F. Laeisz, der inzwischen mit dem ehemaligen Prokuristen und jetzigen Teilhaber Paul Ganssaue die Leitung der Reederei übernommen hatte, einen Teil des väterlichen Erbes von der Entente zurückzukaufen und wieder in Fahrt zu setzen. Noch einmal zeigten sich die stolzen Windjammer unter dem roten „FL“ im weißen Feld auf allen Ozeanen. Selbst als viele seefahrende Länder den Segler bereits als nicht mehr zeitgemäß abgestoßen hatten, ließ Erich Laeisz in Geestmünde noch eine Viermastbark, die „Padua“, auf Stapel legen, die dann zusammen mit der „Priwall“ bis zum Zweiten Weltkrieg in Fahrt blieb und noch manche Rekordreise machte.

Daneben aber wurde die Fruchtfahrt ausgebaut, deren Anfänge bereits in die Zeit vor 1914 zurückreichen. Die Laeisz'schen „Banankreuzer“ sind heute ebenso bekannt wie damals seine Flying P-Liner.



Der Wiederauf- und ausbau seiner Reederei nach zwei Weltkriegen ist aber nicht das einzige Verdienst eines Erich F. Laeisz. Er saß im Aufsichtsrat oder Vorstand vieler bedeutender Firmen, spielte im deutschen wie auch im internationalen Segelsport eine wichtige Rolle, war vor allen Dingen aber auch ein Förderer der Kunst. Nur wenige wissen, welche Kunstschätze sein Heim im Laeiszhof im Schatten der Ruine von St. Nikolai birgt. Ganz besonders pflegte er die Musik. Auch das dürfte eine alte Laeisz-Tradition sein, ist doch die Musikhalle am Karl-Muck-Platz ein Geschenk der Reederei F. Laeisz an den Hamburger Staat.

Wie sagte doch der Hamburger Kultursenator Dr. Biermann-Ratjen zu der Witwe des Verstorbenen: „Unsere Vaterstadt hat eine ihrer profiliertesten Persönlichkeiten, den würdigen Erben einer großen Tradition, einen Freund der Künste verloren. Mit ihm erlischt nun der ruhmvolle Name Laeisz im Mannestum, und das ist für jeden echten Hamburger ein Augenblick ernststen und respektvollen Erinnerns.“ Es war ein schönes Geschenk, daß der Hamburger Senat dem Gedenken des Entschlafenen machte, als er beschloß, der Musikhalle wieder den Namen „Laeisz-Halle“ zu geben.

Auch bei den Seefahrern wird sein Name unvergeßlich bleiben. Id.

Verein Danziger Seeschiffer

Am 18. Januar fand im Grundsteinkeller des Hamburger Rathauses das 83. Stiftungsfest verbunden mit dem traditionellen Schaffermahl des „Verein Danziger Seeschiffer e. V., Sitz Hamburg“ statt. Dieser Verein setzt die Tradition der Seeschifferzunft, die im Jahre 1386 in Danzig gegründet wurde, sowie der Seeschifferbank und der Seeschiffergesellschaft, in den Jahren 1508 und 1780 ebenfalls in Danzig gegründet, fort.

Zu diesem Fest war eine große Anzahl Danziger, nicht nur aus der Schifffahrt, sondern auch aus Kreisen, die wirtschaftlich mit der Seefahrt verbunden sind, erschienen. Besonders wurde begrüßt, daß auch der Nachwuchs stark vertreten war.

Eine große Anzahl Teilnehmer hatte die Reise von fernen Städten nicht gescheut, um an diesem Fest teilzunehmen.

Der neue Heuertarif

In der letzten Nummer der „Kehrwieder“ hatten wir darauf hingewiesen, daß die Tarifpartner an der Umgestaltung des Heuer- und des Manteltarif arbeiten. Als erstes Ergebnis liegt der neue Heuertarif für die Besatzungen der deutschen Handelsschiffe von 50 BRT und darüber vor, der ab 1. Februar 1958 Gültigkeit hat. Aus diesem Tarifwerk geben wir anschließend die wesentlichsten Änderungen (mit Ausnahme für Fahrgastschiffe) bekannt:

A. Heuersätze

I. Schiffsoffiziere

a) Festheuern

	Große Fahrt*		Kleine Fahrt*		2-Wach-Zulage DM
	Gr. I** DM	Gr. II** DM	Gr. II** DM	Gr. III** DM	
I. Offizier	1090,—	1030,—	880,—	910,—	30,—
I. Ingenieur	1260,—	1200,—	1000,—	1020,—	35,—

* § 31 Abs. 4 TV 1956 wird wie folgt geändert:

„(4) Im Sinne des Heuertarifs gilt:

a) als **Kleine Fahrt** die Fahrt nach den Häfen der Nord- und Ostsee, der Westküste von Norwegen bis einschließlich Dronheimfjord, nach den Häfen von Großbritannien und Irland einschließlich Shetlandinseln und Färöer sowie nach den Kanal- und atlantischen Häfen von Frankreich, Spanien und Portugal bis ausschließlich Gibraltar;

b) als **Große Fahrt** die Fahrt, welche die Grenzen der vorgenannten Fahrt überschreitet.“

** § 29 Abs. 3 TV 1956 wird wie folgt geändert:

„(3) Die Pauschale richtet sich nach der Beschäftigung des Schiffes in einer der folgenden Gruppen:

I. Gruppe: Linienfahrt:

Nordamerika,
Südamerika,
Mittelamerika,
Asien (ohne Mittelmeer und Schwarzes Meer),
Australien,
Afrika (ohne Kanarische Inseln, Nordafrika und Mittelmeer);

II. Gruppe: Linienfahrt:

sämtliche in Gruppe I nicht aufgeführten Fahrtgebiete
Trampfahrt,
Tankfahrt;

III. Gruppe: Zwei-Wachen-Schiffe (§ 20 TV).“

b) Grundheuern

	Große Fahrt		Kleine Fahrt	
	DM	DM	DM	DM
II. Offizier	560,—	560,—	450,—	450,—
III. Offizier	450,—	450,—	390,—	390,—
IV. Offizier	390,—	390,—	330,—	330,—
II. Ingenieur	740,—	740,—	570,—	570,—
III. Ingenieur	560,—	560,—	450,—	450,—
IV. Ingenieur	450,—	450,—	390,—	390,—

II. Deckspersonal*

	Grundheuer DM	Mehrarbeitsvergütung 1/200 der Grundheuer		
		25 % Zuschlag DM	40 % Zuschlag DM	40 % Zuschlag DM
Bootsmann und Zimmermann im 1. und 2. Jahr	380,—	1,90	—,48	—,76
ab 3. Jahr	400,—	2,—	—,50	—,80
2. Bootsmann, 2. Zimmermann und Steuerer im 1. und 2. Jahr	360,—	1,80	—,45	—,72
ab 3. Jahr	375,—	1,88	—,47	—,75
Bestmann	350,—	1,75	—,44	—,70
Feuerschutzmann im 1. und 2. Jahr	360,—	1,80	—,45	—,72
ab 3. Jahr	380,—	1,90	—,48	—,76
Jungzimmermann im 1. und 2. Jahr	210,—	1,05	—,26	—,42
Matrose im 1. und 2. Jahr	300,—	1,50	—,38	—,60
im 3. und 4. Jahr	325,—	1,63	—,41	—,65
ab 5. Jahr	350,—	1,75	—,44	—,70
Vergütung für die Mehrarbeitsstunde (einschließlich aller Mehrarbeitszuschläge)				
Leichtmatrose	150,—	1,10	—,28	—,45
Jungmann	110,—	1,10	—,28	—,45
Junge	65,—	—,65	—,17	—,27
Vergütung für eigenes Zimmermannsgeschirr	15,—			

III. Maschinenpersonal

	Grundheuer DM	Mehrarbeitsvergütung 1/200 der Grundheuer			
		25 % Zuschlag DM	40 % Zuschlag DM	40 % Zuschlag DM	
Ingenieur- und Elektrikerassistent mit mindestens 6 Monaten Fahrzeit als Assistent	325,—	} Pauschalvergütung siehe unter B	—,48	—,76	
Assistent mit weniger als 6 Monaten Fahrzeit	295,—		—,48	—,76	
Lagerhalter im 1. und 2. Jahr	380,—		1,90	—,48	—,76
ab 3. Jahr	400,—		2,—	—,50	—,80
Schmierer, Oberheizer, Hilfskesselwärter und Pumpenmann im 1. und 2. Jahr	360,—	1,80	—,45	—,72	
ab 3. Jahr	380,—	1,90	—,48	—,76	

Heizer im 1. bis 4. Jahr	335,—	1,68	—,42	—,67
ab 5. Jahr	350,—	1,75	—,44	—,70
Trimmer	290,—	1,45	—,36	—,58
Reiniger	310,—	1,55	—,39	—,62
Reiniger mit weniger als 6 Monaten Fahrzeit als Vollgrad im Maschinendienst	270,—	1,35	—,34	—,54
Maschinenjunge	65,—			

* Jahresstaffeln verstehen sich ab jetzt für Matrosen, Heizer und Unteroffiziere als Beretsjahre (auch bei Reedereiwechsel) der jeweiligen Dienststellung in der Schifffahrt

IV. Personal für Verpflegung, Bedienung, Gesundheitsdienst, Wäscherei, Druckerei*

a) Frachtschiffe, Seeschlepper, Bergungsfahrzeuge

	Grundheuer DM	Mehrarbeitsvergütung 1/200 der Grundheuer		
		25 % Zuschlag DM	40 % Zuschlag DM	40 % Zuschlag DM
Alleinkoch im 1. und 2. Jahr	380,—	1,90	—,48	—,76
ab 3. Jahr	400,—	2,—	—,50	—,80
1. Koch im 1. und 2. Jahr	390,—	1,95	—,49	—,78
ab 3. Jahr	410,—	2,05	—,51	—,82
2. Koch	350,—	1,75	—,44	—,70

* Jahresstaffeln verstehen sich ab jetzt Berufsjahre (auch bei Reedereiwechsel) der jeweiligen Dienststellung in der Schifffahrt.

B. Mehrarbeitsvergütungen

a) Festheuern

Die Festheuern schließen eine Mehrarbeitsvergütung in Höhe von 30 % der Festheuer ein. 25 % dieser Mehrarbeitsvergütung gelten als pauschalierter Zuschlag für Sonn-, Feiertags- und Nacharbeit.

b) Pauschalen

	Pauschale DM
Schiffsoffizier, Oberkoch, Obersteward, Elektriker	
I. Gruppe	320,—
II. Gruppe	260,—
III. Gruppe	290,—
Alleinsteuermann auf Schiffen von 301 bis 500 BRT	} 270,—
Alleinmaschinist auf Schiffen von 50 bis 500 BRT	
Steuermann und Maschinist auf Seeschleppern und Bergungsfahrzeugen	} 190,—
Alleinsteuermann auf Schiffen von 50 bis 300 BRT	
Krankenschwester, Heilgehilfe	200,—
Assistenten I. Gruppe	200,—
II. Gruppe	170,—
III. Gruppe	185,—

Einzelüberstundenvergütung

Deck und Maschine

Es werden zwei Arten von Mehrarbeit unterschieden:

Gruppe A: Mehrarbeitszuschlag 25 %

Wache im Hafen,
Maschinen- und Kesselwache im Hafen,
Feuerwache,
Ankerwache auf Reede,
Raumwache,
Backschaft,
Klarstehen beim Ein- und Auslaufen, beim Verholen im Hafen, auf
Revier- und Kanalfahrten; dazu gehören alle Tätigkeiten im Zusammen-
hang mit dem Los- und Festmachen wie zum Beispiel:

Leinen aus- und einbringen,
Ankermanöver,
Bereitlegen von Leinen,
Herausholen und Wegstauen von Trossen,
Fallreep aus- und einbringen.

Gruppe B: Mehrarbeitszuschlag 40 %

Alle übrigen in Gruppe A nicht genannten Arbeiten.

Verpflegungs- und Bedienungspersonal

Frachtschiffe

Gruppe A: Mehrarbeitszuschlag 25 %

für alle Mehrarbeitsstunden in der Zeit zwischen 6.00 und 21.00 Uhr.

Gruppe B: Mehrarbeitszuschlag 40 %

für alle Mehrarbeitsstunden in der Zeit zwischen 21.00 und 6.00 Uhr.

Fahrgastschiffe

Gruppe A: Mehrarbeitszuschlag 25 %

für alle Mehrarbeitsstunden in der Zeit zwischen 6.00 und 22.00 Uhr.

Gruppe B: Mehrarbeitszuschlag 100 %

für Mehrarbeitsstunden in der Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr unter
Abgeltung aller gesetzlichen Zuschläge.

Schmutzgeld

gemäß § (§ 37 TV) DM 4,—

§ 37 Abs. 3 TV 1956 entfällt.

Hinweis: Die bisherige Kleiderzulage gemäß § 37 Abs. 3 TV 1956 ist nunmehr in den
festen Bezügen berücksichtigt.

Bereitschaftspauschalen

(unverändert)

ZU EINEM TEXIER
IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
WEINBRAND

Was den Seemann sonst noch interessiert

Jahresbericht des Deutschen Hydrographischen Instituts

Das Deutsche Hydrographische Institut hat kürzlich seinen 11. Jahresbericht über die Tätigkeit im Kalenderjahr 1956 vorgelegt. In der umfangreichen Ausarbeitung wird u. a. folgendes ausgeführt:

„Es gelang, die Nautischen Veröffentlichungen mit der gewohnten Regelmäßigkeit herauszugeben. Herausgegeben wurde ein Seenanführer in neuer Auflage ein weiteres befindet sich im Druck. Bei 12 anderen Seehandbüchern wurden veraltete Nachträge durch neue ersetzt. Ebenfalls in neuer Auflage erschienen die Schriften „Minenjahrdete Gebiete“ (alle Meere umfassend), „Minengetau und Zwangswege in der Nordsee“ und „Winterbetonung der deutschen Küstengewässer 1956/57“.

Für die nahezu vergriffenen Monatskarten des Nordatlantischen Ozeans beantragte sich ein Nachdruck in Vorbereitung, der kleinere Berichtigungen enthält. Die ebenfalls vergriffenen Monatskarten und das Dampferhandbuch für den Indischen Ozean werden zusammen mit dem See Wetteramt völlig neu bearbeitet.

Die wöchentliche Auflage der „Nachrichten für Seefahrer“ mit ihren Anlagen „Zwangswege“ und „Deckblätter zum Leuchfeuerverzeichnis“ mußte, um mit dem Wiederaufbau der Schifffahrt Schritt zu halten, erneut um 350 auf 2950 Exemplare erhöht werden. Daneben verbreitete der Nautische Warndienst zahlreiche dringliche Nachrichten über die Küstenfunkstellen oder den Rundfunk.

Alle im Vorjahre herausgegebenen Bände des Leuchfeuerzeichnisses wurden wieder nach einjähriger Laufzeit durch Neuauflagen ersetzt. Aus den bisher noch nicht erlärten Gebieten ist Teil X (Westseite des Stillen Ozeans) in Bearbeitung und wird voraussichtlich Anfang 1958 erscheinen.

Der in Ringbuchform vorliegende Nautische Funkdienst fand so regen Absatz, daß alle vier Bände neu gedruckt

werden mußten. Die Besitzer älterer Ausgaben werden hiervon nicht betroffen, wenn sie das Werk durch Einarbeiten der in den Nachträgen regelmäßig erscheinenden Ersatzblätter sorgfältig auf dem neuesten Stand gehalten haben. Mit dem erstmalig erschienenen „Seitenverzeichnis“ wird den Benutzern eine einfache Kontrollmöglichkeit geboten.

Die Verbindung mit der praktischen Seefahrt wurde durch Schriftverkehr, Besuche und Informationsreisen einiger Sachbearbeiter weiter vertieft. Besonderer Dank gebührt den Kapitänen, Schiffsoffizieren, Reedereien und Organisationen sowie den deutschen Auslandsvertretungen und Behörden, die durch zahlreiche Berichte, Mitteilungen und Anregungen sowie durch Einschaltungen unsere Arbeit wesentlich förderten.

Im Jahre 1956 schritt die Erneuerung des Seekartenwerks weiter fort. Die Zahl der auf den neuesten Stand gebrachten Seekarten konnte auf 798 Seekarten erhöht werden. Bis auf einige wenige Küstenkarten, die noch in Bearbeitung sind und schon in nächster Zeit erscheinen werden, sind jetzt auch alle Karten des Golfes von Mexiko, des Karibischen Meeres und der Westindischen Inseln berichtigt herausgegeben. Von den auf Anregung des Seeverkehrsbeirates (Ausschuß für die Angelegenheiten des Deutschen Hydrographischen Instituts) wieder herauszubehenden Seekarten der Ostküste der USA sind die Küstenkarten bereits soweit bearbeitet, daß etwa die Hälfte von ihnen demnächst erscheint.

Die Vermessungsarbeiten der Vermessungsfahrzeuge erstreckten sich in den heimischen Gewässern auf folgende Gebiete: Seerebiet zwischen Westermars und Hubertgat; Seegebiet vor den ostfriesischen Inseln Balthum und Langeoog (Ackumer Ee); Außen- und Innenjade; Falsches Tief einschl. Neu-Fährwasser und Groß-Putengat, Norder- und Süderpiep; Außeneider; Norder-Hever (von

Pellworm-Hafen bis zum Strand); nördlicher Teil vom Schmal-Tief einschl. Rüter-Gat und Land-Tief; Norder-Aue mit Amrum-Tief und äußeren Teil der Süder-Aue; östl. Teil des Hörnum-Tiefs; Steingrund; Gewässer westl. und südl. von Helgoland und der Düne; äußeres Seegebiet vor den ostfriesischen Inseln Juist bis Wangerooge und südl. Teil des Schmal-Tiefs. Die drei letztgenannten Vermessungsaufgaben konnten nicht ganz zum Abschluß gebracht werden.

Zur Beschaffung der Unterlagen für eine Neuausgabe einer Fischereikarte unternahm VFS „Gauss“ eine Vermessungsfahrt in die Gewässer zwischen Island und Grönland.

Neben seiner Vermessungstätigkeit führte VFS „Gauss“ acht Forschungs- und Versuchsfahrten durch.

Die beiden Wracksuchboote stellten auf den im näheren Küstenbereich liegenden Zwangswegen, im Bereich der Flußmündungen und der Vermessungsgebiete insgesamt 11 neue Wrack-Positionen fest und überprüften 44 bereits früher bestimmte Wracks auf Lage, Zustand und Tiefe.

Für das mit Ende der Vermessungsperiode außer Dienst gestellte Vermessungsschiff „Kunholtz“ (KFK) wurde Ende Dezember das neu erbaute Vermessungsschiff „Süderoog“ in Dienst gestellt.

Das Nautische Jahrbuch und die Gezeitentafeln, deren Band I durch Aufnahme zweier norwegischer Haken erweitert wurde, erschienen wie üblich. Der Zeitmesserprüfdienst erfuhr eine weitere Zunahme der Prüfungen von Schiffs-Cronometern. Von der Gestellung von Mietchronometern durch das Institut wurde in Schifffahrtskreisen wiederum reger Gebrauch gemacht.

Im Bereich der Nautischen Technik wurden im Berichtsjahr zur Verbesserung der Schiffsicherheit zahlreiche Untersuchungen, Erprobungen und Prüfungen nautischer Anlagen und Geräte sowie die Durchbildung oder Beschaffung wichtiger neuer Prüfrichtungen durchgeführt.

Auch die internationalen Beziehungen des Instituts erfuhren eine erfreuliche Vertiefung durch regere Zusammenarbeit mit dem internationalen Hydrographischen bureau in Monaco, dem internationalen Rat für Meeresforschung in Kopenhagen und mit einigen der im internationalen Rat für wissenschaftliche Unionen zusammengeschlossenen Organisationen.

Die sieben fetten Jahre . . .

Seit 1950 waren Lohnerhöhungen in einem Ausmaß möglich, das niemand, auch die Gewerkschaft nicht, voraussehen konnte. In sieben Jahren stiegen die Bruttolohn- und -wochenverdienste um mehr als 50 %. Da die Preise in dem genannten Zeitraum nur um 13 % anstiegen, verbesserte sich dementsprechend der Lebensstandard der Arbeiter beträchtlich. In der aktuellen Lohndiskussion begegnen wir Argumenten, die jede für sich auf den ersten Blick nicht von der Hand zu weisen sind. So erklärt die Wirtschaft: Es ist ohne eine Preisermäßigung für uns untragbar, Lohnforderungen von 10–20 % zu ertümen. Die Gewerkschaften halten dem entgegen: Das hat ihr immer gesagt, aber doch waren diese Lohnerhöhungen möglich. Wer hat recht?

. . . der Lohnsteu

Die Lohnforderungen dieser sieben Jahre stießen zwar meist auf einen gewissen Widerstand, wurden teilweise sogar erst nach hartem Ringen vereinbart und waren in manchem Wirtschaftszweig — man denke nur an Kohle und Baureisungen — die unmittelbare Ursache zu Preiserhöhungen. Andererseits zwangen sie auch die Unternehmer zu strengster Kalkulation und Rationalisierung. Teilweise wirkten sie infolge der durch sie vermehrten Nachfrage als Motor der Produktion. Kann das so weitergehen? — Diese sieben fetten Jahre des Lohnanstiegs verdanken wir außergewöhnlichen Umständen. Die Wirtschaft begann nach der Währungsreform praktisch bei Null; aber schon seit 1933 waren infolge Lohnstopps die Löhne nur minimal gestiegen und die Arbeiter durch Aufrüstung und Krieg kaum in den Genuß der Fortschritte jener Zeit gekommen. Als die deutsche Industrie an den Wiederaufstieg ging, konnte sie großenteils auf dem inzwischen erzielten technischen Fortschritt der westlichen Länder aufbauen. Der Marshall-Plan brachte großzügig direkte Hilfe. Die Wirtschaft kam zunehmend in den Genuß der Kosten- und Preisdegression — ihre fixen Kosten wie Zinsen, Verwaltung usw. verloren pro Produktionseinheit an Gewicht. Da auch die Leistungskraft des Arbeiters anstieg, dank besserer Ernährung und weil die neue, stabile Währung das Geldverdienende wieder reizvoll machte — erhöhte sich die Produktion rasch. Als 1950 die Lohnerhöhungen begannen, war also gewissermaßen ein „Vorrat an Produktivität“ vorhanden, den eine aufblühende Wirtschaft überdurchschnittlich weiter anreichern konnte. Allerdings nicht in dem Ausmaß, wie die Lohnerhöhungen den Produktivitätsvorrat verringerten. Nun ist dieser Vorrat an Produktivität aufgezehrt, und zwar schon seit 1956. Seitdem tönt warnend die Alarmglocke der Preiserhöhungen — als Zeichen, daß die Lohnerhöhungen nicht mehr durch eine gleichstarke Produktivitätszunahme ausgeglichen werden können. Dies geht auch aus den laufenden amtlichen statistischen Erhebungen klar hervor. Nachdem von 1951 bis 1955 sich der Preisindex für die Lebenshaltung einer mittleren Verbrauchergruppe zwischen 108 und 110 (1950=100) bewegte und wir in diesen fünf Jahren stabile Preise hatten, wurde dies plötzlich anders: Seitdem stiegen die Lebenshaltungskosten indexmäßig auf 117, also um 6 %. Damit ist

auch die Frage beantwortet, ob das so weitergehen kann: Es muß eine Pause eintreten, bis auch die Bemessung der Preise zeigt, daß ein neuer „Vorrat an Produktivität“ sich zu bilden beginnt. Der Dusseldorfer „Industriekurier“ schreibt in diesem Zusammenhang, die deutsche Wirtschaft habe in diesen Jahren der großen wirtschaftlichen und sozialen Fortschritte den bedeutenden Vorteil gegenüber der Zeit nach 1933 gehabt, daß unproduktive Kostenausgaben — abgesehen von dem zum großen Teil der deutschen Wirtschaft wieder zugute kommenden Besatzungskosten — fortfielen.

Gefahrenmomente treten zusammen

Nicht wenige unserer westlichen Nachbarländer sind in inflationistische Schwierigkeiten geraten. Dabei haben neben anderen erheblichen Vorkriegs- und Kustungslasten (vor allem Frankreich) die Lohn- und sozialpolitischen Entwicklungen eine vernagungsvoile Kette gespielt, in der bundesrepublik, wo die Kustungsausgaben bisher in Form der Besatzungskosten weniger gewichtig waren, treten die Kustungslasten mit hohen finanziellen Anforderungen nun als ein neues wirtschaftspolitisches Problem auf. Wie im oben zitierten Artikel des „Industriekurier“ mit Recht vom Ende der „sieben fetten Jahre der Löhnte“ die Rede war, so charakterisiert die „Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung“ nicht von ungefähr zufällig zur gleichen Zeit mit der gleichen Ankündigung vom Ende der fetten Jahre die Situation unserer Staatsfinanzen. Etwas wie das Bewußtsein vom Ende einer Periode üppiger Ausgabenmöglichkeiten in Wirtschaft und Staat scheint also in der Luft zu liegen. In der Lohnpolitik sind es die vorerst erschöpften „Vorräte an Produktivität“, in der Finanzpolitik des Staates ist es der von einem überaus unüberfrohen Parlament abgebaute „Juliurium“, die Überschüsse aus überhöhten Steuern, die eine gebietsweise Grenze setzen. Ob es überhaupt gelingen wird, die plötzlich auftauchenden hohen Rüstungslasten ohne Steuererhöhungen zu bewältigen (die ihrerseits die Bewegungsfreiheit der Wirtschaft und damit auch ihre Investitionsbereitschaft weiter einengen müßte), steht noch dahin. Aber diese Rüstungslasten müssen getragen werden. Sie sind der Preis für den Schutz der Freiheit unserer staatlichen, wirtschaftlichen und sozialen Ordnung, und letzten Endes auch der Preis für unsere persönliche Freiheit. Rüstungen lassen sich nach allen volkswirtschaftlichen Erfahrungen aber nur durch Konsumverzicht finanzieren. Es besteht der Plan, für die Waffenkäufe im Ausland zunächst den sogenannten „Devisenturm“ in Anspruch zu nehmen. Obwohl damit währungspolitische Probleme (Deckung der D-Mark durch Gold und Devisen) verbunden sein können, mag dies zunächst angehen. Was aber, wenn der Devisenturm ebenfalls aufgebraucht ist? Dann könnte sich eine Beschränkung der Importe vielleicht weniger von Rohstoffen und Ernährungsgütern als von marktpolitisch notwendigen Fertigwaren als erforderlich erweisen; denn ein ständig hoher Devisenüberschuß aus einer unverändert hohen Exportquote ist angesichts dauernd steigender Löhne, die zu steigenden Preisen führen müssen, keines-

wegs mit Sicherheit zu erwarten. Geringere Importe würden aber das Warenangebot verknapfen. Eine gewisse Verringerung des Binnenmarkt-Warenangebots muß auch aus dem wachsenden Bedarf der Bundeswehr erwartet werden. So treten also verschiedene Gefahren für eine ausgeglichene wirtschaftliche und soziale Entwicklung zusammen. Diese Zusammenhänge gilt es bei den gegenwärtigen Lohngesprächen zu erkennen.

Korrekturen

Erhard hat mit seiner letzten Rede gewaltiges Aufsehen erregt. Entsprechend laut und kritisch ist das Echo. Dabei würde vielleicht die Arbeiterschaft selbst den Gedanken, lieber wieder eine Stunde mehr als noch weniger zu arbeiten, in ihrer Mehrheit durchaus nicht unbedingt verwerfen. Denn die Lohnlöhne sind dünner geworden, obwohl die Stundenlöhne kräftig stiegen. Ob das Mehr an Freizeit „zu teuer“ ist, kann eben nur der Einzelne entscheiden. Es mag dahingestellt bleiben, ob Erhard wirklich an eine Wiederaufstockung der Arbeitszeit denkt. Er ist wohl zu sehr Realist für den Versuch, das Rad der Entwicklung zurückzudrehen. In seiner Rede liegt jedoch der Ton unverkennbar auf der Forderung an die Sozialpartner, das rechte Maß anzuerkennen: nicht 5 % Einkommenserhöhung zu fordern und zu gewähren, wenn in den kommenden drei Jahren der Produktivitätszuwachs nur 3 % beträgt.

Von anderen Erhard-Reden unterschied sich diese durch großen Ernst. Und ernst ist es ihm auch mit den in den Jahren seither an politischen Widerständen immer wieder gescheiterten Entzerrung des Preisgefüges. Nach Expertenurteil wird sie Verbraucher und Wirtschaft rund 4 Mrd. D-Mark kosten: 750 Mill. für Bundesbahn-Tarifserhöhungen, 30 Mill. im Omnibusverkehr von Bahn und Post sowie Privat-, 130 Mill. im Güterfern- und 110 Mill. im Güterverkehr der Straße, 250 Mill. bei Binnenschiffahrtstaxen, 300 Mill. Mieterhöhungen im Sozialen Wohnungsbau und 1 Mrd. Angleichung der übrigen Mieten, schließlich 250 Mill. Krankenkassen-Beitragserhöhungen und 200 Mill. Postgebührenerhöhung — während rund 1 Mrd. DM für die vollzogenen Preiskorrekturen bei Kohle, Stahl, Elektrizität und Gas, bei Stickstoffdünger, Brot und Zucker bereits realisiert sind. Zugegeben — das ist viel auf einmal, aber schließlich muß Ordnung geschaffen werden. Und dies keineswegs nur um der Ordnung willen! Denn bei wachsender Belastung des Bundeshaushalts müßten die Steuern erhöht werden, wenn weiter Subventionen gezahlt würden. Mehr Steuern bedeuten auch für den Arbeiter Mindereinnahmen, für die Wirtschaft aber Einengung der Investitionen und damit für die Allgemeinheit Stagnation im wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt. Diesen Zusammenhängen ist in der nächsten Zeit breiteste Publizität zu wünschen.

SCHULBEDARF · BRIEFPAPIER · FULLHALTER · GESCHENKARTIKEL
BUROMODEL IN HOLZ ODER STAHL · BUROMASCHINEN ALLER ART
CHEFZIMMER-
EINRICHTUNGEN

SOENNECKEN

LIEFERT SEIT JAHREN ZUVERLÄSSIG UND EXAKT

bock & dankwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MÖNKEDAMM 17 · 18

boda
34 86 57

Deutsches Seemannsheim Hamburg, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
 Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
 Tonfilm: Di. 25. 2., 19.30 h
 Musik-Unterhaltungsabend: Di. 11. 2., 19.30 h
 Preis-Skat: Di. 4. 3., 19.30 h
 Ausspracheabend: Do. 13. 2., 27. 2., 19.30 h
 Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h
 Fernsehen: So., Mo., Mi. u. Sa.
 Sprechstunden d. Seemannspastors: Jed. Mo. u. Do. v. 9-10 Uhr u. n. Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
 Seemannsfrauen: Di. 11. 2., 20.00 h
 Seefahrtsschüler: Di. 4. 2. u. 18. 2., 20.00 h
 Heimabend: Jed. Fr. 20.00 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
 Fernsehen: Jed. So., Mi. u. Sa. 20.00 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. 18.30 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 Seemannsheime in deutschen Häfen

Bremen: Stephanikirchhof
 Bremerhaven-M.: Schifferstr. 53/55
 Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstraße 10
 Brunsbüttelkoog: Schleuse (Seemannsfrauenheim)
 Büsum: Fischereijugendheim
 Cuxhaven: Deichstraße 45
 Emden: Am Außenhafen
 Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
 Helgoland:
 Kiel-Holtenau: 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 Scharisützenkapelle des Doms): So. 23. 2. und 9. 3. 14.00 h
 Gesell. Belsamensein: Jed. Di. 19.00 h (Seemannsheim)
 Leseraum, Spielraum,
 Bibliothek: Täglich geöffnet

Deutsche Seemannsheime im Ausland

Helsinki: Bernhardsgatan 4
 Göteborg: Skangatan 27
 Malmö: Ingelstadgatan 4
 Bristol: Colhan
 Cardiff: 77 Cowbridge Rd., C-East
 Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South
 Leith: Chalmers Crescent Edinburgh 9
 London: 59 Alie Street, Whitechapel, E 1
 Liverpool: 25 Langdale Road, Sefton Park
 Dublin: 21 Merlyn Park
 Amsterdam: Waelsteg 3
 Rotterdam: s'Gravendykwal 157
 Antwerpen: Auskunftsstelle f. Seeleute im Konsulat
 Athen: Odos Sina 66
 Bilbao: Yharra 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 Seemannsheime sind aus den Blättern der Deutschen Seemannsmission zu ersehen).

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächste Seemannsgrußendung wird von der Deutschen Welle in Köln ausgestrahlt am 1. und 29. März. Die Wellenlänge in Richtung Nordamerika hat sich geändert. Bitte notieren:

In Richtung	Wellenlänge:	Frequenz:	Sendezeit:
Fernost	13,85 Meter.	21 650 kHz	07.15 GMT
	25,44 "	11 795 "	07.15 "
Nahost	13,96 "	21 490 "	14.45 "
	16,84 "	17 815 "	14.45 "
Afrika	16,84 "	17 815 "	18.15 "
	19,64 "	15 275 "	18.15 "
Südamerika	19,51 "	15 375 "	22.15 "
	25,44 "	11 795 "	22.15 "
Nordamerika	25,44 "	11 795 "	01.45 "
(am nächsten Tag)	31,12 "	9 640 "	01.45 "

Der Weg zum Patent

Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A5) am 24. Januar 1958 die Herren:
 Dieter Bartels, Erich Böhme, Konrad Bühring, Werner Diercks, Manfred Dohmeyer, Heinrich Fahbusch, Rudolf Gempferlein, Hermann Horitz, Ulrich Janutta, Friedrich Kostowski, Manired Kröger, Siegfried Krüger, Volker Kusche, Siegfried Lietz, Olaf v. Maydell, riemz-Heinrich Meyer, Günther v. Oertzen, Klaus Oltmann, Gerhard Persch, Wolfgang Quade, Georg Reichmann, Gerard Vos, Werner Wohlbrandt.

Am 17. Januar 1958 bestanden vor der Prüfungskommission der Oberpostdirektion Bremen folgende Herren die Prüfung zum Erwerb des Seeeinzeugnisses 2. Klasse.

Klaus Bemmerer, Helmut Blume, Herbert Brandt, Helmut Dünkel, Heinz Kalinoski, Hermann Kiert, Dietrich Koschel, Peter Kremer, Horst Kühn, Gerhard Kuhs, Gerhard Kappael, Bruno Renner, Rolf Sommer, Hans-Günther Stasch.

Bau- und Ingenieurschule Bremen

Im Dezember 1957 haben die Prüfung zum Schiffingenieur II bestanden die Herren:

Max Ballenberger, Herbert Bischoff, Eberhard Dodegge, Werner Goerison, Erich Hadeler, Harald Hoffmann, Gert Kirchhoff, Karl Kiewinghaus, Dieter Koch, Horst Künning, Dieter Küster, Hellmuth Lange, Karl Menzel, Peter Nendza, Walter Rust, Karl-Heinz Seiler, Günther Schmitz, Dieter Steindorf, Günter Stephan, Friedrich Ursprung, Hans Watschies, Gerhard Wiese, Günter Zeitler.

Zum Seemaschinisten I die Herren:

Erich Bachmann, Erich Balk, Alfred Brandt, Hermann Breuer, Hans Detje, Adolf Duis, Walter Franke, Wilhelm Gerdes, Helmut Kluge, Stefan Link, Hermann Niederstrasser, Harald Röhling, Hans-Joachim Sell, Wilhelm Schröder, Gottlob Schüler, Heinz Vetter, Kurt Weguer, Erich Wellert, Erich Will.

Zum Seemaschinisten II die Herren:

Horst Ahlhorn, Herbert Enk, August Genz, Dietrich Gnoyke, Kurt Hauck, Georg Hauke, Otto Keller, Rolf Kück, Karl Lobach, Ewald Mauson, Hans-Jürgen Naumann, Georg Ollik, Walter Penning, Heinz Peters, Walter Plunke, Herbert Schlegel, Rolf Schmidt, Heinz Schulze, Friedrich Wustl, Klaus Zimmermann, Lotar Zukunft.

Seefahrtsschule Bremerhaven

An der Seefahrtsschule Bremerhaven bestanden folgende Herren die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B5):

Ernst Braun, Franz Erdmann, Helmut Frank, Heinz Fuhrmann, Fritz Gerdes, Wilhelm Kruse, Fritz Lepach, Karl Lorey, Wilhelm Piotraschke, Karl Tobel, Emil Wefel,

zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A4):

Gottfried Bendfeldt, Harri Possehl, Wilfried Tietjen;

zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B4):

Günter Andree, Martin Becker, Bruno Faust, Franz Freese, Hans Georg Holländer, Willi Knuschke, Herbert Noll, Georg Nölscher, Walter Paulek, Franz Peper, Willi Schmidt, Hermann Segelcke;

zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A2):

Wolfgang Jahnke.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden die Zwischenprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt — A5 II — am 24. 1. 1958 folgende Herren: Jan von Appen, Adolf Diederich, Ernst Dührkop, Gert Franzkeit, Uwe Hartz, Jens-Peter Hoffmann, Jan-Erik Hunger, Uwe Kruhl, Günter Langer, Klaus Manthe, Rolf Marhenke, Uwe Meyer, Werner Meyer, Jörg Otto, Werner Paulik, Henning Refardt, Heinz Roper, Jürgen Schwandt, Rembert von Storch, Hans-Jürgen Wedder, Edzard Wilken.

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I am 29. Januar 1958 folgende Herren:

Georg Peterson, Erich Franke, Hans Griesbach, Hans Hägemann, Wilhelm Günter, Dietrich Herfurth, Eugen Jünemann, Robert Kellner, Lothar Köhler, Kurt Kolzow, Rudolf Körbelin, Heinz Kowalski, Günter Kuhlmeier, Gerhard Kurth, Heinz Prieß, Gustav Schinowski, Hans Schulz, Alex Stegen, Robert Zach.

Es bestanden am 30. Januar 1958 die Prüfung zum Seeschiffer auf Küstenfahrt und zum Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei folgende Herren:

Georg von Appen, Günther Gaul, Otto Goldenbow, Peter Graap, Paul Kolster, Rudolph Martinus, Albert Mente, Alfred Meyer, Albert Mohrdieck, Hermann Zornig.

Seefahrtsschule Leer/Ostfriesland

In der Zeit vom 14. bis 17. Januar 1958 fand eine Zwischenprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A5-II) statt, die folgende Herren bestanden:

Wubbo Brandt, Alfred Büscher, Wilhelm Janssen, Helmut Hinders, Helmut Kutschera, Gerd Oltmanns, Alfred Reemts, Klaus Reiter, Sünke Saathoff, Onno Tapper, Udo Völcker, Heinrich Warrings.

Seefahrtsschule Lübeck

Die am 25. Januar 1958 beendete Hauptprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)

bestanden die Herren:

P. Adolph, E. Anschutz, R. Balk, J. Bielfeldt, H. Brocks, J. Dickhuth, G. Falk, H.-E. Gerstenfeld, K.-O. Grönwoldt, G. Hampel, P. Hoch, G. Kramer, A. Kulianek, J. Landt, R. Lendor, K. Maaß, G. Madsen, E. Michel, P. Möller, G. Neumann, A. Nickerl, K. Quick, U. Spitz, J. Stoldt, S. Strasser, H. Thieszen, A. Zohr.

Die am 30. Januar 1958 beendete Zwischenprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A5 II)

bestanden die Herren:

H. Bulan, H. Fenske, G. Kraicz, K. Laasch, W. Luszyk, H. Passoth, F. Robitz, F. Röder, U. Schütt, D. Treptow, F. Unger, R. Bardischewski, R. Bialek, M. Böckel, J. Dethlefs, H. Ermer, R. Fricke, F. Jacobi, H. Jacobsen, F. Lambert, A. Pawelczyk, H.-L. Petersen, H. Pietras, P. Runge, H. Schaefer, K. Schultz, D. Stegmann, H. Wagner.

*

100 Pfund Strafe für Überladung

Am 20. Januar wurde in Swansea Kapitän Sch. vom MS. „Klaus Block“ zu einer Strafe von 100 Pfund verurteilt, weil sein Schiff überladen war. Es sollte beim Eintreffen in Swansea um 10 cm über die Marke beladen gewesen sein. „Klaus Block“ hatte eine Ladung Holz von Schweden an Bord. Kapitän Sch. gab an, daß die Überladung durch das an der Decksladung anhaftende Eis sowie durch Schnee entstanden sei. Außerdem konnte ein Ballasttank nicht genutzt werden, weil die Rohre zugefroren waren.

*

In Hamburg feierte man „Fest Seefahrt 1958“

Am 18. Januar 1958 fand in der Festhalle von Planten und Blomen das diesjährige „Fest Seefahrt“ unter dem Motto „Leinen los“ statt. Auch diesmal lag die Leitung der Veranstaltung wieder in den Händen der Organisation „Fest Seefahrt e. V.“ im Zusammenwirken mit dem „Verband Deutscher Kapitäne und Nautischer Schiffsoffiziere e. V.“ und der „Nautischen Kameradschaft Hansea von 1896 e. V.“ Ein großartiges zweistündiges Programm des Norddeutschen Rundfunks unter Beteiligung zahlreicher Künstler und namhafter Kapellen leitete das Fest ein, das diesmal in einem repräsentativen Rahmen und unter größerer Beteiligung aller Kreise der Seefahrt begangen werden konnte. Zahlreiche und gute Gewinne konnten bei einer Großtombola aus den Glückstrollern gezogen werden. Der Reinertrag des Festes wird der Deutschen Hilfsgemeinschaft für ihre sozialen Aufgaben zur Verfügung gestellt.

In humorvollen Worten führten Angelika Feldmann und Chris Howland durch das gelungene Programm. Wenn auch Herr Howland als wahrscheinlich gebürtiger Amerikaner im letzten Augenblick für den ursprünglich vorgesehenen Ansager eingesprungen ist, so will es uns nicht richtig erscheinen, auf einem so typisch deutschen Fest einen mit stark amerikanischem Akzent sprechenden Ansager, dessen Leistung damit keineswegs geschmälert werden soll, vortragen zu lassen.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Conti Press S. 20; Ludwig Dinklage S. 19; Ernst de Jong S. 18; Dr. Horst Kandler S. 20 und 21; Hugo Klement (Kap Horn) S. 23; F. Laeisz (Archiv) S. 28; Lübeck (Presse- und Verkehrsamt) S. 19; Heinrich Medvey S. 24 und 15; Orenstein-Koppel u. LMG (Werkaufnahme) S. 17; Egbert Thomer S. 22.

STÜLCKENWERFT HAMBURG GEGRÜNDET 1840

Neubauten bis 20000 TDW · Umbauten · Reparaturen · 6 Docks bis 8000 t Tragfähigkeit

TELEGRAMM: STUELCKENS-HAMBURG

TELEFON SAMMELNUMMER 31 11 31

FERNSCHREIBER 021 1312

Die Werften meldeten. . .

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

- 1296 MS. „Tilo von Wilnowsky“, 17 000 tdw, f. Krupp-Seeschiffahrt GmbH, Bremen. Probef. 20. 1. 58
1316 TD. (tu) „Western Clipper“, 18 000 tdw, f. Rederi-aktiebolaget Clipper, Malmö. Stapell. 6. 1. 58

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

- 824 MS. „Continental Trader“, 9144 BRT, f. United Steamship Corp., Panama. Probef. 24. 1. 58
840 FMS. „Thormodur Godi“, 800 BRT, f. Baejarutgerd Reykjavikur Hafnarhusinu, Reykjavik. Stapell. 28. 1. 58

Atlas-Werke A. G., Bremen

- 396 MS. „Nortropic“, 4100 tdw, f. North Atlantic & Gulf Steamship Co., New York. Stapell. 28. 1. 58

Blohm & Voss AG., Hamburg

- 798 MS. „Høegh Cairn“, 9438 BRT, f. Leif Høegh & Co., A/S, Oslo. Probef. 31. 1. 58
799 MS. „Noordwijk“, 15 500 tdw, f. Erhardt & Dekkers, Rotterdam. Stapell. 30. 1. 58

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

- 141 MS. „Heinrich Brand“, 1400 tdw, f. Part. Reederei „Heinrich Brand“ (KR.: Dierk Ernst de Buhr), Oldenburg i. O. Stapell. 16. 1. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 871 TMS. „Grena“, 19 800 tdw, f. J. L. Mowinkels Rederi A/S., Bergen. Probef. 6. 1. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

- 716 D. „Rio Grande“, 35 500 tdw, f. Transworld Carriers Inc., Panama. Ausgedockt 11. 1. 58
718 MS. „Tagaypay“, 10 800 tdw, f. Wilh. Wilhelmsen, Oslo. Stapell. 30. 1. 58

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Werft Korneuburg/Österreich

- 566 MS. „Perseus“, f. D.G. „Neptun“, Bremen. Ablfrg. 31. 12. 57

Hanseatische Werft GmbH, Hbg.-Harburg

- 5 MS. „Edertal“, 4200 tdw, f. J. A. Reinecke, Hamburg. Stapell. 14. 1. 58

J. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

- 623 TMS. „Ellen Essberger“, 1200 BRT, f. John T. Essberger, Hamburg. Stapell. 16. 1. 58

Howaldtwerke Hamburg A.-G.

- 929 MS. „Indian Security“, 11 850 tdw, f. India Steamship Comp. Ltd., Kalkutta. Stapell. 14. 1. 58

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

- 56 SMS. „? ? ? 80 BRT“, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapell. 18. 1. 58

Kieler Howaldtwerke A.-G.

- 1063 TD (tu) „Helma Entz“, 1400 tdw, f. Thomas Entz Tanker GmbH, Rendsburg. Stapell. 14. 1. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1055 MS. „Pentland“, 870 BRT, f. Currie Line Ltd., Loith. Probef. 4. 1. 58
1058 MS. „Ranen“, 520 tdw, f. Ships A/S Rana, Sandnessjøen. Stapell. 6. 1. 58

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

- 1087 MS. „Verdaguer“, 2600 tdw, f. MacAndrews & Co. Ltd., London. Stapell. 18. 1. 58

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsorf

- 107 MS. „Nyx“, 3000 tdw, f. Nygaard & Co. A/S, Axel Moevigs Rederi A/S, Oslo. Probef. 9. 1. 58
108 MS. „Ramona“, 3340 tdw, f. Rederi A/S Almora, Oslo. Stapell. 6. 1. 58

Lübecker Flender-Werke

- 484 MS. „Methan“, 15 000 tdw, f. Part. Reed. „Methan“ (KR.: Komrowski Befrachtungskontor KG.) Hamburg. Probef. 21. 1. 58
486 MS. „Kerkedyk“, 7200 tdw, f. Holland-Amerika Lijn, Rotterdam. Stapell. 8. 1. 58
487 MS. „Virginia Bolten“, 15 000 tdw, f. Aug. Bolten Wm. Millers Nachf., Hamburg. Stapell. 28. 1. 58

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- 13275 Schnellboot „Leopard“, 140 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 4. 1. 58

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

- 486 MS. „Akko“, 2650 tdw, f. ZIM Israel Navigation Co., Haifa. Stapell. 31. 1. 58

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

- 604 MS. „Erika Dan“, 3260 tdw, f. J. Lauritzen, Kopenhagen. Stapell. 21. 1. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

- 520 MS. „Marivia“, 2450 BRT, f. Hermann Dauelsberg, Bremen. Stapell. 29. 1. 58
522 D. „Lasbek“, 3903 BRT, f. Kathra Warenhandelsges. mbH. (KR.: Knöhr & Burchard Nll.), Hamburg. Probef. 25. 1. 58
527 MS. „Wandsbek“, 4000 BRT, f. Part. Reed. „Wandsbek“ (KR.: Knöhr & Burchard Nll.), Hamburg. Stapell. 8. 1. 58
533 Eimerbagger „Semeru IV“ f. Indonesien. Ablfrg. 15. 1. 58

Ottensener Eisenwerk A.G.- Hamburg

- 514 MS. „Siwaka“, 2050 tdw, f. Alesunds Rederi A/S, Alesund. Stapell. 18. 1. 58

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

- 306 MS. „Fritz Thyssen“, 14 750 tdw, f. August Thyssen-Hütte Akt. Ges., Duisburg-Hamborn, (KR.: See-reederei „Frigga“ Hamburg). Stapell. 29. 1. 58

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 302 FD. „Sagitta“, 720 BRT, f. F. Busse KG, Bremerhaven. (Gasturbinenschiff). Ablfrg. 13. 1. 58

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

- 703 TMS. „Esso Schulau“, 130 t, f. Esso A.G., Hamburg. Stapell. 14. 1. 58

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 398 MS. „Bremer Kueper“, 437 BRT, f. Bruno Bischoff & Co. GmbH, Bremen. Probef. 17. 1. 58

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

- 1274 MS. „Stavfjord“, 1900 tdw, f. MS. „Stavsund“, MS. „Stavos“, Stavanger. Stapell. 18. 1. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- 428 MS. „Dalsfjord“, 910 tdw, f. Schiffabbruchbetrieb Hovding. Sandnessjøen. Stapell. 23. 1. 58

Stülckenwerft, Hamburg

- 856 MS. „Ciudad de Baranquilla“, 7880 tdw, f. Flota Mercante Grancolombiana S/A, Bogota. Stapell. 28. 1. 58

Traverwerft G.m.b.H., Lübeck

- 225 MS. „Emmapolder“, 499 BRT, f. Cornelder's Scheepv. Maats. N. V., Rotterdam. Probef. 16. 1. 58

An- und Verkäufe

MS. „Gerlinde“, ex „Heike Schlüter“, ex „Frieda“, erb. 12 in Boizenburg, 383 BRT, Angek. v. Kapt. Walter u. John Gräpel, Hamburg, v. Karl M. Th. Schlüter, Rendsburg.

MS. „? ? ?“, ex „Hollandia“, ex „Vida“, erb. 35 in Delfzijl, 280 BRT, Angek. v. Gerhard Boll, Duisburg, v. J. Pleijzier, Delfzijl.

D. „Günther Russ“, ex „Kenton“, ex „Günther Russ“, erb. 21 in Stettin, 999 BRT, Angek. v. Eckardt & Co. GmbH, Hamburg, z. Abbruch v. Ernst Russ, Hamburg.

MS. „Hanne Henninga“, ex „Thalia“, erb. 44 in Rendsburg, 298 BRT, Angek. v. Kapt. Johann Henninga, Grossefehnh/Ostfriesland, v. Paul Tiefenbacher, Hamburg.

D. „Martha Hendrik Fisser“, ex „Belgique“, ex „Belgian Fisherman“, ex „Empire Albatross“, ex „Hoxie“, erb. 19 in Sparrow's Point, 4967 BRT, Angek. v. Ritscher, Hamburg, z. Abbruch v. Hendrik Fisser AG., Emden.

MS. „Mojenhorn“, ex „Marie Hilck“, erb. 10, 122 BRT. Verk. v. Otto Behrens, Hamburg-Finkenwerder, nach Dänemark.

MS. „Adelheid Sibum“, 458 BRT, Angek. v. Hermann u. Siefan Sibum, Haren/Ems, aus Holland.

D. „? ? ?“, ex „Empressor of Scotland“, ex „Empress of Japan“, erb. 30 in Glasgow, 26 313 BRT, Angek. v. d. Hamburg-Atlantik Linie, Hamburg, v. d. Canadian Pacific Steamship Ltd., London.

Zerstörer „Z 1“, ex „DD 515 — Anthony“, erb. 42 in Bath, USA, 2050 ts, Übernahme v. d. Bundesmarine.

D. „Bürgermeister Burchard“, Verk. v. d. Hadag, Hamburg, n. Belgien z. Abbruch.

MS. „Angeln“, ex „Birgitt“, ex „Hans Bornhofen“, ex „Alita“, erb. 43 in Bremen, 488 BRT, Angek. v. Part. Reed. (KR.: Robert Bornhofen), Hamburg, v. Part. Reed. MS. „Birgitt“, Hamburg.

FD. „? ? ?“, ex „Nordenham“, ex „Teutoburger Wald“, erb. 44 in Rotterdam, 525 BRT, Verk. v. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven, nach Griechenland.

TMS. „Rheinland“, ex „Robert Weitert“, ex „Rheinland“, erb. 52 in Hamburg, 1405 BRT, Angek. v. KR.: Atlantic Rhederei F. u. W. Joch, Hamburg, v. Tankreederei Jürgen Weitert, Hamburg.

MS. „? ? ?“, ex „Patricia“, erb. 38, 228 BRT, Angek. v. deutschem Reeder aus Dänemark.

MS. „Palmyra“, ex „Claus“, erb. 36 in Hammelwarden, 240 BRT, Angek. v. Rudolf Fischer, Uetersen, v. Bruno A. Hallberg, Hamburg.

MS. „? ? ?“, ex „Palmyra“, ex „Franziska“, erb. 31 in Delfzijl, 146 BRT, Angek. v. Kapt. Knudsen, Glückstadt, v. Rudolf Fischer, Hamburg.

MS. „Minna Schupp“, ex „Alstenfjell“, erb. 21 in Larvik, 957 BRT, Angek. v. J. H. T. Schupp, Hamburg, v. Magnus Solheim, Trondheim.

Bücherbrett

Der neue Weyer ist da

Weyers Flottentaschenbuch 1958, herausgegeben von Alexander Bredt. J. F. Lehmanns Verlag, München. 360 S., 857 Schiffsskizzen, 231 Fotos, Plastikeinband DM 32,—.

Dieses bekannte Taschenbuch ist jetzt im 40. Jahrgang erschienen. Es wurde 1900 begründet von Kapitänleutnant B. Weyer und J. F. Lehmann, der es auch heute noch verlegt. Gegenüber dem letzten Jahrgang weist der neue Band viele wesentliche Verbesserungen auf. Die Schiffslisten sind bis zum 1. November 1957 ergänzt und dürften daher lückenlos sein. Namen, Baujahr und Werft, Abmessungen, Maschinenleistung, Geschwindigkeit, Brennstoffverbrauch, Bewaffnung, Besatzungsstärke, nichts fehlt in den Listen. Der steigenden Bedeutung der Kleinfahrzeuge ist durch eine „Bootstafel“ Rechnung getragen. Zum Teil sehr seltene Fotos bereichern weiter das Taschenbuch.

Dieses wichtige Nachschlagewerk dürfte alle Seefahrer interessieren, die oft den Kriegsschiffen fremder Mächte begegnen, aber auch für den Marinemann wird der neue Weyer wieder eine unerschöpfliche Fundgrube sein.

* id.

Kapitän Richarz:

„Poncho und die Kapitäne“

die abenteuerliche Lebensreise eines vierbeinigen Seefahrers. (Georg Westermann Verlag, Braunschweig, 422 S., Ln. DM 15,80).

Das Leben eines „Seehundes“, des Dackels Poncho, das sich weitgehend auf Segelschiffen abspielt, ist der Gegenstand dieses Buches. Dadurch, daß der Autor die Geschichte nicht vom Blickpunkt des Hundes, sondern von dem des Menschen aus, d. h. verschiedener Menschen, die mit dem Hund in Berührung kamen, betrachtet, wird zwar die einheitliche Linie der Handlung etwas gestört und es entsteht vielleicht zuweilen der Eindruck aneinandergereihter Geschichten — andererseits vermeidet der Autor aber die Gefahr der Veriedlichung, die sich allzuleicht einstellt, wenn man beispielsweise den Hund erzählen läßt. Vor allen Dingen aber versteht es Richarz, der selbst alter Segelschiffskapitän ist, die Welt der Segelschiffe eindringlich zu schildern, sogar so eindringlich, daß man sich manchmal fragt, ob wir in unserer mechanisierten Welt nicht doch viel verloren haben.

Gerhard Timmermann: „Vom Pfahlewer zum Motorkutter“. Westliche Berliner Verlagsgesellschaft Heenemann KG, Berlin-Wilmersdorf. 240 S., 52 Abb. Ln. DM 32,60.

Der Autor dieses Werkes, Schiffbauingenieur Gerhard Timmermann, ist in Fischereikreisen gut bekannt. Seit Jahrzehnten befaßt er sich mit Fragen der Entwicklung der Fischereifahrzeuge und hat auch die Abteilungen für Fischerei und Schiffbau im Altonaer Museum, die einzig in ihrer Art sind, aufgebaut.

Wenn wir Timmermanns neuestes Werk zur Hand nehmen, das im Rahmen der „Schriften der Bundesforschungsanstalt für Fischerei“ erschienen ist, wird uns sofort klar, daß hier etwas Grundlegendes geschaffen worden ist. Die ganze Entwicklung der Seefischerei zieht an uns vorüber, angefangen mit dem Blankeneser Pfahlewer, der abgelöst wurde von dem tiefgehenden englischen Kutter, der noch heute, allerdings mit gekürzter Takelage und bedeutend stärkerer Maschine, im Gebrauch ist. Ein Verzeichnis der Ewer und Kutter der Blankeneser und Finkenwerder Flotte gibt Auskunft über Abmessungen, den Typ, die Bauwerft und das Baujahr, die Eigentümerschaft und schließlich den Verbleib. Eine Anzahl Linten- und Segelrisse, auch angefangen mit dem Pfahlewer und bis zum modernen Motorfischkutter führend, bildet eine sehr wertvolle Ergänzung dieser in jahrzehntelangem intensivem Studium zusammengetragenen Arbeit. Jeder, der sich für die Seefischerei interessiert, sollte dieses Buch zur Hand nehmen.

id.

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



und gewährt jedem Bausparer für seine Sparleistung die Wohnungsbauprämie bis zu DM 400,— oder wahlweise Steuervergünstigung.

Wir übersenden Ihnen gern unsere Druckschriften, aus denen Sie näheres entnehmen können. Auskunft und Beratung auch durch alle Zweig- und Bezirksstellen der beiden Sparkassen in Hamburg.

ÖFFENTLICHE BAUSPARKASSE HAMBURG

Hamburg 1, Hermannstraße 17 / Ecke Paulstraße · Ruf 33 94 41

in Gemeinschaft mit

HAMBURGISCHE LANDESBANK - GIROZENTRALE -

HAMBURGER SPARCASSE VON 1827 · NEUE SPARCASSE VON 1864

Sihl

PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER

HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB

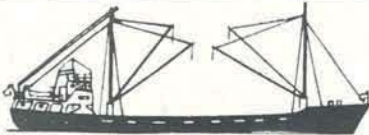


CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

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, Boshstraße 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-Rasch

Hamburg 1 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf. 337922

Drahtseile

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

Elektrische Anlagen

Hoch- und Niederspannung
Schiffinstallation · 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, Nopitschstraße 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
Nachtdienst 23 68 39, Fernschreiber 021 2938
Lieferung nach allen Hafenplätzen

Schiffs-Großwäscherei

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

Schiffsblockfabrik

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

Schiffs-Heizungsanlagen

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



Schiffs-Innenausstattung

M. HIGLE & SOHN
Klein-Flottbek, Quellental 22/24, 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-HANDFEUERLOSCHER · METALLWAREN FÜR DECK
UND MASCHINE · REPARATUREN

Schiffsproviant

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

Schiffsreparaturen

GALL & SEITZ · Maschinenfabrik
Hamburg 11, Vogelreth 2-4
Telefon 38 64 46 und 38 66 18
Nachruf 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 · Teleqramm-Adresse: Lindham
Freihafenbetrieb: 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, Südsterne 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, Admiralitätsstraße 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

