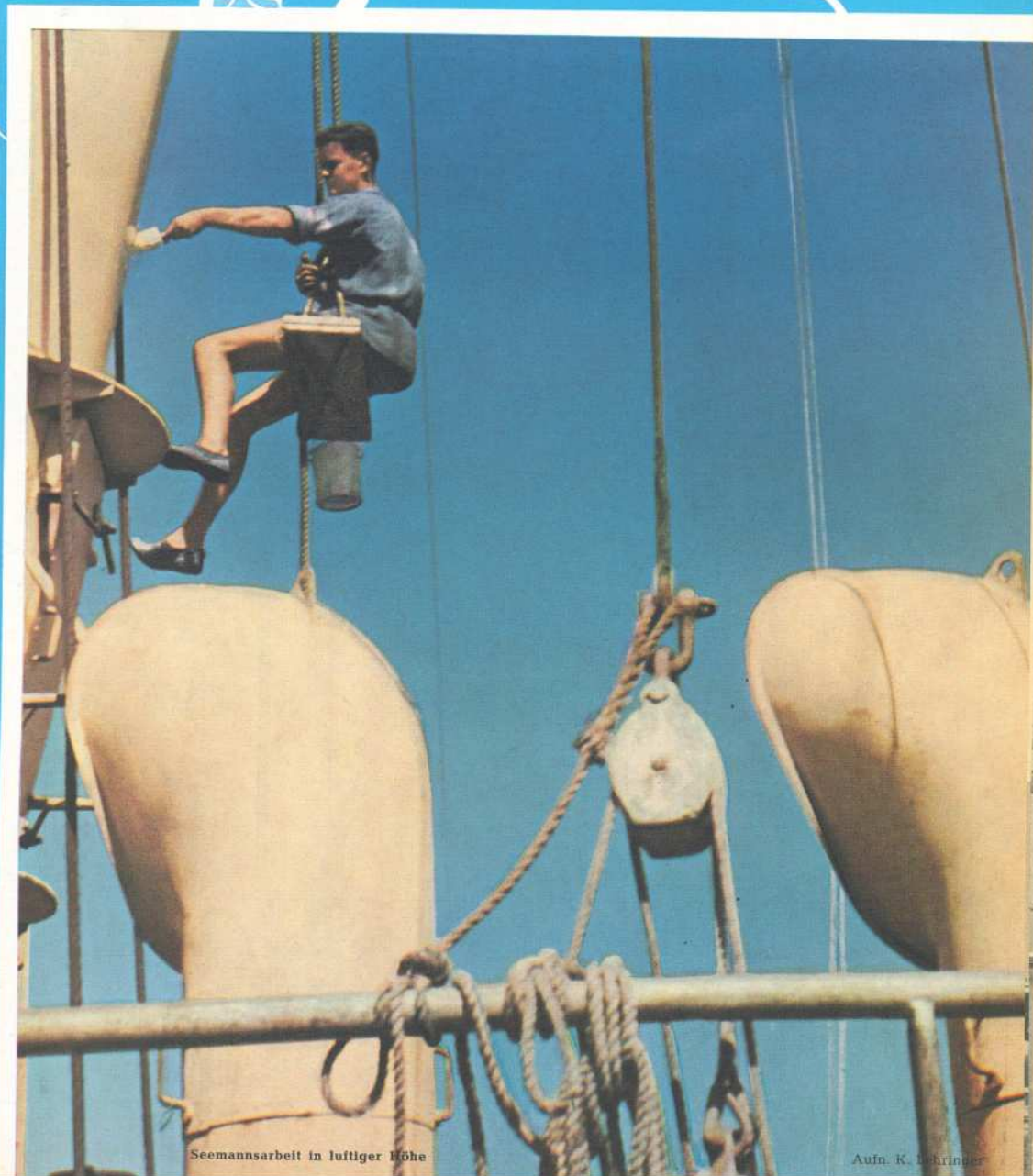


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Emden
- Gibt es noch Segelschulschiffe?
- Adria-Hafen Triest
- Bei Vati an Bord
- Der Waschbär
- Der unsichtbare Patient
- Der schöne Artur
- Flotten-Umschau
- Was bedeutet „Maru“ in den japanischen Schiffsnamen?
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften melden ...
- Schiffs-An- und Verkäufe



Seemannsarbeit in luftiger Höhe

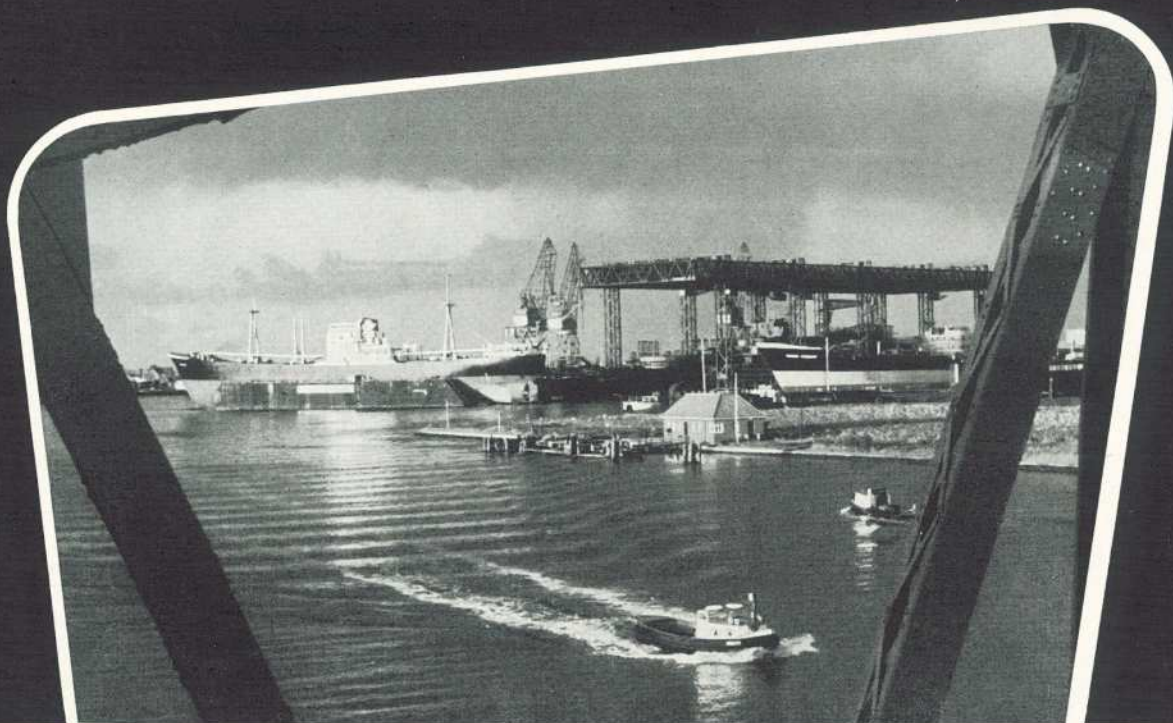
Aufn. K. Behringer



# FISSER & v. DOORNUM

Schiffsmaklerei - Kohlenimport

HAMBURG - EMDEN - BREMEN - NEW YORK



E  
M  
D  
E  
N

## RHEINSTAHL NORDSEEWERKE GMBH

Schiffswerft • Maschinenfabrik • Reparaturbetrieb • Schwimmdocks • Trockendock

Abgelieferte Neubauten	
1956	1957
Anzahl 10	11
tdw 127000	151000

### HANSEATIC

SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

Telefon: Sa.-Nr. 33 59 45, nachts: 40 40 31 / 38 73 68 / 45 17 72

Telegramme: Shipchangers Hamburg



## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

*Lieferung nach allen Häfen des Kontinents*

International



## SILBER PRIMOCON

Schiffsbodengrundierung für Neubauten

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

März 1958

Nr. 3

## AM PEILKOMPASS

Nach mehrmonatigen Verhandlungen mit rund 30 ganztägigen Zusammenkünften haben die Tarifpartner den ab 1. Februar 1958 gültigen Heuer- und Manteltarif für die deutsche Seeschifffahrt zum Abschluß gebracht. Bereits nach der Festlegung des Heuertarifs Anfang Februar (die Arbeiten an der Formulierung des Manteltarifs dauerten zu diesem Zeitpunkt noch an) hatten die vier Tarifpartner (Verband Deutscher Reeder, Verband Deutscher Küstenschiffer, Deutsche Angestellten-Gewerkschaft und Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr) eine gemeinsame Erklärung folgenden Wortlauts herausgegeben:

„Ihr besonderes Gepräge haben die jetzt abgeschlossenen Verhandlungen dadurch erhalten, daß der Gesetzgeber durch das im vergangenen Jahr im Parlament verabschiedete und am 1. April 1958 wirksam werdende Seemannsgesetz in den Aufgabenbereich der Sozialpartner eingegriffen hat. Wo jedoch das Seemannsgesetz den Tarifparteien die Möglichkeit läßt, sind jetzt im neuen Tarif Regelungen gefunden, die der Schifffahrtspraxis besser gerecht werden als die Bestimmungen des Seemannsgesetzes. Sowohl von den beiden Gewerkschaften als auch von den beiden Reederverbänden wird als besonders erfreulich bezeichnet, daß es trotz der vom Seemannsgesetz her gegebenen Schwierigkeiten gelungen ist, zu diesem Tarifabschluß zu kommen. Es wird besonders darauf hingewiesen, daß es möglich war, den neuen Tarif in freien Verhandlungen, also ohne Einschaltung des Schlichtungsverfahrens, zu vereinbaren.“

Diese gemeinsame Erklärung zeigt deutlich die gute Atmosphäre, in der die Verhandlungen geführt werden konnten, und das Maß an Verantwortung eines jeden der vier Partner, wobei es darauf ankam, die verschiedenen Ansichten auf einen Nenner zu bringen. Auf der einen Seite stand der Druck des neuen Seemannsgesetzes und auf der anderen Seite die einfach nicht übersehbare Tatsache der katastrophalen Frachtenlage. Beides zusammen bedingte ein maßvolles Zusammenspiel der Kräfte.

Als der Manteltarif Anfang März unter Dach und Fach gebracht worden war, traten die vier Tarifpartner in einer gemeinsamen

Pressekonferenz an die Öffentlichkeit, um u. a. das folgende Ergebnis bekanntzugeben. Bei der Neubewertung der Mehrarbeit wurde eine Aufteilung der Mehrarbeit für Deck und Maschine in zwei Gruppen vereinbart, wobei zwangsläufig mit dem Fahrbetrieb des Schiffes im Zusammenhang stehende Arbeiten mit 25%, alle übrigen Arbeiten mit 40% bezahlt werden. Diese Zuschläge werden von der jeweils ersten Überstunde an bezahlt. Die entsprechende Gruppenaufteilung für das Bedienungspersonal sieht vor, daß Überstunden bis 21 Uhr mit 25% und ab 21 Uhr mit 40% Zuschlag vergütet werden. Diese Zeitgrenze liegt bei Fahrgastschiffen bei 22 Uhr.

In der Gruppe der Festheuerempfänger ist der II. Ingenieur auf Schiffen mit über 6000 PS einbezogen worden.— Die Erhöhung der Festheuern ergab sich logischerweise aus der Erhöhung der Überstundenpauschalen für die übrigen Schiffs-offiziere.

Zur Erzielung eines besseren Stammes von Seeleuten wurde eine Heuerstaffelung nach Berufsjahren bei einigen Dienstgraden eingeführt. Zum Begriff des Berufsjahres ist klargestellt worden, daß es sich dabei um die Berufsjahre in der jeweiligen Dienststellung in der Schifffahrt handelt.

In Zukunft wird es nur noch zwei Fahrtgebiete geben, und zwar die **Kleine Fahrt** (von Drontheim über Großbritannien/Irland bis Gibraltar) und die **Große Fahrt** (alle übrigen Fahrtgebiete — Mittelmeer — Afrika — Übersee). Die **Auslandsfahrtzulage** ist insoweit vereinfacht, als unter teilweiser Beibehaltung der bisherigen Voraussetzungen die 25% gezahlt werden nach: 3 Monaten im Zubringerdienst, 6 Monaten in der ausschließlichen

Fahrt zwischen außereuropäischen Häfen, 9 Monaten in allen anderen Fällen der Auslandsfahrt.

Die **Urlaubsvergütung** wird im neuen Tarif nach dem Durchschnittsbruttoverdienst der letzten 6 Monate berechnet. Weiterhin wird ab 1. Februar 1958 für Kapitäne, Offiziere und Mannschaften jeder auf See gefahrene Sonn- und Feiertag durch einen vollen **Ausgleichstag** entgolten.

Die neuen Tarife sind auch wieder von der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft — Bundesberufsgruppe Schifffahrt —, die dem Tarifabschluß 1956 nicht beigetreten war, mit abgeschlossen. Die erneute Zusammenarbeit aller vier Tarifpartner war schon im August 1957 durch die Unterzeichnung einer gemeinsamen Schlichtungsvereinbarung eingeleitet worden. Darüber hinaus ist die DAG nunmehr auch wieder der Vereinbarung über die Tarifschiedsgerichtsbarkeit mit Wirkung vom 1. Februar 1958 beigetreten.

Zur Klärung von grundsätzlichen Zweifelsfragen aus dem Tarifvertrag haben die Tarifpartner eine ständige Kommission gebildet, deren Aufgabe es in Zukunft sein wird, gemeinsame Auslegungen zu finden. Schließlich haben die Tarifpartner die Verpflichtung zur Ausbildung der Junggrade an Bord in einem besonderen Paragraphen des Tarifvertrages verankert. Der Junggrad hat zur Überwachung seiner Ausbildung ein besonderes Berichtsbuch mit Aufzeichnungen über seine Tätigkeit zu führen und dieses Berichtsbuch seinem Vorgesetzten zur Gegenzeichnung vorzulegen. Ferner ist bestimmt, daß Junggrade des Decksdienstes im Hinblick auf ihre Ausbildung nicht ausschließlich zur Verrichtung der Backschaft herangezogen werden dürfen.

Der Wachoffizier.

Am 21. Januar 1958 lieferten die Lübecker Flenderwerke das MS. „Methan“ an die Parten-Reederei „Methan“ (KR.: Komrowski Befrachtungskontor KG.), Hamburg, ab. Bei 144,80 m Länge und 20,20 m Breite hat es als Volldecker eine Ladefähigkeit von etwa 15 000 t. Ein MAN-Dieselmotor von 5340 PS verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12 Knoten.





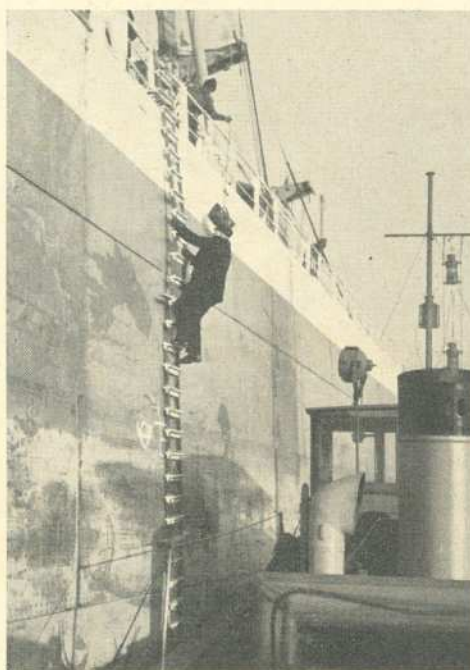
# Der Mann am Ausguck

Es gibt ein geflügeltes Wort, das lautet: „Wenn Amerika einen Schnupfen hat, dann bekommt Europa eine Lungenentzündung“. An dieses Wort wurden wir erinnert, als der in den Vereinigten Staaten zweifellos spürbare Konjunkturrückgang in Verbindung gebracht wurde zu ähnlichen Erscheinungen in Deutschland und Europa. Der Leiter der Konjunkturforschungsstelle des Hamburgischen Welt-Wirtschaftsarchives, Dr. W. v. Golowatschew, bezeichnet die in dem Slogan ausgedrückte Befürchtung als nicht zutreffend. Denn bei aller Verbundenheit der Wirtschaft dieseits und jenseits des Ozeans seien doch die Verhältnisse zu verschieden, als daß eine solche Folgewirkung eintreten könnte. Demgegenüber ist festzustellen, daß auch in Europa — mit Ausnahme von Frankreich — und nicht zuletzt in Deutschland eine Konjunkturabschwächung eingetreten ist. Die Zahl der Arbeitslosen ist etwas höher als im Vorjahr, einige Ruhrzechen haben Feierschichten eingelegt, der Run auf fabrikneue Kraftwagen hat nachgelassen. Sind das nun unbedingt alarmierende Anzeichen? Man könnte sie vielleicht sogar begrüßen, wenn sie nicht zu lange anhalten — so meinen Wirtschaftler und Volkswirte. Denn mit dieser Dämpfung könnten vielleicht Gefahren abgefangen werden, die der Volksmund mit den Fragen umreißt: Schliddern wir in eine neue Inflation hinein? Hält die Aufwärtsbewegung der Preis-Lohn-Schraube an? Artet die Vollbeschäftigung in eine Überbeschäftigung aus? Nun, diesen Sorgen gegenüber kann schon hier und da von einer echten Preissenkung gesprochen werden. Das schließt nicht aus, daß man noch Preisaufschläge in Branchen bemerkt, in denen die Aufträge schon zurückgehen und Arbeitseinschränkungen in den Betrieben vorgenommen werden. Wir befinden uns in einer Umstellungswelle, die vielleicht dazu führt, daß eine überflutete Konjunktur auf einen stabilen Pegelstand zurückgebracht wird. Wir hatten schon einmal, das war 1953, einen Rückschlag, der aber bald aufgefangen wurde. So gibt es auch jetzt Möglichkeiten, ein allzu hartes Ausschlagen des Pendels nach der passiven Seite zu korrigieren. Von staatlicher Seite liegen diese Möglichkeiten im Straßenbau, in der Fortsetzung und Vollendung des Wohnungsbaues und in ähnlichen Aufgaben. Angebracht ist also weder Schwarzseherei noch trügerische Schönfärberei, sondern allein nüchterne Überlegung — wobei freilich ein Zusammenwirken des internationalen Wirtschaftsverkehrs nicht außer Acht gelassen werden darf.

Selten ist in den letzten Jahren ein außenpolitischer Plan so lebhaft diskutiert worden wie der Plan des polnischen Außenministers Rapacki, eine atomwaffenfreie Zone in Europa zu schaffen. Neben schärfster Ablehnung auf der einen fand er leidenschaftliche Befürworter auf der anderen Seite. Mag der Plan nun von Rapacki selbst stammen — was bezweifelt werden ist — oder nicht, kann nicht ausschlaggebend

sein. Daß die Sowjetrussen ihn unterstützen, hat vielleicht seinen Grund darin, daß die Durchführung des Planes ihre Überlegenheit in den konventionellen Waffen noch stärker zur Geltung bringen könnte als das bisher schon der Fall war. Birgt doch die Diskussion die Gefahr in sich — so meinen die Spitzen der Sowjetzone —, daß durch Gespräche zwischen Polen und der Bundesrepublik eine gewisse Entspannung gefördert werden könnte. Und hier liegt für uns ein nicht zu unterschätzender Schwerpunkt der ganzen Angelegenheit. Es ist zwar abgelehnt worden, den Rapacki-Plan mit der Wiedervereinigung zu koppeln. Ganz aber lassen sich Gespräche über

## Männer am Strom und auf See



DER LOTSE

Auf allen deutschen Seewasserstraßen — und dasselbe gilt fast überall in der Welt — gibt es revierkundige Lotsen, die bei den oft schwierigen Hafeneinfahrten der Schiffsführung beratend zur Seite stehen. Diese Lotsen müssen das höchste nautische Patent, bei uns also A 6, besitzen und wenn nicht als Kapitän, so doch als Wachoffizier mehrere Jahre auf einem Seeschiff Dienst getan haben. Ihr Beruf ist nicht leicht, haben sie doch immer wieder neue Schiffe mit den verschiedenartigsten Manövriereigenschaften zu lotsen. Sie müssen aber auch Kletterkünstler von großer körperlicher Gewandtheit sein. Es ist nicht so einfach, auf dem Versetzboot den richtigen Augenblick abzapfen, auf die Jakobsleiter zu jumpen und dann ohne nasse Füße zu bekommen so einen hochbordigen Steamer zu entern. Bis man dann schließlich auf der Brücke steht, hat man schon so eine kleine Kirchturmbesteigung hinter sich. Und dabei hat mancher Seelotse schon an die 70 Lenze in seinem Kielwasser liegen.

dieses heiße Eisen nicht vermeiden, wenn schon der Plan auf höherer Ebene behandelt werden soll. Nachdem die Bundesregierung zuerst eine direkte Beantwortung des polnischen Memorandums abgelehnt hatte, ist nun doch eine Stellungnahme über Schweden an Warschau gegeben worden.

Des weiteren hat der Vizepräsident des Bundestages, Carlo Schmidt, eine Einladung des Rektors der Universität Warschau an-

genommen, Polens Hauptstadt zu besuchen und vor Professoren und Studenten zu sprechen. Wenn dieser Besuch auch akademischen Charakter trägt, wird es nicht ausbleiben, daß aktuelle politische Fragen berührt werden. Wie man weiß, ist Carlo Schmidt der Meinung, daß in der Erörterung des Rapackiplanes Ansatzpunkte für Gespräche über die Wiedervereinigung gegeben sind. Zweifellos versuchen die verantwortlichen Kreise in Polen, die Fäden nach dem Westen nicht abreißen zu lassen. Sie sind aus jahrhundertelanger Tradition sogar an einer Festigung interessiert. Eine Frage ist nur, wieweit ist Ministerpräsident Gomulka bereit und in der Lage, dem „Trend“ nach dem Westen zu folgen. In einer Äußerung in der polnischen Zeitung „Narodowiec“ erklärte er, daß die Wiedervereinigung Deutschlands nicht so eilig sei. „Wir in Polen“ — so sagte er — „erkennen tatsächlich das Recht des deutschen Volkes zum Leben in einem vereinigten Staate an. Aber es würde kein Unglück sein, wenn Deutschland für eine gewisse Zeit noch geteilt bleiben würde.“ Sicher kennen unsere Unterhändler auch diese Meinung, und sie werden sie in Rechnung stellen, wenn verhandelt wird.

Der alte Traum von der arabischen Einheit ist seiner Verwirklichung einen Schritt nähergerückt. Schneller als gedacht, hat sich die „Arabische Republik“ konstituiert, ist der ägyptische Präsident Nasser zum Oberhaupt dieses neuen Staates gewählt worden. Daß Ägypten über diesen Machtzuwachs sehr erfreut ist und die Wahl mit tumultuarischem Jubel begrüßt hat, ist verständlich. Aber auch in Syrien ist der Jubel groß. Sind doch mit einem Schlage alle drohenden Gefahren — wie sie in einem kommunistischen Umsturz oder in einer Abhängigkeit von Moskau erblickt wurden — beseitigt. So heißt es offiziell. Wenn der erste Rausch vorbei sein wird, denkt man vielleicht etwas kühler und hört auf die Stimmen, die jetzt schon leise mahnend sich bemerkbar machen. Die Kaufmannschaft ist in Sorge, wie sich der Zusammenschluß wirtschaftlich auswirken wird. Bis jetzt hatte Syrien, ein reiches Land, völlig freie Wirtschaft im Gegensatz zu Ägypten, das seine Wirtschaft „dirigierte“. Weiter besteht in Ägypten strenge Devisenkontrolle, während Syrien freien Kapitalexport zuließ. In Ägypten besteht seit der Suez-Affäre Einfuhrverbot für bestimmte Waren, so daß man in Syrien annimmt, daß nun ein „Ausverkauf“ Syriens einsetzen könnte. Wie dem auch sein mag, der Zusammenschluß hat auch Syrien einen stärkeren Rückhalt gegeben, und man ist in allen Kreisen redlich bemüht, der neuen Lage Rechnung zu tragen. Sorgen der übriggebliebenen arabischen Staaten — wie Jordanien, Irak, Sudan — begegnete Nasser in seiner „Thronrede“, indem er erklärte, daß die Streitkräfte der Vereinigten Arabischen Republik niemals gegen ein arabisches Land marschieren würden. Inzwischen haben sich auch Jordanien und Irak zu einem Staatenbund mit dem Namen „Arabische Föderation“ vereinigt. König Hussein von Jordanien und König Feisal von Irak, die den Vertrag unterzeichneten, nannten diesen Augenblick den glücklichsten ihres Lebens.

Fritz Rosenberg



## Der Hafen



### EMDEN

Kaum eine andere Stadt in der Bundesrepublik hat ihr Gesicht nach den vernichtenden Bomberangriffen während des Krieges so gründlich geändert wie die Seehafenstadt Emden. Die junge Generation kann sich nur aus alten Stichen und Lichtbildern einen Begriff davon machen, wie schön und malerisch ihre Vaterstadt einmal ausgesehen hat. Ja, selbst ältere Einwohner, wenn sie durch die frühere Altstadt gehen, suchen oft vergeblich nach den vertrauten Straßenzügen. Wo lag, zum Beispiel, die Klunderburg? Sie suchen und suchen und finden kaum einen Anhaltspunkt. Sie können nur mutmaßen: Hier etwa muß sie gestanden haben, vierhundertfünfzig Jahre lang, ein mächtiges Gebäude.

Wie sah Emden vor dem Krieg aus?

Wer damals aus dem Binnenland über Emden nach einer der ostfriesischen Inseln reiste, bekam nicht viel von dieser Stadt zu sehen. Nur wenn der Zug über die Eisenbahnbrücke ras-



Emdens neue Rathausbrücke

selte, die über das Binnenfahrwasser führt, konnte man einige flüchtige Eindrücke gewinnen.

In südlicher Richtung überschaute man das Binnenfahrwasser bis zur Alten Seeschleuse. Das ist auch heute noch so, denn das Hafengebiet hat während des Krieges nicht so sehr gelitten wie die Stadt selbst. An beiden Ufern und an den Einschnitten erstrecken sich Heringsfischereien und Werftanlagen. Rudel von kleinen Kanalschleppern und großen Frachtkähnen liegen dort vertäut.

Doch dieses, was der Reisende im Vorbeifahren flüchtigen Auges als Bild einer Hafenstadt mitnimmt, ist nur der Binnenbetrieb. Weiter draußen, in den neuen Häfen, spielt sich der Handelsverkehr im großen ab. Denn Emden, um 1570 die bedeutendste Reedereistadt Europas, über mehr Schiffsraum gebietend als das gesamte britische Inselreich, ist nach Zeiten des Niedergangs wieder emporgestiegen. Emden war schon vor dem Zweiten Weltkrieg einer der größten deutschen Häfen für den Umschlag von Gütern im Seeverkehr. Der Emdener Hafen diente dem seewärtigen Güterumschlag des Kohlenbergbaus und der Hüttenindustrie des Rheinlandes und Westfalens, seines natürlichen Hinterlandes, mit dem er durch den Dortmund-Emskanal verbunden ist. Unter den von See kommenden und nach See gehenden Gütern standen Erz und Kohle der Menge nach oben. Einer so schnellen Entwicklung ihres Handelsverkehrs hat die Stadt selbst nicht folgen können. Im Vergleich mit den Hansestädten ist sie nur klein. Wechselvolle Schicksale hat sie erlebt. Nicht mehr wie vor Jahrhunderten fließt ihr Fluß, die Ems, unmittelbar an den Mauern vorbei. Aber in jüngerer Zeit ist die

Stadt dem Fluß gefolgt. Große und neuzeitliche Hafenanlagen dehnen sich da draußen am Lauf der Ems und an der Dollartbucht. Mächtige Verladebrücken und ein hoher vierschrittiger Getreidesilo ragen dort. An der Trampschiffahrt nach Südamerika, den Häfen des Mittelmeeres und nach der afrikanischen Westküste war die zahlreiche Dampferflotte der Emdener Reedereien auch schon vor dem Zweiten Weltkrieg in hohem Maß beteiligt, und eine große Flotte von Heringsloggern, die auf Emdener Werften erbaut waren, fuhr von hier aus auf Fang.

Wenn nun der Reisende vom Zug aus, der über die Eisenbahnbrücke rollte, auch einen Blick aus dem anderen Abteifenster warf, so gewann er, flüchtig zwar nur, einen Eindruck von Alt-Emden, der reizvoll war und den Wunsch zu erwecken vermochte, diese Hafenstadt einmal zu durchstreifen. Er sah, an dem lebhaften Betrieb einer Heringsfischerei vorbei, ein Hafenbecken, das die Stadt in zwei Armen durchfließt und sich vor einem grauen verwitterten Gemäuer teilt. Das ist der Delft mit Schreyers Hoek — der Stelle, wo vor Jahrhunderten die weinenden Frauen und Bräute der Emdener Fahrensleute, deren Schiffe in See gingen, Abschied nahmen. Da ragten an der Westerbütvenne ein paar hohe, alte Speicher auf, und im Hintergrund stieg ein altersgrauer Turm empor. Das war der Rathausurm.

Emden ist eine Wasserstadt. Das ist der erste Eindruck, den der Fremde gewinnt. Immer wieder, wenn man durch die Straßen geht, stößt man auf Wasserläufe. Ja, wer genauer hinsieht, erkennt an manchen Häuserfronten, daß sie im Wasser gestanden haben.

Wie schön und einheitlich das Stadtbild Emdens einmal gewesen ist, davon haben eigentlich nur die eine Vorstellung, die diese Stadt vor gut achtzig Jahren gekannt haben. Denn nicht zu ihrem Vorteil hat sie ihr Gesicht gewandelt. Der verhängnisvollste Eingriff in das Wesen des Stadtbildes ist gemacht worden, als man den nördlichen Teil des Ratsdelfts zuschüttete und die gewölbte fünfbogige Brücke niederlegte. So unvermeidlich diese Maßnahme aus mancherlei Gründen gewesen sein mag, etwas Einmaliges wurde dadurch zerstört: die Schönheit des Emdener Stadtbildes in der nächsten Umgebung des Rathauses.

Das Rathaus, ein Renaissancebau mit niederländischem Einschlag, 1574 bis 1576 nach Plänen des Antwerpener Meisters Laurens van Steenwinckel erbaut, war eines der bedeutendsten Bauwerke Nordwestdeutschlands. So jedoch, wie vor der Zuschüttung jenes Delft-

arms und der Niederlegung der alten Brücke, wirkte es schon lange nicht mehr. Daran ist zu erkennen, wie wesentlich die Rolle ist, die das Wasser hier spielte. Keine deutsche Stadt ist von einem so vielmaschigen Netz von Gräben und „Tiefen“ durchzogen wie Emden. Manche sind in neuerer Zeit zugeschüttet worden. Da gibt es Namen von altem Klang, wie Rommelhüggen-Tief und Graue-Peerd-Tief. Dieser Reichtum an Wasserläufen erhöhte noch den niederländischen Charakter der Stadt, den sie ohnehin durch mannigfaltige Architekturen aufwies. Es gab in Emden Grachten wie in Amsterdam, und ganze Straßenzüge in der Altstadt erinnerten an verträumte Zuiderseesterne wie Enkhuizen.

Das Rathaus war dem Antwerpener Stadthaus nachgebildet. Wer aber jemals Gelegenheit hatte, beide Gebäude zu betrachten und Vergleiche anzustellen, mußte dem Emdener Rathaus den Vorzug geben. Vor der Zerstörung war auch die Rüstkammer, eine der bedeutendsten Waffensammlungen Europas, im Rathaus untergebracht. Sie konnte während des Krieges ausgelagert und sichergestellt werden. Jetzt befindet sie sich im Gebäude des Ostfriesischen Landesmuseums in der Großen Straße. In der Altstadt, am Alten Markt und in vielen Straßen der älteren Stadtteile ragten gotische Backsteinhäuser, Ziegelsteinhäuser von gotischer Formgebung und Häuser des Spätbarocks und des Klassizismus in die vom Seewind durchströmte Luft, und manchen verwitterten, aber noch gut erhaltenen niederländischen und flandrischen Giebel gab es hier.

Dies alles ist nun endgültig dahin. Aber es ist gut, sich daran zu erinnern.

Wir sagten es schon: Emden ist eine Wasserstadt. Wer im Boot durch die zahlreichen Wasserläufe fährt, die die Stadt durchziehen, macht Entdeckungen besonderer Art. Da zeigen sich Ausblicke von einem intimen, nie vermuteten Reiz. Wer eines Tages über den Stadtwall wandert, den die weit um sich greifende Stadt natürlich längst gesprengt hat, dem öffnet sich von den Zwingern aus zuweilen eine Fernsicht von packender Größe; denn obwohl der Stadtwall nur ein künstlich aufgeworfener alter Festungswall ist, wirkt er mit seinen hohen sturmverknorrten Baumkronen in einer Landschaft, die so eben ist wie eine Tischplatte, wie ein kleiner Gebirgszug. Weithin dehnt sich die Marsch mit ihren fetten Äckern und Wiesen. Schwere Schatten meergeborener Wolken gleiten mitunter darüber hin. Baumumstandene Einzelhöfe liegen fern und einsam da, umgeben von syringenblauem Seenebelrauch. Fernhin rundet sich der Kranz der Marschdörfer, ziegelrot, mit weither flimmernden Firsten. Und im Nordwesten, jenseits des Seedeiches und vor den Inseln, steht ein salzgrauer Schein in der Luft: das ist der Widerschein der Nordseebrandung.

Das Meer ist das Schicksal dieser altersgrauen, immer wieder aufstrebenden Hafenstadt Emden.

Berend de Vries



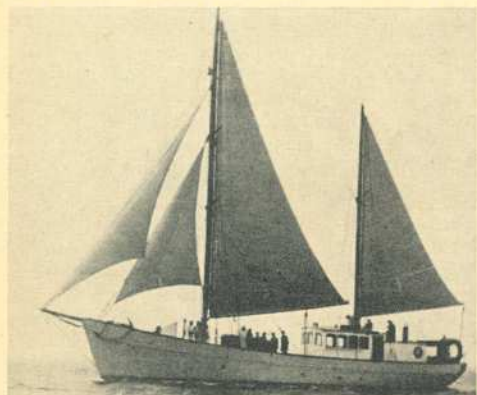
Emdens Außenhafen mit den Getreideschuppen

# Gibt es noch Segelschulschiffe?

Von Ludwig Dinklage

Nach den Meldungen, die nach der „Pamir“-Katastrophe durch die deutschen Zeitungen und Zeitschriften liefen, mußte der Uneingeweihte annehmen, daß das Segelschulschiff im Zeitalter des Motorschiffes und der kommenden Ära des Atomtriebs überholt sei. Der nautische Offizier oben auf der Brücke müßte genau wie sein Kollege unten im Maschinenraum in erster Linie Techniker sein. Kreiselskompaß, Echolot, Radar, Funkortung, Selbststeuerapparat, Wetterfunk seien hier nur als einige der Hilfsmittel genannt, die dem Nautiker heute zur Verfügung stehen. Und in Kürze vielleicht ein Roboter zur schnellen und bequemen Errechnung der Stabilität. Diese Wunderapparate der Technik zu beherrschen und die durch sie gewonnenen Werte richtig zu verwerten, das sei heute die Hauptaufgabe des Nautikers.

Nein, hier irren die Zeitungsschreiber. Sie nannten bereits das Wort „Hilfsmittel“. Das ist der richtige Ausdruck. Die Technik soll nur ein Hilfsmittel sein, die umfangreiche und viel-



Die Ketsch „Nordwind“ der Bundesmarine ist ein ehemaliger Kriegsfischkutter, 112 ts groß, 1944 in Bremen-Burg gebaut und 1951 zur Segeljacht umgebaut auf der Burmester-Werft. 24 m lang, 6,7 m breit bei einem Tiefgang von 2,7 m. 120 PS Dieselmotor. Im Augenblick dient es als Schulschiff.

seitige Arbeit des Nautikers zu erleichtern.

Was dann, wenn plötzlich die ganze Technik ausfällt? Dann mag sich der Seemann glücklich preisen, der im großen Buch der Natur zu lesen versteht.

Ist denn die Natur nicht hundert- oder tausendmal stärker als wir kleinen Menschenwichte, die wir uns mit Schraubchen und Räderchen und Spulen und Federn und Drähten schlaue Instrumente ausgetiftelt haben? Ein Taifun, ein Tornado, ein Blizzard, ein Hurrikan, und alles ist dahingefegt. Ging es nicht so Ende Januar in den japanischen Gewässern zu? Zwanzig Schiffe fraß mit einem Schlage der Taifun und fast dreihundert brave Seeleute waren seine Opfer.

Und nachher setzen wir kleinen Menschlein uns in den Amtsstuben zusammen und sinnen darüber nach, was wir hätten tun müssen, was wir hätten besser machen können, dieses Unglück zu vermeiden. Sollten nicht hier und da doch noch ein paar Schraubchen oder ein paar Rädchen an unseren Instrumenten fehlen?

Aber dann, gerade wenn wir denken, daß wir gegen alles gefeit sind, da lacht Rasmus uns, unsere ganze Laboratoriumsweisheit und unsere klugen Bücher wieder aus, denn wieder ist eine Katastrophe hereingebrochen. Und wieder sitzen wir, wie schon seit Jahrzehnten und seit Jahrhunderten, in den Stuben beisammen und brüten und sinnen, was man jetzt wieder besser machen kann. Das wird ewig so bleiben.

Den Naturgewalten gegenüber treten, mit ihnen kämpfen wollen, Auge um Auge, Zahn um Zahn, nein, das können wir nicht. Wir können nur versuchen, die Natur zu überlisten. Nicht

allein durch die klugen Bücher, in denen die Erfahrungen vieler tausend Nautiker zusammengetragen sind. Natürlich, wir müssen sie kennen, denn sie geben uns viele Anhaltspunkte. Aber wir müssen vor allen Dingen in einem anderen Buch lesen können und das ist eben das große Buch der Natur. Wind, Wasser, Wolken, der Flug der Seevögel, der in der Luft liegende Geruch: das sind die Kapitel in diesem Buch.

Unsere Väter und Großväter verstanden gut in diesem Buch zu lesen. Wie oft haben sie das bewiesen, wenn sie das berühmte Kap Hoorn bezwangen? Ohne Funk, ohne Kreiselskompaß, ohne Maschine, überhaupt ohne jegliche Technik, und das oft mit so kleinen und gebrechlichen Fahrzeugen, denen die Behörden heute keinen Erlaubnisschein mehr für die Küstenfahrt ausstellen würden.

Aber wer erteilt uns solchen Leseunterricht? Nun, das macht Mutter Natur selbst, und die Schulbank ist das Segelschiff.

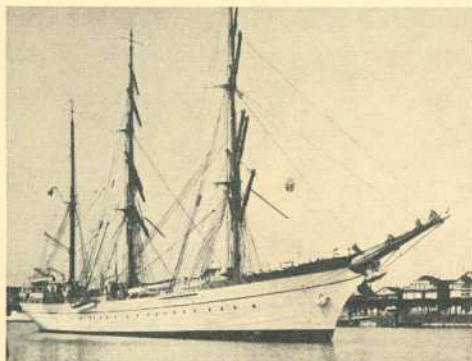
Viele Länder haben das nicht vergessen und sie bleiben deshalb bei der, wenn auch stark verkürzten Ausbildung auf einem Segelschiff. Unsere Schule liegt auch nicht mehr bei Kap Hoorn, und die Zeiten der riesigen Windjammer sind wohl endgültig dahin. Es tun auch kleinere Schiffe, etwa in der Größe unserer alten Marine-Schulschiffe vom Typ der „Gorch Fock“. Und zur Not könnte man sich auch mit größeren Segeljachten behelfen.

Es gibt heute kaum noch ein Land, in dem für die Erteilung eines nautischen Patents eine gewisse Segelschiffszeit nachgewiesen werden muß. Aber es gibt in der Welt noch viele namhafte Reedereien, die darauf großen Wert legen. Und das selbst in England und in den Niederlanden, die doch zuerst das Segelschiff abschafften.

Blicken wir doch einmal beispielsweise nach Rußland. Sowohl in der Handels- wie auch in der Kriegsflotte geht man dort bei der Ausbildung des Nachwuchses ganz planmäßig vor und legt außerordentlich großen Wert auf die Segelschiffszeit. Die Zahl der hier noch in Fahrt befindlichen Großsegler ist ganz beachtlich. Zu diesen kommen noch viele kleinere Barkentinen und Schoner.

Nachstehend eine Zusammenstellung des „Nord-europäischen Segelschiff-Bundes“ in Stockholm, wie sie „Der Albatros“, die Zeitschrift der „Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours Cap Horniers, Deutsche Sektion“, bringt.

**Ägypten:** Bark „El Faroukieh“, ex „El Kahera“, ex „Adriatico“, ex „Henny“, ex „Cap Finisterre“ der Ägypt. Marine-schule, Alexandria (Stationär). 930 BRT, erb. 74 in Glasgow.



Ein wunderhübsches Schiff war die 1936 von Blohm & Voss, Hamburg, für die Kriegsmarine erbaute Bark „Horst Wessel“, 1634 ts, Länge 89 m, Breite 12 m, Tiefgang 5 m, 1975 qm Segelfläche, 750 PS Dieselmotor, 289 Mann Besatzung. Heute dient es der US-Coast Guard als Schulschiff. Auch das neue Schulschiff der Bundesmarine wird nach diesem Vorbild von Blohm & Voss gebaut.



Die Dreimastbarkentine „Jadran“ ist das Segelschulschiff der südslawischen Kriegsmarine. Als „Marco Polo“ wurde sie 1932 auf der Stülckenwerft, Hamburg, erbaut. 720 ts, 50 m lang, 8,8 m breit, 4,3 m Tiefgang, 800 qm Segelfläche, 375 PS Dieselmotor. 150 Kadetten.

**Argentinien:** Vollschiff „Presidente Sarmiento“, Seekadetten-Schulschiff der Kriegsmarine. 2850 ts, erbaut 98.

Ein neues Schulschiff für die Kriegsmarine befindet sich im Bau.

**Belgien:** Bark „Mercator“ der belgischen Regierung. 770 BRT, erb. 32 in Leith. (Soll durch ein größeres Segelschulschiff ersetzt werden.)

**Brasilien:** Viermastschoner „Almirante Saldanha“ der Kriegsmarine, 3325 ts, erb. 33 in Barrow.

Bark „Guanabara“, ex „Albert Leo Schlageter“ der Kriegsmarine, 1643 ts, erb. 37 in Hamburg.

Schoner „Albatros“, ex „Wishbone“ der Kriegsmarine, 100 ts.

**Bulgarien:** Schoner „Assen“, 240 ts, erb. 12. Schoner „Kamacia“, beide der Kriegsmarine.

**Chile:** Viermastschoner „Esmeralda“, ex „Don Juan de Austria“, 3673 ts, erb. 53 in Cadix.

Bark „General Baquedano“, 2500 ts, erb. 98 (stat. Seekadettenschulschiff), beide der Kriegsmarine.

**Dänemark:** Vollschiff „Danmark“, des Ministeriums für Handel, Industrie und Seefahrt, Kopenhagen. 777 BRT, erb. 33 in Nakskov.

Vollschiff „Georg Stage“ der Stiftung „Andenken Georg Stage“, Kopenhagen. 298 BRT, erb. 35 in Fredrikshavn.

Schoner „Lilian Dan“, ex „Lilian Lau“, ex „Lilian“, ex „Lilian I“, ex „Bryssel“, v. J. Lauritzen, Kopenhagen. 1386 BRT, erb. 24 in Kiel.

**Deutsche Bundesrepublik:** Vollschiff „Schulschiff Deutschland“ des Deutschen Schulschiff-Vereins, Oldenburg. 1257 BRT, erb. 27 in Bremerhaven. (Liegt als stat. Schiffsjungenschule in Bremen.)

Viermastbark „Passat“, 3181 BRT, erb. 11 in Hamburg, der Stiftung „Pamir“ und „Passat“, Lübeck. (Z. Z. aufgelegt in Hamburg.)

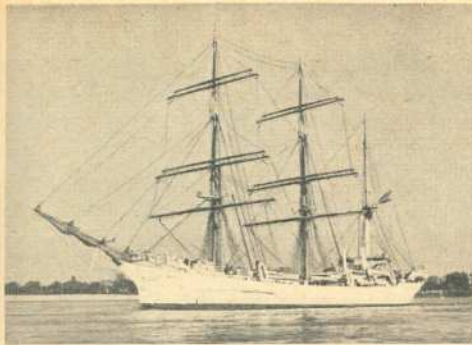
Ketsch „Nordwind“, ex KFK, der Bundesmarine, 100 ts, erb. 44 in Bremen. Segelschulschiff von rd. 1600 ts für die Bundesmarine in Hamburg im Bau. Mehrere Segeljachten für B.M.

**Deutschland, sowjet. besetzte Zone:** Schonerbrigg „Wilhelm Pieck“ der Gesellschaft für Sport und Technik, Pankow. 200 ts, erb. 51.

Segeljachten „Ernst Thälmann“ und „Jonny Scheer“ der Gesellschaft für Sport und Technik.

**Dominikanische Republik:** Schoner „Duarte“ der Kriegsmarine. 170 ts, erb. 50.

**Finnland:** Viermastbark „Pommern“, ex „Mneme“, v. Gustaf Erikson, Mariehamn. 2376 BRT, erb. 03 in Glasgow. (Liegt als Stationär in Mariehamn.)



1922 erwarb die spanische Kriegsmarine eine 2800 ts große Bark aus Italien und stellte sie unter dem Namen „Galatea“ als Schulschiff für den seemännischen Nachwuchs in Dienst. 1896 wurde das hübsche Schiff als „Clarastella“ gebaut. 74 m lang, 11,8 m breit bei einem Tiefgang von 5,4 m. 900 PS Dieselmotor.

Vollschiff „Suomen Joutsen“, ex „Oldenburg“, ex „Laënnec“, der Kriegsmarine, 2900 ts, erb. 07 in St. Nazaire (stationär).

**Frankreich:** Bark „Duchesse Anne“, ex „Großherzogin Elisabeth“, 1260 BRT, erb. 01 in Geestemünde.

Schoner „La Belle Poule“, 227 ts, erb. 32.

Schoner „L'Etoile“, 227 ts, erb. 32. Dazu die kleineren Segelschulschiffe „Notre Damed'Etel“, „Le Dolphin“, „Lutin“ und „Zélée“. Jacht „Séreine“.

Alle Fahrzeuge für die Kriegsmarine.

**Großbritannien:** Bark „Worcester“, ex „Exmouth“ d. Ministry of Transport, Thames Nautical Training College, London. 5345 BRT, erb. 04 in Barrow. (Stationär).

Viermastbark „Arethusa“, ex „Peking“ d. Shaftesbury Homes and Arethusa Training Ship, London. 3152 BRT, erb. 11 in Hamburg. (Stationär).

Kutter „Moyana“ d. Southampton Sea School of the University, Southampton, 103 ts TM., erb. 99.

Dreimastschoner „Prince Louis II“, ex „Peder Most“.

Ketsch „English Rose II“ d. English Rose Training Scheme for Girls. 33 ts.

Ketsch „Berenice“ d. King Edward VII. Nautical College, London. 60 ts.

Die Royal Navy besitzt eine Anzahl seegehender Segeljachten zur Ausbildung, darunter die Jacht „Marabu“, 100 ts, erb. 37 in Bremen, v. H. M. S. „Hornet“.

**Indonesien:** Dreimastbarkentine „Dewarutji“ d. Kriegsmarine. 810 ts, erb. 53 in Hamburg.

**Italien:** Fünfmastschoner „Patria“, ex „Susanne Vinnen“ d. Soc. Anon. Nazario Sauro, Genua. 1848 BRT, erb. 22 in Kiel.



Der Broström-Konzern in Göteborg ließ als frachtfahrendes Schulschiff für seinen Nautiker-Nachwuchs 1942 auf der Lindholms-Werft in Göteborg den Viermastschoner „Albatross“ bauen, 1063 BRT, 71,45 m lang, 11,43 m breit.

Dreimastschoner „Giorgia Cini II“ d. Lloyd Mediterraneo. 1600 BRT, erb. 56 in Carrara.

Vollschiff „Amerigo Vespucci“ d. Kriegsmarine. 3490 ts, erb. 30 in Castellamare.

Brigantine „Palinuro“, ex „Commandant Louis Richard“ d. Kriegsmarine. 858 BRT, erb. 33.

Ketsch „Ebe“ d. Kriegsmarine. 100 BRT, erb. 24.

Yawl „Artica II“ d. Kriegsmarine. 16 ts.

**Japan:** Viermastbark „Taisei Maru“ d. Erziehungs-Ministeriums, Tokio. 2423 BRT, erb. 04 in Kobe.

Viermastbark „Kaiwo Maru“ d. Erziehungs-Ministeriums, Tokio. 2284 BRT, erb. 30 in Kobe.

Viermastbark „Nippon Maru“ d. Erziehungs-Ministeriums, Tokio, 2284 BRT, erb. 30 in Tokio.

**Kolumbien:** Ketsch „La Atrevida“ d. Kriegsmarine.



Die 810 ts große Schonerbark „Dewarutji“ wurde 1953 von der Stülckenwerft, Hamburg, als Seekadetten-Schulschiff für die Kriegsmarine Indonesiens erbaut. 50 m lang, 9,5 m breit, 4,2 m Tiefgang. 1091 qm Segelfläche, Dieselmotor 600 PS. 32 Mann Stammbesatzung und 72 Kadetten.

**Niederlande:** Schoner „Niederlander“, Delfzijl (stationär). Soll durch ein Segelschulschiff ersetzt werden.

Bark „Pollux“ (stationär).

Schoner „Urania“ d. Kriegsmarine. Erb. 27.

**Norwegen:** Bark „Statsraad Lehmkühl“, ex „Großherzog Friedrich August“ d. Bergens Skoleskibsstyre, Bergen. 1701 BRT, erb. 14 in Geestemünde.

Vollschiff „Christian Radich“ d. Oslo. Skoleskib. 676 BRT, erb. 37 in Sandefjord.

Vollschiff „Sörlandet“ d. Sörlandets Seilende Skoleskibs Institusjion, Christiansand. 577 BRT, erb. 27 in Christiansand.

Brigg „Statsraad Erichsen“ (stationär).

**Polen:** Vollschiff „Dar Pomorza“ ex „Pomorza“, ex „Colbert“, ex „Prinzeß Eitel Friedrich“ d. Ministeriums f. Industrie und Handel, Gdingen, 1561 BRT, erb. 09 in Hamburg.

Bark „Luow“ d. Kriegsmarine (stationär).

Schoner „Jank Krasicki“

Schoner „Henryk Rutkowski“

Schoner „Zew Morza“

Dreimastschoner „Iskra“ d. Kriegsmarine. 560 ts, erb. 17.

**Portugal:** Viermastbark „Fos de Douro“, ex „Abraham Rydberg“, ex „Star of Greenland“, ex „Hawaiian Island“ (z. Z. frachtfahrendes MS.) 2345 BRT, erb. 92 in Glasgow.

Bark „Sagres“, ex „Flora“, ex „Max“, ex „Rickmer Rickmers“ d. Kriegsmarine. 3067 BRT, erb. 96 in Geestemünde.

Viermastbark „Dom Fernando e Gloria“ (stat. Schiffsjungen-Schulschiff d. Kriegsmarine).

**Rumänien:** Bark „Mircea“ d. Kriegsmarine. 1630 ts, erb. 35 in Hamburg (Typ „Horst Wessel“).

**Schweden:** Dreimastschoner „Flying Clipper“, ex „Sunbeam II“, 65 ts TM.

Viermastschoner „Albatross“, des Broström-Konzerns, 1063 BRT.

Vollschiff „Jarramas“ (stationär). Schoner „Falken“ d. Kriegsmarine. 220 ts, erb. 46.

Schoner „Gladan“ d. Kriegsmarine. 220 ts, erb. 46.

Vollschiff „Najade“ d. Kriegsmarine (stationär).

**Spanien:** Dreimastschoner „Estella Polar“, ex „Runö“.

Bark „Galatea“, ex „Clarastella“ d. Kriegsmarine. 2800 ts, erb. 96.

Viermastschoner „Juan Sebastian de Elcano“ d. Kriegsmarine. 3697 BRT, erb. 27 in Cadix.

**Südslawien:** Brigantine „Vila Velebita“ d. Seefahrtsschule Bakar. 257 BRT, erb. 08 in Kiel.

Dreimastbarkentine „Jadran“, ex „Marco Polo“ d. Kriegsmarine. 720 ts, erb. 32 in Hamburg.

**Union d. Sowjetrepubliken:** Viermastbark „Krusenstern“, ex „Kommodore Johnson“, ex „Magdalene Vinnen“. 3572 BRT, erb. 21 in Kiel.

Bark „Tovarischtsch“, ex „Gorch Fock“, 1350 ts, erb. 33 in Hamburg

Viermastbark „Sjedow“, ex „Padua“. 3064 BRT, erb. 26 in Geestemünde.

Dreimastbarkentine „Alfa“. Vollschiff „?“, ex „Cristoforo Colombo“, 2790 ts, erb. 28 in Castellamare.

Dreimastschoner „Praktika“, ex „Passat“, 300 ts.

Dreimastschoner „Utscheba“, ex „Mousson“, 300 ts.

Schoner „Sekstant“.

Schoner „Junga“.

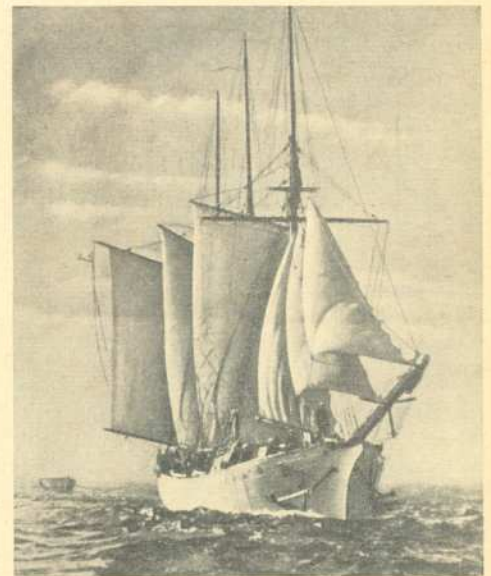
**Vereinigte Staaten:** Bark „Emery Rice“, ex „Nantucket“.

Vollschiff „Joseph Conrad“, ex „Georg Stage“. 203 BRT, erb. 06 in Kopenhagen.

Vollschiff „Seven Seas“, ex „Abraham Rydberg“, 294 ts, erb. 12.

Viermastschoner „Star of the Sea“, ex „Anni C. Ross“, 791 BRT, erb. 17 in Bath.

Bark „Eagle“, ex „Horst Wessel“ d. US. Coast Guard, 1634 ts, erb. 36 in Hamburg.



Die Sowjetunion ließ als frachtfahrende Schulschiffe für die Handelsmarine eine Anzahl solcher Dreimastschoner bauen, die zum Teil in Wladiwostok beheimatet sein sollen. Diese Aufnahme wurde auf dem Ladogasee gemacht.

# Adria-Hafen Triest

Von G. Schowalter

Seeleute pflegen die Häfen mit ihren Schiffen von See aus anzulaufen. Von der Seeseite aus kannte ich aber bereits Triest von früher und immer hatte mich das „Anlaufen“ dieses schönen Adria-Hafens von der Landseite aus wegen seiner oft geschilderten landschaftlichen Reize interessiert. Nun wurde mein Plan Wirklichkeit und ich muß gestehen, daß die damaligen Erzählungen keineswegs übertrieben waren.

Alpen mit Semmering und Packstraße sowie die italienische Grenzkontrolle lagen hinter mir. Langsam fällt die Straße in die norditalienische Ebene hinab, schneidet als größeren Ort Udine und erreicht bei Monfalcone die Adria, gleichzeitig aber auch die Provinz Triest. Monfalcone, ein kleines Städtchen, hat an Schönheiten wenig zu bieten, dafür aber an Industrie Italiens führende Schiffbaustätte, die Cantieri Riuniti dell' Adriatico, deren Hellingen mit den hohen Stahlgerüsten weithin sichtbar sind. Wenige Kilometer hinter Monfalcone, immer noch in der Ebene bleibend, werden die Bauten der Grenzsperrungen des früheren Freistaates Triest passiert, wobei die Erinnerung an die Interzonengrenzen in unserem eigenen Land wach werden. Nunmehr windet sich die gut ausgebaute und breite Straße, in mäßiger Steigung immer weiter am Meer entlang führend, in den Karst hinauf und verläuft dann weiter in halber Höhe des an der linken Seite aufsteigenden Karstgebirges, immer mit dem Blick auf das weite Meer zur rechten Seite bis fast nach Triest. Dabei wird der kleine Fischerort Duino mit dem alten verfallenen Kastell und dem Schloß sowie der Badort Sistiana, in einer ruhigen und landschaftlich schönen Bucht gelegen, passiert. Auf der Weiterfahrt geben dann die umliegenden Wälder und die vorspringenden Felsen den Blick frei auf das Schloß Miramar, das im Jahre 1854—56 für Erzherzog Maximilian — dem späteren Kaiser von Mexiko — erbaut wurde, und die Triester Bucht. Wenn das Schloß Miramar erreicht ist, senkt sich die Auto-Strada langsam abfallend in die ersten Vororte von Triest hinab, und ohne Übergang wird die Stadt selbst erreicht.

Gleich nach der Einfahrt in Triest liegt rechter Hand der Freihafen, während sich links auf einem Hügel der weiße Faro della Vittoria (1927 erbaut) erhebt, der allen Seefahrern als Leuchtturm den Weg weist. Hinter dem Hauptbahnhof, der im nördlichen Teil dieser in den Karst terrassenförmig aufsteigenden Stadt liegt, öffnet sich die Straße zu der breiten Uferpromenade, die in ihrer ganzen Länge die Stadt vom Meer trennt. Am Piazza dell' Unità

d'Italia, dem Zentrum der Stadt, mit der architektonisch schönen Präfektur, dem im gleichen Stil erbauten Verwaltungsgebäude des Lloyd Triestino und dem Rathaus stehend, blickt man zur Wasserseite auf den Seebahnhof und das Freihafengebiet mit dem davor liegenden großen Wellenbrecher. Es gibt wenig Passagiereinrichtungen, die so wie diese den Eindruck erwecken, als lägen die großen Passagierschiffe direkt in der Stadt. Jenseits des Platzes beginnt die Hauptgeschäftsstraße, der Corso Italia mit dem Piazza della Borsa und der im Jahre 1806 gebauten antiken Börse. Wenige Schritte daneben das alte römische Theater, eine Ausgrabung, umgeben mit dazu im krassen Widerspruch stehenden modernen Hochhäusern.

\*

Triest hat eine sehr wechselvolle Vergangenheit zu verzeichnen. Rund 200 Jahre v. Chr. von den Römern erobert, begann erst ihre geschichtliche Existenz. Sie wechselte verschiedentlich die Besitzer, fiel also später nacheinander in die Hände der Ostgoten, der Byzan-



Das imposante Gebäude der Präfektur am Piazza dell' Unità d'Italia wurde noch von den Österreichern errichtet.

ter und der Langobarden. Karl der Große unterstellte schließlich die Provinz Triest dem italienischen Königreich. Auch diese Zugehörigkeit konnte nicht verhindern, daß sich die Provinz im Jahre 1382 unter dem Schutz des Herzogs von Österreich begab. Unter Maria Theresia erlebte die Stadt, die im Jahre 1719 von Kaiser Karl VI. zum Freihafen erklärt worden war, ihre größte Blütezeit. Auch Napoleon besetzte in weit späterer Zeit vorübergehend dreimal Triest. Durch den Wiener Kongreß im Jahre 1814 verlor die Provinz den Status eines Freistaates und wurde im Jahre

Das Wahrzeichen Triests ist die Faro della Vittoria, der Leuchtturm, der gleichzeitig eine Siegesssäule darstellt. Nördlich der Stadt auf dem Gretta-Hügel stehend, ist er schon von weither zu erkennen.



1920 wiederum italienisch. Österreich selbst erhielt aber noch eine Freihafenzone. Nach dem letzten Kriege wurde Triest in zwei Zonen geteilt, von denen die nördliche einer provisorischen Treuhänderverwaltung der anglo-amerikanischen Militärregierung und die südliche Jugoslawien unterstand. Diese Demarkationslinie blieb dann auch die Landesgrenze als die Provinz 1954 wieder an Italien fiel.

Die Stadt wird überragt von dem San Giusto-Hügel, mit dem Dom aus dem 14. Jahrhundert und dem etwas höher gelegenen Kastell San Giusto. Dieses im 16. Jahrhundert erbaute Kastell war früher venezianische und anschließend österreichische Festung. Schließlich wurde es als Kaserne eingerichtet und fand später auch Verwendung als Gefängnis. Erst im Jahre 1936 erfolgte eine Renovierung und Neueinrichtung als Museum. Das umliegende parkähnliche und gepflegte Gelände wurde zu einer Gedenkstätte für die Gefallenen des Krieges und zieht besonders an den Sonntagen viele Besucher an, die hier an schattigen Plätzen ihrer gefallenen Angehörigen gedenken.

\*

Wichtigster Handelspartner Triests ist nach wie vor Österreich, dessen Anteil am Gesamtumschlag des Hafens rund 75 % beträgt. Zu dem 1,3 Mill. Quadratmeter umfassenden Hafengebiet gehören gut ausgerüstete Lagerhäuser, ein Getreidesilo mit einem Fassungsvermögen von 30 000 t, eine moderne Kohle- und Erzverladeeinrichtung, ein Kühlhaus, Schwimmkräne mit einer Tragfähigkeit bis zu 200 t und eine Rangieranlage mit 65 km Bahngleisen. Rund 100 Abfahrten im Monat verzeichnet der regelmäßige Liniendienst nach den verschiedensten Bestimmungsländern. Nicht unbedeutend ist der Passagierverkehr, der von dem modernen Anlegeplatz der Stazione Marittima in alle Teile der Welt geht.

\*

Einst berühmtes Handelszentrum an der Adria hat Triest heute als Hafen sehr große Sorgen. Abgetrennt vom Hinterland und am äußersten Zipfel Italiens gelegen, hat der Güterumschlag bei weitem nicht wieder die Kapazität des im 18. und 19. Jahrhundert künstlich angelegten Hafens erreicht. Der auch hier spürbare Eisenerne Vorhang hat die Situation nach dem Kriege weiter verschärft.

\*

Die lebenslustige Bevölkerung, eine gute Mischung aus Österreichern, Italienern und Slowenen, läßt die fremden Besucher nichts von ihrem wirtschaftlichen Existenzkampf spüren, und so wird die Stadt immer einen schönen und bleibenden Eindruck bei ihren so zahlreichen Gästen hinterlassen.

Auf der Cantieri Riuniti dell' Adriatico in Triest sieht es genau so aus wie auf allen Seeschiffswerften der Welt. An die Berge im Hintergrund geschmiegt sieht man die Stadt Muggia.







# Die Freiwache



## Bei Vati an Bord

Von M. Eindorf

„Was, Sie wollen nach Finnland fahren?“ staunte die Nachbarin von Frau Nielsen. „Das stelle ich mir aber langweilig vor, so immer an Bord, da kann man doch nirgends hingehen.“ Frau Nielsen war die Frau von Kapitän Nielsen, der einen kleinen Frachter fuhr. Im Sommer holte er oft Holz von Finnland und brachte es nach Holland oder England. Frau Nielsen freute sich schon darauf, in den Sommerferien zusammen mit ihren Kindern Hans und Christinchen — 9 und 12 Jahre alt — an Bord zu sein. Was wußte denn auch die Nachbarin, diese Landratte, davon, wie schön so eine Reise war? Die Mutter hatte so viel freie Zeit wie sonst im ganzen Jahr nicht. Für die Kinder gab es an Bord immer etwas Neues. Sie waren überall und nirgends und machten sich den ganzen Tag schmutzig, um dann abends in der großen Badewanne abgeseift zu werden. Nebenbei, auf einem Frachter macht man sich ja auch immer schmutzig, es ist ja schließlich kein „Musikdampfer“, auf dem immer herumgeschrubbt und gemalt wird.

Nun fährt einmal mit nach Finnland, im Sommer, wenn die Ostsee meistens ruhig ist, und die Sonne den ganzen Tag vom Himmel brennt. — Schon gleich hinter Kiel-Feuerschiff hat man den ersten Sonnenbrand. Dieses Jahr geht es ganz nach „oben“ 'rauf, nach Haukipudas. Dort wohnen Finnen, die nur ihre Muttersprache sprechen, also kein Wort Schwedisch. Viele Finnen sprechen und verstehen die schwedische Sprache, aber hier in Nord-Finnland nicht.

Hans und Christinchen können schon bis hundert zählen, aber ich komme über üx, cax — eins, zwei — nicht hinaus. Nach dreieinhalb Reisetagen sind wir dann da. Am andern Morgen kommt ein kleines Motorboot angetuckert und bringt die Arbeitsleute an Bord, die die Holzstämme — in großen Flößen werden sie ans Schiff gebracht — verladen sollen. Mit den Arbeitsleuten zusammen ist die „Kaffeemammi“ an Bord gekommen, eine kleine, rundliche Frau, die die löbliche Aufgabe übernehmen wird, die Leute in den Arbeitspausen mit Kaffee, Bier, Limonade, Kuchen und Brötchen zu erfrischen. Die Kaffeemammi kam zu uns aufs Bootsdeck, zeigte auf eine Bunkerluke und sagte zu mir „Gescherre“? Ich verstand „Schere“. Dann merkte ich aber, daß sie ihr Geschirr auf die Bunkerluke stellen wollte, und ich nickte ihr eifrig zu. Der Steward meinte: „Sie haben sich eben ja so fließend Finnisch unterhalten.“ Wir lachen.

Die Tage in Finnland vergehen so schnell. Wir liegen auf Reede und fahren manchmal an Land und besuchen die nahegelegene kleine Stadt mit ihren freundlichen Holzhäusern und schönen Kirchen. Wir haben eine kleine Insel durchstreift, haben am Strand gelegen und wollten baden, aber das Wasser war viel zu kalt. Dann, nachdem der Bauch des Schiffes mit Holz vollgestapelt ist, auch an Deck türmt sich das Holz, geht es wieder in See. Auf Wiedersehen, du schönes Finnland, vielleicht im nächsten Jahr!



## Seefahrt

Was ist's was die Schiffe meistert,  
durch Möglichkeiten sie leitet?  
Der Mut, der den Weltblick begeistert,  
Rauhleben, das Kleinblicke weitet.  
Mit Ehrlichkeit durch Gefahr. —  
Vielleicht ist das morgen nicht mehr.  
Doch Seefahrt, wie sie vordem war,  
war wunderbar.  
Roch nach Gewürzen und Teer.

Joachim Ringelnat

## Der Waschbär

Von Karl Fritz Ludwig

Von jeder Reise brachte Kapitän Poppe ein Tier mit. Diesmal war es ein Waschbär. Frau Poppe war nicht für Viehzeug. Aber Kapitän Poppe duldet keine Widerrede. Weder an Bord noch zu Hause. Ein Kapitän ist nun einmal der liebe Gott.

Poppes bewohnen ein kleines Häuschen am Strom. Vom Ohrensessel am Fenster kann man die Schiffe einkommen und ausgehen sehen. Doch zum Waschbär. Es war ein possierliches Tierchen und ganz zahm, wenigstens beim Kapitän und bei den Kindern. Am Tage strolchte er in der Stube umher, genau wie an Bord im geheiligten Salon des Kapitäns. Aber nachts? Da war er die heimelige Kapitänskoje gewohnt. So lange Kapitän Poppe zu Hause war, ging alles gut. Hatte sein Schiff aber den Hafen wieder verlassen, dann war es aus mit der Schlafzimmer-Romantik. So war es dem reizenden kleinen Kapuziner-Äffchen ergangen und den Papageien, dem maunzenden Gepardenbaby oder der putzigen Ginsterkatze. Und nun gar dieser halberwachsene Waschbär! Nicht einmal im Kinderzimmer

durfte er übernachten. Sie hätte ein bürgerliches Heim und keinen zoologischen Garten, meinte Frau Poppe.

Von Anfang an hatte Frau Poppe einen Pik auf den Waschbären. Das merkte das Tier. Diese haben ein feines Gefühl für so etwas. So beruhte der Groll bald auf Gegenseitigkeit.

Was jetzt geschah, war jedoch nicht dem Rachedurst des Waschbären zuzuschreiben. Er hieß übrigens Koko. Er wußte ja nichts davon, daß das gewisse kleine Örtchen, in das er nachts eingesperrt werden sollte, unmittelbar unter Frau Poppes Schlafgemach lag.

Wenn auch Hilde, die Tochter, ihrem Koko ein schönes Strohlager gemacht hatte, es gefiel ihm hier in dem engen Raum doch nicht. Er ging auf Entdeckungsreisen. Zunächst einmal auf den Brillendeckel. Dann schnupperte er weiter an den Wänden herum, stieß mit der Nase an dem Porzellangriff. Wie ein Punchingball wich dieser aus, prallte zurück — bubs — ihm auf die Nase. War das ein Feind? Er fauchte und biß zu, zerrte daran. Solche Handgriffe reagieren auf Zerren durch Brausen und Rauschen und Gluckern und Gurgeln. Mit einem Satz war Koko in seiner Ecke, verkroch sich im Stroh. Als alles ruhig, wagte er sich wieder hervor, griff den Feind von neuem an, biß wieder zu. Und abermals rauschte und brauste und gluckerte und gurgelte es. Er hatte den Feind in dieser Nacht nicht töten können immer von neuem erwachte er durch jene Laute zum Leben.

Und genau darüber träumte Frau Poppe von den Niagarafällen, bis ihr es klar geworden, daß sie gar nicht träumte.

„Sofort kommt das Vieh aus dem Haus“, befahl sie, etwas übernächtigt, am andern Morgen.

Die Kinder flehten und bettelten. Und was würde Papa dazu sagen? Koko erhielt Bewährungsfrist.

In den nächsten Wochen ging alles gut. Frau Poppe und Koko gingen sich geflissentlich aus dem Wege. Aber da legte sich an einem warmen Sommertag Frau Poppe zu einem Nickerchen auf die Veranda. Vorher hatte sie sich gehörig eingekremt.

Vielleicht wissen es die Kosmetikfabriken noch gar nicht, daß Sonnenbrandkrem für Waschbären eine besondere Delikatesse zu sein scheint. Für Koko war sie es ganz bestimmt. Schon ihr süßlicher Geruch zog ihn an. Behutsam war er der schlafenden Frau Poppe auf den Schoß geturnt. Seelenruhig begann er ihre Arme, am rechten Handgelenk anfangend, abzulecken. Frau Poppe zuckte zusammen, wollte die Hand wegziehen. Koko fauchte und knurrte. Er war böse. Er war immer böse, wenn man ihn beim Fressen störte. Das durfte Hilde nicht einmal. Mancher Kratzer und manche Bißwunde zeugten davon.

Sich nur ganz ruhig verhalten, so ganz muckmausestill. Aber bleibe einer einmal ruhig, wenn die rauhe Waschbärenzunge an den Armen immer höher gleitet und jetzt schon die Schultern erreicht hat. Frau Poppe glaubt wohl schon, ihr letztes Stündlein hat geschlagen. Gleich wird der Waschbär ihr die Halschlagader durchbeißen und gierig das dampfende Blut lecken. Sie ahnt ja nicht, daß er es

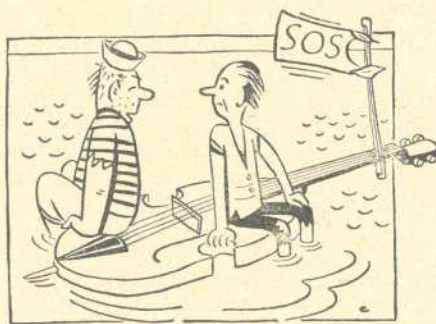
nur auf den leckeren Sonnenbrandkrem abgesehen hat.

Gerade in diesem Augenblick kommt Hilde als Retterin in der Not. O Gott im Himmel! denkt auch sie. Den schweren Plucksack von Koko wegzureißen, das geht nicht. Schon als sie die Hände erhebt, wird sie angefaucht und angeknurrt. Sofort würde der Waschbär zu beißen, würde sich an Mutters leichtem Sommerkleid festklammern und die scharfen Krallen würden dabei tief in das Fleisch eindringen. „Ganz ruhig liegen bleiben, Mutti! Nur nicht bewegen“, das ist der einzige Ratschlag, den sie ihr geben kann.

Bleibe einer ruhig liegen bei dieser Kitzelei! Hilde holt eine Schale Milch, eine Handvoll Kirschen. Ha, hat sie eine Ahnung? Milch und Kirschen bekommt Koko Tag für Tag, Sonnenbrandkrem aber nicht. Was soll sie nur machen? Das Mausepiel? Wo ist die Garnrolle, mit der Koko immer spielt? In ihrer Verzweiflung nimmt sie die Kremdose, die noch auf dem Fensterbrett liegt. „Komm, Koko, die Maus, die Maus, such' die Maus!“ und läßt die Dose über die Veranda rollen. Da geht die Dose auf, der durch die Hitze weich gewordene Krim läuft aus, hinterläßt ein Spur. Koko schnuppert. Das ist doch dieselbe Witterung? Da springt er herunter von Frau Poppé, folgt

der Kremspur, schleckt sie auf und macht sich dann über die Dose her. Blitzsauber wird sie geleckt. Mutter Poppe aber ist gerettet. Mehr tot als lebendig wankt sie ins Zimmer.

„Keinen Tag länger bleibt das Vieh im Haus! Ich lasse mich hier noch bei lebendigem Leib



„Ich bin nur froh, daß Sie kein Flötist sind.“

von dem Raubtier zerfleischen und auffressen! Das kommt überhaupt nicht in Frage.“ Dagegen können Hilde und ihre beiden kleinen Schwestern auch nicht viel sagen. So ist Koko dann doch noch in den Zoo gekommen.

## Der unsichtbare Patient

Von Thilo von Haugwitz

„..... 12 Uhr mittags; Position 12° 15' Nord, 22° 57' West.“ Mit einem kleinen Fähnchen markierte der Dritte Offizier den Schiffsort in der Karte.

„In meinem Kalender steht heute ‚Herbstanfang!‘ glossierte er und wischte sich den Schweiß von der Stirn. Das Fähnchen steckte jetzt südlich der Kap Verden, und die Temperatur war dementsprechend. Das Schiff schien in einem riesigen Treibhaus zu liegen.

Etwas angeschlagen schlich ich auf meine Kammer, stellte den Ventilator an und versuchte, mich auf die Bestandsliste der Schiffsapotheke zu konzentrieren. Hätte ich jetzt meine Arbeitslust auf einem Thermometer ablesen können, wäre ich verpflichtet gewesen zu frieren. Die angezündete Zigarette änderte auch nichts mehr. Resigniert zog ich mich schließlich auf die Koje zurück. Vielleicht, daß sich die Mittagshitze in horizontaler Lage besser überleben ließ.

Plötzlich klopfte es kurz und hart an meiner Kammertür, und ein Matrose kam hereinstürzt. Ich spürte die Alarmstimmung und war mit einem Schlage hellwach. „Herr Doktor, Sie möchten, bitte, sofort zum Funkoffizier kommen!“

Ich sprang auf und rannte nach oben zum Funkraum. Die Formalität des Anklopfens schenkte ich mir.

Ein rascher Blick überzeugte mich, daß hier keine Katastrophe eingetreten war: Immerhin fehlte das feixende Grinsen, mit dem mich sonst der FT-Offizier zu empfangen pflegte, wenn ich mich zu einem kleinen Rees bei ihm einfand. Dieses Gesicht, daß sich in tausend kleine Fältchen voller List und Witz legen konnte, war jetzt gespannteste Konzentration. Ein Blick auf das Gerät ließ mich den Grund des Alarms ahnen: der Anzeiger stand auf der Seenotfrequenz. Als ich mich über seine Schulter beugte, hörte ich die leisen Rufzeichen aus dem Kopfhörer. Seine Hand glitt hinüber zur Morsetaste und gab die Antwort. Es wurde eine andere Wellenlänge ausgemacht, um die Notfrequenz wieder freizugeben.

Während der Funker an Schaltern und Knöpfen herumfingerte, gab er die erste Auskunft:

„Da schwimmt irgendwo ein britischer Frachter, der ärztliche Hilfe braucht. Ich nehme jetzt sein Telegramm auf. Vielleicht können Sie etwas machen.“

Der Kopfhörer glitt wieder über die Ohren, die linke Hand suchte auf dem vereinbarten Bereich die Skala ab, die rechte lag neben der Morsetaste. Sekunden gespanntester Aufmerksamkeit. Hatten wir ihn wieder verloren? Warum meldete er sich nicht? Plötzlich ein kurzes Pfeifen und dann wieder die Morsebuchstaben des Briten. Als Antwort ging unser Rufzeichen durch den Äther: „DIU — DIU — DIU.“

Einen Moment ruhte die Hand, dann nahm sie Papier und Bleistift. Über die Schulter las ich mit: „medico salaga to captain diu stop westafrican male age indefinite sick four days stop . . . .“ — Aha, ‚Salaga‘ hieß der Pott, und der Kranke war ein Schwarzer! — „... first symptoms swelling feet and ankles stop . . . .“ Es folgte ein Wust von Krankheitszeichen, Beobachtungen, verabreichten Medikamenten, Temperaturen und Mutmaßungen. Um etwas Klarheit schaffen zu können, erbat ich Überlegungszeit. Unser Funker morste das Wartezeichen hinüber.

Mit Buntstiften und Zahlen versuchte ich, die brauchbaren Angaben herauszupicken und wie ein Mosaik neu zusammenzustellen, um vielleicht so zu einer Diagnose zu kommen. Aber es fehlte zuviel.

„Puls kaum vernehmbar,“ hieß es nun in der Aufstellung. „Beschleunigte, krampfartige Atmung; dick belegte Zunge; kalte Hände und Füße; normale Temperaturen . . . .“

Ich mußte mehr wissen, genaueres! Und wieder flog die Morsetaste: „War der Mann vorher bestimmt gesund gewesen? Oder bestand ein chronisches Leiden? — Habt ihr irgendwelche Chemikalien an Bord? Kreosot, Karbolsäure oder Ähnliches?“

Die Antwort brachte mich wieder weiter. Der Schwarze war vorher ‚fit for hard work‘ — also kerngesund — gewesen. Eine Vergiftung hielt man für ausgeschlossen.

„Untersuchen Sie den Kranken noch einmal!“ ließ ich zurückgeben. „Tasten und drücken Sie

## Der Taucher

Der Heringslogger „Antje Moe“ aus Emden hat eine Trosse in der Schraube. Verdammte Geschichte, wie sie so manövriertüchtig über die Doggerbank treiben. Glücklicherweise ist eine Taucherausrüstung an Bord.

„Wer von Euch kann tauchen?“ fragt Kapitän Penning seine Besatzung.

Jan Frerichs, ein Enakserl von Matrose, tritt vor. „Kann ick, Schipper! Dat 's licht to.“

„Hast du das Tauchen gelernt, bei der Marine?“ „Nee, aber ick kann dat, Schipper.“

Nun, es ist kein anderer Mann da, der tauchen kann, und da entschließt sich Kapitän Penning denn schweren Herzens, Frerichs mit der Aufgabe zu betrauen, gibt ihm die nötigen Anweisungen und liest ihm alles vor, was in dem großen Kasten mit der Taucherausrüstung angeklebt steht.

„Wenn das da unten nicht klar geht, dann dreimal an der Signalleine ziehen. Dann holen wir dich rauf. Versteht du?“

Jan Frerichs versteht und steigt ganz vorsichtig in den Taucheranzug, zieht die Bleischuhe an und dann wird ihm der Helm aufgesetzt.

„Dreimal an der Signalleine, Frerichs“, meint noch Kapitän Penning, als er ihm das Frontglas vor den Helm schrauben will.

„Nix da, Schipper, dat Fenster loten Se man weg!“ wehrt sich Frerichs dagegen.

„Denn mußt du ja versaufen, Mann, wenn das Glas nicht vorm Helm ist.“

Nein, der Matrose will von dem Fenster nichts wissen, aber es hilft alles nichts, Kapitän Penning setzt es ein und schraubt die Muttern fest.

Langsam steigt Frerichs am Heck über Bord und die Leiter hinunter.

Nach fünf Minuten schon wird an der Signalleine gezogen. Dreimal! Schnell holen ihn die Fischer wieder hoch. Der Kapitän schraubt das Fenster auf.

„Was ist, Frerichs? Ist was passiert?“

„Passiert? Ick heff dat jo glieks seggt, Schipper, dat Fenster, dat ist Quatsch. Dat heurt nich dorfor.“

„Hört doch davor, Frerichs!“

„Nee, heurt nich dorfor.“

„Sabbel nicht, Mann! Gehört davor.“

„Mit dat Fenster goh ick nich wedder dohl.“

„Und ohne Fenster versäufst du, Frerichs.“

„Kieken Se sick doch mol den Swienkrom an, Schipper! Ich wär al an de Schruf und heff ook de Tross sehn, de sick dor umtütelt hett. Ick wull dat grad klormoken un wull mi erst ordnlich in de Hand speen, as ick dat wennt bin. Nu kieken Se sick mol de Schief an! Ick heff nix mehr sehn kunnt. Dat Fenster heurt nich dorfor.“

den ganzen Leib ab, ob Sie Abwehr- oder Schmerzäußerungen auslösen können.“ Von drüben kam das Wartezeichen.

Ich hatte wieder etwas Überlegungszeit gewonnen. Es war inzwischen 2 Uhr geworden. Das Essen hatten wir verpaßt. Lautlos schob der Steward ein paar belegte Brote, Kaffee und eine neue Schachtel Zigaretten auf den Tisch.

Die Hitze war unerträglich. Mütze, Jacke und Binder waren längst in irgendeine Ecke geflogen. Das Hemd klebte wie ein nasser Lappen am Körper. Den Ventilator konnte man auch nicht anstellen, da er uns sämtliche Papiere weggeblasen hätte.

„Da ist er wieder!“ meldete der Funker und stopfte schnell das angebissene Erötchen in den Mund. Der Bleistift lief über das Papier und setzte Buchstaben auf Buchstaben nach den

kleinen pfeifenden Tönen im Kopfhörer. Die Untersuchung hatte Schmerzen im Oberbauch ergeben.

Eine schnell eingeworfene Rückfrage brachte das Ergebnis, daß mit Hilfe eines Einlaufes einem dringenden Bedürfnis abgeholfen werden mußte. Vielleicht hatten sich dadurch zuviele Giftstoffe im Körper halten können. Gift — Gift — daß ich immer wieder auf Vergiftung kam! Womit nur?

Während man drüben meine Verordnung ausführte, hatte ich ein paar Minuten Zeit. Ich mußte etwas frische Luft schnappen und ging auf die Brücke, um mir die schwache Brise ins Gesicht wehen zu lassen.

Soweit das Auge reichte, war nichts als Wasser, Wasser. Und irgendwo über tausend Meilen von uns entfernt, lag in der gleichen blauschwarzen Wüste ein Frachter mit einem Kranken, der auf Hilfe wartete. Vielleicht hatte ihm der Master gesagt, daß ihn nun ein deutscher Doktor behandelt. Sicher wußte er gar nicht, was ein Deutscher ist; außerdem konnte er ihn nicht sehen. Aber die Worte versprachen Hoffnung — Hoffnung!

Wie oft hatte ich diese Bilder gesehen: angstgeweitete Augen, die sich an alles zu klammern versuchen, was Rettung bedeuten könnte — ein nach Atem jagender Brustkorb — in die Matratze gekrampfte, schon erkaltete Finger. „Und es muß doch eine Vergiftung sein!“ — „Wie bitte?“ — Ich fuhr herum. Hinter mir stand der wachhabende Offizier mit den bisher aufgenommenen Telegrammen in der Hand. Ich hatte angefangen, laut zu denken. Freundschaftlich klopfte er mir auf die Schulter: „Machen Sie nicht so ein verzweifertes Gesicht. Bei dem ist nichts mehr zu wollen. Vielleicht, wenn Sie ihn sehen könnten. Aber nicht mit Ferndiagnose über FT. Das ist halt so bei der Seefahrt, da gibt es eben mal Verluste!“

„Doktor! Die ‚Salaga‘ meldet sich wieder!“ Mit drei Sätzen war ich wieder neben dem Funkoffizier, der bereits die ersten Worte aufgefangen hatte. Das Ergebnis der verlangten Prozedur lag vor. Es ging dem Patienten ein wenig besser, aber die nachfolgende Schilderung zeigte mir, daß offensichtlich ein Leberschaden bestand. Ein energischer Funkspruch jagte hinaus: „Es muß eine Vergiftung sein! Rüttelt den Mann wach, fragt ihn, ob er etwas eingenommen hat, vielleicht ein Medikament. Fragt andere, die mit ihm zusammen waren, durchsucht seine Sachen auf verdächtige Flaschen oder Tabletten.“

Wieder Pause. Ich versuchte inzwischen noch einmal, einen Behandlungsplan aufzustellen. Siedend heiß fiel mir dabei plötzlich ein, daß ich ja fast keinen Namen eines englischen Medikamentes im Kopf hatte. „Sie sollen mir eine Liste sämtlicher Kreislaufmittel durchgeben!“ schrieb ich auf einen Zettel. Der Funker sah mich fragend an. — Ach ja, was heißt nur wieder ‚Kreislaufmittel‘ auf Englisch? Ich rannte hinunter in meine Kammer. Hastig zerzte ich das gesuchte Lexikon aus dem Regal, der Rest flog von allein auf den Boden.

Als ich wieder oben war, hörte ich gerade unser Rufzeichen ertönen: „DIIU — DIIU —“. Und dann las ich den erlösenden Satz: „patient has got some pills by an other man . . .“ — „Also doch eine Vergiftung!“ Ich hatte es fast triumphierend hinausgeschrien. Zwei erschrockene Augen sahen mich an. Offenbar schwirrte jetzt dem Funker die Diagnose ‚Sonnenstich‘ oder ‚Tropenkoller‘ durch den Kopf.

Man hatte auch bereits nach dem Gefäß von diesen verdammten Pillen suchen lassen, und ich bekam eine genaue Angabe der Bestandteile. Endlich wurde alles klar! Ein tiefer Seufzer der Erleichterung erreichte das Ohr des Funkers und brachte auch dort die Entspannung. Auf seinem Gesicht erschien wieder das gewohnte Grinsen, in dem sich seine Meinung über die ganze Welt widerspiegelte.

Wenn man als Arzt die Diagnose gefunden hat, ist man wenigstens von dem verzweiferten Selbstvorwurf der Unfähigkeit befreit. Allerdings geht es dem Patienten deswegen noch keinen Deut besser. Aber der zu beschreitende Weg lag jetzt klar vor mir.

„Give patient light tea as much as he can drink . . .“, begann unser nächstes Telegramm. Tee, viel dünnen Tee sollten sie ihm geben. Ich hoffte, damit den Kreislauf und die Ausscheidung der Giftstoffe anzukurbeln. Die Frage nach brauchbaren Herzmitteln war negativ beantwortet worden. Ich mußte also mit Hausmitteln auskommen. Da die Briten im allgemeinen den Tee so stark wie wir den Kaffee trinken, wiederholte ich das Wort ‚leicht‘ noch einmal ausdrücklicher.

Inzwischen war es vier Uhr geworden. Vier Stunden beschäftigten wir uns also schon mit dem Schwarzen. Wenn es bei dem Briten im FT-Raum genau so heiß war, mußte man auch dort langsam am Ende der Kräfte sein.

Schlafmittel geben. Weiterhin viel Tee mit Traubenzucker und etwas Orangensaft. Sollte der Puls noch schwächer werden, zwei Tassen Kaffee . . . Neue Verbindung morgen früh . . .“ Es folgte eine Nacht voller Unruhe und Zweifel. Eine Nacht, wie sie nur ein Arzt kennt, der sich schon einmal mit einer seltenen und schweren Erkrankung herumgeschlagen hat. Ich hörte das Glasen auf der Brücke, ich hörte den Mitternachts-Wachwechsel. Die Nacht schien kein Ende nehmen zu wollen.

Um neun Uhr des anderen Tages hatten wir wieder die Verbindung. Langsam — viel zu langsam erschienen die Worte auf dem Papier: „medico salaga/gyrr to master diiu — patient much improved . . .“ Gott sei Dank! Auf dem Gesicht unseres Funkoffiziers spielten wieder die tausend kleinen Fältchen. Er war mit mir zufrieden!

„. . . . has got some sleep stop asking for food . . .“ Die Fältchen wurden immer breiter: „Ein Seemann, der etwas zu essen haben will,



„Machen Sie mit ihm für heute abend eine neue Zeit aus,“ sagte ich daher zu unserm Funker. Es war auch für ihn offensichtlich Zeit, daß er frische Luft bekam. Mehr tot als lebendig wankte ich in die Kombüse und ließ mich voll Kaffee laufen. Langsam kehrten die Lebensgeister zurück. Unser Zweiter Ingenieur fiel mir wieder ein. Ich hatte ihm heute nacht einen vereiterten Backenzahn herausgeholt. Er sollte ja noch eine Penicillinspritze haben.

Mechanisch kramte ich die Utensilien für die Injektion zusammen. Die Gedanken arbeiteten noch immer um den Mann auf dem englischen Frachter. Hatte ich alles richtig gemacht? Hätte ich mich vielleicht in einigen Dingen klarer ausdrücken sollen? Was ist, wenn eine Komplikation eintritt? Vor der verabredeten Zeit hatte man drüben keine Möglichkeit, Kontakt mit uns zu bekommen. Die Überlegungen liefen wie Kreisel durcheinander.

Zehn Uhr abends. Es war etwas kühler geworden. Wir hockten wieder im FT-Raum und suchten das ‚GYRR‘ der ‚Salaga‘.

Endlich, da war es! Dem Patienten ging es nur wenig besser. Die Atmung war noch immer schnell und krampfhaft, der Puls sehr schwach. Der Kampf schien auch mir jetzt ziemlich aussichtslos. Zudem war man drüben nervös geworden und stellte unsinnige Fragen. Ich mußte sie gegen meine Überzeugung beruhigen, damit man mir während der Nacht keinen Fehler machte. „. . . not dangerous stop“, antworteten wir, „please give patient no medicine . . .“ Vor allem sollten sie ihm keine

stirbt nicht mehr, egal ob schwarz oder weiß“, kommentierte er aus seinem reichen Erfahrungsschatz mit allen Völkern der Erde. Wenn er jetzt Zeit gehabt hätte, wäre wahrscheinlich eine seiner amüsanten Stories gekommen, von denen er randvoll zu sein schien.

Wir hatten es geschafft! Aber erfahrungsgemäß durfte man nicht zu sicher sein. Ich gab weitere Anweisungen: Diät, Fruchtsäfte, weiterhin viel Tee.

Am gleichen Abend und am nächsten Morgen trafen wir uns wieder. Sicherheitshalber gab ich Direktiven für einige Tage, falls die Verständigung unmöglich werden sollte. Die durchgegebenen Positionen zeigten uns, daß wir jetzt fast 1500 Seemeilen auseinander waren. Außerdem lagen mehrere Gewitterzonen zwischen unseren Schiffen.

Aber es klappte mit der Verbindung doch noch einige Male, so daß ich meinen Patienten in Obhut behalten konnte. Nach zwei Tagen war er endgültig über den Berg, und seine Lebensfunktionen normalisierten sich langsam. Selten habe ich bei einem wieder aufkommenden Patienten so eine Freude gespürt, wie bei diesem schwarzen Seemann, dessen Gesicht ich noch nicht einmal gesehen hatte.

Ein herzliches Danktelegramm des britischen Kapitäns beendete den Funkverkehr. Er hoffte jetzt, allein fertig zu werden. Unser Funker strahlte: „Wenn wir die ‚Salaga‘ mal in irgendeinem Hafen treffen, dann gehen wir längs-seit, Doktor! Das gibt ein Wiskybad, von dem die ganze christliche Seefahrt reden wird!“

# Der schöne Arthur

Von Otto Kleemus

Er war das bekannteste Original auf fast allen Schiffen der Hamburg-Amerika Linie und der Alprdruck sämtlicher Oberstewards. Eine imposante Erscheinung, Hannoveraner von Geburt, und sehr temperamentvoll. Eine gute Garderobe war ihm das Wichtigste, der Scheitel sein Stolz, wenn er auf Freiersfüßen wandelte. Und das geschah sehr oft, da er mit zahlreichen Heiratsinstituten eine umfangreiche Korrespondenz führte, die von ihm in den meisten Fällen auf hoher See erledigt wurde. War es doch sein sehnlichster Wunsch, in eine „gute Partie“ einzusteigen.

Ja, er war ein Lebenskünstler! Zu der christlichen Seefahrt war er erst in späteren Jahren gekommen. Auf Wunsch seines Vaters trat er nach seiner kaufmännischen Lehre bei den „Preußen“ in Hildesheim ein. Aber er liebte die Freiheit und als zwei Jahre um waren, fuhr er nach Bremerhaven und musterte auf Dampfer „Neckar“ als Messesteward für die Ingenieurmesse an.

Es wurde eine stürmische Reise! In der Messe führte ein junger Ingenieur das Wort, und wie das auf langen Reisen so oft geschieht, ergaben sich bald Differenzen mit dem „kleinen Messesteward“. Bis eines Tages die Bombe platzte und Arthur ins Journal eingetragen und zum Maschinenjungen für die Heizer degradiert wurde. In Bremerhaven mußte er abmustern. Es war seine erste und letzte Reise beim Lloyd.

Dann fuhr er nach Hamburg. Die Zahl seiner Schiffe, auf denen er Gastrollen gegeben hatte,

ersah man aus seinen vier Seefahrtsbüchern, auf die er sehr stolz war.

Auf einer Reise nach New York hatte er in Erfahrung gebracht, daß sein Nachservierer im Zwischendeck einen schwunghaften Handel mit Obst, Geflügel, Aufschnitt und sonstigen Delikatessen betrieb. Er wurde sein Partner und als er eines Tages mit zehn Flaschen Vermouth Blanco im Zwischendeck erschien, landete er bei einer Gruppe polnischer Auswanderer, die ihm hochofrennt sämtliche Flaschen abkauften. Aber er hatte Pech! Sein Lieferant hatte ihm Weinessig mit dem Etikett ‚Vermouth Blanco‘ verkauft.

Seitdem hat Arthur nie wieder mit Wein, sondern nur noch mit Eßwaren gehandelt.

Ein tolles Stück leistete er sich auf der „Pretoria“ während einer Ausreise nach New York. Er war als Kammersteward in der Zweiten Klasse, hatte aber seine Kammern nicht voll besetzt. An Deck lernte er einen zahlungsfähigen Herrn kennen, der ihm sein Leid über die Unterbringung und Verpflegung im Zwischendeck klagte. Arthur wußte Rat. Er nannte „seinen Fahrpreis“ und während der Abendstunden erfolgte die Umquartierung. Die Mahlzeiten wurden dem „seekranken Passagier“ auf seine Kammer serviert. Damit war der Fall für ihn erledigt. Aber er hatte nicht mit der Schwatzhaftigkeit seiner Passagiere gerechnet! Und eines Tages war es soweit! Zwei Tage vor New York erschien der Obersteward in seinen Kammern und verlangte den „blinden Passagier“ zu sehen. Das Schicksal nahm seinen

Lauf! Er wurde auf die Brücke zitiert, von der Schiffsleitung ins Journal geschrieben, zum Zwischendecksteward degradiert und am nächsten Morgen mußte er mit „seinem Passagier“ ins Zwischendeck wandern.

Als wir auf dem „Albert Ballin“ in New York das Frühstück für den Verein der „Wiener Herzen“ servieren wollten, war plötzlich der Wurstkessel mit 300 „Regensburgern“ verschwunden! Große Aufregung! Der Oberkoch fluchte, die Köche mußten in rasendem Tempo Steaks braten. Man überholte die Matrosen- und Heizermesse. Ohne Erfolg! Der Kessel blieb verschwunden! Erst auf der Heimreise erfuhren wir die Geschichte: Arthur hatte dem Plumber und seinen Gehilfen einen Wink gegeben. Der Kessel verschwand und

anschließend fand in den Maschinenräumen ein Wurstessen statt, zu dem das wachfreie Personal eingeladen wurde.

Auf einer Nordlandreise während der Lunchzeit servierte er seinen prominenten Passagieren die Suppe. Der erste Gang folgte, auf den zweiten mußten die Gäste warten. Peinliche Situation! Wo bleibt der Steward? Der Obersteward erscheint mit seinem Assistenten. Ein Steward vom Nebentisch muß sein Service übernehmen. Wutentbrannt begibt sich der Obersteward auf die Suche. Er rast zur Küche und Pantry, von Arthur keine Spur. Endlich findet er ihn in der Stewardessenkammer, wo er in aller Seelenruhe ein Hähnchen tranchiert „Was fällt denn Ihnen ein!“ so schreit er Arthur an, „verlassen den Tisch?!“ Die Passagiere warten!“ Der Obersteward war sprachlos und verschwand. Als Arthur im Salon erschien, brauchte er nicht mehr zu servieren.

Als wir bei der Indienstellung der „Cincinnati“ das Festdinner für die Direktion servierten, war Arthur Weinsteward. Es ist ja bekannt, daß es bei solcher Festlichkeit viel Aufregung für das Bedienungs- und das Küchenpersonal gibt, wenn der Generaldirektor mit seinem Gefolge an Bord erscheint. Schon bei den Vorbereitungen fing es an. Man nannte es „Zustand“. Und so war es auch auf unserer „Cincinnati“. Unter der Führung des Kapitäns erschien der Generaldirektor mit seinen Gästen. Die Salonkapelle spielte den Hapag-Marsch. Ansprachen wurden gehalten. Das Dinner begann. Die Stewards flitzten. Arthur servierte den Wein. Sektpfropfen knallten. Die Schlußansprache erfolgte und man war voll des Lobes über die gute Bedienung und die Küche auf der „Cincinnati“. Der Obersteward und sein Assistent schmunzelten. Und als die Gäste von Bord gingen, saß Arthur in der Pantry und verzehrte ein Wiener Schnitzel. „Nee, Kinder,“ meinte er, „war das ein Dinner! Hatte mir zwei Fläschchen Wein reserviert und als ich sie verstauen wollte, servierte unser Assistent meinen Wein an die Gäste. Habt ihr Worte?“ Seine letzte Reise machte er nach Ostasien und dann, — — aber das ist eine traurige Geschichte.

## Wußten Sie schon, daß . . .

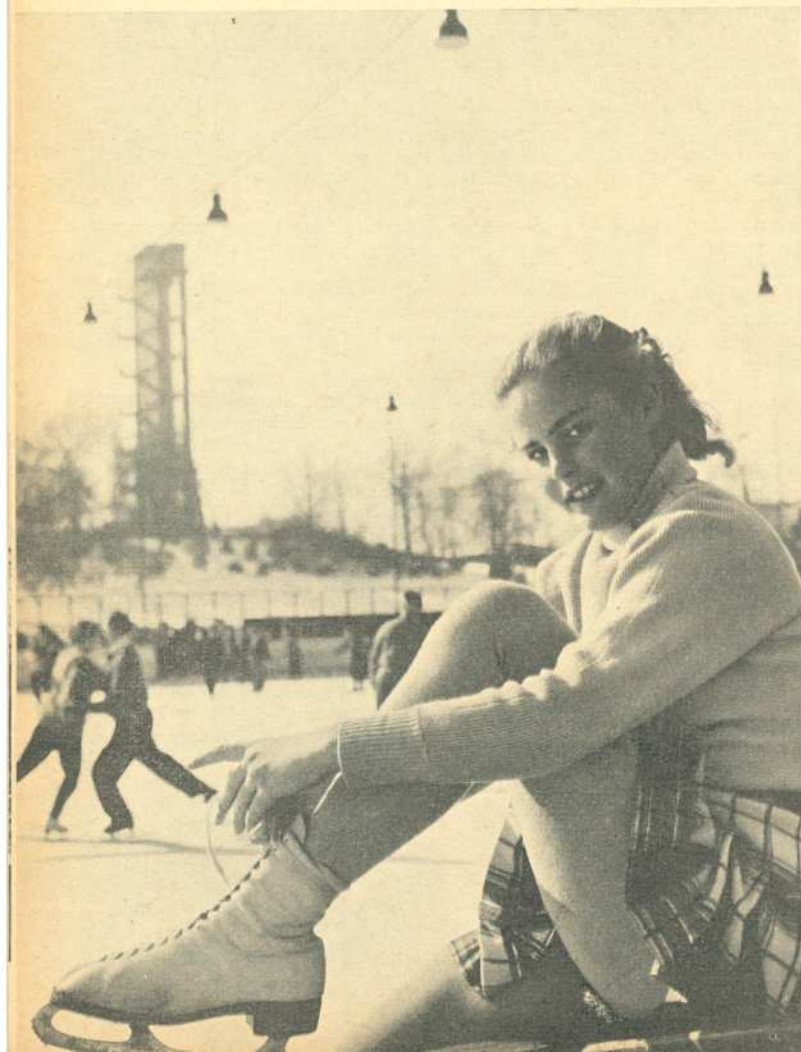
. . . der aristokratischste Segelverein der Welt das Royal Yacht Squadron ist? Diesen Club gründeten 1815 in London 50 Lords. Er ist auch der einzige Yacht-Club Großbritanniens, deren Mitglieder berechtigt sind, die Kriegsflagge auf ihren Schiffen zu führen.

. . . der DGB in einer bisher nicht veröffentlichten Schrift feststellt, die Bundesrepublik sei mit einer Steigerung der Produktion seit 1938 um 36 % je Kopf der Bevölkerung hinter den USA, Finnland, Österreich, Italien, Norwegen, Frankreich, Schweden, Holland, England und Belgien zurückgeblieben?

. . . man im Innern der Nordinsel Neuseelands Felszeichnungen gefunden hat, die nordische Schiffe darstellen? Hier tritt besonders das germanische Spiralornament hervor.

. . . bereits um 1252, zur Zeit des Kublei-Khan, die großen chinesischen Dschunken wasserdichte Querschotten hatten? Durch Schottwände hatte man den Innenraum unterteilt und den Kaufleuten die einzelnen Abteilungen vermietet. Es zeigte sich sehr bald, daß solcherart zugerichtete Schiffe eine größere Festigkeit und mehr Sinksicherheit besaßen.

. . . die Rudermaschine sich erst 1870 anfang durchzusetzen? Bis dahin wurde das Ruder noch von Hand bedient, wozu bei großen Schiffen 40 bis 50 Mann erforderlich waren.





# Klar bei Schmunzelauge

## Das Vorbild

Das Schiff hat an die Werft verholt. Mindestens zehn Tage sollen die Klassifikationsarbeiten dauern. Fein für Oschi Bornemann, den Quartermaster. Nun kann er Urlaub nehmen. Zehn Tage. Zum Heiraten.

Ganz weit weg vom Hafen, wo man das Dampfertuten nicht einmal mehr hören kann, haben sie eine winzig kleine Neubauwohnung bekommen. Hier hören sie andere Geräusche. Keine schönen. Über, unter, neben sich. Ist zwar kein Ersatz für Dampfertuten, ist aber in hellhörigen Neubauwohnungen nun mal nicht anders.

Am ersten Morgen ist Oschi schon ganz früh aufgestanden, hat Kaffee gemahlen, Wasser aufgesetzt, Milch und Brötchen geholt, Schuhe geputzt.

Dann hat er das Frühstückstablett eigenhändig der jungen Frau Bornemann, gestern noch Fräulein Müller, ans Bett gesetzt. Hat sie mit einem innigen Kuß geweckt.

„Du, Lieber“, haucht sie schlaftrunken. „Wie hast du das nur alles gemacht? Und so leise, ich habe wirklich nichts gehört. Ich war ja auch so müde.“

„Ja, mein Schätzchen“, sagt Quartermaster Oschi Bornemann, „ich habe dir das nur mal vormachen wollen, wie schön so etwas geht. Aber von morgen an machst du das dann bei mir so, nicht wahr, Liebling!“

## Frühling

Ein junger Seemann bringt ein junges Mädchen nach Haus. Nur um den Weg abzuschneiden, gehen sie durch einen kleinen Park.

Sagt das junge Mädchen zu dem jungen Seemann: „Woran denken Sie jetzt gerade?“

Sagt der junge Seemann zu dem jungen Mädchen: „An genau dasselbe, an das Sie denken.“

Sagt das junge Mädchen zu dem jungen Seemann: „Pfui, das ist mit euch Seeleuten immer wieder dasselbe. Andere Gedanken habt ihr wohl gar nicht.“

## Ergänzungssport

Flöte hat Urlaub. Vierzehn Tage. Er will ihn nicht in der Hafenstadt verleben. Beileibe nicht. Dann sieht er ja jeden Tag Schiffe. Während seines Urlaubs will er keine Schiffe sehen. Er kauft sich Angelschacht, Posen und Schnüre und fährt in die Holsteinische Schweiz.

„Wo ist hier der beste Platz zum Angeln?“, fragt er den Hausknecht seines Gasthofs.

„Der beste Platz? Och, hier gleich schräg gegenüber.“

„Stehen da viele Fische?“ fragt er weiter.

„Nee, das nicht, aber Sie können nach beiden Seiten die Straße gut übersehen, wenn der Gendarm kommt.“

## Auf Gilmourhill

Es war jammerschade um den Fischdampfer, der oben im Rosengarten auf den Fischgründen geblieben war. Die meisten Männer wurden zwar gerettet, aber den Netzmacher, den hat es doch erwischt. Die andern Fischdampfer haben lange nach ihm gesucht, fanden ihn aber nicht.

Das ist nun schon lange her. Inzwischen hat sich so viel Neues in Glasgow ereignet, daß man gar nicht mehr an den gebliebenen Fischdampfer dachte. Da begegnet die Witwe des Netzmachers im Park von Gilmourhill der Frau des Steuermanns. Die Frau des Steuermanns geht ganz einfach angezogen, mit einem billigen Kattunkleid, derben Schuhen und einem Konfektionsmantel. Die Witwe des Netzmachers aber sieht direkt zum Anbeißen flott aus. Besonders der neue Pelzmantel sticht der Steuermannsfrau ins Auge.

„Ja, es war ja ein Unglück mit meinem Eddy. Aber man griff mir von allen Seiten unter die Arme. Die Reederei und auch die Seekasse. Glatte tausend Pfund habe ich bekommen.“

„Hm, so ist das. Das hat mein Billy sicher nicht gewußt, sonst hätte er sich doch lieber nicht retten lassen.“

## Steuermannsschüler

Lotti kommt mit hochrotem Kopf nach Haus. Sie war auf dem Abschiedsball der Steuermannsschüler. Ein frischgebackener A-5-Mann hat sie nach Haus gebracht.

„Du hast dich mit ihm geküßt, Charlotte? Den Seefahrtsschülern ist nichts heilig. Ich kenne das.“

„Ich habe Jan doch nur erlaubt, mir auf jede Backe einen Kuß zu geben. Weil er doch sein Examen mit Auszeichnung bestanden hat.“

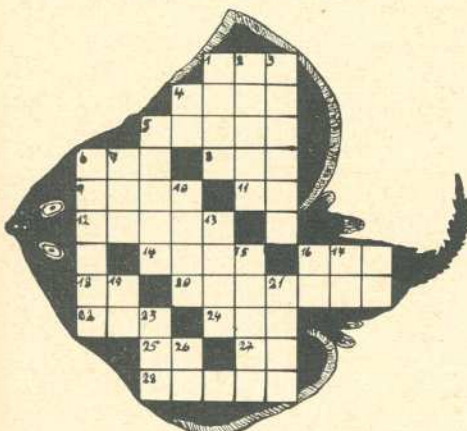
„So, auf die Backe. Und was dann?“

„Da hat er den goldenen Mittelweg gewählt. Er meinte, ein Seemann wäre mitten im Fahrwasser immer am sichersten.“



„Ist da bei euch ein Taucher an Bord, der Guschl heißt?“

## Kreuzworträtsel



**Waagrecht:** 1. Aggregatzustand; 4. Stimmung; 5. Überbleibsel (Mz.); 6. Getränk; 8. franz. Münze; 9. Gebetschluß; 11. Skat-Ausdruck; 12. Nahrungsmittel; 14. Tierprodukte; 16. Baumteil; 18. Fürwort; 20. nicht hoch; 22. Segelkommando; 24. Fürwort; 25. Tierlaut; 27. portug.: wenn; 28. Fisch.

**Senkrecht:** 1. besondere Form von Eisen oder Metall; 2. bekannter Deutschamerikaner; 3. Teil des Schiffes; 4. franz. Artikel; 5. Ankerplatz;

6. Schiffstyp; 7. Laufvogel; 10. Ablehnung; 13. Klebemittel; 15. Ortsveränderung; 16. Flächenmaß; 17. ital.: ja; 19. Bezeichnung für Selen; 21. Zahl; 23. Aggregatzustand des Wassers; 26. Ausruf. ch = ein Buchstabe.

## Silbenrätsel

Aus den Silben

a — be — bel — che — de — dov — e — far — füh — fuß — ga — hin — kar — ki — lo — man — mann — me — ne — nes — nipp — null — o — oel — ot — pol — re — rei — se — stan — ste — ten — ter — ti — tur — ven — ver — vi — vor

sind 13 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

- Teil des Schiffes,
- Konservierungs- und Verschönerungsmittel für Holz und Eisen,
- Wollstoff,
- vorderer Teil des Kiels,
- griechischer Buchstabe,
- Feind der Schifffahrt,
- bekannte Röhrenfabrik,
- Gott der Dichtkunst,
- jetziger Name der Viermastbark „Padua“,
- sowjetische Republik,
- Hafenbetrieb,
- taube Flut,
- Bezeichnung in den Seekarten.

Die Anfangs- und Endbuchstaben, letztere von unten nach oben gelesen, ergeben einen bekannten Seemannsausdruck. (ch = 1 Buchstabe.)

## Auflösungen aus Nr. 2

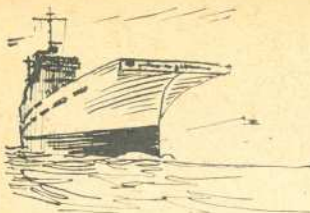
### Silbenrätsel

- Gangbord; 2. Radkasten; 3. Onega; 4. Eisklausel; 5. Navarino; 6. Innung; 7. Saugventil; 8. Dampftramme; 9. achterlich; 10. Tidehafen; 11. Libau; 12. Akkusativ; 13. Newhaven; 14. Deckstütze; 15. Roststab; 16. Oelsammler; 17. Odessa; 18. Düsseldorf; 19. Itzehoe; 20. Segelkleid; 21. Dutzend; 22. Expansion; 23. Kajüte; 24. Abscheu; 25. Nantes; 26. Totalverlust; 27. Wasa; 28. Inland; 29. Tvedestrand; 30. Taifun; 31. Iduna; 32. Süßwasser; 33. Displacement; 34. Egoismus.

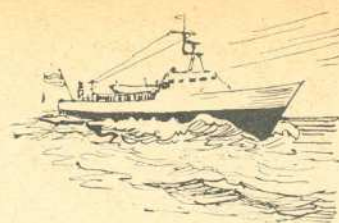
Groen is dat Land,  
Rood is de Kant,  
Witt is de Strand:  
Dat suend de Farben  
Vun Helgoland.

### Seemanns-Quiz

- Schwanenhals; 2) Flußpferd; 3) Kiel-schwein; 4) Maschfischung; 5) Eselshaupt; 6) Mastkalb; 7) Drosselklappe; 8) Krähen-nest; 9) Hundewache; 10) Schafschinken.



# Flotten-Umschau



Am 12. Februar gelangte das Schnellboot „Wolf“ der Bundesmarine zur Ablieferung. Damit hat die Lürrsen-Werft bisher drei Boote dieser Serie abgeliefert: „Jaguar“, „Iltis“ und „Wolf“. Zwei weitere Boote befinden sich in der Ausrüstung, „Luchs“ und „Leopard“, und das jüngste, „Seeadler“, lief am 1. Februar vom Stapel. Bei 40 m Länge und 7 m Breite haben die Fahrzeuge eine Wasserverdrängung von 140 ts. Die auf vier Schrauben arbeitenden Maybach-Motoren von insgesamt 12 000 PS verleihen den Booten eine Geschwindigkeit von 42 Knoten. Die Bewaffnung besteht aus zwei 4 cm Flak und vier Torpedorohren von 53,3 cm. Das Schnellboot „Seeadler“ ist das vierte Schiff dieses Namens in der deutschen Marine. Der 1892 erbaute Kleine Kreuzer „Seeadler“ — er hieß zuerst „Kaiseradler“ — war fast 20 Jahre im Auslandsdienst und wurde dann Minenhulk in Wilhelmshaven. Im April 1917 ging das Schiff durch Minenexplosion verloren. — „Seeadler“ Nr. 2 war während des Ersten Weltkrieges Hilfskreuzer und das letzte Segelkriegsschiff. Unter dem Namen „Pass of Belmaha“ war dieses amerikanische Vollschiff als Prise von einem deutschen Mariner, dem U-Steuermannsmaat Lamm, von den Orkney-Inseln zur Elbe gebracht und dann in Bremerhaven umgebaut worden. Unter dem Kommando des Grafen Luckner ist die Kaperfahrt der „Seeadler“ recht bekannt geworden. Am 2. August 1917 strandete das Schiff in der Südsee bei der Insel Mopelia. — Das 1926 gebaute Torpedoboot „Seeadler“ ging am 13. Mai 1942 in einem Gefecht vor Boulogne verloren. Zu unserer aller Genugtuung hat die Bundesmarine ihren Auftrag auf den Bau eines Segelschulschiffes nicht zurückgezogen. Die Werft Blohm & Voss, Hamburg, die auch die drei Segelschulschiffe der Kriegsmarine gebaut hat, wird auch das neue bauen, das noch in diesem Jahr in Dienst gestellt werden soll. Es lehnt sich in Linienführung und Takelung stark an

„Horst Wessel“ und „Albert Leo Schlageter“ an, die eine Weiterentwicklung der „Gorch Fock“ darstellten. Die Schiffe haben sich im jetzigen ausländischen Besitz genau so bewährt, wie bei uns. Bei rund 70 m Länge, 12 m Breite, 1600 ts Verdrängung und 2000 qm Segelfläche wird das neue Schiff ebenfalls als Bark getakelt. Auf der Burmester-Werft, Bremen-Burg, lief das Küstenminensuchboot „Weilheim“ vom Stapel, das seinen Namen nach dem oberbayerischen Städtchen hat, in dem Admiral Hipper, Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte in der Skagerrak-Schlacht und letzter Chef der Hochseeflotte geboren wurde und wo er auch begraben liegt. Die „Weilheim“ ist 370 ts groß, 45 m lang und läuft 16 Knoten.

Der erste Atom-Flugzeugträger der US-Navy soll „Enterprise“ heißen. Er wurde Anfang Februar in Newport News auf Stapel gelegt und soll 1961 fertig sein. Kostenpunkt: 314 Millionen Dollars.

Die US-Navy meldet ferner, daß sie drei große Atom-U-Boote von je 5600 ts bei 114 m Länge im Bau hat, davon zwei in Groton, Connecticut, und eins auf Mare Island, Kalifornien. Die U-Kreuzer, wie sie ihrer Größe nach richtig heißen müßten, werden mit Abschußanlagen für „Polaris“-Raketen versehen, die sie auch unter Wasser abfeuern können. Die im Herbst vergangenen Jahres mit genannter Rakete durchgeführten Erprobungen wurden in der amerikanischen Fachpresse als höchst erfolgreich bezeichnet. Es darf übrigens daran erinnert werden, daß gegen Kriegsende die deutschen U-Boote auch schon von unter Wasser Fernraketen schießen konnten. Diese Waffe ist aber nicht mehr zum Einsatz gekommen.

Der britische Marinehaushalt 1958/59 sieht durch erhebliche Verminderung von Stäben, Schließen von Werften usw. eine Ersparnis

von 15,5 Mio. Pfund Sterling (etwa 190 Mio. DM) vor. Eine ganze Reihe von Admiralsstellen, etwa ein Drittel, sollen gestrichen werden, 23 000 zivile Arbeitsplätze im In- und Ausland, 6000 bis 7000 Marinestellen an Land wegfallen. Die Royal Navy ist also ausgesprochen im Umbau begriffen. Die britischen Flugzeugträger halten sich in der Größe wesentlich unter der der neuesten amerikanischen Schiffe dieser Art.

In diesem Jahre sind acht Nato-Seemanöver vorgesehen, die hauptsächlich der U-Bootsabwehr dienen.

Im Mittelmeer ist durch die Tunis-Ereignisse allerhand Unruhe entstanden. Die Forderung, Bizerta nur als NATO-Stützpunkt anzuerkennen, hat in Frankreich große Empörung hervorgerufen. Sie könnte aber auch noch viele weitere Folgen haben, z. B. daß auch Malta und Gibraltar zu NATO-Häfen erklärt werden könnten.

Spanische Kriegsfahrzeuge haben inzwischen auch in Ifni mit bewaffneter Hand und Beschießung eingegriffen, und die holländische Marine hat in indonesischen Gewässern ein Handelsfahrzeug aufgebracht.

Ende Februar wurde aus Italien gemeldet, daß der Kommandant der Fregatte „Pomona“, die mit einem Übungsverband in Neapel an der Pier lag, in seiner Kammer ermordet aufgefunden wurde. Die Schiffskasse mit 27 000 DM Wert war ausgeraubt. Ein Mann der Besatzung hatte ihn erschlagen, um mit diesem Geld heiraten zu können. Der Kommandant, Kapitänleutnant Marchese Bassino Negrotto Cambiasso, gehörte einer alten italienischen Adelsfamilie an und zählte von der Mutter her sogar zu den Nachkommen des berühmten Dogen Andrea Doria.

R. Andriano.

## Die Verteilung der deutschen Tonnage auf die einzelnen Bundesländern am 31. Dezember 1957 nach den Heimathäfen der Schiffe

(ohne Küstenschifffahrt und Fischerei)

Gebiet	Trockenfracht Tank/Tank-Erz Gesamt	Motorschiffe		Turbinenschiffe		Dampfschiffe Olfeuerung		Dampfschiffe Kohlefeuerung		Gesamt	
		Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT	Zahl	BRT
Hamburg	Trockenfracht	409	1 282 407	11	81 481	80	245 346	47	76 466	547	1 685 700
	Tank	78	226 073	5	92 015	2	14 897	3	1 682	88	334 667
	Gesamt	487	1 508 480	16	173 496	82	260 243	50	78 148	635	2 020 367
	% v. BRT ges.		56,3		59,1		55,1		72,8		56,9
Bremen/ Bremerhaven	Trockenfracht	232	801 652	11	75 311	28	90 279	—	—	271	967 242
	Tank	7	26 510	—	—	1	654	—	—	8	27 164
	Gesamt	239	828 162	11	75 311	29	90 933	—	—	279	994 406
	% v. BRT ges.		30,9		25,6		19,4		—		28,1
Niedersachsen	Trockenfracht	26	99 576	1	8 873	9	35 888	6	17 296	42	161 633
	Tank/Tank-Erz	1	11 265	2	36 150	—	—	—	—	3	47 415
	Gesamt	27	110 841	3	45 023	9	35 888	6	17 296	45	209 048
	% v. BRT ges.		4,1		15,3		7,7		16,1		5,9
Schleswig- Holstein	Trockenfracht	83	180 155	—	—	37	81 138	13	11 850	133	273 143
	Tank/Tank-Erz	3	32 840	—	—	—	—	—	—	3	32 840
	Gesamt	86	212 995	—	—	37	81 138	13	11 850	136	305 983
	% v. BRT ges.		8,0		—		17,3		11,1		8,6
Ubriges Bundesgebiet	Trockenfracht	11	17 854	—	—	—	—	—	—	11	17 854
	Tank	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Gesamt	11	17 854	—	—	—	—	—	—	11	17 854
	% v. BRT ges.		0,7		—		—		—		0,5
Bundesgebiet Gesamt	Trockenfracht	761	2 381 644	23	165 665	154	452 651	66	105 612	1 004	3 105 572
	Tank/Tank-Erz	89	296 688	7	128 165	3	15 551	3	1 682	102	442 086
	Gesamt	850	2 678 332	30	293 830	157	468 202	69	107 294	1 106	3 547 658
	% v. BRT ges.										

## Höhere Anforderungen an die Jugend

In der Debatte über das kommende Jugendarbeitsschutzgesetz wird von politischen Kreisen in Bonn darauf hingewiesen, daß die Anforderungen, die an die jungen Menschen im Zeitalter der Automatisierung gestellt werden, insbesondere in geistiger Hinsicht, sehr viel höher sind als man bisher annahm. Während die physische Beanspruchung bei fortschreitendem Entwicklungsprozeß geringer wurde, erhöhten sich die Forderungen nach geistiger Mitarbeit, Konzentrations- und Kombinationsgabe. Eine Hebung des Ausbildungsniveaus auf breiter Basis werde daher notwendig, zumal sich auch in Deutschland die bereits in den USA sichtbar gewordene Tendenz zu einer Verringerung der Zahl der Hilfsarbeiter zugunsten einer Vermehrung der Zahl der Angelernten und Facharbeiter zeige. Man fordert, daß in diesem Zusammenhang die Begabungsschichtung der westdeutschen Jugend berücksichtigt werde. Nach einer Untersuchung von Prof. Dr. Huth in München sind 5% der deutschen Jugend für den Hochschulbesuch und 10% für den Fachschulbesuch geeignet; 25% bringen die Eignung zum Facharbeiter mit, während 27% als Spezialarbeiter verwendbar scheinen. 30% sind für Einarbeitungsberufe geeignet; die restlichen 3% seien — immer nach Prof. Huth — schwachsinig oder sozial und könnten nur zu Gelegenheitsarbeiten herangezogen werden. Diese Zahlen — so erklären die erwähnten Kreise — sollten die Grundlage jeder psychologisch orientierten Berufsberatung bilden und müßten auch bei allen Plänen für die Berufsausbildung berücksichtigt werden. Sie stecken auch die Grenze ab, in deren Rahmen die Entwicklung der Wirtschaft zur Automatisierung und Mechanisierung vorwärtsgelassen werden könne, denn das Tempo dieser Entwicklung werde maßgeblich bestimmt vom Potential der qualifizierten Kräfte, die als ihre Träger zur Verfügung stehen.



# KARL GRAMMERSTORFF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtentau

Hamburg - Brunsbüttelkoog

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

# Was bedeutet Maru bei den japanischen Schiffsnamen?

Von Ulrich Schreier

Wer einmal in einem größeren Seehafen eines der blitzsauberen und gepflegten Handelsschiffe Nippons gesehen hat, mag wohl sinnend auf den in riesigen weißen Hiragana-Zeichen mittschiffs auf die Bordwand gemalten Namen geblückt haben, den er nicht entziffern konnte. Aber die Japaner waren von jeher höflich, und so fand dann der Betrachter den Namen noch einmal etwas kleiner an Bug oder Heck in klaren Latein-Buchstaben. „Asahi maru“, „Kuroshio maru“, „Sakura maru“ oder ein ähnlich romantisch klingender Name stand dort als Gruß aus fernem Märchenland. Ja, klingend wie Tempelglocken schienen diese vokalreichen Namen, voll Blumen und Musik, ein Abglanz jenes Vaterlandes der Poesie, wie es unserer nüchternen Gegenwart ein Lafcadio Hearn vermittelt hat.

Tja, kleiner Irrtum, lieber romantik-hungriger Hafenummler! Den schönen Klang bringt nur die europäische Ausdeutung des Schrittbildes hinein; denn die vollkommen betonungs- und akzentlos gesprochene japanische Sprache ist hart wie Maschinengewehrfeuer und entbehrt jeder Musik in unserem Sinne. Die Silben werden gleichförmig aneinandergereiht und bieten dem nicht sprachkundigen Ohr kaum einen Haltepunkt.

Untersuchen wir aber die Bedeutung dieser Namen, so entdecken wir doch ein so hohes Maaß an Poesie, wie wir es in unserer Seefahrt nicht mehr kennen. Dabei ist es nicht eine lebensfremde und erdferne abstrakte Poesie, die sich in diesen Schiffsnamen spiegelt, sondern sie ist durchaus erdgebunden und stammt aus einer feinempfindenden Naturbeobachtung, die sich eng mit tiefer Ehrfurcht vor dem Wirken dieser Natur paart. Leider versteht der Europäer das freie und unverdorben heitere Verhältnis des Japaners zu seiner Umgebung nur selten, da er nicht als unvorbelasteter und sachlicher Beobachter kommt, sondern stets seine eigene komplizierte Vorstellungswelt mitschleppt, sie zu unangebrachten Vergleichen heranzieht und aus diesem befangenen Denken heraus in die einfachsten Einrichtungen oder Vorgänge mystisch-mythische Zusammenhänge hineingeheimnist, die gar nicht vorhanden sind oder höchstens von einem Dichter Nippons als poetische Verkleidung gebraucht worden sind.

Hier ist die Probe aufs Exempel. Der Namenszug Maru, der heute den Namen aller Handelsschiffe angehängt ist, reizte schon immer die Phantasie des Europäers. Seit Jahrzehnten gilt die Deutung, daß er eine Art religiöser Segenswunsch wäre in Anlehnung an zwei Meerestöchter, die den gleichen Beinamen trugen. Ich hatte in den 30er Jahren Gelegenheit, in dieser Frage mit Professor Dr. Binko Matsuoka, Germanist an der Universität Tokio, zu sprechen. Der Gelehrte lachte hell auf und sagte: „Diese Erklärung ist echt europäisch. Sie ist sehr einleuchtend; nur dürfte es schwer sein, den stichhaltigen Beweis zu führen. Nein, die Sache liegt viel einfacher. Maru kommt von marui, das heißt „rund“, und zwar räumlich. Das mittelalterliche Deutschland hatte doch auch die Bezeichnung Rundschiff für Handelsschiff, wie übrigens viele Seefahrer-Sprachen. Das japanische Maru entspricht dem ganz genau. Das

ist das Geheimnis, denn auch in Nippon war früher das bauchige Frachtschiff ein Rundschiff im Gegensatz zu den schlanken schnellen Kriegsgaleeren, die noch Hideyoshi im Korea-Krieg von 1592/98 verwendete.“

Tatsächlich haben wir für diese sprachliche Richtigkeit einen überzeugenden Beweis. Die japanische Flagge, und zwar die National- und Handelsflagge ohne den Strahlenkranz, der erst in den 80er Jahren zur Schaffung einer besonderen Kriegsflagge hinzugefügt wurde, hat den Namen Hi-no-maru, was wörtlich „Rund der Sonne“ heißt. Der vollständige Name lautet Hi-no-maru-no-hata, Tuch (Flagge) des Sonnenballs.



Der Zusatz Maru war ursprünglich als technische Charakterisierung zu werten, denn er erschien unabhängig vom Status des Schiffes bei allen Rundschiffbauten, einerlei ob für Seehandel oder Seekrieg entworfen. Daher gab es vor rund hundert Jahren viele schwerbewaffnete Kriegsschiffe der Reichsregierung und der Markgrafen, die den Namenszug Maru führten, weil es kurze, breite Segelschiffe waren.

Die eigentliche Namensgebung japanischer Schiffe unterlag, genau wie die europäische, im Lauf der Jahrhunderte großen Geschmacks- und Anschauungswandlungen. Während aber bei uns die Wiederkehr alter Namen wie beispielsweise „Friedrich Wilhelm zu Pferde“ undenkbar wäre, ist in der japanischen Namensgebung viel von der alten Romantik übriggeblieben. Das gilt sowohl für Kriegs- wie auch für Handelsschiffe. Grundsätzlich waren die namengebenden Objekte andere als in Europa, und europäischer Einfluß machte sich nur teilweise — aus geschäftlichen Gründen — in der Handelsschiffahrt bemerkbar.

Bei Handelsschiffen gibt es — ähnlich wie bei Schiffen europäischer Reedereien — Namen, die Häfen oder Orte des Bestimmungslandes widerspiegeln, z. B. „America maru“, „Soerabaya maru“, „London maru“, „Callao maru“. Solche Namen kann der Japaner oft gar nicht aussprechen, weil seine Sprache kein L oder damit gebildete Silben kennt. Hiragana und Katakana sind Silbenalphabete von je 51 Zeichen, die genau dem Aufbau der japanischen Sprache entsprechen. Diese Art Namen sind also eine dem Japaner wesensfremde Konzession an die weißen Geschäftsfreunde.

Anders liegt es mit den drei eingangs zitierten Namen, die uraltes japanisches Geistesgut sind. Asahi kommt von „asaru“ (aufgehen) und „hi“ (Sonne) und bedeutet „Sonnenaufgang“. Das ist ein poetischer Landesname für Japan. Kuroshio — eigentlich Kuroshio, aber das w ist stumm — enthält „kuoi“ (schwarz) und „shio“ (Meeresstrom), heißt also „Schwarzer Strom“. Das ist eine warme Meeresströmung, die an den Ostküsten Japans nach Norden läuft. Sakura ist die „Kirsche“, deren Blüte ein Frühlingsymbol der Japaner ist. Die Reihe ließe sich lange fortsetzen, aber die ur-eigenen japanischen Namen kommen besser an Einheiten der Kriegsmarine zur Geltung, weil diese durch systematische Zusammenfassung wesensähnlicher Begriffe einen klaren Überblick gestattet.

An erster Stelle wäre der wiederholt in Kriegs- und Handelsflotte vertretene Name „Yamato“ zu nennen. Es ist der älteste nachweisbare Staatsname Japans. Er ist noch nicht völlig gedeutet und wird mit „Bergiges Land“, „Berge des Ostens“ und — japanische Version — „Land des Friedens“ übersetzt. Außer ihm treten viele der poetischen, meist inoffiziellen Namen Japans auf, wie „Asahi“, „Shikishima“ (Inseln, die einander folgen) usw. Der heutige Staatsname Japans kommt nur bei Handelsschiffen in „Nippon maru“ vor. Ebenso sind die Namen der Hauptinseln nur bei Handelsschiffen zu finden, so „Hokkaido maru“ und „Kyushu maru“. Hingegen erscheinen bei der Kriegsmarine an Schlachtschiffen und Flugzeugträgern viele Stammes- und Provinznamen, wie „Satsuma“, „Aki“, „Ise“, „Fuso“, „Yamashiro“, „Nagato“. Selbstverständlich enthalten solche Orts- und Gebietsnamen meistens auch eine Wortbedeutung — wie bei uns Frankfurt, Königsberg, Weinheim u. a. Diese ist aber erst bei genauer Kenntnis der historischen Entwicklung des Namens zu entscheiden, und nur selten zeigt sich die Wortbedeutung so klar wie in „Yamashiro“, das „Bergschloß“ bedeutet. Das Gleiche gilt natürlich von Landschaften, Flüssen, Gebirgen, Städten, beispielsweise „Matsushima“ (Kieferninsel) oder „Miyako“ (Hauptstadt).

Anschließend sei darauf hingewiesen, daß die japanische Schiffsnamensgebung in der Tat vorwiegend Bezug auf die Natur nimmt. Außerdem wurde auf Landes-, Provinz- und Städtenamen zurückgegriffen. Lediglich am Rande sei vermerkt, daß auch Begriffe aus der Sozialordnung als Schiffsnamen verwendet wurden. Hingegen wird man vergeblich nach menschlichen Namen suchen. Es gibt und gab in den letzten hundert Jahren kein Schiff in der japanischen Marine, das den Namen eines Kaisers, Staatsmannes oder Seehelden trug oder trägt. Nach japanischen Begriffen waren selbst so gefeierte Sieger wie Admiral Togo nur niedrige Diener des von den Göttern für die Ewigkeit gebauten großen Ganzen.



## HANS STAACK

BUNKERBOOTE IN HAMBURG UND HARBURG  
BUNKERSTATION UND SCHIFFSPROVIANT IN RENDSBURG

HAMBURG-ALTONA  
GROSSE ELBSTRASSE 36  
31 48 48

HAMBURG-HARBURG  
KANALPLATZ 2  
77 06 32

RENSBURG  
AM KREISHAFEN 1  
28 98

# Was den Seemann sonst noch interessiert

## Wettlauf der Löhne

In Hessen, Baden-Württemberg und Bremen haben sich in der letzten Zeit die Arbeitgeber und die Vertreter der Arbeitnehmer der Metallindustrie am Verhandlungstisch gegenüber gesessen. Auch für die Arbeitnehmer der Textil- und der Bekleidungsindustrie sowie für eine ganze Reihe anderer Wirtschaftszweige werden höhere Löhne, zumeist mit einer gleichzeitigen Verkürzung der Arbeitszeit verlangt. Prüft man genau, was das Erfüllen aller angemeldeten Haupt- und Nebenforderungen insgesamt ausmachen müßte, so zeigt sich, daß es nicht nur um Lohnerhöhungen von 10 bis 17 %, sondern für einzelne Bereiche, wie zum Beispiel die Bekleidungsindustrie, um eine Steigerung der Lohnkosten bis zu 30 % geht. Angesichts solcher Prozentsätze fragen viele voll Sorge, was denn aus den Preisen werden soll, wenn die Herstellungskosten in einem derartigen Umfang steigen.

Tatsächlich sind in der letzten Zeit verschiedentlich Preiserhöhungen eingetreten oder angekündigt worden, so für Kohle und Stahl und für manche Strom-, Gas- oder Verkehrstarife. Die Auswirkungen dieser Preiserhöhungen auf unseren Geldbeutel hat man dabei allerdings vielfach übertrieben. Wenn sich auch nicht auf den Pfennig genau sagen läßt, was beispielsweise die Verteuerung der Kohle für den Verbraucher ausmacht, weil es so viele verschiedene Möglichkeiten des Beheizens gibt, so werden auf das Jahr gerechnet für den Durchschnittshaushalt doch kaum mehr als 2,— DM an monatlichen Mehrkosten herauskommen. Die Erhöhung der Stahlpreise, die ohnehin mit 3 bis 5 % erheblich hinter den Prophezeiungen zurückgeblieben ist, wird den Verbraucher, wenn überhaupt, so nur mit Bruchteilen von Prozenten der Kosten seiner Lebenshaltung belasten.

Selbst wenn wir glücklicherweise sagen können, daß die bisher zu beobachtenden Preisbewegungen das weitere Steigen unserer Kaufkraft und unseres Lebensstandards nicht gefährden konnten (und deshalb auch keineswegs Forderungen rechtfertigen, welche die Lohnkosten bis zu 30 % steigern müßten), so dürfen wir doch die Augen nicht vor den Gefahren weiterer Kostensteigerungen verschließen. Die Gefahr, daß Kostensteigerungen nicht mehr aufgefangen werden können, sondern im Preis weitergegeben werden müssen, ist zur Zeit groß. Schon die Preiserhöhungen bei Kohle und Stahl sind in erheblichem Maße durch vorangegangene Lohnerhöhungen und eine Steigerung der Soziallasten der Unternehmen, d. h. der Arbeitgeberabgaben für die verschiedenen Formen der Sozialversicherung, verursacht worden.

Nun werden die Lohnforderungen immer häufiger damit begründet, daß es notwendig sei, die Arbeitnehmer eines bestimmten Industriezweiges, die auf den unteren Sprossen der Lohnleiter stehen, nach oben zu bringen. Weil wir aber wie jede funktionierende Wirtschaft Unterschiede in der Entlohnung der einzelnen Tätigkeiten haben müssen, rühren sich dann wieder diejenigen, die oben auf der Leiter sitzen. Sie möchten den Abstand zu den Nachdrängenden wieder herstellen, und dabei wird dann weder auf die besondere Lage des betreffenden Wirtschaftszweiges noch auf die allgemeine wirtschaftliche Situation Rücksicht genommen. Wir werden immer Industriezweige haben, in denen es mit Hilfe neuer, teurer

Maschinen oder durch organisatorische Maßnahmen gelingt, das Produktionsergebnis je Arbeitsstunde, also die Produktivität, rasch und kräftig zu erhöhen. Und es wird immer andere Wirtschaftsbereiche geben, in denen wegen der ganz anders gearteten Produktions- oder Arbeitsweise eine Produktivitätssteigerung im gleichen Tempo einfach nicht möglich ist.

Wir werden um eine vernünftige Abstufung, d. h. um ein vernünftiges Verhältnis der Löhne in den einzelnen Wirtschaftsbereichen niemals herumkommen. Diese Abstufung ist natürlich keine starre Rangordnung, die nun auf ewige Zeiten immer genauso bleiben müßte. Sie spiegelt aber recht getreulich sowohl unsere Vorstellungen von der Schwere einzelner Tätigkeiten wie auch die von der Natur und der Technik bestimmten Produktions- und Arbeitsweisen in unserer Wirtschaft wider. Es muß Unruhe in das ganze Gefüge der Wirtschaft bringen, wenn jetzt versucht wird, schlagartig an der Rangordnung der Löhne etwas zu ändern. Wenn diese Unruhe auf die Preise übergreift, dann beginnt das Problem uns alle als Verbraucher anzugehen.

Was sich der Verbraucher wünscht, ist Ruhe bei den Preisen, und an vielen Stellen der Bundesrepublik macht man sich darüber Gedanken, wie diese Ruhe gewahrt bleiben kann. Die Lösung besteht sicherlich nicht in staatlichen Zwangsmaßnahmen auf dem Gebiet von Lohn und Preis. Mit Lohnstop und Preisstop ist, das wissen wir aus eigener Erfahrung und außerdem durch die Berichte aus allen Ländern, die mit solchen Kontrollen heute noch arbeiten, nichts zu machen. Der beste Weg besteht sicherlich darin, das Verantwortungsbewußtsein jener zu stärken, die auf Arbeitgeber- wie auf Arbeitnehmerseite über die Lohn- und Arbeitsbedingungen verhandeln. Zu diesem Zweck sollte es dahin kommen, daß beide Seiten die volkswirtschaftlichen Tatbestände gemeinsam anerkennen, die für die Lohn- und Preisentwicklung ausschlaggebend sind. In diesem Zusammenhang verdienen die Vorschläge, eine Gutachterkommission aus Fachleuten zu bilden, sicherlich große Beachtung. Die Empfehlungen dieser Fachleute böten dann das Grundlagenmaterial für eine von volkswirtschaftlicher Einsicht getragene Lohnpolitik.

## Aufliegende Tonnage

Noch hat sich die Situation auf dem Frachtenmarkt nicht gebessert. Im Gegenteil! Während des letzten Monats mußten weitere deutsche Schiffe aus der Fahrt gezogen werden, so daß Ende Februar 1958 insgesamt 82 Schiffe mit 264 000 tdw als Auflieger gemeldet wurden. Diese Zahl beweist leider allzu deutlich das (auf S. 33) Gesagte. Viele Reeder und die älteren Seeleute haben eine ähnliche Lage am Anfang der dreißiger Jahre erlebt, die für alle Beteiligten so wenig erfreulich war, als daß weder von Seiten der Arbeitgeber noch der Arbeitnehmer eine Wiederholung erwünscht wäre.

## Matrosenprüfung

Die „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen“ schreibt vor, daß ab 1. 4. 1958 nur solche Schiffsleute erstmalig als Matrose anmusteren dürfen, die die erfolgreiche Ablegung einer Matrosenprüfung nachweisen.

Schiffsleuten, die am 1. 4. 1958 bereits als Matrosen angemustert sind oder gewesen sind, wird auf entsprechenden Antrag bei den Seemannsämtern ohne Ablegung einer Matrosenprüfung ein Befähigungsnachweis erteilt. Schiffsleute, die eine mindestens 12monatige Fahrtzeit auf Kauffahrteischiffen oder Hochseefischereifahrzeugen als Leichtmatrose nachweisen, werden zu einer Matrosenprüfung zugelassen.

In dieser Prüfung sind diejenigen Kenntnisse und Fertigkeiten nachzuweisen, die nach dem Berufsbild des Matrosen in der Seeschifffahrt (Anl. 2 der Eignungs-Verordnung) erworben werden sollen. Voraussetzung für das Bestehen der Prüfung sind mindestens ausreichende Leistungen im Sicherheitsdienst (Bootsdienst und Feuerschutzdienst) und in seemännischen Arbeiten.

Die Prüfungen werden an den jeweiligen nachstehend aufgeführten Wochentagen an den seemännischen Vorausbildungsstätten in

### Hamburg-Finkenwerder

am Montag, Mittwoch und Freitag

### Bremen

am Dienstag und Donnerstag

### Travemünde-Prival

am Mittwoch

durchgeführt. Eine möglichst frühzeitige Anmeldung bei den Prüfungsstellen nach deren Einrichtung ist zweckmäßig. Es wird ein Unkostenbeitrag von DM 22,— erhoben. Die Gebühr für die Ausstellung des Matrosenbriefes ist auf DM 3,— festgesetzt.

\*

## Übersicht über die Tätigkeit des Tarifschiedsgerichts für die deutsche Seeschifffahrt im Jahre 1957

Der vorliegende Tätigkeitsbericht des Tarifschiedsgerichtes besagt über die Anzahl der Klagen und ihrer Erledigung im Jahre 1957 folgendes:

Am 1. Januar 1957 waren anhängig 47 Klagen  
Bis zum 31. Dezember 1957 sind

eingegangen	91 Klagen
insgesamt	138 Klagen

Bis zum 31. Dezember 1957 wurden erledigt:

durch Schiedsspruch	30 Klagen
durch Vergleich	24 „
durch Rücknahme	29 „
durch Einstellung des Verfahrens	12 „
durch Beschluß wegen Unzuständigkeit	1 „
durch Ablehnung des Armenrechts wegen Aussichtslosigkeit oder Unzuständigkeit	1 „ 97 Klagen

Am 1. Januar 1958 waren noch anhängig 41 Klagen.

Im abgelaufenen Jahr haben 19 Sitzungen vor dem vollbesetzten Tarifschiedsgericht mit 98 Terminen und 3 Sitzungen zur Beweisaufnahme vor dem Vorsitzenden als Einzelrichter stattgefunden.

SCHULBEDARF · BRIEFPAPIER · FÜLLHALTER · GESCHENKARTIKEL  
BUROMÖDEL IN HOLZ ODER STAHL · BUROMASCHINEN ALLER ART

CHEFZIMMER-  
EINRICHTUNGEN

**SOENNECKEN**

LIEFERT SEIT JAHREN ZUVERLÄSSIG UND EXAKT

**bock & danckwerts**

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MÖNKEDAMM 17-18

**boda**  
34 86 57



## Deutsches Seemannsheim Hamburg, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h, desgl. Karfreitag 4. 4.  
 Hi. Abendmahl: So. 16. 3. 10.30 h  
 Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h  
 Musik. Unterhaltungsabend: Di. 11. 3. u. 25. 3. um 19.30 h  
 Tonfilm: Di. 18. 3. 19.30 h  
 Preis-Skat: D. 1. 4. 19.30 h  
 Bibl. Ausspracheabend: Do. 13. 3., 27. 3. u. 10. 4. 19.30 h  
 Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h  
 Fernsehen: Jed. So., Mo., Mi. u. Sb.  
 Sprechstunden d. Seemannspastors: Mo. u. Do. v. 9—10 h u. n. Vereinbarung.

## Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h  
 Seefahrtschüler: Di. 4. u. 18. 3., 20.00 h  
 Zeitforum: Di. 11. 3., 20.00 h  
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h  
 Osternachtsfeier: Sb. 5. 4., 20.00 h  
 Fernsehen: Jed. So., Mi. u. Sb. 20.00 h

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

Hochamt u. Predigt: Jed. So. 15.00 h  
 Gemeinschaftsmesse: Jed. Do. 20.00 h  
 Fernsehen: Tägl. ab 20.00 h  
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h  
 Unterhaltungsabend: Jed. So. 16.30 bis 18.30 h  
 Jed. Do. 20.45 bis 22.45 h  
 Jed. Sb. ab 20.30 h

## Seemannsfrauenheim Kiel-Holtenau, Jägersberg

Frauenachmittag: Jed. 3. Mo. im Monat 15.30 h

## Weitere Seemannsheime in deutschen Häfen

Bremen: Stephanikirchhof  
 Bremerhaven-M.: Schifferstr. 53/55  
 Bremerhaven-Fischerhafen: 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. Sb.)  
 Kaffee- u. Heimabend: Jed. So. u. Mi.

## Deutsches Seemannsheim Turku, Satamakatu-Hammgatan 27

Gottesdienst (in der Scharfschützenkapelle des Doms): So. 23. 3., 14.00 h  
 Gesell. Beisammensein: 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: Cothan  
 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, Senfion Park  
 Dublin: 21 Merlyn Park  
 Amsterdam: Waelsteg 3  
 Rotterdam: 's-Gravendykwal 52  
 Antwerpen: Auskunftstelle I. Seeleute im Konsulat  
 Athen: Odos Sina 66  
 Bilbao: Ybarra 31—50 dcha  
 Hoboken N. J.: 64 Hudson Street  
 Philadelphia: 1402 E. Moyamensing Av.  
 Adelaide: 20 Marlborough Street  
 St. Peters Whylla (Südastralien): 166 Elliot Street  
 (Weitere Seemannsheime sind aus den Blättern der Deutschen Seemannsmission zu ersehen).

## Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgründungen werden von der Deutschen Welle in Köln ausgestrahlt am 29. März und 26. April. Wellenlängen, Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 2/1958.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Archiv Dinklage S. 35, 37; Hans Breuer S. 35; Foto-Kino-Sönke S. 33; Ernst de Jong S. 38, 45; Hugo Klement (Kap Horn) S. 34, 35, 36, 37; Heinrich von Medvey S. 41, 43; Susanna Schapowalow S. 42; Günther Schowalter S. 35, 38; L. Schumacher S. 35.

## Der Weg zum Patent

## Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt am 31. Januar 1958 folgende Herren:  
 Werner Balzerreit, Johann Bäuml, Paul Bock, Otto Burmeister, Wolfgang Drewniok, Ewald Eymann, Friedrich Klein, Ernst Krauel, Franz Marek, Fritz Mewis, Ludwig Pannkuhe, Rudolf Rosa, Karl Selke, Wilhelm Steinhagen, Albert Weisskopf, David Zielke.

## Bau- und Ingenieurschule Bremen

Im Februar 1958 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur I die Herren:  
 Heinz Baumann, Klaus Beißel, Georg Bobrowski, Karl-Heinz Bornhorn, Heinrich Bröker, Ferdinand Eybäcker, Ralph Lahnor, Werner Maresch, Heinz-Dieter Mittendorff, Gerhard Pawlik, Dietrich Puppa, Heinz Skotarek, Heinz Schmidt, Otto Stöber, Hans van der Velde, Heinz Zabelhofer,

die Prüfung zum Schiffingenieur II die Herren:  
 Franz Backer, Georg Baumert, Horst Becker, Winfried Behrend, Hans-Günter Beyer, Detlef Blume, Robert Bosen, Wilhelm Brase, Dye Claussen, Gerold Fastje, Erich Gräper, Johann Graeven, Friedrich Grube, Willi Hahn, Peter Hamerski, Dieter Hantke, Karl Hinz, Joachim Hubrich, Willbert Jahn, Robert Jercynski, Dieter Kempen, Helmut Kraujuttis, Heinrich Kruse, Rudolf Laging, Rolf Landt, Ewald Lauterberg, Wilhelm Lippert, Hermann Mehen, Karl Oberbeck, Wilfried Prenzlou, Joachim Prömmel, Otto Renner, Johannes Reuther, Heinrich Rodenhäuser, Günter Schladenhausen, Rolf Schomburg, Edgar Schröder, Robert Schulte, Jürgen Schwartz, Otto Stinner, Karl-Heinz Streicher, Walter Wendt, Klaus Peter Wisbereg, Fritz Zitzmann,

die Prüfung zum Seemaschinisten II die Herren:  
 Herfried Ahlers, Otto Behrens, Horst Bernheiden, Herbert Blaschke, Walter Buchal, Erich Buttler, Dieter Dobers, Egon Hartung, Günter Hein, Dieter Kühn, Hans-Jürgen Kusza, Walter Menke, Friedrich Messerschmidt, Heinz Meyer, Walter Moog, Hans Neuhaus, Heinz Preck, Paul Probst, Albert Schlenker, Manfred Tienken, Wilhelm Valtinke, Werner Wiebe, Herbert Zielinski, Werner Zupke.

## Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden am 6. Februar 1958 die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt folgende Herren:  
 Hans Bichel, Peter Boysen, Hans-Joachim Breckwoldt, Rolf Bretschneider, Martin Buck, Bernhard Godbersen, Winfried Gründel, Jürgen Hardt, Günther Heinbockel, Dietrich Huster, Jörn Ihde, Herwarth Kozushek, Werner Nothheller, Helmut Palle, Gerold Pfeiffer, Uwe Reng, Werner Retzke, Werner Stryi, Burkhard Telschow, Werner Urban, Hans-Georg Zachau.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei bestand am 6. Februar 1958 Herr Hans Stehr

Es bestanden am 13. Februar 1958 die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:  
 Axel Blindow, Ortwin Cramer, Eugen Fölsch, Hans Glinde-mann, Kurt Kilian, Ernst von Krohn, Eberhard Kube, Jürgen Lorengel, Wolfgang Lüthgens, Manfred May, Frank Melle, Günter Mescheder, Walter Meyer, Klaus-Uwe Möller, Ingo Ringe, Rudolf Siems, Otto Stahbaum, Siegfried Stambor, Claus-Hermann Wittmaack, Helmut Wulf, Ernst Steinborn.

Es bestanden am 25. 2. 1958 die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und in kleiner Hochseefischerei folgende Herren:

Kurt Almanc, Jürgen Baum, Hans Borgwardt, Johann-Hinrich Brodersen, Gottfried Eybe, Walter Fründt, Hinrich Holst, Paul Joswig, Ernst König, Erich Korsch, Kurt Kreft, Wilhelm Krüger, Peter Kühl, Jens Larsen, Klaus Märker, Siegfried Möbius, Manfred Schütz, Alfred Schulz, Helmut Slemmons, Gerhard Schönian, Hans Sporn, Willi Utes, Helmut Will.

Am 22. Februar 1958 bestanden die Teilprüfung zum Kapitän auf großer Fahrt die Herren:  
 Dieter von Rüdigsch-Ballas, Heinz Scheringer.

## Seefahrtsschule Lübeck

Die am 1. März 1958 beendete Prüfung zum Kleinsteuermann A 2/B 2 bestanden die Herren:  
 G. Bauer, W. von Dollen, G. Drichelt, H. Düring, N. Formella, E. Gehl, G. Hansen, G. Knabe, G. Kreuzmann, G. Kukurenda, H.-U. Michaelen, W. Miethke, D. Peters, G. Radicke, E. Sachs, K.-H. Schmöde, H. Westphal, G. Wurm.

## Schiffingenieur- u. Seemaschinistenschule Hamburg

Die Abschlußprüfung zum Schiffingenieur I (C 6) haben in der Zeit vom 30. Januar bis 11. Februar bestanden die Herren:  
 Werner Bolgen, Horst Bolle, Heinrich Frey, Walter Fuss, Otto Herbst, Günter Hubert, Gustav Huckle, Werner Kuchbecker, Hans-Joachim Monien, Walter Rammell, Gerd Reuter, Johannes Schmidt, Hans Schröder, Hermann Schwäbisch, Helmut Ssymmank, Helfried Stelling, Hermann Zegenhagen.  
 zum Schiffingenieur II (C 5)  
 Achim Schwenke, Peter Christl, Gerd Böhm, Uwe Gade, Axel Issleib, Klaus Siegmund, Ernst Bruns, Günter Dankewitz, Ludwig Gevert, Jörn Jessen, Dietrich Lingau, Claus-Dieter Pries, Hans Becker, Adolf Harms, Harald Gottschalk, Jes Bonde, Martin Flammang, Walter Henriksen, Harald Kunick, Peter Miermeister, Richard Pommee,

Kurt Riegel, Hans-Henning von Stosch, Orlwin Becken, Günter Bichowski, Ernst-Günter Bröer, Hasso Dobratz, Wolfgang Kroner, Horst Loga, Jürgen Holl, Dieter Muns, Herbert Sanden, Gerd Schellhase, Manfred Willers, Wilhelm Draack, Toni Neu, Helmut Nickelt, Klaus Peters, Klaus Sander, Carl-Peter Schütt, Arthur Thun, Horst Buck, Franz Burmeister, Jürgen Giese, Gerhard Gütner, Wolfgang Hohlweger, Erich Waterstradt, Siegfried Wiegand, Franz Wohlfart, Walter Wolff, Karl Bergmann, Rudolf Zeiseler, Karl-Ernst Grabowsky, Eberhard Haack, Bernhard Juncker, Jürgen Köchy, Jürgen Müller, Fritz Osse, Horst Prell, Werner Seifert, Horst Suckow, Uwe Schäffer, Ernst Schrammen, Jürgen Schröder, Hans-Jürgen Thode, Georg Trocha, Günther Babbe, Helmuth Bahl, Wolfram Bernhard, Eberhard Kassner, Peter Pieplow, Günter Pietzker, Wolfgang Stanke, Heinz Thiermann, Willi Thode, Adolf Weiss, Hans-Jürgen Wünschirs, Wolfgang Wenck, Siegfried Ballier, Franz-Georg Behrens, Erich Dorschel, Rudolf Eichhorn, Bernd Kleberg, Uwe Kranich, Paul-Friedrich Lebermann, Hans Meyer, Günter Milkowski, Kurt Mühleweg, Otto Schellenberg, Lothar Studt, Bernhard Wagner, Heinz-Alwin Zimmermann, Fritz Bergmann, Hans-Jürgen Bitzer, Klaus Boljen, Horst von Eitzen, Peter Jöns, Walter Klindt, Wolfgang Kruse, Gebhard Müller, Hans-Jürgen Nolof, Helmut Reincke, Barnabas Schill, Arthur Schneider.

## Seefahrtsschule Leer

In der Zeit vom 1. bis 5. Februar 1958 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:  
 Evert Akkermann, Hans Bohlen, Hermann Deertz, Behrend Griepenburg, Jürgen Karels, Heyko Meyer, Kurt Priegel, Hermann von Stipriaan, Ulrich Ulpst.

Die Schaffermahlzeit in Bremen  
Von E. de Jong

Der alten Tradition gemäß fand, wie alljährlich, am 14. Februar 1958 die Schaffermahlzeit in Bremen statt. Dies überlieferte Bruderwahl der Kaufleute und Seeleute wird seit 1952 im oberen Saal des Alten Rathauses begangen; denn das „Haus Seefahrt“ in der Lützowerstraße steht nicht mehr.

Urkundlich belegt ist die Schaffermahlzeit erstmalig in den Gründungsakten der Stiftung „Die arme Seefahrt“ von 1545, einer der ältesten Pensionsversicherungen, wenn man so sagen darf. Aber die Schaffermahlzeit ist bestimmt noch älter, wurde doch in den Gründungsakten bereits ihr umständliches Zeremoniell erwähnt, das sich bis auf unsere Tage erhalten hat.

Kaufleute und Seeleute fanden sich Jahr für Jahr zusammen, um, sobald das Eis auf der Weser gebrochen war und die Schifffahrt wieder aufgenommen werden konnte, gewissermaßen ein Abschiedsfest zu feiern. Dieser schöne Brauch war so fest verankert, daß er nur unterbrochen wurde, wenn man in schweren Kriegs- oder Notjahren keine Freude an Festen hatte und sie sich von selbst verboten. Das war in unserem Jahrhundert von 1915 bis 1927, von 1932 bis 1935 und von 1940 bis 1951 der Fall.

Zur 414. Bremer Schaffermahlzeit war wieder eine Reihe führender Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft eingeladen, die an der oberen Quertafel mit den Vorstehern des Hauses Seefahrt Platz nahmen, während die Bremer an den drei Längstafeln saßen. Es dürfen aber nur Kaufleute an der Schaffermahlzeit teilnehmen, die schon „geschafft“ haben oder in den beiden nächsten Jahren „schaffen“ d. h. die Kosten des Festessens tragen. Unter den teilnehmenden Seeleuten befinden sich nur Kapitäne, I. und II. Offiziere bremischer Schiffe sowie im Ruhestand lebende bremische Kapitäne.

Schaffen bedeutete ursprünglich das Verwalten von Geldern, hier des Vermögens der Stiftung. Zum Schaffen gehörte aber auch das Ausrichten des traditionellen Abschiedsmahls, eben der Schaffermahlzeit. Und dabei ist es bis heute geblieben.

ZU EINEM TEXTIER  
IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE  
WEINBRAND



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

Lieferung · Einbau · Wartung

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



GEGR. 1881  
**GEORG P. Möller**

**Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen**

*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

**HAMBURG-FREIHAFEN**

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

**Sihl**

**PUMPEN**

für Schiffbau und Verladeanlagen

**Schulz & Vanselow**

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

**ZERSEN & CO** Gegr. 1899

Schiffmakler am  
 Kaiser-Wilhelm-Kanal



**SCHIFFSAUSRÜSTER**  
 HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

**SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE**

**EMDEN**

NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen

Tel.: 37 51-59

Telex: 027 821

**KIEL**

Wall 65

Telegr.: Seefritzen

**HAMBURG**

Spaldingstraße 130-36

Telegr.: Seefritzen

**WILHELMSHAVEN**

Weserstraße 188 a

Telegr.: Seefritzen

**NEW YORK**

JOHS. FRITZEN & SON, INC.

50, Broadway - Phone: WHitehall 4-5945

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

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

**SEIT 75 JAHREN**



1882 - 1957

Seekarten - Nautische Bücher - Schiffsformulare  
 Fachbücher für die seemannische Ausbildung  
 Handbücher für den Schiffs-offizier  
 Lehrbücher für den Besuch der Seefahrtsschule  
 Lehr- und Nachschlagebücher für den Schiffbau  
 Fachzeitschriften aus dem In- und Ausland  
 Bücher über Seefahrtsgeschichte, Seekrieg, See-  
 männische Handarbeiten, Schiffsmodelle  
 Kursdreiecke - Wörterbücher - Atlanten - Globen  
 Verlangen Sie unseren ausführlichen Katalog

**SCHIFFFAHRTSBUCHHANDLUNG**

**ECKARDT & MESSTORFF**

HAMBURG 11 · BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1



**HAMBURGER STAUEREI GESELLSCHAFT M. B. H.**

(HAMBURG STEVEDORING COMPANY, LIMITED)

GEGR. 1874

**HAMBURG-FREIHAFEN · POSTAMT 11 · ST. ANNENUFER 6**

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

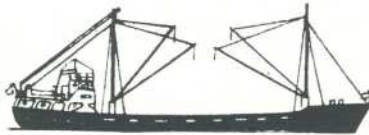
Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210-212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 87, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine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



Sammelbezug halbjährlich DM 6,—.  
 Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit.

## LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



### 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 7 GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1 Ruf: 339922

### Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

#### WALTER HERING

Hamburg 36, Caffamacherreihe 107/111  
Telefon 34 64 85 und 34 84 15

### Elektrische Anlagen

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



### Elektromotoren-Reparaturen

Spez. Schiffsgeneratoren und Antriebsmotoren

#### OTTO STERNBERG

Hamburg 26, Süderstraße 294  
Telefon 25 19 49, 25 42 44

### 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 43 a, 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. Quartiersleute  
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

### Linoleum

und verwandte Fußbodenbeläge

#### LINOLEUM KORTE

Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8

### 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-Lenspumpen 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, Nopitzstraße 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, Schiffstr. 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

Korpfängestraße 8/14, - Fernsprecher Sa.-Nr. 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

### Schiffszimmerei

#### J. M. LINDEMANN · Tischlerei · Holzhande

Holzbearbeitung · Varpallen und Laschen von Ladung  
Hamburg 11, Stubbenhuk 35-38  
Telefon 34 38 66-67 · Telegramm-Adresse: Lindham  
Freihafenbetrieb: Am Mo'dauhafen 10 · Gleisanschl.: Hamburg-Süd PL 1104

### Schläuche

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

### Schweißgeräte

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

### 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

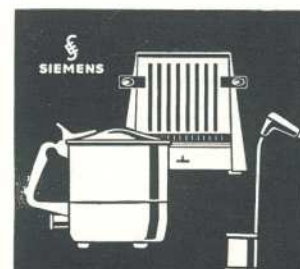


### Uniformen

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

### Waffen

BONNEVAL Hamburg 6  
Feldstr. 32/34, gegenüber Pannhof Feldstr., 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



#### SIEMENS-HAUSGERÄTE

Geschenke  
von bleibendem Wert

Bröttröster 29,80 DM  
Wasserkocher 29,50 DM  
Tauchsieder ab 9,90 DM