

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Kiel
- Stückgut für Westafrika
- Probleme des seemännischen Nachwuchses früher und heute
- Die Inseln des Jambulos
- Die lange Reise
- Mädchen von Amsterdam
- Der indische Mango-Käfer
- Flaggenschändung am Madeirafluß
- Um neun Uhr an der Plaza
- For tein Mark Priem
- Der Aberglaube
- Flotten-Umschau
- Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten ...
- Schiffs-An- und Verkäufe



Ein blitzsauberes Holzdeck ist der Perserteppich des Seemanns

Aufn. G. Schwalte

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

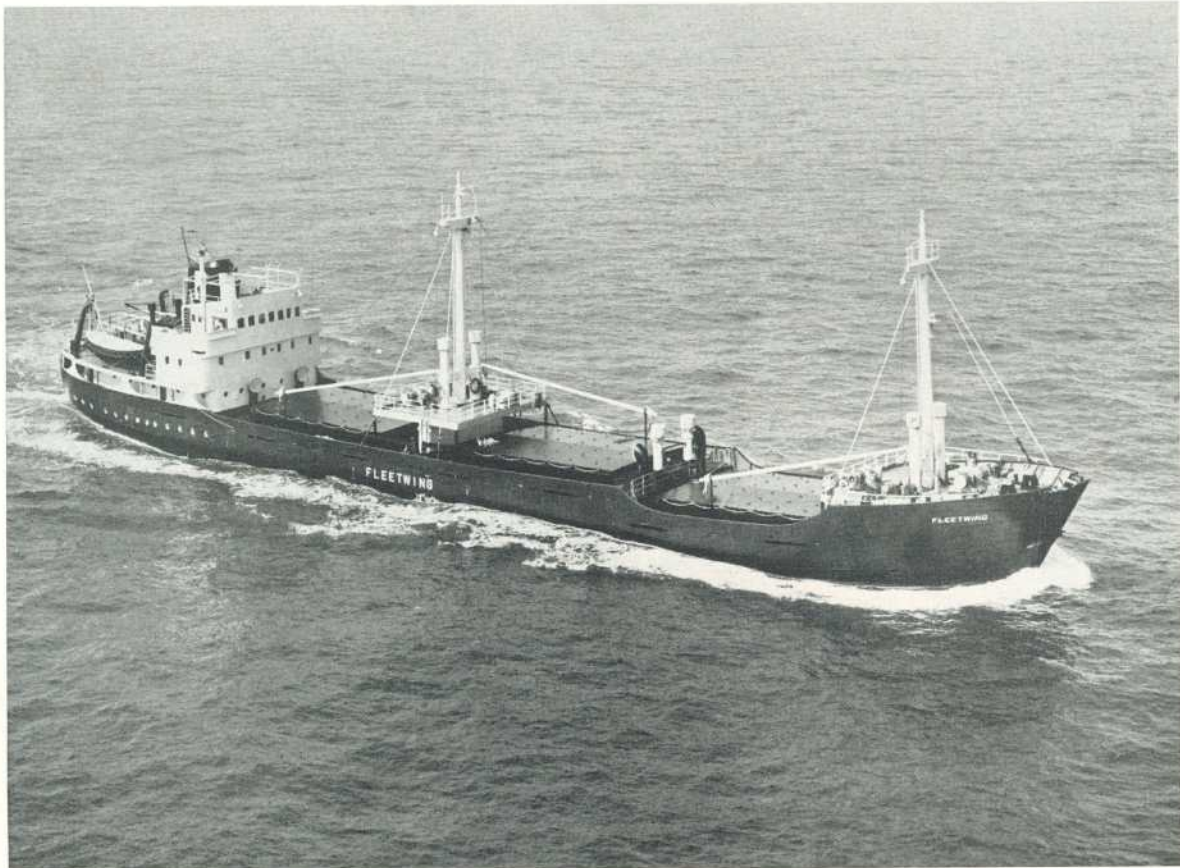
HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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



JOS. L. MEYER PAPENBURG/EMS GEGRÜNDET 1797
SCHIFFSWERFT · MASCHINENFABRIK · EISENGIESSEREI · KESSELSCHMIEDE
TELEFON 312 UND 288 PAPENBURG — EMS · TELEX 027 890

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



DANBOLINE

Die weltbekannte Außenbordfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.
HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

April 1958

Nr. 4

AM PEILKOMPASS

Im Zusammenhang mit dem „Pamir“-Unglück waren immer wieder die selbstlosen Hilfsaktionen vieler Schiffe anderer Nationen hervorgehoben und anerkannt worden. Unter Seeleuten wird im allgemeinen darüber nur wenig gesprochen. Dem Anderen auf See zu helfen, ist für jeden Seemann, gleichgültig welcher Nationalität, eine Selbstverständlichkeit. Trotzdem sollen solche Hilfeleistungen in der Fülle der täglich auf uns einströmenden Meldungen nicht unerwähnt bleiben. Auf der Fahrt nach Ostasien erkrankte im Indischen Ozean der Kapitän des TS „Weserstein“ (NDL) schwer, so daß über FT dringend um ärztliche Hilfe gebeten werden mußte. Der in der Nähe befindliche englische Truppentransporter „Empire Fowey“ erklärte sich sofort bereit, einen Arzt und einen Sanitätssoldaten auf die „Weserstein“ zu bringen, die bis zum Einlaufen des Schiffes in Penang an Bord blieben und bis dahin die Behandlung des Kranken übernahmen. Eine wirklich schöne Handlungsweise, die dem Seemann immer wieder das Gefühl gibt, daß er auf hoher See und im Notfall niemals allein ist. Leider aber war dieser guten Tat kein Erfolg beschieden und auch die Ärzte des Krankenhauses in Penang bemühten sich vergeblich, den Schwerkranken am Leben zu erhalten.

*

Mit der „Weserstein“ nahm am 9. Juli 1953 der Norddeutsche Lloyd nach dem Kriege wieder seinen Ostasiendienst auf. Als in diesen Tagen das Schwesterschiff „Werrastein“ seine fahrplanmäßige Reise nach dem Fernen Osten hinter sich gebracht hatte, hatten während der inzwischen abgelaufenen 3½ Jahre insgesamt 50 Abfahrten im Rahmen des HAPAG-Lloyd-Ostasien-Gemeinschaftsdienstes stattgefunden. Dieses Jubiläum ist im Trubel des Alltags untergegangen, verdient aber, im Rahmen der Gesamtsituation der deutschen Seeschifffahrt, doch einer besonderen Erwähnung.

*

Von der Wesermündung kommt die Nachricht, daß der nunmehr 75 Jahre alte Leuchtturm „Roter Sand“ in seinem Unterbau gefährdet ist und wahrscheinlich von Grund auf erneuert werden muß. Im Zuge der neuen Radarstraße für die Schiffe nach

Bremen soll der Leuchtturm eine Radarstation erhalten, die ohnedies einen neuen Aufbau verlangt. Bei den unternommenen Versuchen hat sich aber herausgestellt, daß eine umfangreiche Reparatur unumgänglich erscheint, so daß im Augenblick Überlegungen angestellt werden, einen völligen Neubau an der gleichen Stelle zu errichten. Um an die Grundmauern heranzukommen, müßte der ganze Unterbau mit einem wasserdichten Gerüst umgeben werden, das in seinem Innenraum ausgepumpt werden würde. Abgesehen von der hier noch bei Ebbe vorhandenen Wassertiefe von 8 m könnte ein plötzlich aufkommender Sturm die ganzen Vorarbeiten wieder zunichte machen. Aus diesen Gründen erscheint es den Fachleuten richtiger, zu einer völlig neuen Konstruktion zu greifen.

*

Diese Radarstraße auf der Weser, mit deren Ausbau schon in absehbarer Zeit begonnen wird, sieht außerdem Radaranlagen auf dem Feuerschiff „Weser“, dem Leuchtturm „Hoherweg“ und der Robbenplate vor. Der Bau der Radarstraße wird mehrere Jahre dauern und rund 7 Mill. DM an Kosten verschlingen.

*

Ende Februar lief das Fischereiforschungsschiff „Anton Dohrn“ zu einer Forschungsreise in das Seegebiet südlich von Island und Grönland aus. Ihm folgte wenige Tage später die „Gauß“, deren Einsatzgebiet Neufundland und die Azoren sein soll. Ihre gemeinsame Aufgabe besteht darin, im Rahmen des geophysikalischen Jahres die nordatlantische Polarfront, die Meeresströ-

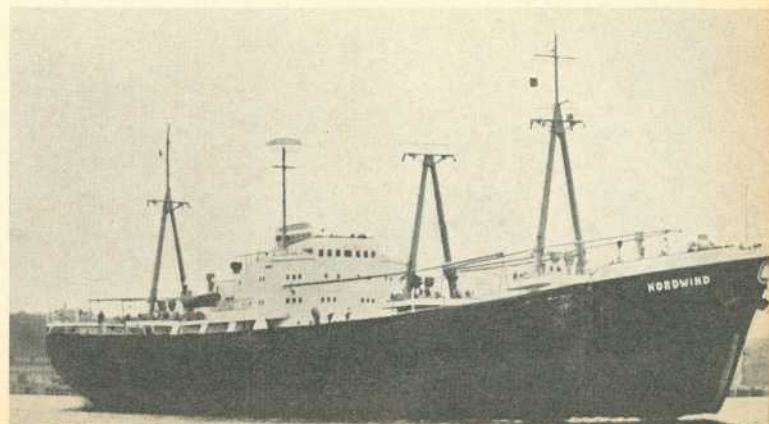
mungen, die Beschaffenheit des Wassers, das Leben in ihm und das Wetter zu erforschen. Alle diese Dinge stehen im Zusammenhang mit der Bildung von Plankton und dieses läßt wiederum Schlüsse auf die Fischgründe zu. Hier berühren sich also Ozeanographie und Fischerei-Biologie, deren Ergebnis letzten Endes der Hochseefischerei zugute kommen wird.

*

Wie aus der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands gemeldet wird, soll hier die Absicht bestehen, in Westdeutschland aufgelegte Schiffe für Transportaufgaben der Ostzone zu chartern. Wenn es auch fraglich erscheint, daß ein derartiger Vertrag zustande kommen könnte, so macht doch auf der anderen Seite die Ostzonenregierung ernsthafte Anstrengungen, ihre bisher kleine Handelsflotte zu vergrößern. Nach einer vorliegenden Übersicht wurden im Jahr 1957 auf den vier ostzonalen Werften, der Mathias-Thesen-Werft in Wismar, der Warnow-Werft in Warnemünde, der Neptun-Werft in Rostock und der Volkswerft in Stralsund insgesamt 134 Schiffe mit 95 000 tdw gebaut. Der Plan für 1958 sieht 139 Schiffe mit 142 000 tdw vor. Dabei handelt es sich in erster Linie um fünf je 17 000 tdw Erz- und Kohlefrachter (ein neuer Typ), mehrere 10 000 tdw tragende Frachtschiffe des bekannten Typs und zehn 3000-tdw-Frachter sowie eine Eisenbahnfähre für den Dienst Saßnitz—Trälleborg. Auf der weiteren Liste stehen 71 Fischlogger. Diese Logger sind ein beliebter Exportartikel geworden, von denen bereits die Sowjetunion und Island im vergangenen Jahr eine Anzahl abgenommen hatten.

Der Wachoffizier

Am 25. Februar 1958 übergab die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft ihren Neubau Nr. 568, MS „Nordwind“, der „Nordstern“ Reederei G. m. b. H., Hamburg. Bei 143,45 m Länge und 18,47 m Breite vermißt das Schiff 8600 BRT und 11 600 tdw. Der 4680 PSe starke MAN-Diesel verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 13,25 Knoten. Die Abnahmefahrt von Flensburg nach Kiel fand bei recht stürmischem Wetter und Schneetreiben statt. Die geladenen Gäste aus dem Binnenland bekamen so einen kleinen Eindruck, daß die Seefahrt nicht immer ein reines Vergnügen ist.





Der Mann am Ausguck

Die große Sensation im politischen Leben der letzten Wochen war nicht die Atomdebatte im Bundestag, sondern die Übernahme der Regierung der Sowjetunion durch Nikita Chruschtschow in Moskau. Chruschtschow vereint nun als Ministerpräsident und als Parteichef alle Macht in seinen Händen. Ob der bisherige Ministerpräsident Bulganin in der Regierung bleibt oder in der Verwaltung beschäftigt wird — sicher ist, daß Chruschtschow ihn nicht mehr zu fürchten braucht und auch außenpolitisch seine eigenen Wege gehen kann. Kenner der russischen Politik meinen allerdings, daß diese Wendung in der Staatsführung der Sowjetunion nicht gar so überraschend kam, wie es der Westen im allgemeinen empfunden hat. Denn — so sagen sie — die Beseitigung von Berija, die Kaltstellung von Molotow, Schukow, Malenko und jetzt die Verdrängung von Bulganin hätten von Beginn an dem Zwecke gedient, Chruschtschow die Macht zuzuspielen, und zwar in einem Maße, wie das bisher nur bei Stalin der Fall war. Während Stalin zwölf Jahre brauchte, um zum Alleinherrscher über ein Sechstel der Erde aufzusteigen, ist das Nikita in nur fünf Jahren gelungen. Ob er sich auch so lange behaupten wird, wie Stalin es konnte, steht in den Sternen geschrieben. Zweifellos verfügt der neue Herrscher über ein nicht geringes Maß von Geschick, Willenskraft und auch Klugheit. Niemand weiß, wohin sein Weg führen wird. Eine allzu große Machtfülle befähigt nicht nur zu großen Taten, sondern verführt auch leicht zu Mißbrauch, wovon die Weltgeschichte zu berichten weiß. Es unterliegt keinem Zweifel, daß Chruschtschow dem Gesetz treubleiben wird, nach dem er angetreten ist, nämlich dem der Überführung des Sozialismus in den Kommunismus und der Verbreitung des Kommunismus über die Erde. Die Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (UdSSR) kennt einen Staatspräsidenten; er heißt Woroschilow und steht wie auch in manchen westlichen Ländern über den Dingen. Der Westen wird gut daran tun, die Veränderungen im Kreml gut zu studieren und bei einer etwaigen Gipfelkonferenz dem starken Mann aus dem Osten Partner gegenüberzustellen, die seinem Geschick gewachsen sind. Im übrigen hoffen Tito in Jugoslawien und Gomulka in Polen auf eine Umwandlung des imperialistischen Satellitenverhältnisses in ein freizügigeres Bündnisystem, wie es in der Kreml-Deklaration von 1956 vorgesehen ist.

Die „Großen“ der Weltpolitik verspüren nicht viel Neigung, die Frage der Wiedervereinigung Deutschlands auf die Tagesordnung der in Aussicht stehenden Gipfelkonferenz zu setzen. Diese Abneigung ist schon vor Wochen geäußert worden, hat also nichts mit der Bundestagsdebatte über die Atomwaffen zu tun. Überraschend ist nun der deutschen Politik ein Helfer in Frankreich erwachsen, dessen Außenminister Pineau nach einer Besprechung in

Bonn erklärte, daß die französische Regierung den Bonner Standpunkt teile, der bei einer Gipfelkonferenz die Erörterung des Problems der deutschen Wiedervereinigung im Zusammenhang mit der europäischen Sicherheit für notwendig hält. In den Leitsätzen, die nach der Besprechung zwischen Frankreichs Außenminister Pineau und dem Bundeskanzler sowie dem deutschen Außenminister von Brentano herausgegeben wurden, wird das legitime Sicherheitsbedürfnis

Männer am Strom und auf See



Der Matrose

„Oh, Ranzo was no sailor,
He was a Boston tailor“.

sang man einst und spielte dabei auf das Shanghai an, wenn Schuster, Schneider und Handschuhmacher „zweckentfremdet“ sich an Bord eines Seglers oder Walfängers wiederfanden. Diese Zeiten sind vorbei. Der Matrose von heute ist ein Mann, der genau so seinen Beruf erlernt hat, wie jeder Handwerker an Land. Und es ist ein recht vielseitiger Beruf. Immer neue Aufgaben treten an ihn heran, denen er gewachsen sein muß. Der Matrose von heute, einerlei ob er auf einem „Smeukewer“ fährt oder auf einem Windjammer, auf einem Küstenkruper oder einem Musikdampfer, er muß immer ein Kerl sein.

der Sowjetunion anerkannt. Der Westen soll diesem Sicherheitsbedürfnis durch Garantien oder andere Maßnahmen Rechnung tragen. Eine Wiedervereinigung soll nicht zu einer Verschiebung der militärischen Kräfteverhältnisse im Osten oder Westen führen. Militärische Abrüstungsmaßnahmen sollen politische Lösungen einschließen. Einzelabkommen militärischer Art sollen ausgeschlossen sein. Und schließlich könne unter der Voraussetzung der Wiedervereinigung auch über eine militärisch verdünnte Zone gesprochen werden. In den grundsätzlichen Fragen wurde jedenfalls Übereinstimmung zwischen den Gesprächspartnern erzielt, und das ist im Interesse der Herstellung und Vertiefung eines freundschaftlichen Verhältnisses der Länder und Völker sehr zu begrüßen. Nachdem Frankreich 1945 die Rolle einer Siegernation weidlich ausspielte, begann die Besserung der Beziehungen zur Bundesrepublik, als der französische Außenmini-

ster Schuman die Schaffung einer europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl vorschlug. Die Montan-Union kam dann schließlich 1952 zustande. Seitdem sind die Regierungen und auch die Völker sich nähergekommen. Kulturelle Fäden liefen zwar schon längst zwischen den geistig Interessierten diesseits und jenseits der Grenzen; nun sind wirtschaftliche und politische Gemeinschaftlichkeiten dazu gekommen. Auch Frankreich hat seine Sorgen, und nicht wenige. Die Wirren in Indonesien und jetzt in Algerien stürzten eine Regierung nach der anderen. Die jetzige Regierung hat sich fast sechs Monate gehalten. Das Kabinett Gaillard bemüht sich nach Kräften, die Preise zu senken. Sind auch Spannungen vorhanden, so gibt es doch keine Arbeitslosenheere, und der gesunde Sinn der Franzosen hat sich immer bewährt, wenn es galt, das Äußerste abzuwenden.

In der Algerienfrage mehren sich die Stimmen, die dem Wunsche Ausdruck geben, die Auseinandersetzung mit der Waffe durch Verhandlungen zwischen der französischen Regierung und den Aufständischen zu beenden. Führende Tunesier haben sich an den Generalsekretär der UNO gewandt und ihn aufgefordert, zu vermitteln. Weiter schlagen sie eine Überwachung der Grenzen nach Algerien durch die Vereinten Nationen vor. Man erhofft sich eine Wiederherstellung des Friedens in Nordafrika durch übernationale Kräfte. Erinnerungen an die Kämpfe zwischen den Rifkabylen und den Franzosen und Spaniern wurden lebendig durch die Nachricht, daß Abd el Krim aus seinem Asyl in Kairo nach seiner Heimat Marokko zurückkehren konnte. Zwei Jahre hatte Abd el Krim an der Spitze seiner Rifkabylen gegen die Spanier gekämpft und wurde erst besiegt, als die Franzosen eingriffen. Die Franzosen nahmen Abd el Krim gefangen und verbannten ihn nach der Insel Réunion im Indischen Ozean. Als man ihm gestattete, nach Frankreich zurückzukehren, gelang ihm im Suezkanal die Flucht. Kairo nahm ihn auf. Marokko ist unabhängig, und die marokkanische Regierung gab dem nunmehr 78-jährigen sein beschlagnahmtes Vermögen zurück.

Auch England hat Kopfschmerzen mit seinen Kolonien. Es bemüht sich sehr intensiv, die Beziehungen zu ihnen und zu den übrigen Mandaten, Protektoraten und Kondominions zeitgemäß zu gestalten. Der Kolonialismus hat abgewirtschaftet, es lebe das Bündnis. Seit Wochen versucht man in London, eine Vereinigung mit Malta zu erreichen. Wie jetzt der Kolonialminister im Unterhaus berichten mußte, sind seine Bemühungen keinen Schritt vorangekommen. Die Malteser, ein Mischvolk aus Italienern und Arabern, haben ihren Kopf für sich. Schließlich können sie ja auch auf eine mehr als zweitausendjährige Geschichte zurückblicken. Schon zur Jungsteinzeit war Malta ein Kulturmittelpunkt. In der Mitte des 16. Jahrhunderts gehörte Malta dem Johanniterorden. Seit 1814 ist es britische Kronkolonie. Nächst Gibraltar der stärkste Stützpunkt Englands im Mittelmeer, wird es vom Mutterland nicht nur der Maltakartoffeln wegen besonders sorgfältig betreut.

Fritz Roßberg



Der Hafen



KIEL

Langsam aber sicher vollzieht sich der Wiederaufbau in Kiel. Die Spuren der Zerstörung — vor allen Dingen in der Innenstadt — sind an manchen Stellen kaum noch zu erkennen, wenn auch naturgemäß noch weite Gebiete der völligen Wiederherstellung harren.

*

Die Weiträumigkeit, die besonders in vielen Durchblicken auf die Innenförde zum Ausdruck kommt, zeigt sich schon beim Verlassen des Kieler Bahnhofs. Hier ist ein großer freier Platz und eine breite Ausfahrtstraße nach Hamburg geschaffen, eingesäumt von dem imposanten Gebäude des Raiffeisenhauses. Das Sophienblatt mündet aus in den Holstenplatz. Eine schöne parkähnliche Anlage, in der jeder zu seinem Recht kommt: der Fußgänger und



Erkennen Sie die Holstenstraße wieder? Bestimmt nicht, möchte ich mit Ihnen weiten. Wie oft sind wir damals als Mariner durch diese „Straße des Grüßens“ geschlendert, um in der Kneipe an der Ecke noch den „Holstenzoll“ zur Brust zu nehmen? Jetzt hat man jeden Wagenverkehr aus ihr verbannt. Hier ist man „Seine Majestät der Fußgänger“ und kann gemächlich von Schaufenster zu Schaufenster bummeln und sich die schönsten Sachen aussuchen.



Früher war es eine Angstpartie, sein Auto richtig durch die Holtenauerstraße zu bugsieren, wollte man zu den Kanalschleusen. Und heute? Eine breite Straße ist daraus geworden, mit vorgebauten Läden und dahinter die Wohnblocks mit viel Luft und Sonne inmitten von Grünstreifen, auf denen sich die Kinder austollen können.

nen Verkehrs seelenruhig der Freude des Herumschlenderns und Einkaufens hingeben.

Weitere Zentren neuzeitlichen Wohnungsbaues findet man in der Holtenauerstraße und in vielen anderen Stadtgebieten. Auch hier hat man dem Verkehr durch breite Straßenzüge Rechnung getragen und den Charakter der Landeshauptstadt als Einkaufszentrale ge-

Uns Seeleuten, die wir vielleicht seit unserer Marinezeit nicht mehr in Kiel gewesen sind, fällt die Weiträumigkeit der neuen Stadtplanung auf. In dem wiedererstandenen Kiel gibt es kaum noch die früheren verhältnismäßig engen Straßen, in denen dicht an dicht die Mietshäuser standen. Wo es irgend geht, haben die Stadtplaner zwischen den modernen lichten Wohnblocks Grünflächen und Parks eingefügt oder besser ausgespart. Kiel war hierzu ohnehin in einer glücklichen Lage, da das breite Band des Waldsaumes von Düsternbrook, das sich auf der Westseite der Kieler Förde entlangzieht, sich überall mit Parks und kleinen Seen durch die ganze Stadt erstreckt. Diese erhalten gebliebenen Gebiete — Düsternbrook, Kleiner Kiel, Schrevenpark, Hohenzollernpark, — hat man geschickt durch Grünstreifen miteinander verbunden und so der Stadt das jetzige freundliche Gesicht gegeben. Dies fällt besonders auf, wenn man sich Kiel auf der neuen Nordstrecke von Segeberg kommend nähert. Jetzt liegt der Innenhafen, befreit von der Sicht versperrenden Gebäuden, so da, wie man ihn von alten Stichen her kennt.

Hohe Geschäftshäuser rahmen die Holstenbrücke ein. Wie schön wird es sich dort oben in den Kontoren arbeiten lassen, wirft man einen Blick aus dem Fenster auf den Bootshafen und die Howaldtwerke, die sich jetzt auch auf dem Gelände der alten Marinewerft niedergelassen haben. Links liegt die aus einer Fregatte umgebaute Jacht „Christina“ des Reeders Onassis.



der Kraftfahrer mit vielen Parkplätzen. Am Nordende der blumengeschmückten Anlage wird im nächsten Jahr ein großes Hochhaus-Hotel entstehen. Von diesem Platz aus gelangt man gleich in die Innenstadt mit der altbekannten Holstenstraße und ihren vielen modernen Geschäften. Nach modernem Beispiel hat man aus dieser Straße jeglichen Fahrverkehr herausgenommen. Hier ist der Fußgänger König und kann sich abseits des moder-

schickt betont durch eine Verbindung von Wohn- und Geschäftshäusern.

So ist aus dem alten Kiel mit seinen engen und krummen Straßen eine moderne Stadt geworden, die einen Anziehungspunkt bildet nicht nur für die Bewohner Schleswig-Holsteins und der Bundesrepublik oder für die Gäste und Freunde aus Skandinavien und anderen Ländern, sondern auch für uns Seefahrer.

Schr.

Man blickt auf die Altstadt mit der vertrauten Silhouette des Turmes der Nikolaikirche, die durch eine hochherzige Spende des Schiffsrheders Grammerstorf wieder mit einem Kupferhelm versehen worden ist. Ebenso beherrscht noch heute das Schloß, wenn auch nur als Ruine, das vertraute Bild des Innenhafens. In einigen Jahren wird hier ein imposantes Bild durch den geplanten Neubau des Schlosses entstehen. Das Rathaus mit seinem Turm hat alle Erschütterungen der letzten Jahrzehnte überstanden. Auch die grüne Patina des Vicelin-Kirchturms grüßt noch von der Höhe Düsternbrooks herab, die neuen Hochhäuser des Sozialministeriums und der Landesbank überragt.

Ha, so sieht es heute mitten im Zentrum von Kiel aus! Das ist der Holstenplatz mit seinen blumengeschmückten Anlagen, mit seinen modernen Geschäftshäusern und den vielen Schaufenstern.



Stückgut für Westafrika

Von H. Bruhn

Der Verfasser, Kapitän eines besseren Kümos von knapp 1000 BRT, schildert uns hier seine kleinen Erlebnisse in der Westafrikafahrt. Er hatte den gleichen Ärger, den schon seine

Väter und Großväter gehabt haben, als sie in dieser Route auf den „Schnapsdampfern“, den kleinen Küstenschiffen der Woermann-Linie oder der Elder Dempster, fuhren.

Am Montag, dem 18. November, nahmen wir in Dünkirchen 228 t Stückgutladung an Bord und traten am gleichen Tage die Weiterreise an. Am Tage darauf erreichten wir Rouen und begannen sofort mit dem Laden. Die Ladung bestand aus 310 t sperrigem Stückgut, darunter 21 Autos und zwei Lastwagen. Mit dem Seeklarmachen hatten wir bis 24 Uhr zu tun. Vor allem mußten die Krautwagen seefest gelascht werden. „Laschings sind vom Schiff zu liefern“, heißt es so schön in den Reederei-Anweisungen. Es wurde sogar angenommen, daß dieses Material in genügenden Mengen an Bord vorhanden wäre. Sicher habe ich genügend Stahldraht als Deckslastzurrings an Bord. Damit aber kann man keine Personewagen laschen! Na, wir haben uns zu helfen gewußt, indem wir unsere sämtlichen Geien ausschoren.

Die nächste Schwierigkeit war, daß im Laderaum nicht recht etwas festzubekommen war. Die Löcher in den Spanten waren für einen Schäkel nicht groß genug, und auch sonst waren keine Befestigungsmöglichkeiten vorhanden. Dazu kam, daß die Autos alle oben auf dem Stückgut standen und das bestand aus allen möglichen Kisten und Säcken. Es gab keinen festen, sondern einen federnden Untergrund.

In der Nacht zum 21. November liefen wir aus nach Brest, um dort noch weiteres Stückgut überzunehmen. Hierbei möchte ich erwähnen, daß wir nun erstmal unsere Pkws und Lastwagen an Land geben mußten, bevor wir mit dem Laden beginnen konnten. Wir nahmen 198 t Kartoffeln und Zwiebeln. Die Agenten waren sehr freundlich und zuvorkommend und versuchten, so viel wie möglich in das Schiff hineinzubekommen. Ich habe ihnen auch noch den Platz unter der Back zur Verfügung gestellt. Nachdem aber die Brest-Ladung an Bord war, zeigten die Agenten für uns nur noch wenig Interesse. Wir mußten selbst sehen, wie wir unsere Autos wieder festgestaut und gelascht bekamen. Die auf den Kartoffeln stehenden Wagen wurden von allen Seiten mit Kartoffelsäcken eingerahmt. Nachdem die 7,5 t Lkw's und sonstigen Lieferwagen an Deck wieder gelascht waren, konnten wir am gleichen Tage die Reise nach Dakar antreten.

Die Reise von Brest nach Dakar verlief bei gutem Wetter mit stets achterlichen Winden normal. Da mir der Agent in Dakar unbekannt war, habe ich einen Tag vor Ankunft ein Telegramm an das dortige Hafenamts geschickt und die Zeit meiner Ankunft mitgeteilt. Am gleichen Nachmittag hat sich dann der Vertreter einer Maklerfirma mit mir in Verbindung gesetzt und es wurde vereinbart, am Montagmorgen mit dem Löschen zu beginnen.

Am Sonntag war das Schiff fest am Löschplatz. Gegen 10 Uhr erschien der Water-Clerk zum Einklarieren. Ich erklärte diesem Vertreter, ich erwarte, daß mit Löschbeginn auch meine Zeit zu zählen beginne. Sollte dies jedoch nicht möglich sein, wollte ich den Montagvormittag zum Bunkern benutzen. Dieser Herr konnte aber keine Entscheidung treffen, sondern mußte erst mit dem Chef sprechen. Er wollte mir Bescheid zukommen lassen. Nachdem ich am Sonntagabend noch keine Antwort hatte, habe ich den Agenten schriftlich durch Boten gebeten, mir am Montagmorgen einen Lotsen zu schicken, damit ich zur Bunkerstation verholten könnte.

Bis Montagmorgen um 8 Uhr hat sich niemand bei mir sehen lassen. Der Lotse war also auch nicht bestellt worden. Um 8 Uhr erschien der Stauer und fragte, ob er mit dem Löschen anfangen könne. Nach kurzer Zeit kam auch der Chef der Firma selbst und sagte zu mir: „Also Sie wollen nicht arbeiten?“ Und weg war er. Kurz danach ging ich zum Kontor und legte dort eine schriftliche Erklärung meiner Löschbereitschaft um 14 Uhr nieder.

Bei dieser Gelegenheit kam ich wieder mit dem Chef zusammen. Nachdem wir beide uns ausgiebig gesagt hatten, was wir voneinander hielten, habe ich dem Herrn doch vorgeschlagen, nun zur praktischen Arbeit überzugehen und das Schiff möglichst bald zu löschen.

Die Lösch- und Ladearbeiten in Dakar waren recht umständlich. Wir mußten wieder unsern ganzen Autopark an Land geben und darauf mit unsern eigenen Winden löschen und laden.



Solche kleinen Schiffe wie MS „Haseldorf“ von 967 BRT der Reederei Carsten Rehder, Hamburg, trifft man heute oft an den Küsten Westafrikas. Sie sind die Nachfolger der „Schnapsdampfer“ der alten Afrika-Linien.

Der Hafen von Dakar ist zwar sehr geräumig und großzügig angelegt und es sind auch viele moderne Kräne vorhanden, doch werden sie, weil zu teuer, nicht benutzt. Wir haben nur einen Schwergutkran für das Von- und Anbordsetzen unserer Lastwagen und einiger Schwergutkollis gebraucht.

Am 4. Dezember mittags verließen wir Dakar und dampften nach Conakry, das am 6. morgens erreicht wurde. Auch diese Reise verlief ohne besondere Vorkommnisse. Von Conakry gibt es nicht viel Neues zu berichten. Der Hafen ist nicht sehr groß, hat gute Kai-Anlagen, ist jedoch bei auflandigen Winden nicht sicher, da dort Dünung aufkommt. Wir haben aber Glück gehabt: der Wind war ablandig. Im übrigen war es natürlich überall sehr warm. Unsere Besatzung schlief zum Teil an Deck, weil es in den unteren Räumen einfach vor Wärme nicht auszuhalten war. Von Moskitos blieben wir einigermaßen verschont. In Conakry sind wir alle gegen Pocken geimpft worden.

Nebenbei möchte ich noch erwähnen, daß wir fast dauernd in jedem Raum zwei Mann als Wache stellten. Die Neger stehlen alles nur Denkbare. Das hat Allah ihnen anscheinend nicht verboten.

Am 7. Dezember traten wir von Conakry die Weiterreise nach Abidjan an. Auf See mußte unser Schwergutbaum klar gemacht werden. Beim Arbeiten des Schiffes ist das eine etwas wackelige Angelegenheit. Ich hatte mir zum ersten Mal den Takelplan des Schiffes hergesehen. Auf diesem Dokument waren auch alle Ladebäume zu finden, nur kein Schwergutbaum. Na, dann mußte es eben ohne Plan gehen. Es genügt wohl, wenn wir einen Plan für den Schwergutbaum zu Hause im Kontor haben. Wir hatten uns nun in dieser Bruthitze den ganzen Plünnenkram erstmal aus dem

Kabelgatt an Deck geholt. Es war eine richtige Wiedersehensfreude, wie die von der Bauwerft berechneten, von der Reederei bestätigten, vom Germanischen Lloyd und der Seerberufs-Genossenschaft anerkannten und vor mir als zu dünn befundenen Hangerdrähte an Deck auftauchten. Ich habe mir vorgenommen, diese gut zu konservieren, damit sie möglichst lange halten. Ich habe diesen geistig nicht vorbelasteten Anerkennern dieser zu dünnen Hangerdrähte längst vergeben, denn sie haben ja wahrscheinlich niemals mit Neger-Winschenleuten zu tun gehabt.

Ich will hier nur ein Beispiel nennen. In Dakar löschten wir mit doppeltem Geschirr. Es war herrliches Wetter, 35 Grad im Schatten und dabei auch recht schön windstill. An Winde 4 stand oder saßen vielmehr zwei Neger-Winschenmänner. Die Geitau hatten sie schön sauber aufgeschossen und saßen nun mit ihren Allerwertesten darauf. Dagegen will ich noch gar nichts sagen, aber daß sie nun die Umsteuerungshebel mit den Füßen bedienten, das gefiel mir gar nicht. Das Schlimmste aber war, daß diese Winschen auch noch einen Gashebel hatten. Auch hier hatten sich die Neger zu helfen gewußt. Sie hatten den Hebel auf Vollgas gestellt und ließen die Winschen nun laufen mit allem, was sie hergaben. Es fiel ihnen gar nicht ein, sich aus ihrer halbliegenden Stellung aufzurichten, und sie brauchten auch nicht den rechten Arm nach dem Gashebel auszustrecken. Mir aber wollte dieses System nicht gefallen. Immer wenn nicht gehievt wurde, habe ich den Gashebel auf Leerlauf gestellt. Nachdem ich dieses eine Zeitlang gemacht hatte, schmiß ich ihnen alle Schimpfwörter an den Kopf, die ich so auf Lager hatte. Anscheinend hatten sie einige dieser Worte schon früher einmal gehört, denn sie legten den Gashebel auch sofort auf Leerlauf. Ich war außerordentlich stolz auf meinen pädagogischen Erfolg, doch da mußte ich feststellen, daß die Winschen stehen geblieben war. Sie hievtv nämlich nun auch auf Leerlauf. Nachdem die Winschen stehen geblieben, haben mich die beiden Neger nur mitleidig angesehen, haben mit dem Kopf geschüttelt und sind wieder zu ihrem bewährten System mit Vollgas übergegangen.

Ich bin nun ganz von unserm Schwergutbaum abgekommen. Er sieht ja hübsch aus, unser Schwergutbaum, mit den starken eisernen Blöcken. Ich habe damals auf der Werft sogar der Baumprobe beigewohnt. Will man den Schwergutbaum benutzen, muß man zunächst vom Mast nach Achterkante Back ein Stag setzen. Der Mast wird dadurch zwar versteift, doch die vordere Luke kann nicht bearbeitet werden. Die Geien des Schwergutbaumes sind aus Stahldraht. Beide Geien werden von den hinteren Winschen bedient. Das hat nun zur Folge, daß auch die achtere Luke ausfällt.

So ist nun die Lage. Die Reederei will das Schiff schnell beladen haben. Die Theoretiker und Kloockschiefer sitzen in Deutschland, und ich habe hier die schönen dicken Baumstämme und 40 Grad im Schatten. Aber auch diese Schwierigkeiten werden überbrückt werden.

Nach einer glatten Reise trafen wir am 10. Dezember nachmittags in Abidjan ein, wo wir zunächst in der Lagune vor der Stadt zu Anker gingen. Der Hafentarz war mit unserer Impfung nur gegen Pocken allein nicht einverstanden. Er meinte, wir hätten auch noch gegen Schwarzwasserfieber geimpft werden müssen. Ich habe ihm gesagt, das könne er ja gleich machen. Er erwiderte, das ginge nicht, weil seit der Pockenimpfung noch nicht genügend Zeit vergangen wäre. Von rechtswegen müßte er das Schiff wieder nach See hinaus schicken, und dann dürften wir erst nach sieben Tagen wiederkommen. Zum Schluß sagte er noch: „I will close one eye.“ An Land gehen aber durfte keiner.

Probleme des seemännischen Nachwuchses früher und heute

Von Kapt. Guschow

In diesem Monat sind Bestimmungen in Kraft getreten, die das Berufsbild des Seemannes neu formen. Die ständigen Bemühungen aller maßgeblichen Stellen um diese notwendige Ordnung haben damit zu einem sichtbaren Ergebnis geführt. Nicht allgemein bekannt sein dürfte aber, daß das Nachwuchs- und Ausbildungsproblem seit dem Bestehen einer deutschen Seeschifffahrt in gewissen Zeitabständen immer wieder diskutiert werden mußte und zwar auf einer Basis, die sich nur unwesentlich von der heutigen unterschied. Fachleute, die vor rund 30 Jahren dieses Thema rückschauend behandelten, könnten ihre damaligen Ausführungen heute fast wörtlich wiederholen. Ein solch „veraltet“ Aufsatz soll die Grundlage für die nachstehenden Ausführungen bilden.

Ausgehend von der Tatsache, daß das Verständnis für die Bedeutung der Seeschifffahrt als Wirtschaftszweig eines Volkes in Deutschland nur sehr langsam und erst recht spät Fuß faßte, wird festgestellt, daß es fast ausschließlich die Hanse-Städte waren, die im vorigen

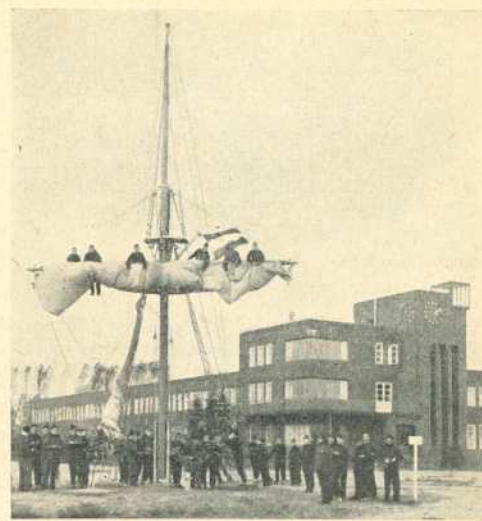
sein dafür, daß sich im Jahre 1862 Hamburger und Altonaer Reeder entschlossen, die Deutsche Seemannsschule als Vorausbildungsstätte ins Leben zu rufen. Ihr Zweck war, den Jungen, die sich für den Beruf des Schiffsoffiziers gemeldet hatten, eine zweckentsprechende Vorausbildung zu geben und diesen — vor allem soweit sie aus dem Binnenland kamen — den Übergang in den Borddienst zu erleichtern. Anfangs war die Dauer dieser Landausbildungszeit auf 1 bis 2 Jahre, je nach dem Alter der Jungen, später auf 3 Monate bei einem Mindestalter von 15 Jahren, festgesetzt. Als weitere Vorschule für die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses kam um die Jahrhundertwende der Deutsche Schulschiffverein hinzu, der selbst eigene Schulschiffe in Fahrt hielt. An Bord dieser Segelschiffe liefen neben der Ausbildung von Jungen, die für die nautische Laufbahn vorgesehen waren, Maßnahmen, um einen Stamm von Unteroffizieren für die Handelsdampfer heranzubilden. Die Ausbildung dieser Besatzungsmitglieder an Bord beschränkte sich auf die Dauer von 7 Monaten.

*

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg ergab sich ein Engpaß bei dem Bord-Küchenpersonal. Auch auf diesem Sektor betätigte sich der Deutsche Schulschiffverein, der auf einem seiner Schiffe Kochlehrlinge, d. h. junge gelernte Bäcker oder Schlachter einstellte und in sechsmonatigen Kursen auf ihre spätere Tätigkeit als Koch vorbereitete.

*

Der Erste Weltkrieg vernichtete nicht nur den größten Teil der deutschen Handelsflotte, sondern zerschlug auch alle Maßnahmen, die im Hinblick auf die notwendige Berufsausbildung angelaufen waren. Aus der Erkenntnis der segensreichen Tätigkeit der vorher erwähnten Organisationen heraus wurde aber der Entschluß gefaßt, die während des Krieges notgedrungen ruhende Berufsausbildung bald wieder aufleben zu lassen. Durch alle Maßnahmen zog sich damals noch der Grundgedanke, daß an der Segelschiffsausbildung festgehalten werden mußte. In der Diskussion, die nunmehr neu anlief, wurde u. a. auch Stellung gegen das Ausbildungssystem der Schulschiffe genommen mit der Begründung, daß deren Zöglinge die tatsächlichen Verhältnisse in der Seefahrt erst nach der Segelschiffsausbildung kennenlernen würden, zumal der ganze Dienstbetrieb zu viel an militärischen Außerlichkeiten leiden und viel zu wenig den praktischen Bedürfnissen Rechnung tragen würde. Man propagierte vielmehr eine Segelschiffsausbildung auf Segelschiffen, die gleichzeitig auch Fracht beförderten. Hierin war die Ur-



Die Schiffsjungenschule auf dem Priwall vor Travemünde verfügt über ein stattliches Gebäude, eine frühere Kaserne. Ein Ausbildungsmast ist ebenfalls vorhanden, an dem Segelsetzen, -reihen und -bergen geübt wird.

sache zu suchen für die in den 20er Jahren in Hamburg gegründete „Segelschiffreederei G. m. b. H.“, deren erstes frachtfahrendes Schulschiff, die „Oldenburg“, bald die Jungrennreise antreten konnte. Im Laufe der Zeit kamen zu diesem Schiff mehrere Viermastbarken, die dann lange Jahre unter der Flagge der Reederei Laeisz als Ausbildungsschiffe fuhren.

Der weitere Aufbau der Handelsflotte zwischen den beiden Kriegen verlangte aber zusätzliche Maßnahmen, um die Lücken, die der erste Weltkrieg mit seinen unzulänglichen Ausbildungsmöglichkeiten gerissen hatte, wieder zu schließen. Es wurde angeregt, die Kurse auf den Navigationsschulen zu verkürzen, Prüfungsbestimmungen zu mildern und die Reedereien zu veranlassen, tüchtigen Offiziersanwärtern den Schulbesuch durch die Gewährung von Darlehen zu ermöglichen. Allerdings standen diese Überlegungen zum Teil im Gegensatz zu den Beschlüssen des damals alljährlich stattfindenden deutschen Seeschiffahrtstages, die unter der Berücksichtigung der Abliederung der deutschen Flotte und des dadurch verursachten Überflusses an Schiffsoffizieren verschärfte Prüfungsvorschriften sahen.

Eine weitere Sorge war das Berufsbild des Seemannes, dem immer noch die Anerkennung als Lehrberuf fehlte. Durch entsprechende Ausbildungsvorschriften, die bis zur Anmusterung als Vollmatrose zwei Kurse auf einer Seeberufsschule vorsahen, wurde auch dieses Ziel in den dreißiger Jahren endlich erreicht.

*

Der Zweite Weltkrieg zerschlug wiederum alle bisherigen Erfolge auf dem Ausbildungssektor. In den ersten Nachkriegsjahren wurden die sich hier anbahnenden Gefahren in bezug auf den Nachwuchs wegen des Totalverlustes der Tonnage noch nicht in vollem Maße erkannt. Erst der überraschend schnelle Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt machte plötzlich die Lücke deutlich, die durch das Fehlen von Ausbildungsmöglichkeiten während des Krieges und in den Nachkriegsjahren entstanden war. Die Beseitigung der Nachwuchssorgen führte unter Beteiligung aller maßgeblichen Stellen u. a. zur Einführung des Patentes A 5 II mit verkürztem Lehrgang, zur Erteilung von Sondergenehmigungen für Patentinhaber im Decks- und Maschinendienst und zur Einrichtung von zusätzlichen Schiffsjungen- und Vorausbildungsstätten. Die Durchsetzung der Matrosenprüfung mit dem Matrosenbrief, der nunmehr wieder den Seemannsberuf zum Lehrberuf hat werden lassen, wird wahrscheinlich vorläufig die letzte Stufe in den wieder aufgenommenen Maßnahmen zur Neuordnung der seemännischen Laufbahnen sein.



Über ganz neuzeitliche Bauwerke, luftig, sonnig und freundlich, verfügt die seemännische Berufsfachschule in Eilsfleth an der Weser.

Jahrhundert aus eigener Kraft den Grundstock für eine deutsche Handelsflotte legten, die im Jahre 1914 schon an der zweiten Stelle im Weltregister stand. Während sich zunächst der seemännische Nachwuchs aus der Bevölkerung dieser Handelszentren rekrutierte, bedingte die schnelle Zunahme der Tonnage in dieser Hinsicht die Erschließung weiterer deutscher Gebiete, insbesondere von Schleswig-Holstein, Oldenburg und Ostfriesland. Den Beweis dafür liefert eine erhalten gebliebene Statistik der Hamburger Navigationsschule über die Anzahl der damals hier geprüften Seesteuerleute:

Jahr:	davon aus:		
	Hamburg	Schleswig-Holstein	übriges Deutschland
1810/1819	120	3	5
1830/1839	132	176	19
1850/1859	334	814	204

Weiter wird dargelegt, daß die Besatzungen der Schiffe auf ein äußerst zulässiges Maß beschränkt wurden und unproduktive Kräfte, wie sie nicht vorausgebildete Schiffsjungen darstellten, weniger oder gar nicht an Bord genommen wurden. Diese Tatsache führte wegen der Notwendigkeit, den Nachwuchs sicherzustellen, in Hamburg und Bremen zu einer gesetzlichen Vorschrift, die die Mitnahme von Schiffsjungen zur Pflicht machte. Dieses Gesetz hatte in Hamburg bis etwa zum Jahre 1870 noch Gültigkeit und lebte in Bremen als freiwillig getroffene Vereinbarung der dortigen Reedereien in den 90er Jahren wieder auf. Dieses Gesetz und die Erkenntnis, daß mit der zunehmenden Größe der Schiffseinheiten die früher festgestellte Familiengemeinschaft an Bord langsam verloren ging, worunter logischerweise die Erziehung der jungen Seeleute leiden mußte, mag der äußere Anlaß gewesen



Von den Elbhöhen unterhalb Blankeneses grüßt die Seemannsschule Hamburg die aufkommenden Schiffe. Die Jungen sind in einer ehemaligen Villa untergebracht.

Die Inseln des Jambulos

Von Ulrich Schreier

Seitdem Männer zur See fahren, gibt es auch Seemannsgarn. Farbenprächtig und flackernd wie ein Nordlicht folgt es im Wandel der Zeiten allen Fortschritten der Schiffbautechnik und der Nautik, der Erweiterung des geographischen Weltbildes und dem allgemeinen Wissensstand. Meistens war Seemannsgarn nicht nur leere Prahlerei und Lüge, sondern phantastisch ausgeschmücktes, aber echtes Abenteuer des Berichtenden oder ihm bekannter Seeleute. Leider sind diese Garne nur in seltenen Fällen aufgezeichnet worden.

Von den eben erwähnten Ausnahmefällen sind wohl die bekanntesten die „Odyssee“ des Homer und der Zyklus „Sindbad der Seefahrer“ in „Tausend und eine Nacht“. Daneben finden sich in vielen historischen Büchern vereinzelt Beispiele sehr alten Seemannsgarns. So bringt der römische Geschichtsschreiber Diodor (1. Jahrh. v. Chr.) in seiner „Weltgeschichte“ ein waschechtes Seemannsgarn des Griechen Jambulos, eines sechandeltreibenden Kaufmanns und Schiffseigners. Wann dieser gelebt hat, wird nicht gesagt, aber es muß im

einem besonders für diesen Zweck gebauten Boot, mit Proviant für sechs Monate ausgerüstet, eine Seereise nach einer sehr fernen Inselgruppe im Süden machen mußten. Dort würden sie freundlich aufgenommen und könnten glücklich leben, nur dürften sie nie zurückkehren. Auch wenn sie die Inseln nicht finden sollten, dürften sie nicht zurückkehren, da sonst in den kommenden 600 Jahren das äthiopische Volk durch Krieg, Hunger und Seuchen mit Vernichtung bedroht würde. In diesem Falle würden die beiden Opfersklaven zur Strafe hingerichtet. Die Priester waren aber so schlau, für dieses Opfer nicht Leute des eigenen Volkes zu wählen, sondern Gefangene oder Sklaven, die sicher keine Sehnsucht nach dem äthiopischen Gestade zurücktrieb.

Das Los zu einer solchen Sühnefahrt traf Jambulos und einen seiner Gefährten, wobei die Priester offensichtlich den seebefahrenen Griechen und vielleicht seinen Steuermann bestimmten, weil zu erwarten stand, daß diese keinesfalls in einen äthiopischen Hafen zurückkehrten. Nachdem auf die beiden Männer und

spalten waren. Damit konnten sie alle Tierstimmen und fremde Laute nachahmen und sich sogar mit zwei Menschen zugleich unterhalten.

Lebensweise und Kultur dieses Volkes beruhten auf ganz anderen Grundlagen als jene der Griechen. Die Gesellschaftsform war eine Art Großhorde, die bis zu 400 Seelen zählte. Eine Ehe kannte man nicht, sondern es herrschte Frauengemeinschaft. Kinder wurden gemeinsam aufgezogen. Jede Horde hielt sich einen großen unbekanntem Vogel. Hatten die Kinder ein bestimmtes Alter erreicht, wurden sie auf den Rücken dieses Vogels gesetzt, der mit ihnen davonflog. Fielen sie dabei herunter, galten sie als nicht lebensfähig und wurden ausgesetzt. Eifersucht und Unzufriedenheit gab es nicht, noch weniger politische Unruhen oder gar Aufstände. Die Triebfeder der meisten Revolten, der Hunger, war ihnen völlig unbekannt. Sie lebten ja in einem wahrhaft paradiesischen Land, wo jede Nahrung im Überfluß gedieh. Die Inseln lagen unmittelbar unterm Äquator und hatten ein wundervolles Klima. Das ganze Jahr hindurch gab es reife Früchte. Aus dem Samen einer Rohrrart buken sie ihr Brot und aus dem baumwollartigen Mark einer anderen Rohrrart zusammen mit einem klebrigen Muschelsaft stellten sie ihre Kleidung her.

Wasser floß aus vielen teils warmen, teils kalten Quellen, die eine große Heilkraft besaßen. Dieser schrieb sie das hohe Alter zu, das die meisten Eingeborenen erreichten. Krankheiten traten kaum auf.

Die Insulaner lebten unter strengen Gesetzen. Kranke und Gebrechliche, sowie alle Leute, die das 150. Lebensjahr vollendet hatten, mußten selbst aus dem Leben scheiden. Sie legten sich auf ein bestimmtes Kraut, fielen dabei in einen friedlichen Schlaf, aus dem sie nie mehr erwachten. Diesem Gesetz unterlagen auch die Fürsten der Horden, die sonst mit absoluter Macht regierten. Es waren jeweils die Ältesten. Nach ihrem Freitod übernahm der Nächste die Regierung. Bei der Arbeit kannten sie keine Spezialisierung, wohl aber eine weitgehende Teilung. Einige gingen auf Fischfang, andere auf die Jagd, die dritten betätigten sich handwerklich, noch andere versahen den öffentlichen Dienst. Alles ging reihum nach einem festen Plan.

Die Eingeborenen befaßten sich auch mit Wissenschaften aller Art, besonders aber mit Sternkunde. Ihre Religion war ein Himmelskult. Sie beteten die Gestirne und die Luft an. Einen Totenkult trieben sie nicht. Die Verstorbenen wurden bei Niedrigwasser — die Inseln hatten große Gezeitenunterschiede, was in Griechenland unbekannt war — tief im Sand des trockengeebtten Meeresbodens bestattet.

Bevölkerung und Sitten waren auf allen sieben Inseln dieser Gruppe gleich. Die Inseln waren auch alle annähernd gleich groß und lagen gleich weit auseinander.

Hier lebten nun die beiden Griechen sieben Jahre lang herrlich und in Freuden. Dann wurden sie höflich aber bestimmt aufgefordert, wieder ihres Weges zu ziehen. Es wird nicht berichtet, ob ihre befristete Aufenthaltsgenehmigung abgelaufen war oder ob sie wegen schlechten Benehmens als lästige Ausländer abgeschoben wurden. Wohl oder übel mußten sie ihr Boot überholen und verproviantieren. Dann segelten sie ab und blieben wiederum etwa vier Monate in See. Schließlich strandeten sie an der Küste Indiens, wobei der Gefährte des Jambulos den Tod fand. Jambulos selbst wurde von indischen Fischern gefunden und landeinwärts zum König nach Pataliputra gebracht. Dieser erwies sich als Griechenfreund und nahm ihn gastlich auf. Er beschenkte ihn reich und ließ ihn unter sicherem Reisegeleit über Persis nach Griechenland zurückkehren.



2. vorchristlichen Jahrhundert gewesen sein, denn die Erzählung spielt offenbar in einer Zeit, als griechische Kauffahrer bereits von ägyptischen Rotmeer-Häfen aus die alten arabischen Seewege nach Indien benutzten.

Herr Jambulos befand sich also auf einer Handelsreise nach den Gewürzländern, wobei nicht klar ist, ob damit das bereits bekannte Insulinde oder nur indische oder arabische Umschlaghäfen gemeint waren. Hierbei wurde er von Räufern überfallen und mit seinen Gefährten nach Arabien in die Sklaverei verkauft. Nach einiger Zeit jedoch landeten dort äthiopische Piraten und verschleppten die Griechen nach Afrika. Das Äthiopien der Antike war weit größer als das heutige Abessinien und verfügte über einen eigenen Küstenstrich, in dem sich das kulturelle Leben des Volkes konzentrierte. Dort wurden die Gefangenen den Priestern für ein Sühneopfer übergeben. Solches fand nur alle 600 Jahre statt. Bei diesem Fest herrschte die merkwürdige Sitte, daß zwei Menschen als Sühneopfer in

ihre Fahrt der Segen der Götter herabgefleht, wurden sie geschmückt und bekränzt zum Boot geleitet. Den erhaltenen Anweisungen gemäß mußten sie Kurs nach Süden nehmen.

Wiederholt gerieten die beiden Griechen in Stürme und wurden viel umhergetrieben. Nach viermonatiger Fahrt erreichten sie endlich eine der gesuchten Inseln. Als sich das Boot dem Lande näherte, kamen ihm Fahrzeuge der Eingeborenen entgegen und geleiteten es sicher zum Strand. Von der dort wartenden staunenden Menschenmenge wurde ihnen aber Hilfe und Unterkunft gewährt.

Die Insulaner sahen eigenartig aus. Sie waren groß und schlank, aber fast zierlich gebaut. Bis zu einem gewissen Grade konnten sie ihre Knochen biegen. Sie verfügten über große Kräfte. Sie fielen aber noch in anderer Weise auf. So waren ihre Ohreingänge so groß, daß sie sie durch natürliche Klappen schließen konnten. Das Merkwürdigste aber waren ihre Zungen, die schon teilweise von Natur aus oder durch operativen Eingriff gänzlich ge-



Die Freiwache



Die lange Reise

Von Karl Fritz Ludwig

Auf der Viermastbark „Thalia“ war das. Sonst war die „Thalia“ ein schnelles, ein sehr schnelles Schiff sogar, daß schon viele rasche Reisen gemacht hatte. Nur diesmal unter Kapitän Dammann wollte es nicht so klappen. Man hatte Koks nach Mazatlan gebracht und dort an der mexikanischen Westküste eine volle Ladung Salzhäute übernommen. Die Fracht stank nicht schlecht. Fast hundertfünfzig Tage dauerte die Rundreise. Nein, das war zuviel. Kapitän Dammann mußte deshalb auch zum Reeder kommen. Es war ein schwerer Weg für den Kapitän Dammann. Was sollte er nur sagen? „B. Wencke Söhne“ liest er das Porzellanschild am Haus seines Reeders. Und darüber ist die Kontorflagge abgebildet, weiß mit schlichten, schwarzen Buchstaben „B W Sne“. Er weiß wohl, wie Jan Tautrekker am Hafen diese Buchstaben deutet. Und nun hat er auch die Ausrede schon bei der Hand.

Eine halbe Stunde muß Kapitän Dammann draußen bei den Schreibern warten, dann erst läßt ihn der Alte in das geheiligte Privatkontor hinein.

„Kapitän Dammann, hundertfünfzig Tage von Mazatlan bis zur Elbe! Was denken Sie sich dabei? Noch mehr solcher Kapitäne wie Sie, noch mehr solcher langen Reisen, dann bin ich am Bettelstab, kann mich mit einer Drehorgel am Zeughausmarkt hinstellen. Hundertundfünfzig Tage, Mann, mit dem Schiff, mit meiner schnellen ‚Thalia‘! Herr, wie erklären Sie sich das?“

Kapitän Dammann läßt verlegen seinen großen schwarzen Schlapphut in den Händen kreisen, beseht sich gelegentlich abwechselnd das Hutfutter und die Halbmodelle der Wencke-Schiffe an der Wand.

„Tschä, Herr Wencke, dat käm woll so: No Mazatlan hen, dat wär tschä 'n goode Reis...“ „Nee, da ist nichts über zu sagen, aber die Hausreise...“

„Tschä, Herr Wencke, dat is tschä allns bitter wenig bi uns. Ook dat Petroleum. Wi harrn bloß een Barrel Petroleum, dat langt tschä grod für de Utreis. Un dann wär dat all. Ick harr ook keen Geld, mi wat to käupen, wi hebbt doch so bitter wenig. Achtern seeten wi in Düstern, de Lüüd int Logis seeten in Düstern, un in Kortenus seeten wi ook in Düstern. Tschä, dor möten wi doch eegentlich 'n lütt beeten Licht hebben. Un dor heff ich bi min Mokler in Mazatlan de Kerzenstummels sammelt, un min Stürlüüd hebbt se ook sammelt. Wi hebbt de Panzen bin'n un de Luken dicht un mokt uns op de Husreis. In een Nacht bleef mi de Wind weg. Na, ick mutt tschä nokieken in de Kort, wo dat hier mit den Wind is, steek mi 'n Kerzenstummel an. Dor fällt mi de Stummel üm, fällt mi direkt mang op de Kort. Eh ick mit 'n natten Feul dorbi bün, hett mi dat Licht 'n groot Lock in den Ozean rinbrennt. Tschä, Herr Wencke, dat is bi uns tschä all so bitter wenig un dat wär tschä min eenzige Kort. Ick heff tschä keen Reservekort hatt. Un dor blev mi tschä nix anners öber, as um dütt Lock in den Ozean rümtoseiln. Un dat mutt tschä ook 'n lange Reis wern. Harrn wi nich so bitter wenig Petroleum...“

Das genügte dem alten Wencke mit der Haus-



Auf den alten Windjammern sang man beim Holen der Brassens das Shanty vom

Mädchen von Amsterdam

In Amsterdam, da wohnt 'ne Deern, —
Merkt gut, was ich euch sag! —
In Amsterdam, da wohnt 'ne Deern,
Die konnte was in ihrem Fach.
Von nun an hört das Räubern auf mit euch
Deerns.

A Roving, a Roving, dat weer al jümmer min
Ruin,

Ick heff de Nees nu vull, dat weer mi rein
to dull!

Ich nahm die Deern dann auf den Schoß
Merkt gut, was ich euch sag! —
Ich nahm die Deern dann auf den Schoß,
Sagt sie: „Mein Jung, was hast du bloß?“
Laß du man bloß das Räubern sein mit uns
Deerns.

A Roving, a Roving, dat weer al jümmer min
Ruin,

Ick heff de Nees nu vull, dat weer mi rein
to dull!

Ich kriegte sie gleich bei der Büx, —
Merkt gut, was ich euch sag! —
Ich kriegte sie gleich bei der Büx,
Sagt sie: „Halt stopp, nur nicht so fix!“
Von nun an hört das Räubern auf mit uns
Deerns.

A Roving, a Roving, dat weer al jümmer min
Ruin,

Ick heff de Nees nu vull, dat weer mi rein
to dull!

(Übertragen aus dem Englischen von

Ludwig Dinklage).

flagge „B W“. Kapitän Meyer bekam die schnelle „Thalia“, aber er machte eine noch längere Reise. Im August 1903 verließ er mit einer vollen Salpeterladung Iquique und ist bis jetzt noch nicht auf der Elbe angekommen.

Der indische Mango-Käfer

Kapitän Kröger war heute besonders schlechter Laune. Und da er sehr redegewaltig — um nicht zu sagen gewalttätig — war und jede Verteidigung ohne Widerspruch sofort mit einer Wortflut erstickte, schlichen an solchen Tagen die Männer seiner Besatzung scheu und bedrückt umher. Zu allem Überfluß ereignete sich noch folgendes Drama in der Messe.

Der Kapitän hatte mit seinen Offizieren ein vorzügliches Mittagmahl eingenommen und machte einen versöhnlicheren Eindruck. Zufrieden griff er nach dem vierkantigen Glas mit dem geschätzten Mango-Chutney. Und da geschah es! Er entdeckte darin den Leichnam einer ausgewachsenen Kakerlake, der offenbar der scharfe Ingwer nicht bekommen war. Heiser brüllte er: „Steward!“ Der Unglückliche stürzte herbei und mußte einen Schwall wüster Beschimpfungen und Anschuldigungen über sich ergehen lassen. Verlegen stotterte er schließlich: „Ja, aber ich habe doch das Glas frisch aus der Kombüse bekommen.“ Das hätte er nicht sagen sollen; denn nun ging Kröger erst hoch. „Was,“ schrie er, „das Glas ist ja halb leer. Sagen Sie mir noch, Sie hätten den Verschuß persönlich abgerissen! Los, holen Sie mir den Smutje.“

Hajo Karstens war ein schwächliches Kerlchen, dem niemand seinen Beruf als Schiffskoch ansah. Um sein kluges, bewegliches Auge spielten unzählige Fältchen, als ihm der Steward zitternd den Vorfall in der Messe berichtete und ihn zum Alten zitierte. Seelenruhig trat er also in den geheiligten Raum und wurde dort empfangen, wie erwartet. Harte Worte über ihn und seine Kombüse („Saustall“ gehörte noch zu den gemäßigteren) flogen ihm an den Kopf. Hajo hörte schweigend zu. Als ihm endlich der Kapitän das Chutney-Glas mit der verunglückten Kakerlake entgegenhielt und ihn anschrie: „Was haben Sie zu dieser Schweinerei zu sagen?“, richtete Karstens sich auf und erwiderte mit tiefgekränkter Miene: „Herrr Kapitän! Ich hatte mich glücklich geschätzt, in der Sendung ein Glas mit einem echten indischen Mango-Käfer zu finden und Ihnen servieren zu können. Ich hatte das Glas extra geöffnet und die eingemachte Delikatesse freigelegt, damit Sie gut herankönnnten. Aber offenbar wissen Sie diesen Leckerbissen nicht zu würdigen. In Indien jagen ganze Völkerstämme nach diesem süßen Wild, und in Kalkutta und Bombay zahlen Feinschmecker Phantasiepreise dafür!“ Nach diesen Worten wandte er sich um und ging. Kröger klappte der Unterkiefer herunter. Sekundenlang fürchteten alle, er bekäme einen Schlaganfall. Dann sprang er auf, riß seine Mütze vom Haken und knallte das Schott hinter sich zu.

Ob er wohl noch das fröhliche Lachen seiner Offiziere gehört hat?

Ulrich Schreiber

„Flaggenschändung“ auf dem Madeirafluß

Von Herbert Gaffrey

Wir waren froh, als wir das winterliche Europa verließen und die Reise wieder gen Süden ging. Die nordischen Gewässer lagen jetzt hinter uns. Vergessen war bald der blaugraue, harte Nordatlantik mit seiner stetigen Folge heranrollender Tiefdruckgebiete.

Nun schraubte sich unser Schiff mit jeder Umdrehung seiner Welle der heißen Zone näher. Immer mehr fielen die wärmenden Kleidungsstücke. Das silbrige glänzende Kielwasser legte eine breite Schneise in die tiefdunkle Nacht.

Und eines Tages war dann das klare blaue Wasser der See einer braungelben Brühe gewichen, auf der immer mehr treibendes Holz und Gestrüpp von unserer Bugwelle beiseite geworfen wurde. Dann tauchten plötzlich in weiter Entfernung — in dem feuchten Klima scheinbar in der Luft schwebend — Land auf. Wir hatten das Delta des Amazonas erreicht. Regenzeit herrschte, heiß und schwül war es geworden, nachdem die Tropenglut dieser Küste die bisher durch den Seewind erträgliche Temperatur abgelöst hatte.

Wir dampften den gewaltigen Strom herauf, der in dieser Jahreszeit einen besonders hohen Wasserstand hat. Nach Erreichung der Mündung des Madeira führte uns dieser breite „Nebenfluß“, der immerhin eine Gesamtlänge von etwa 2000 Seemeilen hat, weiter in den Kontinent hinein, unserem Bestimmungsort entgegen.

Dort angelangt, rasselt mit lautem Getöse das schwere Eisen aus der Klüse, klirrend folgte die schwarzglänzende Kette in die aufspritzende, scheinbar dickflüssige Brühe. Nun war auch der Fahrtwind zu Ende, der das Atmen noch einigermaßen erträglich gemacht hatte. Drückende, feuchte Luft, geschwängert mit exotischen ungewohnten Gerüchen, lag an Deck und in den Kammern.

Unser Boot war noch nicht ausgesetzt worden. Da jedoch unser Schiff am nächsten Tage sowieso an den Kai verholten sollte, blieben wir diesen Abend an Bord und vertrieben uns die Zeit mit Angeln. Seltsame Fische holten wir heraus, die wir jedoch voll Ekel schnell wieder in ihr Element zurückschleuderten.

Ganz plötzlich trat die Dunkelheit ein. In der Ferne glitzerten die Lichter der Vergnügungstätten, wo sich Gummisammler und Caboclos schnell ihr schwer verdientes Geld abnehmen ließen. Ab und zu tönten Musikketzen über den still dahinfließenden, breiten Fluß zu uns herüber.

Nach vielen Tagen gab es wieder eine „Bauernacht“ für uns. Doch noch lange lagen wir wach. War es die stickige, brütende Hitze oder die lockende Erregung, die wohl jeden irgendwo packt, der an eine fremde unbekannte Küste kommt, wo wenige Kilometer landeinwärts noch weiße Flecken in den Landkarten erscheinen. Erzählungen, Bücher und Filme wurden in uns wach, in denen ein längst gewesenes abenteuerliches Leben in bunten Farben geschildert wird. Wir waren ja fast alle noch jung, wenig abgebrüht und hatten unsere eigenen romantischen Vorstellungen und Wünsche. Sei es, daß der eine den Urwald sehen, der andere seltene Andenken für seine Angehörigen erstehen wollte. Vielleicht hatten andere auch die Absicht, an diesem exotischen Küstenplatz am Rande der Wildnis etwas zu erleben, was doch irgendwie alle Häfen interessant und verlockend macht. Sind es in Hamburg die blonden und braunen Deerns, in Yoshiwara die breitwangigen Schönen, so ziehen hier die graziösen Halfcasts mit den schlanken braungetönten Gliedern und den feibrigen großen Augen, in denen gelblich der Augapfel schimmert, die Blicke der Männer auf sich. Trübe plätscherten am nächsten Morgen die

trägen Wellen des Madeira gegen unsern Bug. Schnell stieg die Sonne über dem grünen Dschungel empor und verjagte die ertragbare Morgenkühle. Um die Ankerkette hatte sich allerlei Treibgut, das in der Regenzeit von weiter her den Fluß herabgekommen war, geschlungen. Auf der Back kroch eine meterlange grüne Schlange herum. Als wir ihr mit Latten zu Leibe gingen, verschwand sie zischend in der Klüse, plumpste ins Wasser und schwamm davon.

Da der Kapitän wegen der Verhandlungen über das Laden und Löschen an Land fahren mußte, wurde das Boot zu Wasser gelassen. Der Bootsmann warf uns vier Ruderern noch einige Signalflaggen hinunter. Diese sollten — wie oft gebräuchlich — dazu benutzt werden,



Morgen Skatabend auf der Nachbarinsel

die Achterducht, den Sitzplatz des Kapitäns auszulegen. Wir ahnten nicht, daß diese Flaggen uns noch einige Scherereien machen würden.

Als Repräsentant seines Landes, im schneeweißen Tropenanzug und noch frisch von der kalten Dusche, stieg unser Kapitän zu uns ins Boot. Schnell hatten wir das Ufer erreicht und legten an der zerfallenen Pier an.

Müde von dem Rudern in der feuchtwarmen Hitze blieben wir vier im Boot und machten es uns auf den mit den Flaggen belegten Duchten bequem. Bald hatten sich unzählige Leute, anscheinend aller Rassengemische dieses Kontinents, vom Weißen über den Indio bis zum Neger, auf dem Kai gelände über unserem Boot versammelt.

Doch seltsam, man war gar nicht nett zu uns, sondern beschimpfte und bedrohte uns vier Ruderleute. Immer mehr der Einheimischen erschienen auf der Bildfläche. Ihre drohenden Gebärden mahnten uns zur Vorsicht. Als dann noch faule Bananen, Erdklumpen und Steine ins Boot flogen, da hielten wir es doch für besser, in sicherer Entfernung vom Ufer abzuwarten, was denn eigentlich die Leute derart erboste.

Da wir die Landessprache nicht beherrschten, waren Verhandlungen zwecklos. Versöhnende Zigaretten, die Gabe der Höflichkeit vieler Völker, waren nicht angenommen worden. Doch dann endlich hatten wir es heraus, was diese primitiven Männer, Frauen und Kinder, die sich einander gegenseitig aufputschten, derart erregte. Ein schwarzberockter Himmelsbote (furchtbar mußte der arme Mann in diesem Aufzug leiden) klärte uns auf, nachdem die Leuten ihm aufgeregt und schnatternd erzählt hatten, was sie uns übelnahmen.

Da hatte doch eine dieser Signalflaggen, welche dem Kapitän als „Heckfender“ gedient hatte, von weitem eine gewisse Ähnlichkeit mit der brasilianischen Nationalflagge. Und diese Menschen, die weder Schuhe noch Jacke ihr Eigentum nannten, vermeinten nun, wir hätten ihre Fahne entweiht, weil wir diese zum Sitzen benutzt und zweckentfremdet hätten.

Daraufhin zeigten wir ihnen auf Veranlassung des Padre die Signalflagge, welche den Anlaß zu diesem Mißverständnis gegeben hatte. Ausgebreitete hatte sie — bis auf die gelbe Farbe — kaum noch Ähnlichkeit mit dem durch unsere Sitzflächen beleidigten Symbol.

Nun herrschte Jubel und Heiterkeit oben am Kai. Freudestrahlend wollten sie ihren Irrtum wieder gutmachen und versuchten, uns auf jede Art ihre Sympathie zu zeigen, indem sie uns Früchte aller Art zum Boot brachten.

Schon am Nachmittag verholten wir unser Schiff an die brüchige Pier. Schnell sind uns in diesem Tropenparadies die Tage vergangen, sie gehören mit zu den interessantesten und buntesten, die uns die Seefahrt geboten hat. Jeder von uns ist auch in dieser Zeit nach seinem Wunsch auf seine Kosten gekommen, trotz Hitze, faulender Feuchte und der vielen Insekten.

Zum Glück hatte auch keiner von uns unter den Krankheiten zu leiden, die nun mal in vielen tropischen Gegenden zu Hause sind. Wichtig ist dabei stets eine gewisse Hygiene, Vorsicht beim Genuß von rohen Früchten, ungekochtem Wasser und nicht zuletzt das Vermeiden einer Erkältung von Brust und Leib. Als aber die Reise wieder heimwärts ging, waren wir doch alle froh. Das Deck und die Kammern waren voll mit Lebewesen aller Art aus dem Innern dieses Erdteiles, wie Mungos, Affen, Leguane, Papageien oder Schlangen, so daß wir auf der Rückreise keine Langeweile hatten.

Bald lag das ausgedehnte Amazonasdelta wieder hinter uns. Vergessen waren all die braunen und schwarzen Menschen. Doch sicherlich hat manche der glutäugigen „senhoritas“, fremdartig, schön und geheimnisvoll wie die Urwaldblumen, noch lange an ihren „marinheiro“ zurückgedacht, mit dem sie so nette Stunden verbracht und der ihr ermöglicht hatte, sich dieses und jenes, was ihr Herz sich wünschte, zu kaufen.

*

Dieser Affe

Sydney in Australien hat einen schönen Zoo. Miss Bessy füttert die schwarzen Schwäne. Ein junger Seemann folgt in ihrem Kielwasser. Des hübschen Mädchens wegen natürlich, nicht wegen der Schwäne. Schließlich gibt er sich einen innerlichen Ruck und schert längs-seits:

„Oh, Miss, you are wonder . . .“

„What's the matter?“

„Hatte ich nicht schon einmal das Vergnügen . . .?“

„Ich wüßte nicht wann?“

„O doch, als Sie vorhin vor der Affen-Rotunde standen. Da sahen Sie mich so, so, so vielsagend an.“

„Ja, richtig, ich erinnere mich. Aber wie sind Sie denn da herausgekommen? Das Gitter war doch sehr stark und ich bemerkte nirgends eine schadhafte Stelle.“

*

Nur deshalb

Auf dem britischen Konsulat in Callao erscheint ein Matrose vom MS. „Star of Scotland“ aus Aberdeen.

„Was kann ich für Sie tun?“ fragt der Konsulatsschreiber.

„Ich möchte meinen Namen ändern lassen. Hier ist mein Seefahrtsbuch.“

„Warum?“

„Ich fand ein Paket mit Visitenkarten.“

Um neun Uhr an der Plaza

Von Heinz Rein

Alle waren wie verrückt nach der Conchita, aber keiner konnte sich rühmen, mehr als ein Lächeln von ihr empfangen zu haben, ein geschäftsmäßiges Lächeln übrigens, denn Conchita stand hinter dem Tresen der „Atacama-Bar“ und ermunterte die Gäste, die auf der anderen Seite des Tresens auf den hohen Stühlen hockten und wie gebannt auf das Mädchen starrten, zum Trinken, und jedesmal fragte sie: „Für mich auch ein Glas, Señor?“ Selbstverständlich sagte jeder „Yes, Conchita“, oder „Oui, mais oui, Conchita!“, oder „Si, si, Conchita“, oder „Na klar, Conchita!“. Conchita verbesserte jedesmal, wenn sie einschenkte, „Señorita, please!“, oder „Señorita, s' il vous plait!“ Sie nippte aber nur jedesmal an ihrem Glas, ich möchte sogar sagen, daß ihre Lippen, ihre schönen, vollen, knallroten Lippen, die Flüssigkeit nur berührten. Wir nahmen es nicht übel, daß sie auf ihren Vorteil oder den Vorteil ihres Vaters bedacht war. Wir waren glücklich, daß wir bei ihr am Tresen sitzen, sie anblicken und ihren gewandten, flinken Bewegungen zusehen durften. Sie trug immer dasselbe Kleid, aus blauschimmerndem Lamé. Es saß ganz eng an ihrem Körper, wie eine Schlangenhaut. Und Conchita war so schlank, daß man tatsächlich meinen konnte, es sei ein Schlangenkörper, der in einem schimmernden, schillernden Kleid steckte.

*

Und diese Conchita, die vielumworbene, vielbegehrte, aber hochmütige und abweisende Conchita, Tochter des Don Miguel, dem die „Atacama-Bar“ gehörte, die sagte eines Abends ausgerechnet zu mir, als ich sie fragte, im Scherz mehr als im Ernst, ob wir beide nicht einmal allein sein könnten, sie sagte also flüsternd: „Erwarten Sie mich abends um neun, drüben an der Plaza.“ Ich war so verblüfft, daß ich glaubte, nicht recht verstanden zu haben. Ich wollte mich noch einmal vergewissern, richtig gehört zu haben, aber Conchita bediente bereits andere Gäste. Hin und wieder aber, wenn sie die wechselnde Beleuchtung einschaltete, rot oder grün oder blau, lächelte sie mich an, anders als sie sonst zu lächeln pflegte. Oder sie nickte mir kurz, aber bedeutungsvoll zu, und als sie mir einen Martini (oder das, was man in der „Atacama-Bar“ dafür ausgab) einschenkte, streichelte sie flüchtig meine Hand.

*

Als ich wieder zum Hafen hinunterging, konnte ich noch immer nicht recht daran glauben. Aber Conchita hatte klar und deutlich, wenn auch leise, gesagt: „Erwarten Sie mich abends um neun, drüben an der Plaza“. Und sie hatte mich angelächelt und mir zugewinkt und sogar meine Hand gestreichelt. Rätselhaft war mir nur, weshalb sie mich „drüben“ erwartete, denn sie wohnte mit ihren Eltern im Hause der „Atacama-Bar“. Sicher wollte sie, sagte ich mir, nicht mit mir gesehen werden. Das konnte ich verstehen. Die Stadt war aber doch groß genug, und wir hätten uns in einen Vorort oder am Strand treffen können. Sie hatte aber ausdrücklich „drüben“ gesagt, und „drüben“, das waren die Slums auf der anderen Seite des Flusses, ein Gerümpel von Stadt, eine Anhäufung von Baracken aus sonnenverdorrtten Brettern, von denen das bißchen Putz längst wieder abgefallen war, und von Buden aus Wellblech und Kanistern. Und alles war wild durcheinandergewirrt, es gab keine Straßen, nur sandige Wege, die sich in der kahlen, öden, staubigen Salpeterpampa verliefen. Hier lebte das ärmste, unwissendste und schmutzigste Volk, das ich je erblickt hatte. „Drüben“,

das war eine Gegend, in der auch viele gesetzlose Burschen unterschlüpfen. Hier waren sie sicher, denn die Polizei traute sich nicht in diesen Dschungel, schon gar nicht bei Dunkelheit.

Ich muß zugeben, mir war nicht sehr wohl zumute, als ich am Abend über den Fluß ruderte. Es war völlig dunkel, nur ein paar Sterne flimmerten, und je mehr die Lichter der Schiffe und des Hafens zurückblieben, um so beklemmender wurde ich. Plötzlich hörte ich Motorengeräusch hinter mir. Ein paar Sekunden später traf mich voll der Strahl eines starken Scheinwerfers. Und gleich darauf wurde ich heftig geentert. Es war die Barkasse der Hafenz Polizei. Die beiden Polizisten forderten mich barsch auf, zu ihnen überzusteigen. Ich tat, was sie verlangten. Was anders hätte ich auch tun sollen, denn die Polizisten hatten Pistolen und das schnellere Boot? Ein Palaver hätte mich nur aufgehalten. Ich mußte ja um neun an der Plaza sein.

Die Polizisten durchsuchten das Boot und mich



sehr gründlich, aber sie fanden nichts, weil nichts zu finden war. Sie musterten mich geringschätzig, sagten, als ich wieder in mein Boot überstieg, ein anständiger Mensch habe drüben nichts zu suchen und wollten wissen, weshalb ich nach drüben wolle. Ich antwortete ihnen, ich hätte eine Verabredung mit einer Señorita. Die Polizisten lachten laut los. Es hallte weit über das Wasser, und mir war, als lauschten sie von allen Schiffen. „Eine Señorita!“ rief der eine zwischen zwei Lachstößen. „Eine Señorita! Haben sie schon ein Bett im Krankenhaus bestellt, Señor?“ Während sie abdrehten und Kurs auf das Hafenbecken nahmen, hörte ich noch immer ihr schallendes Gelächter.

Ich war drauf und dran, wieder umzukehren, aber dann dachte ich an Conchita und ruderte weiter. Es war ausgeschlossen, daß Conchita... Ich glaubte, mich mit Frauen auszukennen, und Conchita war ganz gewiß nicht... Ich rief mir alles in Erinnerung, was ich über sie wußte und über sie gehört hatte, und alles sprach für sie. Als mein Boot auf den steinigen Strand auflief, war ich entschlossen, auch den letzten und, wie ich wußte, gefährlicheren Teil des Weges zurückzulegen. Es ging um Conchita, und zum zweiten bin ich nicht gewohnt, eine Unternehmung vor dem Ende abzubrechen, und sei es auch vor dem bitteren

Ende. Ich machte das Boot irgendwo fest und ging entschlossen in den Dschungel hinein.

Es war fast ganz finster auf den Wegen zwischen den Baracken und Buden. Hin und wieder schimmerte ein trübes Licht durch die Fenster oder die offenen Türen. Ab und zu begegnete mir eine schattenhafte Gestalt. Ich hatte keine Ahnung, wo die Plaza war, aber ich scheute mich, jemanden zu fragen. Ich war froh, wenn ich von niemandem gesehen wurde. So stolperte ich über die sandigen Wege und gab mir Mühe, so lautlos wie möglich zu gehen. Plötzlich war ich aber doch von ein paar Männern umringt. Sie redeten auf mich in einer Sprache ein, die ich nicht verstand. Als ich nicht antwortete, sondern meinen Weg fortsetzen wollte, griffen sie nach mir und faßten in meine Taschen. Ich riß mich los, schlug einen der Männer nieder und trat einem anderen gegen das Schienbein. Dann lief ich in das Gewirr der Buden und Baracken hinein, sprang über ein paar Zäune und schlug Haken nach rechts und links. Für einige Minuten hörte ich noch Geschrei und Schritte hinter mir, aber dann verloren sich die Geräusche, ich blieb stehen, um tief Luft zu holen. Dann erst sah ich mich um.

Ich befand mich am Rande eines großen sandigen Platzes, auf dem ein paar kümmerliche Fächerpalmen standen. Es war die Plaza! Und

Conchita? Erst in diesem Augenblick dachte ich wieder an sie, wie jemand, der einen Nebenweg eingeschlagen hat und sich plötzlich wieder, nicht ohne ein gewisses Unbehagen übrigens, seines ursprünglichen Zieles erinnert. Gerade als ich, gewissermaßen aus Pflichtgefühl oder aus Höflichkeit oder wie man es sonst nennen mag, die Plaza überqueren wollte, leuchtete ein paar Meter von mir entfernt ein Scheinwerfer auf. Es war der Scheinwerfer eines Autos. Ich ging an den Wagen heran und erstaunte. Es war der alte Chevrolet von Don Miguel, und in dem Wagen saß Conchita. Sie mußte mit der Fähre, weit oberhalb des Hafens, übersetzt sein.

Conchita, ich konnte es im Schein des Armaturenbrettes erkennen, lächelte. „Sie sind also doch noch gekommen“, sagte sie, „es ist bereits zwanzig Minuten nach neun.“ Ich entschuldigte mich und begann von den Gefahren zu berichten, die ich zu bestehen hatte. Ich hatte aber noch nicht geendet, als Conchita mich unterbrach: „Ich weiß, hier ist es sehr gefährlich“, sagte sie. „Sie wußten das?“ rief ich aus. Conchita lachte leise, ein paar glucksende Töne, die ihr wie unechte Perlen aus der Kehle rollten. „Ja, natürlich!“ sagte sie. Ich fand ihr Lachen gar nicht angebracht. „Und trotzdem haben sie mich...“ Conchita lachte noch immer. „Ich wollte doch sehen, ob ihre Liebe wirklich so heiß oder Ihre Verehrung so tief ist, wie Sie immer... Steigen sie ein, Señor!“ Ich war maßlos wütend und hob die Hand, ließ sie aber wieder sinken, drehte mich um und ging in die Dunkelheit der Plaza zurück. Dabei spuckte ich kräftig in den Sand. Ich weiß nicht, ob Conchita es gehört hat, denn sie lachte noch immer. Ich würde sagen, sie lachte wie eine Schlange, wenn Schlangen lachen könnten.

For tein Mark Priem

Von Eduard Fuchs

Nee, dat wär nix for mi, düsse oole Blankneeser Fischewer „Concordia“. Viet von Döhren, de Fischer, wär mi to gröhlerig. Dor heff ick afmunstert.

Dag un Nacht mutt ick an't Roer stohn un mutt den ooln Ewer stürn bi dat Fischen. Wi wärn in de Nurd. Fungen hebbt wi so good as nix. De Bris steiht bannig scheef üm de Huk. Ick gammel öber Backbordbug achter dat Land. Wenn een Blankneeser Fischermann wat vun dat Land snacken deiht, denn meent he dormit Helgoland. Viet van Döhren seeg, ick schall noh de Doggerbank seiln. Dor wull he utsetzen.

Ick denk meist, de Mann is mall. He liggt bi Dag un bi Nacht in de Koj un kann den Weg von de Koj an Deck nich finn'n. Un ick mutt ant Roer stohn un noh de Doggerbank stüern. Dat kann jo meist gor nee angohn, so schrolt de Wind. Un ick krüz un krüz, jümmer een Slag noh den annern. Wenn de Ool slöppt, denn kann de Knecht woll ook slopen. Ick scheet op un dreih den Ewer vör de Wind. As nu dat Bogspret noh Helgoland to steiht un bald dat Land achter de Kimmung sackt, seil ick vör de Bris in de Elv rin.

As ick endlich in Cuxhoben wär un den Ewer fastmukt har, dor käm Viet von Döhren an Deck:

„Wat is denn los?“ frog he. „Ick bün hier de Schipper un heff di seggt, du schallst op Doggerbank toholln!“

„Jo, Schipper, dat hest du seggt. Doch mi is de Priem butenbords gohn. Dor bün ick de Elv ropseilt un wull mi hier in de Hoof 'n frischen käupen.“

„Dunnerslag!“ seggt dor de Schipper. „Du hest 'ne feine Idee hatt. Mi is de Priem ook utgoohn. Dor is Geld, bring mi 'n Priem mit!“ Un he drück mi 'n gollnes Teinmarkstück in de Hand. Dormols geef dat jo noch Goldstücke.

„Junge“, denk ick bi mi, „wat'n Barg Geld!“ Un dor sus ick los no den Schippshändler Marxen un lot mi for tein Mark Priem geben. Tweehunnert Stück hett he mi geben, tweehunnert Priems för tein Mark. Un wat min Priem wär, den heff ick op to kreenen. Ick frei mi bannig und wichs in 'n raumen Gang wedder los an Burd. Noch vun dat Bollwark reep ick: „Schipper, Schipper, tweehunnert Stück heff ick kreenen, tweehunnert Priems för tein Mark!“

Viet von Döhren mutt sick jo woll bannig verjogt hebben. Keen Wurt seggt he to mi. He steiht dor mit open Snutenwark un kriggt dat nich wedder to. Erst as ick an Deck vun de „Concordia“ wär, dor fund he de Sprook wedder:

„Du Dunnerslag!“ gröhl he mi an, „heff ick di seggt, du schallst för tein Mark Priem käupen?“

„Och wat, lot man din Gröhl'n noh, ans munstert ick aff, Schipper.“

He hett dat Gröhl'n nich nohloten. Wenn so een Vietendörper mol anfängt mit dat Gröhl'n, dann heurt dat för 'n poor Stunn'n nich wedder op.

Ick heff em dat seggt, dat ick afmunstern wull, mi sleiht so 'n Gröhlhannes op den Mogen. Dor bleef em nix wieder öber, he geiht mit mi rop noh de Zollkaje, wo dat Munsterbüro is, un he betohlt mit ut.

DER ABERGLAUBE

Von Kurt Gerdau

In einer kleinen Kneipe, dicht am Hafen, ging es mal wieder bunt zu. Hinter der schweren, aus Edelhölzern geschnitzten Theke trohrte Mutti Weiß und schenkte aus dickbauchigen Flaschen in hauchzarte Gläser blumigen Wein und auch etwas schärfere, für rauhe Seemannskehlen gedachte und erfundene Spezialsorten ein. Hier gab es keinen Streit und auch keinen Zank. Mutti Weiß griff auch mal unter den Tisch und holte ein kleines, abgegriffenes Büchlein hervor. Manche von diesen karierten Seiten waren nämlich mit Namen von Menschen und Schiffen bedeckt. Dort trug sie fein säuberlich die Schulden ein, wenn ein Sailor mal sein Scheckbuch nicht bei sich trug.

Ganz in der Ecke, dicht an dem gewaltigen, mit Delfter Kacheln verzierten Ofen, saßen sich auf dem rostbraunen, vom Sitzen eingedrückt Sofa zwei Männer gegenüber. Vor ihnen standen eine Flasche uralter Rum und die feingeschliffenen Groggläser.

„Ja“, sagte der ältere der beiden Kapitäne, denn um solche handelte es sich, „ich muß heute abend noch auslaufen. Wenn das kein Pech bringt! Ausgerechnet am Freitag und dazu noch am dreizehnten! Nee, das kann nicht klargehen!“

Sein Partner setzte vorsichtig das Glas wieder auf den Tisch, nachdem er genießerisch daraus getrunken hatte.

„Ein Glück“, hub er an und schneuzte sich geräuschvoll, „daß ich nicht abergläubisch bin, das bringt nur Unglück!“

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . sich ein amerikanischer Gelehrter die Wasser-Telefonie zunutze machen wollte, um Schiffszusammenstöße auf hoher See zu verhindern? Es war Professor Trowbridge aus New York, der sich vor 75 Jahren der Elektrizität bediente, um nicht nur Kollisionen zu vermeiden, sondern auch um mit andern Schiffen in Sprechverkehr zu kommen. Er erklärte, daß die meisten großen Passagierdampfer elektrische Lichtmaschinen besäßen. Ein so ausgerüstetes Schiff schleppt nun einen Draht, etwa eine Meile lang, hinter sich her. Dieser steht mit der Lichtmaschine in Verbindung und ist elektrisch geladen. Verbindet man das an Bord befindliche Ende mit einem Telefon, kann es als positiv elektrisch geladen gelten und das im Wasser nachschleppende Ende als negativ geladen. Ebenso wird das Wasser um das Schiff herum innerhalb eines Halbmessers der halben Drahtlänge positiv, das nachschleppende Ende des Drahtes aber negativ elektrisch sein. Kommt nun ein Schiff mit ähnlicher Einrichtung in diesen Bereich, so können beide Schiffe infolge der elektrischen Erregung der Wasserteilchen telefonisch miteinander in Verbindung treten. Der Erfinder meinte, die Sache sei so einfach, daß er hoffe, daß bald alle Passagierdampfer davon Gebrauch machen würden.

. . . 1957 in der Bundesrepublik je Kopf der Bevölkerung 587 DM für soziale Leistungen (ohne private Versicherungen und ohne freiwillige Sozialleistungen der Wirtschaft) aufgebracht wurden gegenüber 285 DM i. J. 1950 und 138 DM 1938?

. . . sich nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes die Lebenshaltungskosten 1957 um durchschnittlich 3,3% erhöht haben, und zwar bei Bekleidung um 5%, bei Ernährungsgütern um 3,8%, während Getränke und Tabakwaren um 1,2% billiger wurden?

Na, ick steek mi noch gau 'n Priem achtern Kusen und fohr mit de Isenbohn no Hamborg. As wi in Ottern-dörp wärn, mutt ick mol speen. Äwer dor les ick in dat Coupée 'n Schild un dor steiht op: „Nicht auf den Boden spucken.“ Äwer ick mutt doch speen. Un 'n anständigen Minschen wär ick jümmers. Nee, wenn ick nich an Deck speen droff, na, dor heff ick denn ünner de Deck speet. Dat steiht nich op dat Schild, dat dat verboten wär.

Un in Basbek-Osten wär al de Schaffner bi mi, un ick mutt drie Mark betohln. Un dat bloß wegen min Anständigkeit, dat ick nich op den Boden speet heff. Dree Mark, dat wärn soßtig Priems ween bi Marxen.





Klar bei Schmunzelauge

Wettervorhersage

Schreibt der Hafenneister von Hammelsteerteerwarden an die Redaktion des Kreisblattes von Bullenhausersiel:

„Werte Redaktion, ich muß Sie darauf aufmerksam machen, daß die von Ihnen herausgegebenen Wetterprognosen nicht stimmen. Prophezeien Sie Sturm und Regen, haben wir Sonnenschein. Und so. Nichts für ungut. Hochachtungsvoll L. ten Brinken, Hafenneister.“
Schreibt der Redakteur von Bullenhausersiel an den Hafenneister von Hammelsteerteerwarden: „Sehr geehrter Herr! Sie machen uns zu Unrecht den Vorwurf, daß unsere Wettervorhersagen nicht stimmen. Wir müssen Sie darauf aufmerksam machen, daß diese genau stimmen. Es kommen lediglich manchmal Irrtümer mit dem Datum vor. Hochachtungsvoll, die Redaktion des Bullenhausersielers Kreisblattes.“

Kleiner Brand

An Bord ist Feuer ausgebrochen. Im Zahlmeisterbüro. Unter Führung des I. Offiziers kommt der Brandtrupp ins B-Deck gestürzt. Sieht dort, wie der Liftboy immer Papier ins Feuer wirft. „Bist du verrückt geworden, Bengel?“ herrscht ihn der I. Offizier an. „Nein, Herr, ist doch Löschpapier“, stammelt der Fahrstuhljunge.

He is doch noch mitkoomen

„Jo, denn gohn Se man op de ‚Wildenfels‘, de liggt in Hamburg, Schuppen 80“, sä de Inspektor.

Un Hein Bootsmann fohr los. Hett sick denn Obend vorher in Elisabethfehn noch fix een blitzt — — — von wegen den Abschied. Un dat annere vertelt he sülm:



Sonnenzauber

„Ick käm in Hamburg an, smheet mi mien Tügbüdel op Krüz un seil no Schuppen 80. Weih dor üm de Eck un tro mien Oogen nich: door — — door mitten in Hoben manövriert de ‚Wildenfels‘. Denn Tügsack in'n Bach, ick achteran und denn henpaddelt un schon harn se mi an Bord hievt. Wat'n Glück, nich?“

„Wat'n Glück“, sä ick ton Ersten Stürmann, „dat ick den Dampfer noch to footen kreegen hew.“

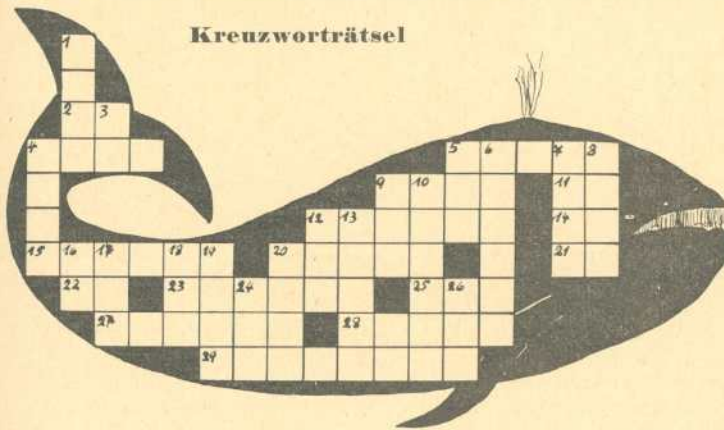
„Wat heet hier to footen kreegen? Wi wüllt doch grad anleggen.“

Der Schleppzug

Ein Schleppzug zieht die Weser abwärts. Nachdenklich stehen Oschi Sengelmann und sein treues Eheweib bei Kirchhammelwarden auf dem Deich und schauen dem Schleppzug nach. „Jüst wie in der Ehe“, meint Oschi Sengelmann endlich. „Der Schlepper muß sich abrackern und schuffen und schwitzen, jüst so wie der Mann. Und sein Kahn bumzelt achtern an und tut nix. Jüst wie die Frau.“

„Jüst so ist das, wie du sagst, Oschi“, antwortet die Sengelfrau. „Der Schlepper qualmt und spuckt und frißt den ganzen Tag, jüst wie der Mann, aber der Kahn da achteran, der hat die ganze Last zu schleppen. Jüst wie die Frau.“

Kreuzworträtsel



Waagerecht: 2. Abkürzung f. Radium; 4. Handelsgut; 5. Ankerplatz; 9. Titelheld bei Shakespeare; 11. Fluß in Sibirien; 12. womit der Matrose täglich umgeht; 14. Skatausdruck; 15. Ort in Brandenburg; 20. so ist es im Roten Meer;

Zahlwort; 13. Stadt in Sachsen; 16. Tierprodukt; 17. deutscher Komponist; 18. Sinnesorgan; 19. Preisbegriff; 20. Teil der Wehrmacht; 24. dem Wind abgewandt; 26. Vorname eines chinesischen Staatsmannes.

21. Flächenmaß; 22. Handelsabkürzung; 23. Mädchenname; 25. arabischer Titel; 27. Viereck; 28. Regierung der Hansestädte; 29. Estrichmasse

Senkrecht: 1. Verpackungsgewicht; 3. Flächenmaß; 4. Raubfisch; 5. arabischer Heerführer; 6. Einsiedler; 7. Mädchenname; 8. Haustier; 9. Schicksal; 10. Auszug; 12. englisches

16. Ozean, 17. südenglische Hafenstadt, 18. weitabgeschiedene Wohnstatt, 19. ärztliches Instrument, 20. französischer Fischereihafen an der Kanal-küste, 21. Ausdruck der Schiffsvermessung, 22. musikalisches Theaterstück, 23. Beförderungsmittel, 24. Fischereigerät, 25. wodurch man im Schiffbau Gewicht spart, 26. Steuervorrichtung, 27. Mineral, 28. Teil des Schiffes, 29. Sicherheitseinrichtung an Bord, 30. nautisches Instrument.

Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben einen Lübecker Seefahrerspruch.

Silbenrätsel

Aus den Silben

and — ans — ba — ber — bo — bri — bus — camp — ce — cha — ci — de — de — de — der — di — do — e — ein — er — er — fé — fi — fic — floß — ge — ge — gelb — gi — glas — hän — hand — i — in — ke — kleid — kno — la — le — lei — leich — li — licht — loch — mat — ment — mouth — ne — ness — netz — new — ni — o — o — of — ok — om — or — pa — per — pla — ply — rausch — re — re — reff — rek — ret — riss — row — ru — rungs — sand — schanz — sie — skop — so — span — ster — ta — tant — te — te — te — te — teau — ten — ten — to — ton — tungs — ver — win — zier sind 30 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. Hafen am Golf von Mexico,
2. Decksöffnung,
3. seemännische Handarbeit,
4. Gründerin Karthagos,
5. Dienstgrad,
6. Schutzvorrichtung an Bord,
7. Stadt in Mecklenburg,
8. meteorologischer Begriff,
9. Konstruktionszeichnung,
10. Wasserverdrängung,
11. Figur aus „Don Carlos“,
12. alte Schiffsuhr,
13. französischer Staatsmann des 19. Jahrh.,
14. Seemannsbett,
15. schottischer Fischereihafen,

Auflösungen aus Nr. 3

Kreuzworträtsel

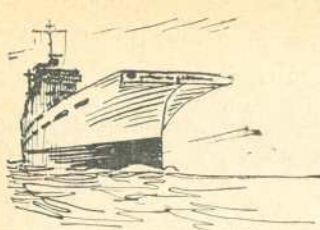
Waagerecht: 1. Gas; 4. Lust; 5. Reste; 6. Tee, 8. Sou; 9. Amen; 11. Re; 12. Nudel; 14. Eier; 16. Ast; 18. es; 20. niedrig; 22. Ree; 24. mir; 25. Ia; 27. se; 28. Schlei.

Senkrecht: 1. Guss; 2. Astor; 3. Steuer; 4. le; 5. Reede; 6. Tanker; 7. Emu; 10. nein; 13. Leim; 15. Reise; 16. Ar; 17. si; 19. Se; 21. drei; 23. Eis; 26. ach.

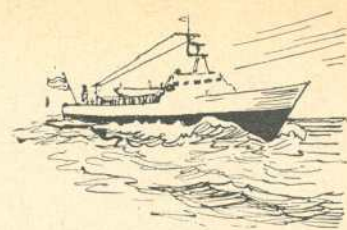
Silbenrätsel

1. Hinterstevan; 2. Oelfarbe; 3. Cheviot; 4. Vorfuß; 5. Omega; 6. Nebel; 7. Mannesmann; 8. Apollo; 9. Sedov; 10. Turkistan; 11. Everführerei; 12. Nipptide; 13. Kartennull.

Hoch von Masten,
Klein von Lasten.



Flotten-Umschau



Nach erfolgtem Umbau wurde der frühere amerikanische Zerstörer „Anthony“ am 17. Januar 1958 in Charleston unter der Bezeichnung „Z 1“ in Dienst gestellt als Leihgabe an die Bundesmarine. Mitte April wird er mit seiner deutschen Besatzung beim Kommando der Marineausbildung in Kiel erwartet. Höchstverdrängung 2900 t, Bewaffnung vier 12,7-cm-Geschütze in Einzeltürmen auf Back und Schanze, sechs 7,6-cm-Geschütze und ein Fünfersatz 53,3-cm-Torpedorohre. Höchstgeschwindigkeit mit 60 000 PS 35 Knoten. Fahrtstrecke bei 15 Knoten Marschfahrt 6000 Seemeilen. Besatzung 350 Mann. Die Lieferung von drei weiteren Leihzerstörern ist noch nicht vom Bundeskongreß der USA entschieden.

Ende Februar begann in Genf eine von 80 Ländern beschickte internationale Seerechtstagung, die sich u. a. mit der ewig strittigen Frage der Grenzen der Hoheitsgewässer befaßte. Es wird aber wohl noch sehr viel Zeit vergehen, bis man sich in dieser Beziehung geeinigt haben wird, liegen doch bei fast jedem Land die Verhältnisse anders. Eher ist schon eine Einigung zu erzielen in der Frage über den Schutz der Häfen und Küstengewässer vor Ölverschmutzungen durch Industrieabwässer, Tanker und sonstige Motorschiffe.

Die „Wisconsin“, Höchstverdrängung 60 000 t, ist als letztes der amerikanischen Schlachtschiffe außer Dienst gestellt worden. Ein großer Teil der Schiffe dieser Art wird letzten Endes wohl über kurz oder lang verschrottet werden. Es wurde aber schon angedeutet, daß man die neueren und im Ernstfall noch brauchbaren bzw. als Raketenträger umbauwürdigen vorläufig noch „eingemottet“ behalten will. Auch von etwaiger Verwendung als fahrbare Untersätze für Atomkopffartillerie bei Küstenbeschießungen war die Rede. Übrigens hatte die „Wisconsin“-Klasse eine Hauptbewaffnung

von neun 40,6-cm-Geschützen in Drillingstürmen, ein Kaliber, das auch für deutsche Großkampfschiffe zu Kriegsbeginn vorgesehen war. Es wurde deren Bau zwar 1940 eingestellt, doch fanden Geschütze dieses Kalibers noch in der Küstenverteidigung Verwendung, so z. B. im Westfjord südlich der Einfahrt nach Narvik. Ihre Reichweite betrug 52 km.

Die Briten haben übrigens ein 15,2-cm-Geschütz entwickelt, das vollautomatisch arbeitet (Laden, Richten, Feuern) und 27 Schuß in der Minute abgeben kann. Im letzten Krieg feuerte man mit dem gleichen Kaliber nur acht Schuß. Die auch in der Bundesmarine gebräuchliche schwedische 4-cm-Bofors leistet 240 Schuß in der Minute und die Schweizer 2-cm-Flak gar 1000 Schuß.

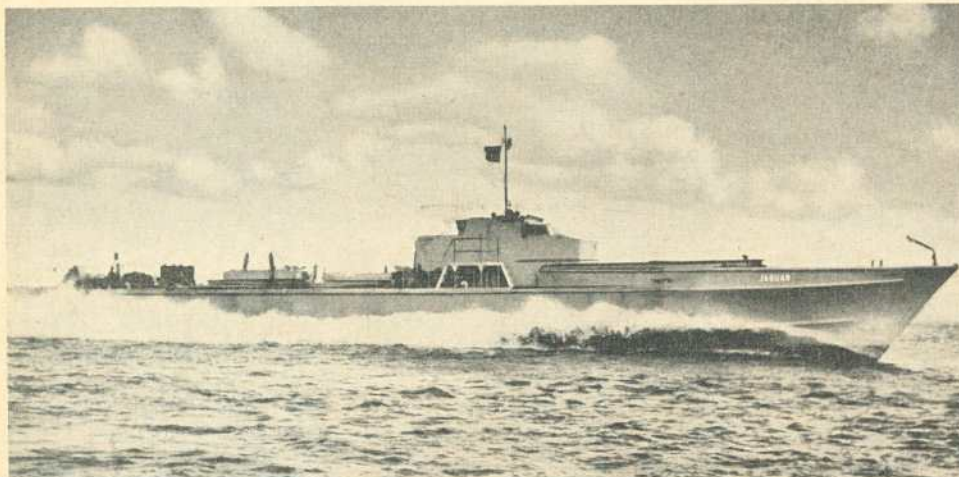
Die Royal Navy hat mit einem Aufwand von 15 Millionen Pfund Sterling, also rund 180 Millionen Mark, ihren 1940 fertig gewordenen Flugzeugträger „Victorious“ umgebaut. Dieses



So werden die neuen deutschen Geleitboote aussehen, von den sechs Einheiten gebaut werden. Sie werden nach deutschen Städten benannt und setzen damit die Tradition unserer Leichten Kreuzer fort.

neuezeitlichste aller Trägerschiffe hat auch in nichtenglischen Fachschriften stärkste Beachtung gefunden.

Wie vorauszusehen, hat die Kürzung des britischen Wehrhaushaltes allerhand Schwierigkeiten auf dem Arbeitsmarkt nach sich gezogen. So muß die Schließung der Marinewerft in Hongkong mit Rücksicht auf die 4700 Zivilarbeiter um zwei Jahre hinausgeschoben werden. In Malta ist wegen der Werft und der Beschäftigung der einheimischen Bevölkerung ebenfalls eine gespannte Lage eingetreten.



Vier neue Schnellboote („Jaguar“, „Iltis“, „Wolf“ und „Luchs“) konnten bereits der Bundesmarine in den letzten Monaten übergeben werden. Drei weitere („Leopard“, „Seeadler“ und „Albatros“) befinden sich in der Ausrüstung. Bei 40 m Länge und 7 m Breite haben die Boote eine Wasserverdrängung von 140 t. Vier Maybach-Motoren von zusammen 12 000 PS verleihen ihnen eine Geschwindigkeit von 42 Knoten. 39 Mann Besatzung, Bewaffnung: zwei 4-cm-Schnellfeuergeschütze und vier 53,3-cm-Torpedorohre. Die Boote werden von der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack erbaut; acht weitere von der Kröger-Werft in Rendsburg.

Die französische Marine und desgleichen die Luftwaffe haben im nordafrikanischen Raum sehr viel mit Überwachungsaufgaben vor der Küste und zum Teil auch im Hinterland zu tun. In der Zeit vom 3. Dezember 1957 bis zum 10. Januar 1958 haben die Überwachungsfahrzeuge der Marine 300 Fahrzeuge „beschattet“, einige 40 Schiffe angehalten, 30 durchsucht und von diesen ein Dutzend zwecks gründlicher Untersuchung in die Häfen eingebraucht.



Mit dem Bau der neuen deutschen Zerstörer — es handelt sich zunächst um drei Boote — ist die Stückzahlwert in Hamburg beauftragt worden. Die Zerstörer sollen die Namen der Hauptstädte deutscher Länder tragen.

Der schwedische Zerstörer „Östergötland“, der erste einer aus vier Schiffen bestehenden neuen Klasse, hat seine Probefahrten beendet. Die „Östergötland“, ein Glatdeckschiff, wie es sich neuerdings besonders bei den Sowjets immer häufiger findet, hat eine Höchstverdrängung von rund 2400 ts. Mit 40 000 PS erreicht sie 35 Knoten. Bewaffnung: Vier 12-cm-Geschütze in Zwillingstürmen, sechs 4-cm-Bofors und zwei Drillingsätze für 53,3-cm-Torpedos. Besatzung 244 Mann.

Von den sechs U-Booten der „Hajen“-Klasse, 790 ts Überwasserverdrängung, ist das Klassenschiff in Dienst gestellt, die übrigen folgen im Laufe des Jahres. Sechs weitere U-Boote, bei denen die Erfahrungen der „Haie“ ausgewertet werden sollen, waren geplant, doch ist neuerdings die Frage aufgetaucht, ob man dafür nicht besser zwei U-Abwehr-Fregatten bauen soll.

Schließlich stehen die Schweden mit den Engländern in Verhandlung wegen Ankaufs eines Zwerg-U-Bootes der „Stickleback“-Klasse. Sie sind rund 30 ts groß und werden von den Briten als „limpet mines“ (Haftminenboote) bezeichnet. Man kann sich vorstellen, daß ein solches U-Boot bei der Bekämpfung eines in das Schärengebiet eingedrungenen Feindes sehr nützlich sein kann. Besatzung vier Mann, Geschwindigkeit unter Wasser 6, über Wasser 7 Knoten.

Der polnischen Marine überließen die Sowjets jüngst einen Zerstörer der „Skory“-Klasse von 38 Knoten Geschwindigkeit, ferner vier U-Jäger der „Kronstadt“-Klasse. Bei allen Fahrzeugen handelt es sich um Nachkriegsbauten.

Die Schweden melden, daß die Sowjets über Tragflächen-Schnellboote verfügen. Die kleinen 20-ts-Boote laufen bei 1600 PS 50 Knoten und die 50-ts-Boote erreichen mit 3000 PS sogar 60 Knoten. Bewaffnung beider Bootsgößen je zwei Torpedorohre und dazu eine Raketenwaffe. Weitere Tragflächenboote von 100 ts sollen angeblich auf den Putilow-Werken in Leningrad im Bau sein. R. Andriano.

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG-Selbststeueranlagen

Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge

Von Dr. Peter Handel-Mazzetti

Unter diesem Titel war vom Schweizer Ständerat im Jahre 1941 der Bericht des Ständerates Dr. G. Keiler, Präsident der Vollmachtenkommission, veröffentlicht worden. Dr. Keiler wies emittend darauf hin, daß sich bereits 1804 der Züricher Bundesrat Jakob Dubs mit dieser Frage beschäftigte. Damals kam es zu einer Botschaft des Bundesrates und zu einer nachherigen Beschlusfassung der eidgenössischen Räte, wonach der Bundesrat allgemeine Vollmachten erteilt in dem Sinne, daß der Gebrauch der schweizerischen Flagge auf dem Meere, nach erfolgten Verhandlungen mit den Seemächten, zur Schweizerische bewilligt werden solle. Es ergaben sich jedoch Schwierigkeiten bezüglich der Differenzialtaxe, so daß vorerst davon Abstand genommen werden mußte. Bundesrat Dubs verlor aber den Mut nicht und erklärte: „Die Schweiz kann ihre handelspolitische Selbständigkeit nur erhalten, wenn sie mit eigenen Schiffen den Ozean befahren kann. Diese Frage ist groß genug, um mein Leben damit zu erfüllen!“ Übrigblieb aber vorerst nur die komische Figur des Admirals der Schweizer Seerlotte in einer Operette von Offenbach: „La vie parisienne“.

Wer aber die Schweizer Mentalität kennt, muß davon überzeugt sein, daß eine einmal ins Auge gefaßte Aufgabe nicht ohne weiteres sich selbst überlassen wird. Schon die Verhältnisse während des Ersten Weltkrieges 1914/18 bedrohten die Schweizer Wirtschaft, da dieses Land von allen Seiten von kriegführenden Mächten eingeschlossen war. Es kam aber damals nur zu vorläufigen Überlegungen, während eine Gründung von Schweizer Seeschiffahrtsgesellschaften, d. h. das Zeigen der Schweizer Flagge auf den Ozeanen, sich vorerst noch nicht als dringende Notwendigkeit erwies.

Als aber der Zweite Weltkrieg ausbrach, verfügte die Schweiz bereits über Erfahrungen, welche darauf hinwiesen, daß bei längerer Dauer desselben sich dieser Staat auch auf den Ozeanen unabhängig machen muß. Der Druck auf die Handelsschiffahrt, sei es von London aus oder von Berlin, war noch schwerer als im Ersten Weltkrieg, während die Schweiz nicht nur auf die Einfuhr zahlreicher Rohstoffe, vielfach aus Übersee, angewiesen war, sondern ebenso ihre Industrie von Exportmöglichkeiten ihrer hochwertigen Erzeugnisse abhing. So kam es im Jahre 1941, nachdem der Krieg bereits zwei Jahre gedauert hatte, nicht nur zur Herausgabe der halboffiziellen Schrift, welche den Titel dieses Artikels führt, sondern gleichzeitig zur Gründung von Seeschiffahrtsgesellschaften, sowohl staatlichen als auch privaten. In der angeführten Veröffentlichung sind alle Fragen behandelt, welche die internationale Seeschiffahrt betreffen. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, daß jeder Kapitän mit einer entsprechenden Bibliothek ausgerüstet wird, in der auch das internationale Recht enthalten ist. Als Registerhafen für die Schweizer Schiffe wurde Basel bestimmt, mit dem Sitz des eidgenössischen Schiffsregisteramtes und des Seeschiffahrtsamtes. Letzteres erteilt die Bewilligung für die Zulassung eines Schiffes in das Register der Seeschiffe und zur Seeschiffahrt unter Schweizer Flagge. Ferner besteht

ein Gerichtsstand im Kanton Basel-Stadt. Die Behörden dieses Kantons sind zuständig zur Verfolgung und Aburteilung der im Bundesratsbeschuß genannten strafbaren Handlungen. 1941 hat der Regierungsrat von Basel-Stadt die neue Organisation der Schiffahrtsdirektion des Kantons Basel-Stadt gutgeheißen, die neben den Aufgaben der Großschiffahrt auch diejenigen der Rheinschiffahrt und die Verwaltung der Rheinschiffahrtsanlagen zu besorgen hat. Jedes Schiff führt am Heck als Registerhafen Basel.

Infolge des Kriegszustandes sah sich die Schweiz veranlaßt, sich in allen die Seeschiffahrt betreffenden Bestimmungen der internationalen Abmachungen genau anzupassen. In der bereits angeführten Veröffentlichung sind mit Frage und Antwort die wichtigsten Bestimmungen klar erläutert. In Bern wurde die „Schweizerische Kriegs-Transport-Unternehmung“ gegründet, die sich mit der Seeschiffahrt zu befassen hatte. Das Erste war die Anwerbung von Personal, wobei nur solches von neutralen Ländern in Frage kam. Wäh-



Wem sind nicht die scheinbar widersinnigen Schornsteinmarken mancher Schiffe aufgefallen? Hier zum Beispiel finden wir den gelben Hapag-Schornstein mit dem schwarz-weiß-roten Topp und darunter das Wappen der Eidgenossen: das weiße Kreuz im roten Feld. Es handelt sich dabei um die beiden Schwesterschiffe „Carona“ und „Cristallina“ der Swiss Shipping Co. Ltd., die beide im Dienst der Hamburg-Amerika Linie fahren. Sie sind 2351 BRT groß und 1948 bei W. Gray & Co. in Glasgow erbaut.

rend des Krieges standen 11 Schiffe mit zusammen 61 000 t in Dienst. Davon waren 7 Schiffe Privatbesitz („Calanda“, 4206 BRT; „Maloja“, 1781 BRT; „Albula“, 1220 BRT; „Generosa“, 1437 BRT; „Zürich“, 1928 BRT; „St. Cergue“, 4260 BRT; „Lugano“, 6941 BRT) und 4 Staatsbesitz („St. Gotthard“, 5461 BRT; „Chasseral“, 3128 BRT; „Eiger“, 4386 BRT; „Säntis“, 4349 BRT). Während des Krieges gingen „Maloga“, „Albula“ und „Generosa“ verloren. 1946 strandete „Zürich“ im Sturm. Ende 1946 wurden „Calanda“ und „Lugano“ verkauft. Die staatliche Schiffahrtsgesellschaft verkaufte nach Beendigung des Krieges ihre vier Schiffe: „St. Gotthard“, „Chasseral“ und „Säntis“ an Nautilus, S.A., Schiffahrtsgesellschaft in Lugano, und „Eiger“ an die Schweizerische Reederei A.G. in Basel. Dieses Schiff erhielt den Namen „Cristallina“. Es wurde später verkauft und durch ein gleichnamiges Schiff aus dem Jahre 1948 ersetzt.

1942 hatte der Verband der Schweizer Schiffahrtsgesellschaften bereits erkannt, daß nach dem Krieg die Schweizer Seeschiffahrt nicht nur erhalten bleiben solle, sondern darüber hinaus mittels Privatkapital und Regierungshilfe noch weiter ausgebaut werden müsse

Der Bundesrat hatte jedoch festgelegt, daß die Schweizer Regierung nicht beabsichtige, eine eigene Seeschiffahrtsgesellschaft zu führen und Staatskapital für die Seeschiffahrt zu investieren. Daher wurde am 1. Januar 1948 die Kriegs-Transport-Unternehmung aufgelöst, da diese lediglich für die Zeit des Zweiten Weltkrieges bestimmt war.

Dies hatte jedoch nicht zur Folge, daß die Schweizer Flagge wieder von den Meeren verschwunden wäre. Man überließ jetzt die Seeschiffahrt privaten Unternehmungen, welche von 1941 bis 1954 nicht weniger als 53 verschiedene ozeanische Handelschiffe angemeldet hatten.

In den folgenden Jahren war es das Bestreben der 11 Seeschiffahrtsgesellschaften, ihren Schiffspark möglichst zu modernisieren, wenn dies auch eine Verringerung der Zahl der Schiffe sowie der Gesamt-BRT zur Folge hatte. Ende 1957 bestanden folgende Schweizer Reedereien:

Reederei	Schiffsname	BRT	Bauj.
Schweiz. Reederei A.G. Basel	„Carona“	2351	1948
	„Cristallina“	2351	1948
	„Maloja“	2922	1952
Alpina Reederei A.G. Basel	„Basilea“	6211	1952
	„Laupen“	469	1948
Keiser Line A.G., Basel	„Grandson“	616	1949
	„Arbedo“	997	1951
Mittelmeer Reederei A.G. basel			
Helica S.A., Genf	„St. Cergue“	4941	1952
	„Général Guisan“	9233	1957
	„Nyon“	5058	1952
Oceana Shipping A.G. Chur	„Sis“	5807	1952
	„Silvretta“	6316	1956
	„Silvaplana“	6316	1956
Transport Maritime Suisse	„Allobregia“	6205	1952
	„Général Dufour“	4779	1949
Outremer, Genf Transocéanique Suisse, Genf			
	„Léman“	320	1947
Marivins, Genf Nautilus, Genf	„Säntis“	4349	1915
	„Baden“	5752	1950
Reederei Zürich A.G. Zürich	„Helvetia“	5762	1952
	„Sunadele“	4995	1952
	„Sunamella“	4989	1952

Damit besitzt die Schweiz heute 22 Schiffe mit 96 109 BRT. In Friedenszeiten steht der kommerzielle Einsatz der Schiffe den Schweizerischen Schiffahrtsgesellschaften frei. Daher werden nicht nur für die Schweiz bestimmte Waren transportiert, sondern in freier Konkurrenz auch Güter für fremde Rechnung befördert.

Rechtlich war die Seeschiffahrt unter der Schweizer Flagge bis Ende 1956 durch die Vollmachtenbeschlüsse des Bundesrates aus den Jahren 1941/42 geregelt. Seit dem 1. Januar 1957 ist das Schweizerische Seeschiffahrtsgesetz vom 23. September 1953 mit den einschlägigen Vollzugsvorschriften in Kraft getreten.

Bereits in den „Proceedings“ 1956 hatte ein Amerikaner, Captain Walter N. Larkin, Master Mariner, die Schweizerische Handelsmarine eingehend besprochen. Zum Abschluß sagte er mit einem etwas wehmütigen Blick: „The United States can look to her own rapidly diminishing and demoralized Merchant Marine, now in seventh place among the world maritime powers, as an impotent supply line for the greatest country that has ever been seen on this globe, and meanwhile she should salute the Swiss (Merchant) Navy“. Eine gewisse Wehmut liegt in diesen Worten. Während das kleine Schweizerland, ein Binnenstaat mit nur 4 Millionen Einwohnern, seine Handelsmarine nicht verkommen läßt, sondern vielmehr durch Neubauten immer wieder ergänzt, ist dies bei den mächtigen USA nicht der Fall. Hier zeigt sich der klare und weitblickende Geist des Schweizer Bürgers.

SCHULBEDARF · BRIEFPAPIER · FOLLHALTER · GESCHENKARTIKEL
BÜROMODEL IN HOLZ ODER STAHL · BÜROMASCHINEN ALLER ART

CHEFZIMMER-
EINRICHTUNGEN

SOENNECKEN

LIEFERT SEIT JAHREN ZUVERLÄSSIG UND EXAKT

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MONKEDAMM 17-18

boda
34 86 57

Was den Seemann sonst noch interessiert

Bestrafungen durch das Seemannsamt Hamburg

Das Seemannsamt Hamburg weist mit Recht darauf hin, daß sich viele Seeleute nicht darüber im klaren sind, welche Verstöße gegen die Seemannsordnung strafbar sind. Oft mußte der Kapitän beim Seemannsamt einen Strafantrag stellen, was entsprechende Verhandlungen und Verurteilungen nach sich zog. Allein beim Seemannsamt Hamburg gingen im Jahr 1957 460 Strafanträge ein. Ein großer Teil davon ging an die Staatsanwaltschaften weiter, weil Verstöße gegen das Strafgesetzbuch vorlagen. Aus der Fülle der Verhandlungen seien hier nur einige Beispiele genannt.

1. Koch X war derart betrunken, daß er nicht in der Lage war, das Essen zu bereiten. Verstoß gegen § 96, Abs. 2, Ziff. 7. Ergebnis: DM 100,— Geldstrafe.
2. a) Schmierer Y befand sich zur festgesetzten Zeit nicht an Bord.
b) Schmierer Y erschien nicht zur festgesetzten Zeit um 8.00 Uhr zum Dienst, sondern kam erst in angetrunkenem Zustand gegen 18.00 Uhr, so daß er seine Wache nicht gehen konnte. Hier liegen 2 Verstöße vor, und zwar gegen § 96, Abs. 2, Ziff. 4 und 7 — Ausbleiben über die festgesetzte Zeit — und Trunkenheit im Schiffsdienst. Ergebnis: DM 120,— Geldstrafe.
3. Ing. Ass. Z verließ um 21.30 Uhr die Wache und zeigte anschließend ungebührliches Benehmen. Statt sich ins Bett zu legen, ging Z nach achtern, um weiter zu trinken. Die Aufforderung, sich ins Bett zu legen, wurde mit ungebührlichen und frechen Redensarten abgetan. Verstoß gegen § 96, Abs. 2, Ziff. 1, 2, 3 u. 7 — Wachvergehen — Ungehorsam — Ungebührliches Benehmen und Trunkenheit. Ergebnis: DM 150,— Geldstrafe.
4. Matrose P war zum Arbeitsbeginn nicht an Bord. Betrat 15.30 Uhr stark betrunken meine Kammer und forderte weiteren Vorschub, andernfalls er aussteigen würde. Der Aufforderung, an die Arbeit zu gehen, kam er nicht nach. Er verließ tatsächlich später das Schiff, um an Land weiter zu trinken. Verstoß gegen § 96, Abs. 2, Ziff. 2, 3, 4 u. 7. Ergebnis: DM 120,— Geldstrafe.
5. Offz. J. erschien angetrunken zur Wache. Würde von der Brücke verwiesen. Verweigerte später trotz Aufforderung seinen Wachdienst. Verstoß gegen § 96, Abs. 2, Ziff. 1, 2 u. 7. Ergebnis: DM 400,— Geldstrafe.

Billig davongekommen

ist beim Seemannsamt Emden der Heizer P. von D. „C. Sch.“ wegen eigenmächtiger Zulassung einer fremden weiblichen Person an Bord, die er während der Reise von Norwegen nach dem Bundesgebiet in seiner Kammer beherbergte. Er erhielt dafür DM 50,— Geldstrafe.

Dasselbe Seemannsamt erteilte folgende Strafbescheide wegen Verstößen gegen die Seemannsordnung gemäß § 96: Trunkenheit im Dienst: Heizer Sch. von D. „D.“ mit DM 30,— Geldstrafe; Koch K. vom MS. „A. N.“ mit DM

120,— Geldstrafe; Matrose E. vom D. „K.D.F.“ mit DM 160,— Geldstrafe. Hier kam ungebührliches Benehmen mit Androhung von Tätlichkeiten gegenüber dem Kapitän und dem I. Offizier hinzu.

Wegen Ungehorsam in Verbindung mit Arbeitsverweigerung und ernstlicher Störung der Ordnung an Bord waren angeklagt: Lagerhalter St., sowie die Reiniger U., M. und Z. vom MS. „B.“ und mit der zulässigen Höchststrafe von je einer Monatssteuer bestraft; Heizer N. vom D. „V.“ ebenfalls mit der zulässigen Höchststrafe von einer Monatssteuer (da einschlägig vorbestraft); Kesselwärter J. vom D. „R.“ mit DM 80,— Geldstrafe und fristloser Entlassung, da er außerdem über die festgesetzte Zeit ausgeblieben und das Schiff ohne Erlaubnis verlassen hatte; Messeseward K. vom MS. „S.“ mit der höchstzulässigen Strafe von einer Monatssteuer, da er überdies das Schiff ohne Erlaubnis verlassen hatte und über Arbeitsbeginn hinaus fortgeblieben war. Wegen Verlassen des Schiffes und Ausbleiben über die festgesetzte Zeit wurde mit einer halben Monatssteuer bestraft der Heizer R. vom D. „Th.“ und der Matrose F. vom D. „J. F.“ mit DM 160,—. Dieser war zweimal über die festgesetzte Zeit ausgeblieben und hatte sich grob ungebührlich gegen den Kapitän und I. Offizier gezeigt.

Auch das kann vorkommen

Man darf sich nicht einmal mehr mit zwei hübschen Inderinnen anfreunden. Diese Erfahrung machten in Durban, Natal, ein deutscher und ein schweizerischer Seemann. Sie hatten Landurlaub genommen und freundeten sich mit zwei Inderinnen an. Da aber nach den südafrikanischen Gesetzen Beziehungen zwischen Weißen und Farbigen streng verboten sind, erhielten die beiden Janmaatens je zwei Monate Gefängnis. Den Seemannsbräuten erging es durchaus nicht besser.

Krönung des Heringskönigs

Am 7. Februar fand im „Haus St. Petrus“ in Bremen die traditionelle Krönung des Salzheringskönigs statt. Heinrich Nagel, der 50jährige Vegesacker Loggerkapitän, hat sich auch 1957 an die Spitze seiner Kollegen gesetzt und zwar mit einem besseren Fangergebnis als 1956. Der aus Rosenhagen-Seelhorst im Kreise Minden stammende neue alte Salzheringskönig konnte in neun Reisen 12 384 Kantjes Heringe anlanden, d. h. 1608 Kantjes mehr als im Vorjahr, obgleich auch 1957 kein gutes Heringsjahr war. Den vorjährigen Königstitel hatte Heinrich Nagel mit dem Motorlogger „Minden“ errungen, diesmal mit dem Motorlogger „Detmold“. Seit 1921 gehört Nagel zu den Vegesacker Loggerfishern, 1931 avancierte er zum Steuermann, und 1936 wurde er dann Kapitän. E. de Jong

Und dann der Zoll . . .

Belgien (Forts. aus Nr. 11/57)

D. Reiseandenken

1. Reisende aus europäischen Ländern, mit Ausnahme derjenigen mit Wohnsitz in Benelux, dürfen bei der Durchreise

durch Belgien und Luxemburg Reiseandenken bis zu einem Gesamtwert von 5000 Franken ohne eine andere Förmlichkeit als die der mündlichen Anmeldung durchführen. Die Andenken dürfen aber nicht den Charakter von Handelswaren haben und müssen der sozialen Lage des Reisenden entsprechen.

2. Reisende aus außereuropäischen Ländern dürfen unter denselben Bedingungen Reiseandenken bis zu einem Wert von 25 000 Franken bei der Durchreise mit sich führen.

E. Devisen

Die Reisenden dürfen jeden Betrag in Banknoten, Münzen oder Reisezahlungsmitteln, die auf belgische oder luxemburgische Franken oder auf ausländische Währungen lauten, unbehindert ein- und ausführen.

Zollabfertigung von Handgepäck:

Das Gepäck wird zollamtlich abgefertigt für Schiffspassagiere: im Ausschiffungshafen; für Reisende, die auf dem Luftwege ankommen: im Ankunftsflughafen; für Eisenbahnreisende: entweder in den Zügen oder auf dem Grenzbahnhof.

Auf den Bahnhöfen Brüssel (Midi) und Antwerpen (Zentralbahnhof) bestehen besondere Abfertigungsstellen, die die Ein- oder Ausfuhrabfertigung vornehmen.

Aufgegebenes Gepäck wird entweder am Abgangsbahnhof oder unterwegs oder auch am Ankunftsbahnhof zur Abfertigung vorgeführt. Der Reisende ist verpflichtet, bei der Zollkontrolle anwesend zu sein. Er hat sich zu diesem Zweck z. B. beim Gepäckwagen einzufinden. Die Abfertigungsbeamten können auch die Zollbefreiungen für das Gepäck gewähren, wenn es vor oder nach dem Reisenden ankommt. Es muß jedoch eindeutig feststehen, daß die Beteiligten wirklich aus dem Ausland kommen.

Durchfuhrgepäck:

Reisenden, die mit der Eisenbahn durchreisen, ohne dabei auszusteigen, wird empfohlen, ihr Gepäck auf dem Abgangsbahnhof aufzugeben, damit die Zollbesuche vermieden werden.

In Griechenland können alle Gegenstände des persönlichen Bedarfs zollfrei eingeführt werden. Hierzu gehören auch neue Kleidungsstücke und Waren im Wert bis zu 300 US-Dollars = DM 1260,—, soweit sie keine Handelsware darstellen. Außerdem können gebrauchte Reiseschreibmaschinen, Fotoapparate und Batterieempfänger bis zu vier Röhren zollfrei eingeführt werden. Bei vorübergehendem Aufenthalt können auch Rundfunk-Netzanschlußgeräte nach Eintragung in den Paß eingeführt werden. Zollfreiheit besteht weiter für Tabakwaren bei der Einreise bis zu 200 Zigaretten, bei der Ausreise für den Reisebedarf. Ebenso sind Spirituosen und Weine für den persönlichen Reisebedarf frei. Parfüm und Kosmetika sind nur in angebrochenen Packungen und Behältern zollfrei. Die Einfuhr von Nahrungsmitteln ist bis zu einer Menge von 100 kg ebenfalls ohne besondere Einfuhrgenehmigung zulässig. Bei der Ausreise sind gebrauchte Gegenstände des persönlichen Bedarfs frei. Neue Kleidungsstücke und Güter des persönlichen Bedarfs, außer Handelsware, können bis zum Werte von 200 Drachmen je Person frei ausgeführt werden. Für darüber hinausgehende Mengen ist eine Genehmigung des Handelsministeriums erforderlich.

(wird fortgesetzt).

ZU EINEM TEXIER
IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
WEINBRAND

Ankerplätze DER SEEMANNSSMISSIONEN

Deutsches Seemannshaus Hamburg, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
Musik. Unterhaltungsabend: Di. 15. 4. 19.30 h
Tonfilm: Di. 29. 4. 19.30 h
Preis-Skat: Di. 6. 5. 19.30 h
Bibl. Ausspracheabend: Do. 10. 4., 24. 4., 8. 5.
19.30 h
Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h
Fernsehen: Jed. So., Mo., Mi., u. Sb.
Sprechstunden des Seemannspastor: Mo. u. Do. v. 9–10 h.

Deutsches Seemannshaus Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
Fernsehen: Jed. So., Mi. u. Sb. 20.00 h
Seemannsfrauen: Di. 13. 5. 20.00 h.

Katholisches Seemannshaus „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarusstr. 12

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

Weitere Seemannshäuser in deutschen Häfen

Bremen: Stephanikirchhof
Bremerhaven-M.: Schifferstr. 53/55
Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstr. 10
Brunsbüttelkoog: (Seemannsfrauenheim), Schleuse
Büsum: Fischereijugendheim
Cuxhaven: Deichstr. 45
Emden: Am Außenhafen
Kiel-Holtenau: Kanalstr. 64 Südschleuse
(Seemannsfrauenheim)
Lübeck: Untertrave 1
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42.

Deutsche Seemannshäuser im Ausland Im Ostseeraum:

Helsinki: Bernhardsgatan 4
Turku: Sakamakatu 27
Göteborg: Skangatan 27
(schwed. Freizeitheim Stigbergstorget)
Malmö: Ingelstadgatan 4
Stockholm: Svarimgatan 16.

Im Nordseeraum:

Aberdeen: 12 Watson Street, u. Fishermen's Institute,
12 Palmerston Road
Amsterdam: Waelsteg 3
Antwerpen: Auskunftsstelle f. Seeleute i. Konsulat
Beilast: 169 A Ormeau Road
Bristol: 29 Fernbeck Road, Redland
Cardiff: 77 Cowbridge Road, C-East
Dublin: 21 Merlyn Park
Genf: Agence Maritime, Doornzelestraat 255
Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South
Leith: Edinburgh 9, Chalmers Crescent
Liverpool: 25 Langdale Road Sefton Park
London: 59 Allie Street, Whitechapel E 1
Middlesbrough: 385 Linthorpe Road
Newcastle-on-Tyne: 43 Lovane Place
Rotterdam: s'Gravendijkwal 52
South-Shields: King George Road

Spanien und Mittelmeer:

Athen: Odos Sina 66
Barcelona: Calle Brusi 74
Bilbao: Aparado de Rafaela Ibarra 31—5°
Genua: Salita S. Rocco 3/18
Haifa: Meier Str. 41
Istanbul-Beyoglu: Aynalicesme Emin Camil sok 42

Nordamerika:

Montreal: 3594 Jeanne Mance Str. 41
New Orleans: 2713 Joliet Str.
New York: 424 East 84. Str., Hoboken N. J. 64. Hud-
son Str.; Brooklyn, 357-9th Str. (im YMCA-Heim)
Philadelphia: 1402 E. Moyamensing Avo.
Toronto: 53 Riverdale Ave.

Südamerika:

Buenos Aires: Esmeralda 162
Conception (Chile): Avenida Victor Lamas 1273
Montevideo: Juan M. Blanes 1066
Rosario: Boulevard Orono 645
Santos: Estádio de Sao Paulo
Valparaiso: Casilla

Afrika:

Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congella
Kapstadt: Longstreet, Martinikirche
Lagos: Port Welfare Officer
Walffish Bay: Swakopmund

Australien:

Adelaid: 20 Marlborough Str., Luth. City Mission
Brisbane: 16 Dora Str., Hendra NE. 10
Melbourne: 6 Kingley Str., Darebin N 21
Sydney: 100 George Street
Whyalla: 116 Elliot Street.
(Weitere Seemannshäuser sind aus den Blättern der Deut-
schen Seemannsmissionen zu ersehen).

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle in Köln ausgestrahlt am 26. April und 24. Mai. Wellenlängen, Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 2/58.

Der Weg zum Patent

Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt am 21. März 1958 die Herren:

Karl Albrand, Ernst Amsler, Erwin Baumgartner, Jürgen Bechtel, Hans Drape, Rolf Gerke, Horst-Werner Gödel, Georg Hecht, Gerd Bodet, Albert Fuhs, Alfred Hertrampf, Franz Naewe, Erich Nitsch, Siegfried Paltner, Arnold Pawlows, Karl-Heinrich Pinks, Arnold Ricklefs, Werner Rosenberger, Lothar Schmidt, Oskar Schöne, Wilhelm Schultze, Wilfried Simons, Klaus Teichmann, Alfred Timme, Ole Wendelin, Wolfgang Wendt, Alfred Zwijas, Emanuel Zwijas.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt A 5 II die Herren:

Eckard Bodenstab, Claus Bruhns, Hans-Dieter Coldewey, Peter-Wilhelm Gutsche, Claus Hannken, Peter Hinckfuß, Harald Hissenkämper, Klaus Holz, Wilfried Klabunde, Günther Lietzmann, Jürgen Moje, Egon Papenhausen, Klaus-Hildebrand Perschke, Achim Pommer, Robert Pshunder, Egon Rössner, Werner Schneiderer, Johann Schriever, Wilfried Seidler, Peter Völcker, Horst Warnke.

Seefahrtsschule Cuxhaven

Folgende Herren bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A2):

Lothar Armutat, Klaus Balcke, August Blank, Kurt Brotz, Kurt Christof, Achim van Dawans, Heinrich van Empel, Walter Frenzer, Rolf Frederking, Heinz Frerichs, Hans Funk, Friedrich Gelhaar, Manfred Gottschlich, Albert Herrberger, Theodor Kemkes, Werner Krause, Karl Mahler, Peter Pahl, Walter Peter, Oskar Pruin, Günter Reim, Wilhelm Rosenkranz, Heinz Schrader, Helmut Stöfer, Peter Tadsen, Walter Viohl, Kurt Wenzel, Hermann Wilken, Hans-Peter Rehder

zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A4):

Reinhard Böhm, Fritz Boje, Johannes Bugdahn, Ernst Friis, Ernst-August Krüger, Benno Lühder, Stepan Pajko, Johann Rector, Gerhard Reichelt, Karl-Heinz Schramm, Wilhelm Vetterkind.

Seefahrtsschule Elsfleth

Es bestanden am 8. März 1958 die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt folgende Herren:

Helmut, Baumeister, Herbert Brünninghaus, Wilhelm Frost, Karl-Heinz Gruhn, Günther Herpolsheimer, Gerold Jacobs, Rolf Kortlang, Heiner Lauritzen, Wilhelm Meyer, Helmuth Nodorp, Ery Paulitschek, Claus Pungen, Johann Rath, Horst Rattey, Wolfgang Richter, Heinz Rohs, Paul Scheibe, Philipp Schmid, Horst Segler, Kay Siervers, Joachim Stenker, Hans Tischbein, Ewald Wieken, Friedrich Winter.

Seefahrtsschule Elsfleth

Es bestanden am 19. März 1958 folgende Herren die Prüfung zum Seesteuermann II auf großer Fahrt:

Herbert Becher, Günter Bohken, Dieter Borchers, Horst Buddrowiet, Eberhard Dawert, Dieter Faske, Friedhelm Gretza, Hermann Hays, Friedrich Kroll, Hans-Georg Kurnol, Robert Lauer, Paul Lenck, Jürgen Liebig, Gabriel Lühring, Adolf Möller, Rudolf Muck, Waltherr Müller, Michael von Neuhoff, Fritz Oberst, Joachim Rijewski, Hans Olaf Reiche, Waldemar Schrittritter, Dirk Schumacher, Uwe Steinke, Karl-August Vohwinkel, Josef Wunderlin.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden am 26. März 58 die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt folgende Herren:

Kurt von Allwörden, Helmut von Appen, Willi Baumgardt, Uwe Borchers, Claus Carstensen, Jürgen Gavens, Otto Grönning, Peter Hess, Hermann Jedemann, Peter Kay, Manfred Klindworth, Hans-Dietrich Klotzke, Dieter Kraft, Claus-Hermann Langhans, Albert Lorberg, Robert Meier, Wilhelm Müller-Spreer, Manfred Netting, Claus Rabe, Jochen Rabe, Klaus Ribbentrop, Werner Scheider, Konrad Schubert, Wilfried Stecher, Hans Stöber, Wilfried Storz, Erwin Tollschnabbe, Karl-Heinrich Winterstein.

Die Teilprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt bestand am 20. 3. 58 Herr Max Wintermeyer.

Bücherbrett

Conrad Birkhoff: „Seefischer in Gegenwart und Zukunft“. Nordwestdeutscher Verlag Ditzén & Co., Bremerhaven. 160 S., zahlreiche Skizzen und Fotos, sowie ein fischereitechnisches Lexikon. Brosch. DM 5,80.

Die Hochseefischerei steht an einem Wendepunkt. Die großen Fortschritte der Naturwissenschaft und Technik ermöglichen heute schon einen rationelleren Einsatz der Fischereifahrzeuge. Dieser ist schon deshalb notwendig, weil die Hauptfischgebiete weit entfernt von den Märkten liegen und dadurch die Anmarschwege sehr lang werden. Mit diesen Problemen des Fanggeräts von der Leinen- und Angelfischerei an bis zur Elektrofischerei, mit einem Seitenblick auf den Walfang, befaßt sich dieses von einem Techniker geschriebene Buch. Weiter behandelt der Autor die Verarbeitung des Fanges an Bord und führt uns auf einen modernen Fabriktrawler. Begrüßenswert ist das Lexikon der fischereitechnischen Ausdrücke in deutsch und englisch. Das Buch ist sehr flüssig und leichtfaßlich geschrieben und wird somit nicht nur den Fischerei-Fachmann ansprechen, sondern auch jeden anderen in der Seefahrt.

C. S. Forester: „Der junge Hornblower“. Wolfgang Krüger Verlag, Hamburg. Volksausgabe. DM 10,80.

Der Verfasser ist uns kein Unbekannter. Besonders seine Romane der „Hornblower“-Serie gehören bereits zur „klassischen“ Seefahrtsliteratur. In dem neuen Werk sind nun die drei Bücher „Fährlich zur See Hornblower“, „Leutnant zur See Hornblower“ und „Hornblower wird Kommandant“ zusammengefaßt. Der Roman spielt in der

Zeit vom Ende des 18. bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts zur Zeit der Seekriege zwischen England und Spanien bzw. Frankreich. Gerade der seemannisch vorgebildete Leser wird gepackt von dem klaren Stil des Verfassers, der jedes seemannische Manöver haargenau beschreibt und so alle Abenteuer des jungen britischen Offiziers mit erleben läßt. Besonders jene, die noch die Zeit der Segelschiffe kennen, werden von diesem Buch gepackt sein. 1d.

Jürg Meister: „Der Seekrieg in osteuropäischen Gewässern 1941/45“. J. F. Lehmanns Verlag, München. 392 Seiten, 15 Karten und eine umfangreiche Verlustliste. Brosch. DM 29,—, Ln. DM 32,—.

Ein gutes Bild des — man ist geneigt zu sagen, stellenweise dilettantisch anmutenden Seekrieges im Osten zeichnet der in Frankreich lebende schweizerische Verfasser in vorliegendem Buch. In mühevoller Kleinarbeit hat er eine erstaunliche Materialmenge zusammengetragen und zu einem lesenswerten Buch vereinigt. Leider fand er nicht überall die Bereitschaft, ihm die Akten zugänglich zu machen.

Wenn oben von einem „dilettantischen“ Seekrieg die Rede war, so heißt das nicht, daß der Krieg auf den ostlichen Gewässern nur ein Kinderspiel war und daß keine Leistungen erzielt worden sind. Es fehlt jedoch seitens der Seekriegsführung bei allen Beteiligten die klare Konzeption.

Der Ostseekrieg, einschließlich des uns wenig bewußt gewordenen sinnlosen deutsch-finnischen Seekrieges, zeigt sich besonders als ein „Krieg der verpaßten Gelegenheiten“ für beide Seiten. An der Eismeerfront war die Aktivität wohl größer, aber vor allem von Seiten der russischen Überwasserstreitkräfte nicht so stark, wie man in Anbetracht des gefährdeten Murmansk-Gebietes hätte erwarten können. Der Seekrieg im Schwarzen Meer, der im Zeichen einer größeren russischen Überlegenheit stand, bildet einen weiteren wesentlichen Abschnitt des Buches. Außerdem sind die Operationen auf der Donau und den russischen Binnenseen behandelt. Insgesamt kommt Jürg Meister zu dem Schluß, daß besonders die Russen mit größerem Einsatz mehr hätten erreichen können. Ihr Minenkrieg beispielsweise hält einem Vergleich mit den russischen Leistungen des Ersten Weltkrieges nicht stand. se.

David W. Bone: „Auf großer Fahrt“. Albert Nauk & Co., Köln — Berlin 1957. Aus dem Englischen übertragen von Wilhelm Hens. 224 S., Hln., DM 6,80.

Der Titel und das bunte Bildchen auf dem Einband könnten die Vermutung nahelegen, daß es sich bei dieser Veröffentlichung um ein Kinderbuch handle. Das aber ist ein Trugschluß. Das Buch, die Übersetzung eines seit 1910 in England in mehreren Auflagen erschienenen Werkes, ist zwar interessant und anschaulich geschrieben und insofern auch Jugendlichen zugänglich, es schildert jedoch keine romantischen Abenteuer, sondern alle Beschwerlichkeiten und Gefahren der Segelschiffahrt um die Jahrhundertwende, auch solche Gefahren, die an Land seitens der „Crimps“ durch Shanghaien und andere Madschaften drohten.

Beschrieben wird die letzte große Reise einer schottischen Bark um Kap Hoorn nach San Francisco und zurück nach Irland. Alles in allem brachte diese dem Verfasser, der sie als Kadett mitmachte (damals war auch in England für den Nautikernachwuchs noch eine Segelschiffausbildung Zwang) weder überragend schöne Erlebnisse, noch große Einkünfte. Auch Verpflegung und Logis entsprachen der schottischen Reederei und dem schottischen Kapitän. Das Buch schließt mit dem Bedauern, daß diese Zeit vorbei ist. se.

Friedrich Wallisch: „Die Flagge Rot-Weiß-Rot“.

Verlag Styria, Graz — Wien — Köln. 335 S., Ln. Mit 23 Illustrationen, 45 Kunstdruckbildern u. einer Karte. DM 12,60.

Wer weiß noch etwas davon, daß es einmal eine ganz beachtliche österreichische Marine gegeben hat? In Deutschland sicherlich nur wenige, denn hier richtet sich der Blick mehr nach England oder nach dem Norden. Und wie sieht es in Österreich selbst aus? Hier scheint man sich weitgehend vom Meer abgewandt zu haben und nur noch in Begriffen des Binnenländers zu denken. Vielleicht ist das dort auch nie anders gewesen, denn viele bittere Bemerkungen deuten in dem vorliegenden Buch darauf hin. Jedenfalls ist die Sache so, daß ein Name wie Tethyoff heute nur noch in nebelhafter Erinnerung schwebt, wahrscheinlich in der Verbindung mit der Seeschlacht bei Lissa. Weiß man aber auch, daß diese Seeschlacht die einzige in der Neuzeit war, die nicht durch Artillerieduelle, sondern durch Rammschiffe entschieden wurde? Sie hat dann auch den Kriegsschiffbau der nächsten 50 Jahre entscheidend beeinflusst. Wer weiß noch etwas vom Seegefecht bei Helgoland im Jahre 1864, wo dänische und österreichische Fregatten, auch wieder unter Tethyoff, aufeinanderstießen? Wer weiß noch etwas von jenen kleinen Forschungs-Expeditionen der k. u. k. Marine in alle Teile der Welt, die unter anderem zur Entdeckung der Insel Franz-Josephs-Land führten?

Friedrich Wallisch hat es sich zur Aufgabe gemacht, die österreichische Marinegeschichte von etwa 1500 bis 1918 zu skizzieren. Es soll kein Geschichtswerk sein, sondern eine Art Volksbuch, in dem die einzelnen bedeutenderen Episoden und vor allem die wenigen überragenden Gestalten der österreichischen Marine hervorgehoben werden, die so vor dem Vergessenwerden bewahrt. Wie ein roter Faden zieht sich durch die einzelnen Kapitel der zermürbende Kampf einiger weniger gegen den Unverstand der Binnenländer an den maßgebenden Stellen und gegen jene Schwierigkeiten, die sich aus dem politischen Aufbau der Donaumonarchie ergaben. Daß dies immer wieder hervorgehoben wird, ist deshalb so besonders wichtig, weil sich nur so richtig würdigen läßt, wie überragend die Leistungen waren, die tatsächlich vollbracht wurden.

Das Buch ist von einem Österreicher für Österreicher geschrieben und setzt daher keine Vorkenntnisse in bezug auf seemannische Begriffe voraus. Hieraus erklärt sich der an manchen Stellen schwerfällige Stil. Der Gesamtwert des Buches leidet jedoch nicht darunter. no.

Es zeichneten und fotografierten für Sie:

H. Brandt, Schiffswert (Werkaufn.) S. 52; Süssburger Schiffsbau-Gesellschaft (Werkaufn.) S. 49; Ernst de Jong S. 50, 58, 60; Kiel Presseamt S. 51; H. Natzger S. 51; Heinrich von Medvey S. 54, 55, 57, 59; Ludwig Schmidt S. 53; Günther Schowalter S. 53, 61; Seemannsschule Prial S. 53; E. Thomer S. 60.

Die Werften melden. . .

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

- MS „Lesme“, Vermessungsschiff f. Paraguay. Profel. 13. 3. 58.
5272 MS „Ingo Bastian“, 2050 tdw, f. Helmut Bastian, Bremen. Stapell. 10. 3. 58
5286 MS „DKN-903“, Zollkreuzer f. Indonesien, 150 t. Stapell. 24. 3. 58

Adler-Werft, Bremen

- 13 MS „Drossel“, 971 tdw, f. Argo Reederei Richard Adler & Sohne, Bremen. Profel. 4. 3. 58

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

- 1323 MS „Tundraland“, 4500 tdw, f. A/B Tirling (Svenska Orient Linien), Göteborg. Profel. 18. 3. 58
1326 MS „Grane“, 14 800 tdw, f. A/S Tonsberg Hvalfangeri, Tonsberg. Stapell. 31. 3. 58

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

- 845 MS „Sabratha“, 3500 tdw, f. Part. Reed. „Sabratha“ (KR.: Atlas-Levante-Linie A. G.), Bremen. Ausged. 7. 3. 58
864 FMS „Jaques-Jean“, f. Armement-Consignation Polet Frères & Cie., Boulogne sur-Mer. Stapell. 28. 3. 58

Beidenflether Werft Paul Peters, Beidenfleth/Holst.

- 30 MS „Olaf“, 410 tdw, f. Part. Reed. Saurin/Plambeck, Hamburg. Stapell. 29. 4. 58

Blohm & Voss AG., Hamburg

- 800 MS „Asmidiske“, 15 500 tdw, f. Part. Reed. van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Mij., N.V., Rotterdam. Stapell. 29. 3. 58

Albert Bonnè, Hamburg-Wilhelmsburg

- 419 SMS „Garm“, 136 BRT, f. Adolf E. Ronnebaum, Hamburg. Profel. 26. 3. 58

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

- 141 MS „Heinrich Brand“, 1400 tdw, f. Gerd Ernst de Buhr, Oldenburg i. O. Profel. 19. 3. 58
143 MS „Eva Witte“, 600 tdw, f. Heinrich Witte, Bremen-Blumenthal. Stapell. 8. 3. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 869 MS „Andoni Palm“, 5804 BRT, f. Palm Line Ltd., London. Profel. 12. 3. 58
875 MS „Negba“, 15 290 tdw, f. ZIM Israel Nav. Co., Haifa. Stapell. 20. 3. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

- Küstenminensuchboot „Lindau“, 370 t, f. Bundesmarine. Profel. 5. 3. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

- 720 MS „Mostan“, 12 500 tdw, f. A/S Mosnes Shipping Co., Farsund. Stapell. 7. 3. 58
722 MS „Havelland“, 8611 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Profel. 11. 3. 58
730 D(tu) „Baumare“, 35 000 tdw, f. Görrissen & Klaveness A/S, Oslo. Taufe 6. 3. 58
731 D(tu) „...“, 34 200 tdw, f. Görrissen & Klaveness A/S, Oslo. Stapell. Achtersch. 21. 3. 58

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

- 315 MS „Hildegard“, 1650 tdw, f. Nord-Ost-Reederei G.m.b.H., Hamburg. Stapell. 22. 3. 58

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Werft Korneuburg/Österreich

- 567 MS „Proteus“, 993 BRT, f. D.G. „Neptun“, Bremen. Überf. ab Braila 18. 3. 58

Evers-Werft, Niendorf/Ostsee

- 480 MS „Stella Maris“, 480 tdw, f. Franz Hanses, Haren/Ems. Stapell. 29. 3. 58

Hanseatische Werft GmbH, Hbg.-Harburg

- 7 Ponton f. 12,5 t Schwimmkran f. Getreideheber-Ges. m.b.H., Hamburg. Stapell. 12. 3. 58

Howaldtswerke A.-G., Hamburg

- 922 MS „Laarder Kerk“, 11 400 tdw, f. N. V. Verenigde Nederlandsche Scheepvaartmij., Den Haag. Stapell. 18. 3. 58
929 MS „Indian Security“, 10 000 BRT, f. India Steamship Co., Ltd., Kalkutta. Profel. 25. 3. 58

Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

- 38 MS „Thekla“, 650 tdw, f. J. Schöning, Haren/Ems. Stapell. 8. 3. 58

Kieler Howaldtswerke A.-G.

- 1059 TMS „Erato“, 25 400 tdw, f. Rederiaktiebolaget Jan, Göteborg. Stapell. 4. 3. 58
1061 TD(tu) „Kadmos“, 21 500 tdw, f. Harp Tankers Corp., Panama. Stapell. 18. 3. 58
1063 TD(tu) „Helma Entz“, 9660 tdw, f. Thomas Entz G.m.b.H., Rendsburg. Profel. 29. 3. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1058 MS „Rana“, 500 BRT, f. Skibs A/S, Rana, Sandnessjøen. Profel. 28. 3. 58

C. Lühring, Brake/Unterweser

- 5702 MS „Wesermarsch“, 497 BRT, f. Kapit. Martin Stutz, Roddenkirchen/Weser. Profel. 22. 3. 58

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- 13274 Schnellboot „Luchs“, 140 t, f. Bundesmarine. Profel. 27. 3. 58
13277 Schnellboot „Albatros“, 140 t, f. Bundesmarine. Stapell. 20. 3. 58
13303 Polizeiboot f. Indonesien, 150 t. Stapell. 7. 3. 58

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

- 605 MS „Sabine Howaldt“, 3450 tdw, f. Reederei Bernhard Howaldt, Hamburg-Flensburg. Stapell. 11. 3. 58

Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg

- 833 TMS „Friedrich Jung“, 4700 tdw, f. Tankschiffreederei Ernst Jung, Hamburg. Stapell. 29. 3. 58

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

- 529 MS „Alsterdorf“, 367 Pers., f. Häfen-Dampfschiffahrt A.G., Hamburg. Profel. 12. 3. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

- 525 MS „Marivä“, 4000 BRT, f. Herm. Dauelsberg, Bremen. Profel. 31. 3. 58
527 MS „Wandsbek“, 2468 BRT, f. Part. Reed. Wandsbek (KR.: Knorr & Burchard Nfl.), Hamburg. Profel. 15. 3. 58

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

- 492 MS „Elbmarschen“, 500 BRT, f. Max Both, Glückstadt/Holst. Profel. 25. 3. 58

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

- 179 MS „Borkumriff“, 880 tdw, f. Heinrich Stüven, Hamburg-Finkenwerder. Stapell. 4. 3. 58

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

- 303 MS „Neptun“, 13 450 tdw, f. Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen. Stapell. 6. 3. 58
364 MS „Woodsville“, 13 450 tdw, f. A. F. Klaveness & Co., A/S, Oslo. Profel. 18. 3. 58

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 297 MS „Flavia“, 7200 tdw, f. Triton Schiffahrtsgesellschaft m.b.H. (KR.: Herm. Dauelsberg), Bremen. Stapell. 20. 3. 58

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

- 872 MS „Oldenburg“, Fahrschiff f. Deutsche Bundesbahn. Stapell. 29. 3. 58

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

- 401 TMS „BP Olex 55“, 150 t, f. BP Benzin- u. Petroleum Gesellschaft, m.b.H., Hamburg. Stapell. 28. 3. 58

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

- 1685 SMS „Buche“, 950 PS, f. Persien. Stapell. 19. 3. 58
1686 SMS „...“, 950 PS, f. Persien. Stapell. 5. 3. 58

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 402 MS „Burgwall“, 1800 tdw, f. Sielwall-Reederei Rolf Faulbaum K.G., Bremen. Stapell. 20. 3. 58

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

- 1284 TMS „Slamet“, 750 tdw, f. Skibs A/S Karlander, Frederikstad. Stapell. 1. 3. 58

Schulte & Bruns, Emden

- 192 MS „Elise Schulte“, 3030 tdw, f. Schulte & Bruns, Emden. Stapell. 18. 3. 58
200 SMS „Spiekeroo“, 133 BRT, f. Ems-Schlepper A.G., Emden. Profel. 6. 3. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- 421 MS „Karia“, 700 tdw, f. Jonny Knüttel und Hans-Hinrich Heinrich, Hamburg-Cranz. Stapell. 15. 3. 58
423 MS „Otto Harms“, 700 tdw, f. Otto Harms, Hamburg-Neuenfelde. Profel. 22. 3. 58
428 MS „Balsjord“, 500 BRT, f. Hoefding Skibsovpkuging, Sandnessjøen. Profel. 1. 3. 58
437 MS „Anke“, 499 BRT, f. Jonny Winter, Hamburg. Stapell. 30. 3. 58

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

- 180 MS „Käthe Ahrens“, 700 tdw, f. Adolf Ahrens, Bützfl. Stapell. 5. 3. 58



Veröffentlichen wir humorvolle Betrachtungen, behauptet der Leser, die Zeitung habe kein Niveau. Erscheinen keine, wird behauptet, wir seien zu stur



Greifen wir auf die Geschichten aus anderen Werkzeitschriften zurück, sag man, wir seien zu faul, sie selbst zu schreiben. Tun wir es nicht, sagt man, wir seien zu eingebildet auf unsere geistigen Produkte.



Korrigieren wir Zuschriften, schimpfen die Verfasser über die „Verstümmelung“ ihrer Texte. Bringen wir sie wortwörtlich, wirft man uns mangelndes Sprachgefühl vor



Weisen wir eingesandte Beiträge als unbrauchbar zurück, heißt es, der wolle „Genius“ werde verkannt. Drucken wir sie aber ab, heißt es: „Wie können die nur solchen Blödsinn drucken.“ Nun, was auch immer für Einwände gemacht werden, einer wird jetzt bestimmt behaupten diese Geschichte sei aus einer anderen Zeitung geklaut. Sie ist

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes:

MS „Johanna Katz“, 466 BRT, erb. 52 in Büsum. Verk. v. Odin-Reederei GmbH, Lübeck, an Wilhelm Bracke & Sohn, Travemünde. Neuer Name: „Jens Bracke“.

Verkäufe ins Ausland

MS „Motortisch“, ex D. „Elbing IV“, 327 BRT, erb. 98 in Elbing. Verk. v. H. Fischer & Co., Hamburg nach Saloniki. Neuer Name: ?

SMS „Man-to“, 750 PS, erb. 58 in Cuxhaven. Verk. v. Mützelfeldtwerft, Cuxhaven, an D Tripovich & Cie., Triest. Neuer Name: „Impetus“.

MS „Dania“, ex „Frem“, 1175 BRT, erb. 24 in Kopenhagen. Verk. v. Hans Lehmann, Lübeck, an A. Bakhashap Pascha, Djeddah, Saudi-Arabien. Neuer Name: „Arafat“.

Ankäufe aus dem Ausland

MS „Inadi“, 160 BRT, erb. 29 in Delfzijl. Angek. v. Kapit. Heinrich Speck, Breitholz/Rendsburg, aus Holland. Neuer Name: „Silke“.

MS „Actinia“, 352 BRT, erb. 37 in Slikkerveer. Angek. v. Gebrüder Lohmann, Haren/Ems, aus Holland. Neuer Name: „Santa Maria“.

MS „Ria“, 227 BRT. Angek. v. Caspar Wessels, Haren/Ems, aus Holland. Neuer Name: „Martina“.

MS „Hollandia“, 280 BRT. Angek. v. Gerhard Boll, Duisburg, aus Holland. Neuer Name: „Bernd Boll“.

MS „Jemo III“, 330 BRT. Angek. v. Part. Reed. „Elsfleth“ (KR.: Erich Spreckels), Brake. Neuer Name: „Elsfleth“.

Abgewrackt werden:

D. „Fanal“, ex „Nordmark“, ex „Carolvo“, ex „Reynoldstone“, ex „Weonsdrecht“, ex „Constance Catherine“, 1069 BRT, erb. 07 in Rotterdam. Verk. v. Paulsen & Ivers, Schiffahrts- u. Kohlenhandelsges. m.b.H., Kiel, an „Eisen u. Metall“, Hamburg.

D. „Manfred Stansfield“, ex „Ebba Blumenfeld“, ex „Reg III“, et „Alaska“, ex „Peel County“, ex „Alaska“, 5690 BRT, erb. 18 in Vancouver, BC. Verk. v. Nordatlantischer Kohlen-Schiffahrts GmbH, Hamburg, an Walter Rilscher, Hamburg-Harburg.

Kelvin-Hughes

Echolote · Radar und andere Navigationsgeräte

S. G. Brown

Kreiselkompass
Selbststeueranlagen

Chadburns

Maschinentelegraphen

Sabroe

Schiffskühlanlagen
(nur Bezirk Hamburg)

Amplidan

Wechselsprechanlagen

Lieferung · Einbau · Wartung

ELNA G. M. B. H.

Hamburg · Bremen · Kiel
Bremerhaven



Sih

PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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



Wer bauspart, gewinnt immer!

Bausparer sind anderen stets um eine Nasenlänge voraus. Mit DM 400,— Wohnungsbauprämie oder noch höheren Steuervergünstigungen kommen sie schneller zum Ziel. Warum wollen nicht auch Sie Bausparer werden? Lesen Sie unsere Bausparfibel „Haus und Heim“.
Sie erhalten sie kostenlos.

Öffentliche Bausparkasse Hamburg

Hamburg 1, Hermannstraße 17, Telefon 33 94 41

in Gemeinschaft mit

Hamburgische Landesbank - Girozentrale · Hamburger Sparcasse von 1827 · Neue Sparcasse von 1864

GEORG P. Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

Lindolin-Farben



F.A.C. van der Linden & Co

Hamburg · Hovestraße 57-59

Gegründet am 1. März 1828

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive antifouling

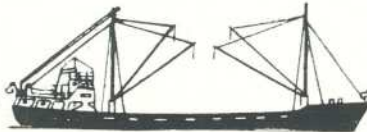
und für **Überwasseranstrich** innen- und außenbords die altbewährten

Lindolin-Qualitäten

ÜBER 130 JAHRE

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Bordapotheken

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

Bordspiele

Spielzeug-Rasch

Hamburg 1 GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1 Ruf. 339922

Drahtseile

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

Elektrische Anlagen

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



Elektromotoren-Reparaturen

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

Hebezeuge

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

Kältemittel

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

Ladungskontrolle

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

Linoleum

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

Packungen

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

Pumpen

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



Schiffsausrüstungen

Hagen & Co.
gegr. 1853

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

Schiffs-Großwäscherei

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

Schiffsblockfabrik

Tischlerei, Schiffszimmerei
MEUDE & HAACK
Hamburg 11, Vorsetzen 9-10, Telefon 35 05 37
Abteilung Holzhandel - Pallen u. Laschen von Schwergut
Hbg.-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, Tel. 82 01 06
Polstermöbel - Dekorationen - Gardinen
Teppiche - Möbelstoffe - Fußbodenbelag

Schiffs-Positions-Laternen

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

Schiffsproviant

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

Schiffszimmerei

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

Schweißgeräte

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

Segelmacherei

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

Stauereibetrieb

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

Waffen

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

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.