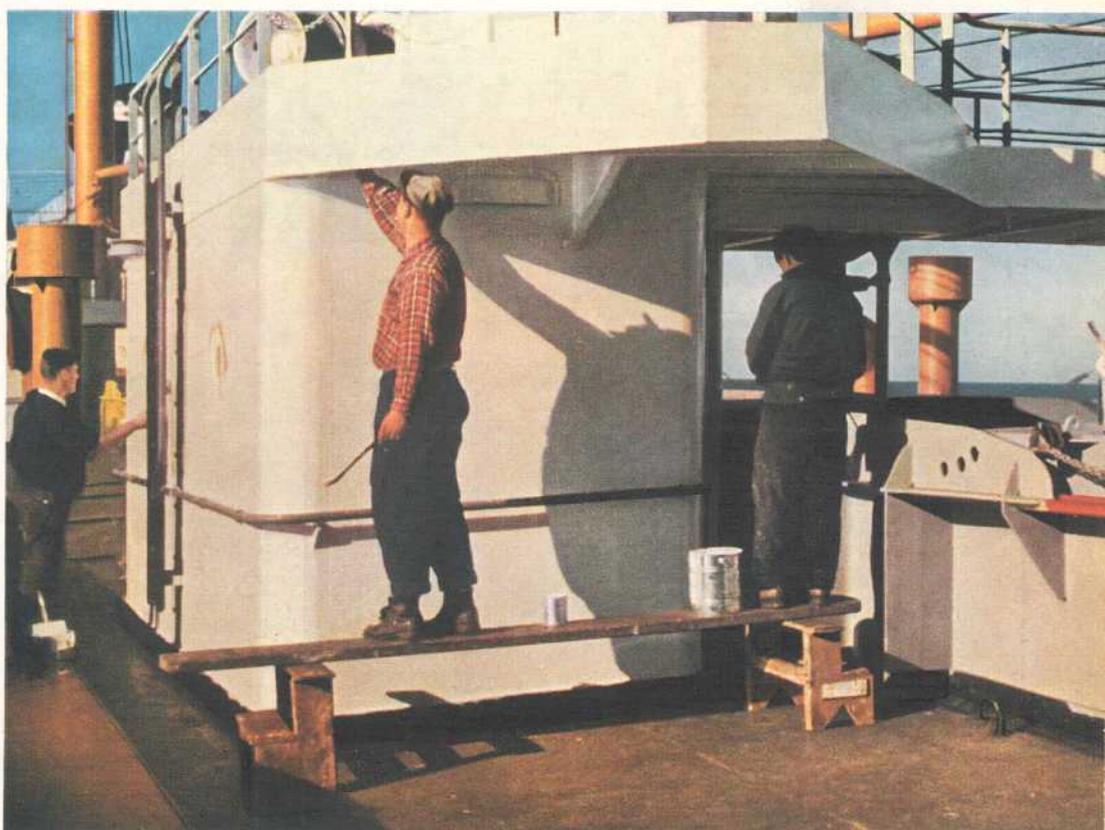


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß
Der Mann am Ausguck
Heimathafen Cuxhaven
Südgeorgien — Insel der Walmänner
Schiffbaustahl
Seemann werden . . .
Zusammenstöße mit Eisbergen
Unser Stowaway kam nicht weit
Die Rache
Kehr wieder der Lebenden und der
Toten
Der „Professor“
Flotten-Umschau
Neuland-Gewinnung
Was den Seemann sonst noch
interessiert
Die Werften meldeten . . .
Schiffs-An- und Verkäufe



Des Seemanns letzter Schrei: „Kumm mi nich an de Farw!“

Aufn. G. Schowalle



FISSER & v. DOORNUM

Schiffsmaklerei - Kohlenimport

HAMBURG - EMDEN - BREMEN - NEW YORK

Blohm & Voss AG

Hamburg



Schiffswerft
Maschinenfabrik
Turbinenbau

HANSEATIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

Telefon: Sa.-Nr. 33 59 45, nachts: 40 40 31 / 38 73 68
Telegramme: Shipchangers Hamburg



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

International



LAGOLINE

Kunstharzlackfarbe für Decksaufbauten

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

Mai 1958

Nr. 5

AM PEILKOMPASS

Mehrfach in der Tagespresse in der letzten Zeit erschienene Notizen dürften einer kurzen Betrachtung wert sein. An der Spitze derjenigen, die hier gemeint sein sollen, stehen die wiederholten Meldungen über Tarifkündigungen mit erhöhten Gehalts- und Lohnforderungen in der deutschen Wirtschaft und über die immer größere Schwierigkeit der Vertragspartner, eine für alle befriedigende Lösung zu finden. Es mehren sich bedenklich die Fälle, in denen der von Arbeitnehmerseite angedrohte Streik Wirklichkeit werden könnte. Zwischen die Diskussion platzen dann Nachrichten, wie z. B. „Feierschichten im Ruhrkohlenbergbau“. Ohne uns in sozialpolitische Erörterungen einmischen zu wollen, glauben wir, daß zwischen diesen Meldungen enge wirtschaftliche Beziehungen bestehen, die — wie es schon oft maßgebliche Leute ausgedrückt haben — zum Maßhalten zwingen. Bei der kürzlich durchgeführten Meinungserforschung sind auffallend viele Arbeiter unter den Arbeitnehmern festgestellt worden, die in Erkenntnis der Folgen einer Wirtschaftsverschlechterung den Erhalt des Arbeitsplatzes für wichtiger halten als die Lohnverbesserung mit einer womöglichen Arbeitslosigkeit.

Der Bergbau oder andere Wirtschaftszweige sind aber nicht unser Garten. Wir haben einen eigenen, in dem wir besser Bescheid wissen. Leider sieht es jedoch in diesem auch nicht gerade rosig aus. Meldungen, wie „Entlassungen deutscher Seeleute auf ausländischen Schiffen“, „Kürzung der Heuern auf ausländischen Schiffen um 20 %“ und „Massenentlassungen bei der AG „Weser“ sind nicht gerade geeignet, die Stimmung nach den Verbesserungen des neuen Tarifvertrages und des Seemannsgesetzes zu heben. Hinzu kommen die laufenden Meldungen über die aufgelegte Tonnage, die in England als dem klassischen Schifffahrtsland Anfang April 268 Schiffe mit 1,1 Mio. BRT betrug, wovon 729 000 BRT allein englischen Reedereien gehörten. Das zu wissen ist wichtig, bevor wir einen Blick in unsere eigenen Häfen werfen. Ende April lagen 106 deutsche Schiffe mit 391 670 tdw auf (Ende März: 94 deutsche Schiffe mit 314 340 tdw). Es ist also immer noch eine Zunahme der Auflieger zu verzeichnen.

*

Über die niedrigen Frachtraten und das verminderte Frachtenangebot haben wir schon oft berichtet. Teilweise ist die ver-

schlechterte Situation auf die „Billigen Flaggen“ zurückzuführen, unter denen vielfach Besatzungen mit nach unseren Begriffen stark reduzierten Heuern bei mäßigen oder gar keinen sozialen Leistungen fahren. Es wird sich nicht vermeiden lassen, daß auch die deutschen Reeder Sparmaßnahmen ergreifen müssen, wenn sie konkurrenzfähig bleiben und ihre rentabelsten Schiffe in Fahrt halten wollen. Das sind wiederum nicht bestreitbare Zusammenhänge, die die deutschen Reeder aber nicht herbeigeführt haben. In ihrem eigenen Interesse werden sie selbstverständlich alles menschenmögliche tun, um die schwierige Lage zu meistern, bevor eine Krise daraus entsteht. Es wird aber Aufgabe der Besatzungen deutscher Schiffe sein, durch verständnisvolle Haltung mitzuhelfen, unsere Tonnage in Fahrt zu halten und sich selber den Arbeitsplatz zu erhalten. Einsicht und gute Zusammenarbeit waren schon immer das beste Mittel, eine drohende Gefahr abzuwenden.

Demgegenüber könnte der jetzt herausgegebene Vierteljahresbericht des Lloyds Register über die Schiffbauzahlen das Vorhergesagte widerlegen. Die Aufstellung weist nach, daß der Ausstoß der Werften sich noch vergrößert hat. Das muß aber als Auswirkung einer bereits zurückliegenden Zeit gewertet werden, da es nicht unbekannt geblieben ist, daß noch etwa vor Jahresfrist ein Neubauftrag mit einer Ablieferungsfrist vor 1962 weder bei deutschen noch bei den führenden Werften des Auslandes unterzubringen war. Die Auftragserteilung für die jetzt zur Ablieferung gelangten Schiffe liegt also durchweg schon eine längere Zeit zurück. Aus dieser Perspektive muß die Meldung über die zu er-

wartende Entlassung bei der AG Weser betrachtet werden, die in Unterstreichung des Vorhergesagten auch damit begründet wird, daß ein ausländischer Auftraggeber den Bau eines größeren Schiffes kurz vor der Kiellegung gestoppt hat.

*

Wenden wir uns erfreulicheren Tatsachen zu. Ende April beging die Hamburger Hafenslotsenschaft ihr 100jähriges Jubiläum. Am 29. April 1858 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Hamburg erstmalig die Einstellung von drei Hafenslotsen zur Assistierung des Schiffsverkehrs im Hamburger Hafen genehmigt. Heute sind in Hamburg für den Lotsendienst im Hafen ein Lotsenkapitän, 38 Oberlotsen und 26 Hafenslotsen tätig.

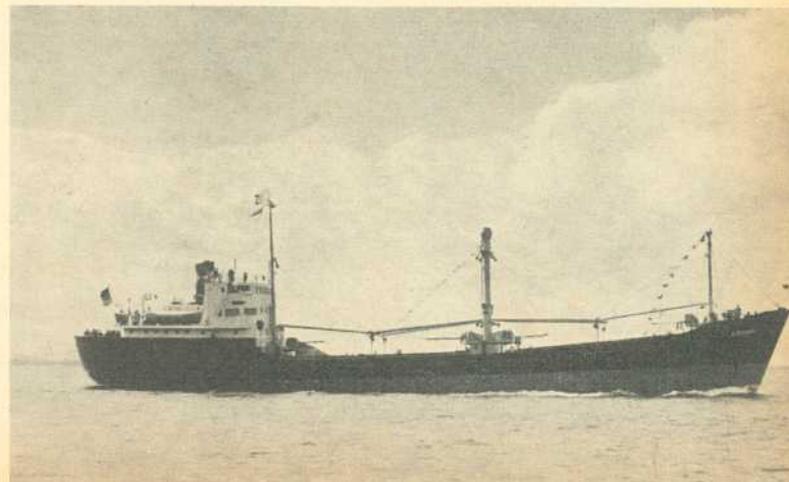
Auch vor dem obenerwähnten Datum hat es schon immer Ortskundige, meist Fischer, gegeben, die fremden Schiffen den Weg zu ihrem Bestimmungshafen gegen Entgelt gewiesen haben. Von Lotsen, die in dienstlicher Beziehung zum Staat standen, wird zum erstenmal aus dem Jahre 1667 berichtet. Ein auf Neuwerk ansässiger „Pilot“ soll damals eine staatliche Beihilfe erhalten haben, weil er über 50 Jahre seinen Dienst versehen hatte.

Durch die Entwicklung des Schiffsverkehrs auf der Elbe sah sich die Admiralität im Jahre 1657 schließlich veranlaßt, eine Lotsenordnung zu erlassen und das Lotsenwesen der Aufsicht eines Lotseninspektors zu unterstellen.

Aus Anlaß des diesjährigen Jubiläums fand in der Lotsenstation Seemannshöft am 29. April ein Empfang statt, auf dem Senatsyndikus Dr. Blecke über Entwicklung und Bedeutung des Lotsenwesens sprach.

Der Wachoffizier.

Die Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg, lieferte am 22. April 1958 das MS „Marianne“ an die Reederei Arthur Sommer, Hamburg, ab. Bei 69,94 m Länge zwischen den Loten und 11,50 m Breite hat es eine Tragfähigkeit von rd. 1970 tdw. Ein 1000 PSe MaK-Diesel verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 11,5 kn.





Der Mann am Ausguck

Als auf dem Laibacher Kongreß der jugoslawischen Kommunisten der Organisationssekretär Alexander Rankowitsch seine Rede beendet hatte, in der er die Offensive Moskaus gegen die Politik Titos zurückwies, erklang spontan das alte Partisanenlied „Genosse Tito, wir schwören dir, niemals werden wir von deinem Weg abweichen“. Das war ein Bekenntnis zu Tito, der wieder einmal den Zorn des Kreml herausgefordert hatte. Auf Weisung Moskaus nahmen an dem Parteikongreß lediglich die in Belgrad vertretenen Botschafter des Sowjetblocks teil. Und auch diese Ostdiplomaten verließen nach Rankowitschs Rede demonstrativ das Tagungslokal. Lediglich Polens Botschafter Hendrik Groschulski blieb im Saal, sehr zum Leidwesen der Satellitenvertreter, die eine geschlossene Front gegen den Außenseiter Tito lieber gesehen hätten. Der Eindruck war besonders peinlich, weil auch Vertreter der Sozialistischen Parteien aus Nassers Arabischer Republik anwesend waren, zum ersten Male. Sie konnten sich des Eindrucks nicht erwehren, daß der Begriff von der Unabhängigkeit der sozialistischen Länder

in Moskau anders ausgelegt wird als etwa in Kairo. Dennoch sollte man nicht in den Fehler verfallen, den Zwist des großen Bruders mit dem kleineren Bruder allzu tragisch zu nehmen. Josip Broz Tito hat in seiner fünfstündigen Rede alles vermieden, was zu einer Verschärfung der Situation beitragen könnte. Da auch der Ton der sowjetischen Kritiker sanfter geworden ist, schließen Kenner der beiderseitigen Beziehungen darauf, daß Moskau nichts an einer Zuspitzung gelegen ist, zumal der Konflikt leicht zu einer neuen Krise in der kommunistischen Weltbewegung führen könnte. In Warschau sieht man die Ereignisse zwiespältig an. Einmal bietet der Widerstand Titos eine gewisse Genugtuung darüber, daß auch Moskaus Bäume nicht in den Himmel wachsen, zum andern ist gerade Polen viel daran gelegen, daß Moskau nicht gereizt und zu einer schärferen Haltung gegenüber den Satellitenstaaten veranlaßt wird. Hat man doch mit einer gewissen Erleichterung das sowjet-polnische Kommuniqué nach dem Besuch des sowjetischen Staatspräsidenten Woroschilow zur Kenntnis genommen, in dem es heißt, daß der Besuch des Staatspräsidenten zum „gemeinsamen Kampf der beiden Länder für

eine internationale Entspannung und zur Konsolidierung des Weltfriedens“ beigetragen habe. Immerhin las man das auch in Polen mit gemischten Gefühlen, und mancher Patriot dachte an Tito.

*

Männer am Strom und auf See

Es ist kein leichter Beruf, den die Männer von der Hafen-Feuerwehr sich ausgesucht haben. Ist irgendwo an Bord Feuer ausgebrochen, zumeist ja in der Ladung, dann ist es immer mehr als ein kleiner Zimmerbrand und seine Bekämpfung ungleich schwieriger und gefährlicher. Die Feuerwehrleute im Hafen müssen sich an Bord genau so gut auskennen wie ein Seemann und müssen genau wissen, was das Schiff geladen hat und wo die einzelnen Posten liegen. Hier handelt es sich z. B. um einen US-Frachter, unter dessen brennender Baumwoll-Ladung noch ein Posten Schwefel liegt.

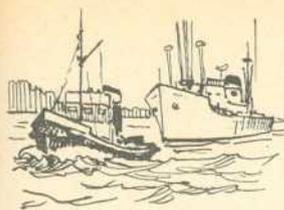
Es war auf der Konferenz von Jalta, im Februar 1945, wo Stalin seine Ansprüche auf Ostpolen anmeldete, und zwar schlug er vor, die östlichen, „zumeist von Russen bewohnten“ Gebiete Polens dem sowjetischen Reich einzuverleiben und dafür die Polen im Westen zu entschädigen. Der damalige britische Premierminister Winston Churchill stimmte zu, wollte aber nicht ganz so weit gehen wie Stalin und Molotow. Es wäre — so sagte er — schade darum, „die polnische Gans so voll deutscher Nahrung zu stopfen, daß sie Magenschmerzen bekäme“. Die öffentliche Meinung in England könne sich beunruhigen. Im großen und ganzen aber war man einig über eine Aufteilung Deutschlands. Vier oder fünf Staaten wollten die Russen und die Amerikaner aus Deutschland machen. Churchill wollte „nur“ zwei. Die „Weisheit“ jener Konferenz kam in diesen Tagen an das Licht der Öffentlichkeit, als das Außenministerium der Vereinigten Staaten die wichtigsten Dokumente der Jaltakonferenz veröffentlichte. Churchill hatte Einspruch gegen die Veröffentlichung eingelegt, aber vergebens. Die erwartete Ernüchterung ist dann auch prompt eingetreten, am stärksten in Amerika selbst. Man spricht hier ganz offen von einem politischen Puschwerk. Franklin D. Roosevelt, damals Präsident der Vereinigten Staaten, wirft man vor, daß er Stalin einen viel zu hohen Preis für die Beteiligung am Kampf gegen Japan geboten habe — zumal die Atombombe bereits hergestellt war. Was sich später in Korea ereignete, spricht sehr für die These vom zu hohen Preis. Auch das was über Deutschland gesprochen wurde, interessiert heute sehr. Nicht zuletzt die Äußerung Churchills, in der er sagte, daß er persönlich nicht entsetzt sei über die Umsiedlung von Millionen von Deutschen; man sollte aber nicht mehr als sechs Millionen Deutsche „unter Nichtachtung moralischer Bedenken“ umsiedeln. Nun, es sind einige Millionen mehr geworden. Hoffnungen, durch die Vertreibung im Westen ein Chaos anzurichten und damit dem Kommunismus den Boden zu bereiten, haben sich allerdings nicht erfüllt. Aber etwas anderes ist eingetreten: Nicht nur Deutschland ist in zwei Teile gespalten, sondern die ganze Erdenwelt ist aufgeteilt in Ost und West, in zwei waffenstarrende Festungen. Hat man das in Jalta gewollt? Mit nichten. Eine unausgereifte Staatskunst hat Folgen gezeitigt, die den beteiligten Partnern selbst unheimlich vorkommen. Den Fluch von Jalta zu lösen und den Völkern den Weg zur Verständigung zu weisen, das sollte das Ziel aller heutigen Staatskunst sein.

*

Zwischen den beiden Weltkriegen gab es im Ausland annähernd 300 deutsche Schulen. Sie fielen dem Zusammenbruch zum Opfer. Heute sind etwa 300 wieder aufgebaut bzw. neu eingerichtet. So wenig das ist, so erfreulich ist doch, daß der Anfang überhaupt wieder gemacht werden konnte. Während früher der Charakter der deutschen Schulen im Ausland wesentlich vom Siedlertum bestimmt war, überwiegen heute der Kulturaustausch und der Versuch der Verständigung der Völker.

Fritz Roßberg





Der Hafen



CUXHAVEN

Am Werfte in Cuxhaven, da ist ein schöner Ort,
Er heißt die Alte Liebe, die meine ließ ich dort.

Es war einmal eine hübsche junge Dame, die kam aus dem tiefen Binnenland nach Cuxhaven und wollte baden. Kaum in der Pension die Koffer ausgepackt, eilte sie schon im klitzekleinen Bikini, mit Bademantel, Sonnenbrille und Sonnenbrandkrem an den Strand, um sich mit einem Juchzer in die Fluten zu stürzen. Aber weit und breit war kein Wasser zu sehen. Nur in weiter Ferne zogen die Rauchwolken einiger Dampfer dahin. „Na, wat denn, wat



Fünfzig Jahre lang besteht jetzt der Cuxhavener Seefischmarkt und ebenso lange eine Firma der Cuxhavener Seefischindustrie, Hußmann & Hahn. Als Jubiläumsgeschenk der Arbeiter und Angestellten wurde dieses von Professor Rotter geschaffene Werk in ihrer Betriebshalle am Neufelder Hafen aufgestellt.

denn? Ick denke, Se schimpfen sick hier Seebad un denn haben Se hier jar nich mal 'ne See, Männeken?“ wandte sie sich entrüstet an einen einheimischen Strandkorbvermieter. „Ja, wissen Sie, mein Fräulein, das ist hier so: nun haben wir gerade Ebbe und dann läuft das Wasser...“ — „Wat, det Wasser looft? Nee, sowat an Rückständigkeit, det habe ick noch nich erlebt. Und für sowat machen Se noch Reklame? Nee, det paßt mir nicht.“ Und damit rauschte sie wieder ab.

Nun, das hatte sich bestimmt der alte Hofrat Lichtenberg aus Göttingen nicht träumen lassen, als er vor rund 200 Jahren auf den Gedanken kam, daß das Baden in der See eigentlich gesund sein müßte. Der auf Schloß Ritzbüttel residierende hamburgische Amtmann Abendroth griff diesen Gedanken auf, konnte ihn aber im Augenblick nicht verwirklichen. Noch gehörte diese Ecke Deutschlands zum Königreich Westfalen, in dem der „König Lustik“, Jérôme Bonaparte, regierte. Bei der Alten Liebe stand das „Fort du Phare“ mit dicken Kanonen, das jeglichen Seeverkehr unterband, war es doch zur Zeit der Kontinentalsperre. Erst als man Napoleon nach St. Helena verbannte und Deutschland von fremden Truppen befreit war, konnte Abendroth seine Pläne ausführen. So wurde am 17. Juli 1816 das erste Badehaus in der Nähe der Alten

Liebe eröffnet. Doch nicht allein das Seebad — man stieg entweder in die mit warmem Seewasser gefüllte Badewanne oder aber, man ließ sich von zwei Pferden in einem geschlossenen Badekarren in die See hinaus fahren und plätscherte unter einer bis auf die Wasserlinie herabreichenden Markise ein wenig herum — war es, daß die Großstädter oder die Großbauern Nordhannovers anzog, sondern das war der Spielsaal in der Harmonie in Ritzbüttel. Dort wurde gejeut, Monte Carlo war nichts dagegen.

Cuxhaven wurde so bekannt als Seebad und erfreute sich eines guten Besuchs. Bis zum Jahre 1825. Da brachen in einer Sturmnacht die Deiche und die Salzflut drang weit in die Marschen ein. Fieberkrankheiten folgten, dem in wenigen Jahren fast ein Viertel der Bevölkerung zum Opfer fiel. Im Binnenland sprach man von Cuxhaven nur im Flüsterton. Es dauerte Jahre bis sich das Bad von diesem Schläge erholt hatte.

Das war der Anfang Cuxhavens, das sich aus dem Fischerdorf Koogshafen und einem Schlupfwinkel der Seeräuber unter den ursprünglich in der Sahlenburg und später auf Schloß Ritzbüttel hausenden Herren von der



Strandburgen; dazu gehören seemännische Embleme wie Anker, Flaggen, Segelschiffe, die aus den Wellen aufsteigende Sonne oder nach Salzwasser duftende Namen wie „Hansestadt Bremen“. Die Buschhecken dahinter schützen die Badegäste nicht nur vor den Blicken neugieriger Passanten, sondern diese selbst vor dem Flugsand oder auch die schönen Anlagen des neuen Döser Strandhauses.

Lappe in den letzten 100 Jahren zu einer bedeutungsvollen Stadt entwickelt hat.

Ein Nordsee-Heilbad ist neuerdings aus Cuxhaven geworden. Davon sind aber nur die nördlichen und westlichen Ortsteile betroffen wie Döse, Dühnen und Sahlenburg. Das Hauptgewicht jedoch liegt auf Cuxhavens Seefischerei. Seine Fischdampferflotte steht hinter Bremerhaven an zweiter Stelle mit vier Reedereien. Dazu kommen dann noch eine Reihe Hochseekutter und viele kleinere Krabbenfischer. Cuxhavens Seeschiffahrt selbst ist unbedeutend. Hier besteht nur eine kleine Reederei, deren Schiffe jedoch alle europäischen Meere befahren. Mit der Hochseefischerei verbunden ist die Fischindustrie, die die Ernte des Meeres geist, tiefgekühlt, mariniert, geräuchert oder in Dosen verpackt herrichtet und Tausende von Arbeitern und Arbeiterinnen beschäftigt.



Versteckt hinter Bäumen, von der Deichkrone kaum zu sehen, liegt ein ruhiges verträumtes Plätzchen. Es ist der aus den alten Befestigungsanlagen des Forts Kugelbake geschaffene Kurpark mit der Seevogelwiese. Reiher, Störche, Pelikane, Kormorane, Schwäne, Gänse und Enten, natürlich auch zahllose Möwen, dazu ein paar Seehunde und Rehe haben hier ein kleines Paradies gefunden, in dem sie sich wohlfühlen.

So kommt für die Seeschiffahrt Cuxhaven fast nur als Schutzhafen in Frage. Wohl läuft die „Atlantic-Ferry“, im Augenblick nur die gute Tante „Italia“, regelmäßig das gewaltige Steubenhöft an, doch dauert das immer nur Stunden, bis sie ihre Fahrgäste gelandet und zwei Tage später frische Fracht an Reisenden genommen hat, dann ist das emsige Treiben am Amerika-Bahnhof wieder verstummt.

Mit der Fischindustrie verbunden sind manche Holzverarbeitende Betriebe wie Kisten- und Korbfabriken. Reparaturen an Schiffen führen zwei mittlere Seeschiffswerften — die eine davon liefert auch Neubauten bis zu 1000 BRT — und eine Reihe Bootswerften aus. Aus kleinen Anfängen hat sich eine Textilfabrik zu einem bedeutenden Unternehmen entwickelt und in einem anderen werden Lederhandschuhe hergestellt.

Die schnelle Entwicklung Cuxhavens, die fast im amerikanischen Tempo erfolgte, hat es mit sich gebracht, daß mancherorts neben den modernen Großbauten in nüchterner Sachlichkeit noch kleine verträumte Gäßchen mit beschaulichen Häuschen zu finden sind. Hier glaubt man wirklich in einer anderen Welt, 100 Jahre zurück, zu leben.

Das ist das Cuxhaven von heute: Seebad, Seefischereihafen und Fischindustrie, Werften, Stützpunkt der Bundesmarine. Aber kaum ein Seeschiff führt den Namen Cuxhaven als Heimathafen am Heck, doch viele, viele Seeleute führen Cuxhaven als Geburtsort in ihrem Musterbuch. ld.

Rege ist die Bautätigkeit Cuxhavens, hat sich doch seine Bevölkerung seit den letzten 50 Jahren mehr als verdreifacht. Damals baute man, wie hier in der Bauvereinsstraße im „Flecken“, zwar geräumige Wohnungen, doch die Fassaden noch verschnörkelt mit Erkern und Türmchen. Heute aber bei den Siedlungen der Seefischer oder der Kriegsbeschädigten in Döse, des Ostblocks in Ritzbüttel, in Süderwisch oder in Sahlenburg herrscht die klare Linie vor mit großen Fenstern, die viel Licht und Luft in die Wohnungen lassen.



Südgeorgien - Insel der Walmänner

Von Walter Strombeck

Die Schneewüsten des Südens müssen ihre uralte eisige Reserve aufgeben. Die gesamte naturwissenschaftliche Elite der Welt ist augenblicklich eifrigst bemüht, der Welt „das Ende“ zu nehmen. Geologen und Geographen haben die wissenschaftliche Weltlupe derart eingestellt, daß die Antarktis im Brennpunkt des allgemeinen Interesses liegt. Jetzt im Geophysikalischen Jahr sind die Wissenschaftler darangegangen, die Lupe hier und da näher ans Objekt der Untersuchung zu bringen. Man rückt der Antarktis sozusagen auf den Pelz. Großes wird getan, Gewaltiges, Entscheidendes wird erhofft, um den ins Wanken geratenden Energiehaushalt der Erde wieder stabilisieren zu können.

Im Rahmen des Geophysikalischen Jahres liegt auch die Tätigkeit einer Forschungsgemeinschaft zur kartographischen Erschließung der subantarktischen Insel Südgeorgien, die im Innern, ein Gebirgsmassiv, noch heute größtenteils unerforscht ist.

Bisher — gut über 50 Jahre — war Südgeorgien gewissermaßen die südliche Endstation der zivilisierten Welt. Weiter reichte die Zivilisation nicht, und sie bestand hier auch nur aus Blech und einigen Holzhütten in Gestalt einer Walfangstation. Alles, was südlicher wollte — und das waren ja auch nur Forscher, Entdecker und Walfänger — mußte sozusagen zu Fuß weiter.



Wie winziges Spielzeug wirken die päckchenweise liegenden Fangboote vor der Walfstation von Grytviken in dem gewaltigen Bergmassiv Südgeorgiens.

Ja, nicht viel länger als fünfzig Jahre ist es her, seit Menschen dauernd auf Südgeorgien ansässig sind.

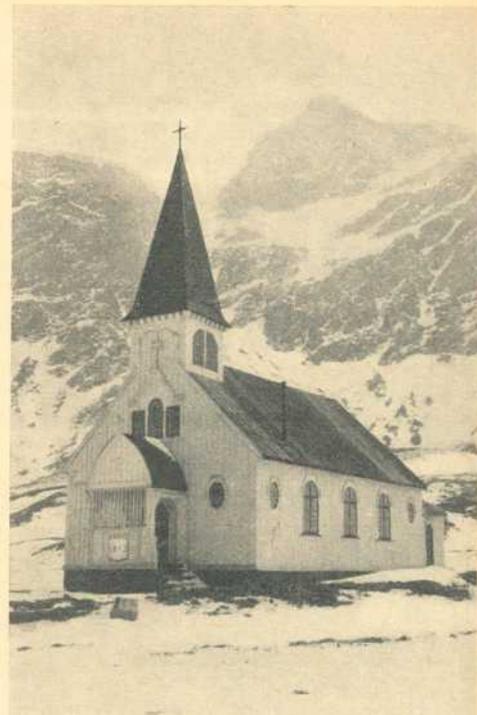
Genaugenommen geschieht das seit dem Jahre 1904, seit der norwegische Kapitän Larsen argentinische Interessenten dazu bewegen konnte, Kapital in ein Walfangunternehmen zu stecken. Damals kam es zur Gründung der Walfangstation Grytviken auf Südgeorgien, die noch heute — Argentinien gehörend — unter norwegischer Leitung in Betrieb ist. Anlaß dazu gab der Schiffbruch des schwedischen Forschungsschiffes „Antarctic“ unter

Nordenskjöld. Die „Antarctic“, vom Eis eingeschlossen und leck geschlagen, sank 1903 im westlichen Weddell-See. Die Besatzung und die Expeditionsteilnehmer, die sich auf die Ostküste des Grahamlandes — den nördlichsten Zipfel der Antarktis — retten konnten, barg das argentinische Kriegsschiff „Uruguay“ und vorerst nach Argentinien. Hier faßte Larsen, ein Mitglied der Expedition, den Plan zur Gründung der Fangstation, die den systematischen Walfang in antarktischen Gewässern einleitete.

In den 250 Jahren zuvor wurde Südgeorgien nur entdeckt und wiederentdeckt. Der Erste, der berichtete, ein ihm unbekanntes Eiland gesichtet zu haben, das den überlieferten Berichten zufolge das heutige Südgeorgien gewesen sein könnte, war Amerigo Vespucci, ein Seefahrer italienischer Herkunft. Vespucci befand sich im Jahre 1501 auf Entdeckungsfahrt entlang der südamerikanischen Ostküste. Vor den Gestaden Patagoniens packten ihn die „roaring forties“, die berühmten Stürme der Breiten zwischen 40 und 50 Grad Süd, und jagten seine Nußschale ostwärts vor sich her. Den überlieferten Aufzeichnungen nach will er auf dieser Entdeckungsfahrt bis 50° südlicher Breite gekommen sein. Südgeorgien liegt auf 54° Südbreite, weshalb es nicht ausgeschlossen ist, daß vielleicht Vespucci der Entdeckerruhm gebührt, den der spanische Kapitän de la Roche offiziell für sich buchen konnte. Auch de la Roche segelte an Patagoniens Küste südwärts der Magellanstraße entgegen, auch ihn packten die „brüllenden Vierziger“ und verschlugen ihn weit nach Osten. Eines Tages, im Jahre 1675, sichtete er eine Insel, von deren Existenz er bislang noch nichts wußte. Seine Aufzeichnungen und Berichte lassen vermuten, daß diese Entdeckung nur dieselbe Insel gewesen sein konnte, die seit Cooks Zeiten als Südgeorgien bekannt ist. Vor Cook berichtet noch ein Kapitän Guyot, ebenfalls ein Spanier, daß er die Insel wiederentdeckt hat, und endlich sichtet Kapitän Cook im Jahre 1774 die Insel. Da sie noch keinem gehörte, suchte er die Insel nach einer geschützten Bucht ab, um dann vor Anker zu gehen. An Land hißte er die englische Flagge, weshalb die Insel Südgeorgien heute zum Verwaltungsgebiet der englischen Falklandinseln gehört.

Die Insel Südgeorgien liegt auf 54° Süd und 37° West und wie die übrigen Inseln rund um die Antarktis gehört auch Südgeorgien zu den sogenannten subantarktischen Streuinseln. Den Seeleuten genügt meistens die Angabe von Länge und Breite eines Ortes, den Geographen und Ozeanographen nicht — sie wollen es ganz genau wissen. Deshalb „sahen“ sie mittels Lotapparaten auf den Grund des Meeres, tasteten die ganze Gegend ab (das deutsche Vermessungsschiff „Gauß“ war daran beteiligt) und stellten für ihre Begriffe etwas Großartiges fest: Südgeorgien liegt auf dem Nordbogen des Südantillensystems! Diese Bezeichnung für einen ganzen Inselbogen wählten die Wissenschaftler deshalb, weil sie eine große Ähnlichkeit im Aufbau mit den Antillen Westindiens feststellten. Der Südantillensystem ist also eine Meeresschwelle, die in einem nach Osten gewölbten Bogen die Drake-Straße „überbrückt“, ist die untermeerische Verbindung zwischen der Antarktis und dem südamerikanischen Kontinent.

Wie dem auch sei, für den Seemann liegt Südgeorgien etwa 1100 Seemeilen östlich von Feuerland, also mitten im Atlantik zwischen Kap Hoorn und Kap Agulhas.



Die kleine Kapelle von Grytviken ist die südlichste Kirche der Welt.

Die Insel erstreckt sich in einer Länge von 170 km von NW nach SO und ist im Mittel 25 km breit. Steil steigen ihre Küsten aus dem Meer auf und bilden ein Bollwerk gegen die ewig jaulende Westwinddrift. An größeren Buchten der Nordostseite der Insel liegen versteckt und geschützt, tief im Innern von kleinen Seitenfjorden, die drei Walfangstationen Husviken, Leight Harbour und Grytviken, letztere an der Cumberland-Bucht gelegen.

Von der erhabenen Schönheit der Insel ist in diesen winzigen Orten nichts zu sehen. Im Schatten dunkler Felswände drängen sich auf einem kleinen Flecken ebenen Bodens Blechbuden, Öltanks, ein Fabrikgebäude aus verbautem Blech und schiefen Holzwänden, ein paar abgestagte schlanke Blechschornsteine und mehrere Holzbaracken als Unterkünfte. Geradezu ein Palast ist das größere Managerhaus, in dem der Leiter der Station wohnt. In dieser Hinsicht gleichen sich die drei Orte. Irgend jemand hat sie mal die Slums des Südatlantiks genannt.

Alles ist hier nur aufs Geldverdienen abgestellt. Ein zweijähriger Vertrag ist es, der die meisten Männer hier verpflichtet. Dann kehren sie mit dem sauer verdienten Geld in die Heimat, zumeist Norwegen, Schottland oder die Shetlandinseln, zurück. Viele aber bleiben auch dort und erneuern den Vertrag oder kehren erst später wieder zurück. In Grytviken wohnt ein alter Mann, ein Deutscher von Geburt, der seit Jahrzehnten auf Südgeorgien lebt und Tausende und Abertausende von Walen, die die kleinen seetüchtigen Fangboote heranschleppen, geschlachtet hat. Er hängt an Südgeorgien und will nicht mehr nach Haus. „Vielleicht später mal“, meinte er, „wenn es mit der Arbeit nicht mehr geht.“

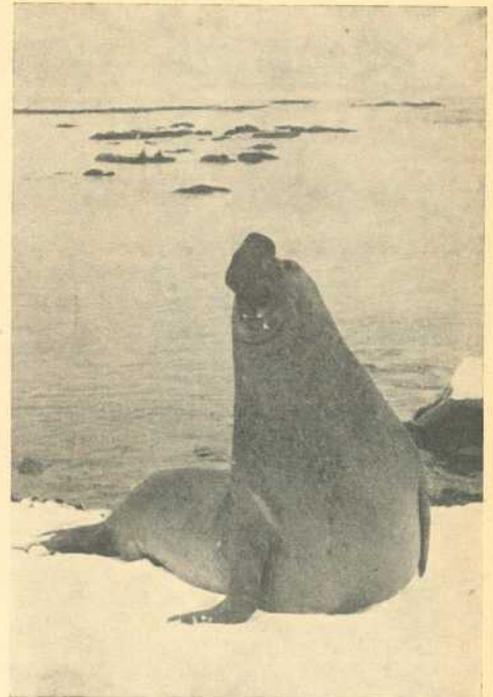
Vierzehn Tage lang lagen wir, die Onassis-Walfangflotte, in Grytviken vor Anker, während ein Unterwasserschaden am Mutterschiff „Olympic Challenger“ repariert wurde. Mehrfach waren wir in den Bergen der näheren Umgebung, wo viele hundert Rentiere leben — die Nachkommen von ein paar 1911 eingeführten Tieren — und konnten uns nicht satt sehen an der beispiellosen majestätischen Schönheit der südgeorgischen Bergwelt. Von vereisten Gipfeln der Zwei- und Dreitausender zogen sich gewaltige Gletscher, an schroffen und zerklüfteten Felswänden vorüber, bis zum Meer hinab. Im Küstenvorfeld, auf von Wasser

umspülten Endmoränen zurückgewichener Gletscher, liegen zu Tausenden die See-Elefanten mit ihren „Harems“. In früheren Zeiten wurden sie rücksichtslos erschlagen wegen des Trans. Im Südsommer finden sie sich hier ein. Es ist die Zeit des Gebärens und Paarens. Eifersüchtig und stets angriffslustig wachen die mächtigen Bullen über ihre Weibchen. Viel Spaß hatten wir, wenn wir die Bullen mit Schneebällen reizten und herausforderten. Dabei kamen wir oft in gefährliche Situationen, meistens beim Versuch, großartige Aufnahmen von wütenden Bullen machen zu wollen.

Fast selbstverständlich ist es, daß es auch Pinguine in großer Menge auf Südgeorgien gibt. Kleinere Trupps — besudelt und verdreckt vom Masutschlamm der fabriknahen Fjordufer — trifft man sogar auf dem Gelände der Walfischerei an zwischen Öltanks und Buden oder mitten auf dem Sportplatz zwischen der Kirche und dem Kino. Letzteres, nämlich Fußballplatz, Kirche und Kino, ist das, was Grytviken den anderen Stationen voraus hat. Die Kirche,

die südlichste der Welt, sorgt für das Seelenheil der Walmänner, — das Kino, das keine Eintrittskarten kennt, für „geistiges Lösen“ vom täglichen Einerlei.

Und noch ein kleines „Mehr“ besitzt Grytviken gegenüber Husviken und Leight Harbour, ein von den 800 Walmännern sehr behütetes Kleingrab. Es ist das Grab des großen englischen Antarktis-Forschers Sir Ernest Shackleton, der auf dem winzigen Friedhof Grytviken, liegt, inmitten der Gräber von norwegischen, schwedischen und schottischen Walmännern. Für ein paar Wochen in der Sommerzeit kann man das Grab mit Topfpflanzen schmücken. Ansonsten gibt es auf der Insel keinen pflanzlichen Schmuck, nur Flechten und Moose gedeihen in niederen Höhen und ein hartes Büschelgras im Küstengebiet, zwischen dem die Seevögel ihre Nester bauen. Shackleton hat dieses Südgeorgien geliebt. Hier ist er gestorben und begraben am 22. Januar 1922, in der Nähe einer geschäftigen Walfaktorei, umgeben von einer großartigen Bergwelt — mitten im Südatlantik.



Den Strand Südgeorgiens bevölkern die plumpen See-Elefanten.

SCHIFFBAUSTAHL

Es sind rund hundert Jahre her, als man begann, Schiffe aus Eisen zu bauen. Es mußte aber noch eine ganze Zeit vergehen, bis sich der Eisenschiffbau bei den konservativen Seeleuten restlos durchgesetzt hatte. Eiserner Schiffe erreichten ein hohes Alter und bei den damals noch verhältnismäßig kleinen Dampfmaschinen und Seglern genügte dieses Material auch vollkommen. Als aber die Schiffe immer größer wurden und demnach auch die Beanspruchung im Seegang wuchsen, mußte man sich nach einem anderen Material von größerer Festigkeit umsehen. Man fand dieses im Stahl. Seit der Jahrhundertwende hat der Stahl das weichere Eisen völlig verdrängt.

Jeder Seemann weiß, welchen Beanspruchungen ein Schiff im Seegang unterworfen ist, daß es kein starres Gebilde sein darf, das sich nicht durchbiegen kann, sondern zerreißen und auseinanderbrechen würde. Mancher bislang ungeklärte Schiffsverlust dürfte darauf zurückzuführen sein. Der Schiffskörper muß im Gegenteil elastisch sein, das Baumaterial muß eine gewisse Dehnbarkeit haben bei großer Festigkeit. Und diese Eigenschaften hat eben der Stahl.

Es gibt verschiedene Sorten von Stahl, doch nicht alle eignen sich für den Schiffbau. Man hat deshalb eine besondere Stahlarth herausgebracht, die alle Eigenschaften, die der Schiffbauer für seine Zwecke verlangt, besitzt. Man bezeichnet sie deshalb als Schiffbaustahl.

Es ist bekannt, das Stahl vorwiegend im Hochofen aus Roheisen hergestellt wird. Den hohen Kohlenstoffgehalt des Eisens setzt man dabei durch Oxydation — der Hüttenmann sagt „Frischen“ dazu — herab. So entsteht der Schweißstahl. Neuerdings arbeitet man mit höheren Temperaturen und erhält den Flußstahl, der in flüssiger Form abfließt in Kokillen. Die so entstandenen Blöcke, werden im Walzwerk ausgewalzt zu Profilleisen (Winkel, U- und T-Balken usw.) oder zu Blechen. Bei dem Bessemer-Verfahren wird phosphorarmes Roheisen in einem birnenförmigen Gefäß, das mit feuerfesten, kiesel-säurehaltigen Steinen ausgekleidet ist, der Bessemerbirne, gewonnen. Dann gibt es noch das Thomas-Verfahren. Hier verwendet man phosphorreiches Roheisen. Beim Thomas-Verfahren entsteht noch ein wertvolles Nebenprodukt, nämlich die phosphathaltige Schlacke, die unter dem Namen Thomasmehl als Düngemittel dient. Schließlich ist als wichtigstes noch das Siemens-Martin-Verfahren zu nennen, das Roheisen und Schrott zu Siemens-Martin-Stahl verarbeitet.

Nach diesem Siemens-Martin-Verfahren wird auch der Schiffbaustahl hergestellt. Die Herstellung ist nicht ganz einfach, was in Zeiten der Rohstoffknappheit dazu führte, daß der Schiffbau in der Materialbelieferung noch viel ungünstiger dastand als andere Stahlverbraucher.

Das meiste Erz, das in Deutschland verhüttet wird, ist stark phosphorhaltig. Die Phosphorbeimengungen, die die Brüchigkeit des Materials bei größeren Temperaturschwankungen fördern, können bei der Erschmelzung des Stahls in der Thomasbirne nicht genügend entfernt werden. Insbesondere kann man während des nur 20 Minuten dauernden Schmelzvorgangs beim Thomasverfahren keine Korrekturen an der chemischen Zusammensetzung mehr vornehmen. Thomasstahl ist deshalb für den Schiffbau nicht zugelassen. Allerdings werden sich viele noch erinnern, daß während des Krieges für weniger beanspruchte Bauteile auf Handelsschiffen ausnahmsweise Thomasstahl verwandt wurde und sich hier auch bewährt hat.

Das Siemens-Martin-Verfahren liefert wegen des langsamer ablaufenden Schmelzvorganges einen Stahl größerer Gleichförmigkeit im Gefüge und vor allem mit genauer einzuhaltender chemischer Zusammensetzung. Natürlich ist das Verfahren wesentlich teurer als das Erschmelzen in der Thomasbirne. Man versucht heute aber durch sehr große Siemens-Martin-Öfen, z. T. mit 150 t Inhalt, die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens zu verbessern. Ein weiterer Nachteil des Siemens-Martin-Prozesses, jedenfalls in Zeiten des Rohstoffmangels, ist die Notwendigkeit, jeder Schmelze erhebliche Mengen Schrott (in der Größenordnung von 50 %) zuzusetzen. Die Senkung des Schrotbedarfes war ein wesentlicher Grund, weshalb in den letzten Jahren in Österreich ein neues Verfahren entwickelt wurde, bei dem man mit nur 20 % Schrott auskommt und die Reduktion des im Roheisen enthaltenen Kohlenstoffs durch Ausblasen von reinem Sauerstoff vornimmt. Der so gewonnene „Oxygenstahl“ soll dem Siemens-Martin-Stahl gleichwertig sein.

Die Eigenschaften des Stahls sind nicht nur vom Herstellungsverfahren sondern auch von der chemischen Zusammensetzung und vom Zeitpunkt, in dem die Legierungsbestandteile zugesetzt werden, abhängig. Bekanntlich fördert ein höherer Kohlenstoffgehalt zwar die Festigkeit des Stahls, jedoch wirkt er sich gleichzeitig verschlechternd auf die Zähigkeit aus. Man setzt deshalb während des Erschmel-

zens oder beim Abstich des Ofens noch andere Legierungselemente zu, z. B. Mangan, Aluminium, Silizium usw. Die Klassifikationsgesellschaften haben sehr genaue Vorschriften über den Anteil dieser Legierungsbestandteile erlassen.

Seit in den USA während des Krieges mehrere Schiffe bei sehr niedrigen Temperaturen ohne ersichtlichen Grund auseinanderbrachen und man als Ursache mangelnde Kerbzähigkeit bzw. zu große Sprödbüchigkeit des verwandten Stahls feststellte, hat man eine Unterteilung in der chemischen Zusammensetzung des Stahls, auch nach der Blechdicke gestuft, eingeführt. Während für Bleche unter 12,5 mm Dicke normaler Siemens-Martin-Stahl ausreicht, verlangt man für größere Blechdicken bis 25,5 mm Dicke ein besonders legiertes Material und darüber einen Stahl, der noch strengeren Vorschriften über Legierung und Schmelzföhrung unterworfen ist. Bekannt ist hierfür die Bezeichnung S 3-Stahl nach den Werkstoffvorschriften des Germanischen Lloyd oder P 403 Stahl nach den entsprechenden Bestimmungen von Lloyds Register. Neben genau festgelegten Mengen für die einzelnen Legierungselemente (Kohlenstoff, Silizium, Mangan) wird für diese Stähle auch gefordert, daß sie beruhigt vergossen sind. Hiermit ist im wesentlichen der Zeitpunkt festgelegt, in dem nach dem Abstich des Ofens die Legierungselemente zugesetzt werden. Bei dem in Deutschland üblichen vollberuhigten Stahl werden diese in die Pfanne geworfen, während der Rohstahl aus dem Ofen in die Pfanne hineinläuft. Bei dem in England üblicherweise hergestellten halbberuhigten Stahl setzt man die Zusätze erst in der Kokille zu, während darin die später zu walzenden Blöcke gegossen werden. Das letztgenannte Verfahren ergibt ein so feines Materialgefüge, weil in größerem Maße Gasblaseneinschlüsse auftreten. Diese Gasblasen treten bei vollberuhigten Vergießen am Kopf des Blocks heraus, bilden dabei aber einen Krater, der vor dem Walzen des Blocks abgeschnitten werden muß. Dadurch ist die ausgebrachte Stahlmenge beim vollberuhigtem Vergießen etwas geringer. Die deutschen Stahlhersteller halten aber die damit zu erreichende bessere Sprödbüchigkeit und Kerbzähigkeit des Materials für so wesentlich, daß sie die etwas geringere Wirtschaftlichkeit in Kauf nehmen.

Seemann werden . . .

Nachstehend veröffentlichen wir den Brief eines Vaters, der selbst als Kapitän zur See fährt, an seinen Sohn, der an Bord in der Ausbildung steht. Der Brief, der den augenblicklichen Stand der Berufsausbildung sehr ausführlich darlegt, wurde uns zum Abdruck freundlicherweise zur Verfügung gestellt.

Mein Junge!

Nun seid Ihr mit Eurem Schiff, wie ich heute in der Zeitung lese, schon wieder von Antwerpen ausgelaufen und habt somit die neue Reise angetreten. Daher wird Dich dieser Brief erst im nächsten Hafen, Rio de Janeiro, erreichen. Zu Hause denken noch alle an die schönen Tage Deines leider nur kurzen Urlaubs zurück, und die Gespräche drehen sich noch immer um Dich, Dein Wohlergehen und die Erfordernisse Deines Berufs, von denen Du uns so viel erzählt hast.

Ich möchte brieflich gern mein Gespräch mit Dir über die Neuordnung der seemännischen Berufsausbildung fortsetzen. Du erinnerst Dich, daß wir lange über den am 1. April ds. Js. für alle Nachwuchskräfte der Deckslaufbahn obligatorisch gewordenen Besuch einer Seemannsschule vor Eintritt in die Schifffahrt sowie über die von dem gleichen Datum ab gesetzlich vorgeschriebene Matrosenprüfung sprachen.

Mit dem Aussterben der großen Segelschiffe wurden ja die Möglichkeiten für die traditionelle Ausbildung des seemännischen Nachwuchses immer geringer und seit dieser Zeit datieren die Bestrebungen, andere zweckmäßige Wege zu finden. Ich erinnere mich nur zu gut noch der vielfältigen Bemühungen, die schon während meiner Seefahrtzeit unternommen wurden, um den Beruf des Seemanns den Berufen an Land als einen anerkannten Lern- und Ausbildungsberuf gleichzustellen. Hinzu kommt, daß durch die Weiterentwicklung der

Auf der Weser vor den Stephanibrücken liegt ein stolzer Dreimaster. Es ist das „Schulschiff Deutschland“, das jetzt als stationäre Seemannsschule unserm seemännischen Nachwuchs dient. Das schmucke Vollschiff, 1257 BRT groß, lief 1927 für den Deutschen Schulschiff-Verein auf der Tecklenborg-Werft in Geestemünde vom Stapel. Seit 1933 stand es unter dem Befehl von Kapitän W. von Zatorski, der heute noch das MS „Bischofator“ führt. Auch der mit der „Pamir“ geliebte Kapitän Diebitsch war hier lange Jahre als Offizier an Bord. Viel schöne Reisen hat das Schiff gemacht, die bis ins Mittelmeer und nach Westindien gingen, bis es dann bei Kriegsausbruch in Elsfleth aufgelegt wurde. Schlechte Tage folgten nach dem Kriege in Bremen, bis man es als Jugendherberge einrichtete. Jetzt als Seemannsschule wird es wieder gehegt und gepflegt. Hoffen wir, daß „Schulschiff Deutschland“ noch einmal in Fahrt gesetzt werden kann.

Technik eine große Anzahl moderner Maschinen und Einrichtungen das Leben und Arbeiten an Bord komplizierter und auch gefährlicher gestalten und von den Schiffsbesatzungen insbesondere eine gründliche Kenntnis und Beherrschung der modernen Sicherheitseinrichtungen auf den Schiffen gefordert werden mußte. Es ist somit nicht verwunderlich, daß das Internationale Abkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See von 1948, das wir kurz Schiffssicherheitsvertrag nennen, allen Staaten, die diesen Vertrag ratifizierten, die Verpflichtung auferlegte, die Besatzungen ihrer Schiffe sowohl zum Schutze der ihnen anvertrauten Menschenleben und Sachwerte wie auch zu deren eigener Sicherheit in ausreichendem Maße auszubilden. Nach langwierigen Vorarbeiten in staatlichen und privaten Gremien ist dann am 1. Juni 1956 die Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Deckdienstes auf Kauffahrteischiffen in Kraft getreten. Dabei wurden die Vorschriften der Paragraphen über den Besuch der Seemannsschule und die Matrosenprüfung bis zum 1. April ds. Js. ausgenommen. Es wird mir, je mehr ich darüber nachdenke, immer deutlicher, daß durch diese Regelung ein entscheidender Abschnitt in der Gestaltung der seemännischen Berufsausbildung erreicht ist. Die gesetzliche Verankerung des Ausbildungsganges sichert die Gleichstellung mit den Lern- und Ausbildungsberufen an Land. Durch den vorbereitenden Lehrgang auf der Seemannsschule wird gleichzeitig die Berufsschulpflicht, die einen wesentlichen Bestandteil der Ausbildung in Landberufen darstellt, abgegolten. Anschließend an die Seemannsschule stellen die Fahrzeiten als Junge, Jungmann und Leichtmatrose die eigentliche handwerklich praktische Lehrzeit dar und nach erfolgreichem Bestehen der Matrosenprüfung tritt schließlich der Junggrad nunmehr als Matrose und somit voll ausgebildete Arbeitskraft in den Schiffsdienst ein.

Die Ausbildung ist sowohl für die Mannschaftslaufbahn des Deckdienstes als auch für den Nachwuchs der nautischen Schiffsoffiziere die gleiche. Man kann sich durchaus darüber streiten, ob der gemeinsame Ausbildungsweg in seinem praktischen Teil richtig ist oder nicht, und auch wir beide waren darin ja nicht einer Meinung. Ich möchte Dich aber daran erinnern, daß auch in den Handelsflotten anderer Länder der Ausbildungsweg der seemännischen Laufbahn nicht einheitlich ist. Einige Staaten haben für den nautischen Offiziersnachwuchs eine längere Seemannsschulzeit vor dem Eintritt in die Schifffahrt und lassen anschließend die Jungen als „Apprentices“ fahren. Andere Staaten wieder geben einem gemischten Ausbildungssystem den Vorzug und zwar in der Form, daß die Junggrade zeitweise mit der Decksmannschaft zusammenarbeiten und zeitweise auf besonders hierfür ausgewählten Schiffen, getrennt von der Mannschaft, für ihren späteren Beruf als nautischer Schiffsoffizier ausgebildet werden. Beides hat Für und Wider. Persönlich würde ich, wie Du ja weißt, befürworten, wenn man in Deutschland zu einer Trennung der Laufbahnen bei gemischter Ausbildung kommen würde.

Nun aber zurück zur Eignungsverordnung, die ich Dir ja für den Fall, daß sie Dir an Bord nicht zugänglich sein sollte, mitgegeben habe. Ich möchte wünschen und hoffen, daß Du und Deine Kameraden sie im eigensten Interesse gründlich studieren. Gewiß enthält die Verord-

nung für den Reeder und den Kapitän die Verpflichtung, sich der Ausbildung der Junggrade besonders anzunehmen, aber ohne ernsthaftes Bemühen der Auszubildenden wird es jedem Leichtmatrosen schwerfallen, den Anforderungen, die bei der Matrosenprüfung gestellt werden, zu genügen. Was in der Matrosenprüfung von den Prüflingen verlangt wird, ist in den „Richtlinien für die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschifffahrt“ sowie im „Berufsbild des Matrosen in der Seeschifffahrt“, die als Anlage 1 und 2 der Verordnung beigefügt sind, in übersichtlich geordneter und erschöpfender Weise dargestellt. Ich möchte Dich weiter auf den § 44 des Tarifvertrages für die deutsche Seeschifffahrt vom 1. Februar 1958 hinweisen, der unter der Überschrift „Ausbildung“ unter anderem fordert, daß der Junggrad zur Überwachung seiner Ausbildung in einem Berichts-



Eine der jüngsten Seemannsschulen ist jene in Bremerförde, die der Hamburger Schule auf dem Falkenstein angeschlossen ist. Es sind jetzt Gärtner dabei, die der Schule und ihrer Umgebung eine etwas freundlicheres Aussehen geben werden.

buch regelmäßig Aufzeichnungen über seine Tätigkeit und Ausbildung zu machen hat. Das Berichtsbuch ist regelmäßig — und ich könnte mir vorstellen, daß man dieses einmal wöchentlich macht — dem Vorgesetzten zur Gegenzeichnung vorzulegen. Im übrigen habe ich kürzlich gehört, daß als weiteres Hilfsmittel für die Ausbildung Lernbriefe für den seemännischen Nachwuchs in Vorbereitung sein sollen, und ich werde, sobald diese Briefe erscheinen, sie für Dich abonnieren.

Du siehst also, es besteht eine ganze Anzahl von Möglichkeiten, daß sich die Nachwuchskräfte für die seemännische Laufbahn auf die Erfordernisse ihres späteren Berufes vorbereiten können, und ich möchte wünschen, daß Ihr hiervon in ausgiebigem Maße zu Eurem eigenen Besten Gebrauch macht.

Mit allen besten Grüßen und Wünschen
Dein Vater

Geburtsanzeige

Bootsmann MacPherson liegt mit seinem Schiff im Heimathafen. In Aberdeen. Er kam gerade zur rechten Zeit, eine freudige Nachricht zu vernehmen. Schnurstracks eilt er auf das Kirchenbüro.

„So, Sie wollen die Geburt Ihres Sohnes anmelden. Wie heißt er denn?“

„Andrew, Sir.“

„Wann geboren?“

„Gestern.“

Gewissenhaft trägt der Pfarrer alles ins große Buch ein.

„Das wäre dann wohl alles. Geht es Ihrer Frau gut, Mister MacPherson?“

Der Bootsmann druckst noch etwas herum.

„Noch etwas, Mister MacPherson?“ fragt der Pfarrer.

„Ja, ich meine man, was kostet der Spaß, hier dieses Einschreiben?“

„Nichts, Sir.“

„O, dann möchte ich auch gleich noch Edward mit anmelden. Es sind nämlich Zwillinge.“





Die Freiwache



Zusammenstöße mit Eisbergen

Von Wilhelm Rotermund

Der Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm“ des Norddeutschen Lloyd befand sich, voll besetzt mit 2500 Passagieren, im Atlantischen Ozean auf der Fahrt nach New York. In der Nacht war Nebel gewesen, und die Fahrgeschwindigkeit war ermäßigt worden.

Gegen Morgen, während der Wache von vier bis acht Uhr, wurde es etwas sichtiger und der Maschinentelegraf wurde wieder auf volle Fahrt voraus gestellt. Auf der Brücke befanden sich der Kapitän, der Erste und der Vierte Offizier.

Gegen fünf Uhr hatte man sich gerade gegenseitig vorgeredet, daß man doch frei sehen könnte, als auf einmal an Steuerbord, beinahe recht voraus, ein hoher Eisberg in Sicht kam. „Hart Backbord! Hart Backbord!“ ertönte das Kommando. Der Vierte Offizier sprang in der Aufregung mit ans Ruder, als ob er es noch weiter hart Backbord legen könnte.

Kommt das Schiff, oder kommt es nicht? Die Sekunden werden zu Stunden. Da beginnt das Schiff dem Ruder zu gehorchen. Der Kopf zeigt eben etwas frei von dem Eisberg, da rast auch schon das Schiff an dem Eisberg entlang. Auf das Vordeck vor der Brücke fällt ein so großer Eisbrocken, daß man von der Brücke nicht über ihn hinwegsehen kann. An der Steuerbordseite werden sämtliche Boote weggerissen und die Bullaugen an dieser Seite eingedrückt, während sich das Eis in die Kabinen hineinpreßt.

Das Geschrei der Passagiere war natürlich groß. Als man aber später alles genau untersuchte und die Räume peilte, stellte man fest, daß der Schiffskörper keinerlei Schaden erlitten hatte. Der Eisberg war offenbar vom Wasser unterspült gewesen, so daß das Schiff unter Wasser nicht mit ihm in Berührung gekommen war.

Dem Kapitän war der Vorfall so auf die Nerven gegangen, daß er sich nach seiner Rückkehr in Bremerhaven sofort pensionieren ließ und keine weiteren Reisen mehr machte. Auch der Erste Offizier erholte sich von dem erlittenen Nervenschock nur langsam wieder.

Die „Titanic“-Katastrophe erregte damals in der ganzen Welt ungeheures Aufsehen. Unter Seeleuten allerdings nicht. Was sich bei der „Titanic“ ereignete, konnte jedem anderen Dampfer auf jeder Reise nach New York widerfahren.

Acht Stunden vor dem Zusammenstoß der „Titanic“ mit dem Eisberg hatte der große deutsche Dampfer „Washington“ dieselbe Stelle bei dichtem Nebel mit voller Fahrt passiert. Man sagte unter Seeleuten, die „Titanic“ habe eben ein seltenes Pech gehabt.

Der Atlantische Ozean ist so ungeheuer groß, daß die Wahrscheinlichkeit, mit einem einzelnen treibenden Eisberg zusammenzustoßen, gering ist. Die Lloyd dampfer haben seit der Gründung der Reederei viele tausend Fahrten über den Atlantik gemacht, und es sind nur zweimal Zusammenstöße mit Eisbergen vorgekommen. Jedesmal ist die Sache gut abgelaufen.



Wilhelm Hammond-Norden

wäre so gern Seemann geworden, aber es blieb bei dem Wunsch. So singt er einen

SHANTY VERKEHRT

Ich bin ein Mann von vierzig Jahren
Und bin noch nie zur See gefahren.
Es ist ein Jammer: ich versteh'
Nicht viel von Luv und nicht von Lee.
Von Lee gar weniger noch als von Luv
Das macht mein merkantiler Beruf.
Doch manchmal stehe ich traurig im Hafen
Und kann vor Sehnsucht nicht mittagschlafen,
Denn ein Lied bedrückt mich, so schwer, so
schwer,

Eine wilde Melodie.
Ich liebe die See, ich liebe das Meer,
Aber leider,
Ach, leider
Nur in der Theorie.

Ich wollt', ich wäre ein Vollmatrose
Mit kesser, blauer Seemannshose,
Mit einer Braut in jeder Stadt,
Mit Whisky, Kôm, Dreimänerskat,
Mit Fluchen, Seegang und Kapitän.
— Warum muß ich auf dem Kontorbock
drehn?

Die Alster ist nur ein alberner Bach,
Und die Elbe? — Sie läuft den Schiffen nach.
So beschließ' ich es endlich und eise mich los,
Zu alt ist der Mensch ja nie,
Und mustere an als Vollmatros'.
Aber leider,
Ach, leider
Nur in der Theorie.

O, wenn ich zur See gefahren wäre,
Dann wäre ich heute ein Mann von Ehre,
Dann hätt' ich mein dickes Weib noch gern,
Denn es liebt sich bedeutend leichter von fern.
Ich selber wäre sehnig und dünn,
Und nicht solch Fettwanst, wie ich jetzt bin.

Außer der Kollision des Schnelldampfers „Kronprinz Wilhelm“ ist in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts einmal der Schnelldampfer „Saale“ mit einem Eisberg zusammengestoßen. Er fuhr mit voller Kraft auf das Eis hinauf, fiel nach einer Seite um, rutschte vom Eis herunter, richtete sich wieder auf und setzte seine Reise fort.

Unser Stowaway kam nicht weit

Von Dietrich Kanth

Wir lagen in Quebec und luden Getreide. Es war Dezember. Die Kälte machte sich ganz schön bemerkbar. Wir kamen nämlich aus dem sonnigen Süden und zwar von British Guayana. An einem Sonntag saßen wir im Tagesraum und klönten. Plötzlich kamen zwei Schwarzhäaarige herein und fragten in gebrochenem Deutsch, ob sie sich zu uns setzen dürften.

Nun, sie durften. Im Laufe der Unterhaltung erfuhren wir, daß es Ungarn waren. Sie waren nach Deutschland geflüchtet und später nach Kanada ausgewandert. Hier fanden sie jedoch keine Arbeit. Im Winter ist es immer schwer, in Kanada einen Job zu bekommen. Da sie weder englisch noch französisch sprachen, sah es schlecht aus für die beiden. Dem Jüngeren machte das nicht soviel aus wie dem Älteren, der in Deutschland seine Familie hatte. Auf alle Fälle wollte er wieder nach Deutschland, besaß aber nicht das Geld für die Überfahrt.

Die beiden verabschiedeten sich bald von uns. Am selben Abend noch liefen wir aus, um in St. John, in der kanadischen Provinz New Brunswick, Stückgut zu laden.

Nach dreitägigem Seetörn ankerten wir auf der Reede von St. John. Nachdem Ankerlampen und Decksbeleuchtung eingeschaltet waren, ging der Jungmann der Wache nach achtern, um eine Mug Kaffee zu trinken. Plötzlich bat ihn eine dunkle Gestalt um Feuer. Der Jungmann sah den Fremden ganz verdattert an. Es war der ältere der beiden Ungarn. Wir gaben ihm erstmal ordentlich zu essen, und dann konnte er erzählen.

Er war in Quebec im Schutze der Dunkelheit wieder an Bord geschlichen und hatte sich im Kabelgatt versteckt. Da es dort unten dunkel war und er auch keine Uhr hatte, verlor er jeden Zeitbegriff. Als dann aber der Anker fiel und die Kette durch die Klüse polterte, bekam er Angst und floh schleunigst nach achtern.

Hätte er es noch zwei Tage länger im Kabelgatt ausgehalten, wären wir schon wieder auf See, auf der Reise nach Europa, gewesen. Das wußte er aber nicht. So nahmen ihn Beamte der Immigration mit an Land. Statt nach Deutschland zu fahren, war er wieder in Kanada gelandet.

Und meine Kinderchen würden schlafen,
Huddel di nuddel — in jeglichem Hafen.
So träum' ich und schwärm' ich und summe leis',
Es blüht meine Phantasie.
Äquatorsonne und Grönlandeis.
Es ist leider,
Ach, leider
Nur graue Theorie.

Die Rache

Es war meine erste Reise auf einem neuen Schiff, und ich mußte daher in der Offiziersmesse unter die Lupe genommen werden. Es gibt verschiedene Testmethoden für einen neuen Mann. Ich fiel — wie bei der Seefahrt üblich — der Alkoholprobe zum Opfer und wurde unter den Tisch gesoffen. Natürlich auf meine Rechnung!

Am nächsten Morgen warf mir der Zweite Offizier an den Brummschädel, ich könnte gar kein richtiger Arzt sein, denn ich verträge nichts. Sonst bin ich zwar nicht nachtragend, aber das wurmt mich lange.

Drei Wochen später bekam der Zweite ein Furunkel am rechten Unterarm. Wenn er sich auf den Rand der Ladeluke lehnen wollte, fuhr er plötzlich zurück, als wäre er in ein Stecknadelkissen geraten. Oder, wenn er sich beim Essen allzu bequem hinsetzte, dann piekte es auch.

Ich sah mir das einen Tag lang wortlos an. Schließlich schlug ich vor, etwas schwarze Salbe daraufzuschmieren. Er schüttelte mit dem Kopf und rührte im Brustton der Überzeugung: „Ich habe noch nie einen Arzt gebraucht! Nicht einmal zu meiner eigenen Geburt. Solche Kleinigkeiten kuriere ich selbst.“

Da ich Geduld gelernt hatte, ließ ich ihn gewähren. Patienten sind oft wie trotzige Kinder. Erst, wenn sie Unheil anrichten, sollte man grob werden. Dann aber gleich saugrob, sonst verfehlt es die Wirkung. Wenn sie beleidigt sind, war die Dosis frischen Windes nicht würzig genug. Für Seeleute gilt dieses Prinzip in besonderem Maße.

Weil nun die Kunst meines Freundes offenbar doch nicht ganz ausreichte, konsultierte er noch andere Leute an Bord. Und jeder wußte etwas besseres gegen die Schmerzen. Der Koch schlug Kartoffelschalen-Umschläge vor. Der

Proviandmeister empfahl, heiße Butter darüberzugießen. Und der Baisteward schwor auf Alkohol in größeren Mengen innerlich und äußerlich.

Der Decksjunge hätte beinahe eine Ohrfeige bezogen. Sein Vorschlag war der ungewöhn-



„Die wird noch einmal einen schönen Schatten abgeben!“

lichste: „Lassen Sie sich das Ding doch vom Arzt aufschneiden,“ meinte er, und bei dem Wort ‚Schneiden‘ hatte dem Zweiten die Hand gezuckt, so daß der Kleine vorzog zu verschwinden.

Schließlich kam er aber doch zu mir. Jetzt war nämlich der berühmte rote Streifen zu

sehen, und die Drüsen in der Achselhöhle schmerzten. Er rührte zwar immer noch, es klang aber nicht mehr überzeugend. Sein letzter schwacher Versuch, meine Behandlungsmethode zu beeinflussen, ging in dem entsprechenden Donnerwetter meinerseits unter.

Als das Furunkel offen war, atmete er erleichtert auf. Ich legte den Verband an, und dann kam meine große Stunde:

„So, nun haben wir es beide geschafft,“ flötete ich. „Sie haben Ihren ersten Arzt und ich meinen ersten Patienten absolviert.“

Er schluckte und wurde noch bleicher. „Wieso ‚ersten Patienten‘?“ stammelte er. Haben Sie noch nie...?“ Dabei deutete er auf den Verband und das Operationsmesser.

„Nein, noch nie,“ antwortete ich seelenruhig. „Im ersten Moment war es ja etwas kitschig, weil die Schlagader darunter liegt. Aber, wie Sie sehen, ist alles gut gegangen.“

Sein Bedürfnis nach frischer Luft schien plötzlich unwiderstehlich geworden zu sein. Er wankte nach draußen, und gleich darauf konnte ich an einigen unverkennbaren Tönen hören, daß ihm das Essen aus dem Gesicht fiel.

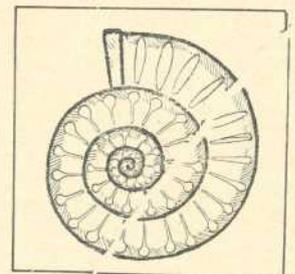
Fünf Minuten später vernahm ich das dröhnende Gelächter des Kapitäns und ahnte, wohin mein Patient seine schwankenden Schritte gerichtet hatte.

Der Alte wußte, daß ich seit acht Jahren approbiert war.

Rauscht das Meer in toten Muscheln?

Haben Sie sich schon einmal eine große Seemuschel ans Ohr gehalten? — Das rauscht und braust darin, als donnerte die Brandung auf den Strand. Um diese tönenden Kalkgehäuse hat sich eine nette Legende gebildet, die viele noch heute für bare Münze nehmen. Es heißt, das Rauschen in den leeren Muscheln sei ein echter Klang der Meeresbrandung. Noch Jahre hindurch könne man ihn hören, so sei er in das Gehäuse übergegangen. Wahrscheinlich geht diese Legende auf Erzählungen von Seeleuten zurück. Wenn diese ihre mitgebrachten Seltenheiten vorzeigten und von deren Eigenschaften berichteten, pflegten sie ihren Zuhörern gern einen Bären aufzubinden. Dichter griffen darauf zurück und trugen zur Verbreitung dieser Mär bei.

Natürlich stimmt das alles nicht, wenn es sich auch sehr nett anhört. Es gibt dafür vielmehr eine ganz nüchterne Erklärung. Was man da hört, sind alles Geräusche aus allernächster Umgebung. Die Muschel nimmt jedes noch so schwache Geräusch auf, und in dem Hohlraum verstärken sich die Schallwellen um ein Vielfaches. So verwandelt sich das leichte Lüftchen, das mit dem bloßen Ohr nicht wahrzu-



nehmen ist, vielleicht auch die Bewegung unseres Blutes in den Adern, in ein majestätisches Brausen. Im Grunde genommen liegt hier dasselbe Prinzip vor, wie bei den Hörrohren, die es früher für die Schwerhörigen gab. Dort werden die Töne in dem Trichter gesammelt, bei der Muschel sorgt das Kalkgehäuse dafür, daß man sonst Unhörbares hören kann. Es ist also nichts mit konserviertem Meeresrauschen.

Kehr wieder der Lebenden und der Toten

GUSTAV G. ENGELKES

Die Kapitäne der Grönlandfahrer, die um die Mitte des 18. Jahrhunderts hauptsächlich für die Rechnung Hamburger und Amsterdamer Kaufleute den damals nicht ungefährlichen Walfang betrieben, wurden Kommandeure genannt. Kommandeure und Mannschaften dieser Walfängerflotte, die zumeist von den friesischen Inseln stammten, gingen im Frühjahr an Bord und kehrten im Herbst mit kleineren Schiffen zu ihren Frauen und Familien zurück, nachdem ihre Schiffe den Winter über in den großen Häfen aufgelegt worden waren. Die großen Knochen der erbeuteten Riesen des Meeres brachten sie als Siegeszeichen mit und hegten damit die heimatlichen Gärten ein.

Die Grönlandfahrten sollen ein gutes Geschäft für die Fahrtteilnehmer gewesen sein. Jedenfalls wird überliefert, daß die Kommandeure nach der Rückkehr von ihren abenteuerlichen Reisen den „Marssemmer“ mit blanker Münze anfüllen konnten. Dieser „Marssemmer“ war ein Eimer mit einem verschließbaren Deckel und hing wie die Speckseiten im Wiem, die erst mit dem Gaffelstock heruntergeangelt werden mußten, hoch und trocken und vor allem vor diebischen Händen unerreichbar unter der Stubendecke. Sicherlich wird die Bezeichnung für diesen Geldeimer in scherzhafter Anlehnung an das Marssegel entstanden sein.

Viele Männer jedoch, die im Frühjahr voller Erwartung auszogen, blieben auf See und wur-

den ein Opfer ihres gefährlichen Berufes. Oft genug wurde ihr Schiff durch Eismassen zerquetscht oder die Fangboote von den verwundeten Walen zerschmettert. In Borkum zählte man im Jahre 1734 in 120 Haushaltungen allein 40 Witwen, so daß man auch hieraus ersehen kann, welche Opfer das Eismeer zeitweise forderte.

Wenn es irgend möglich war, wurden die auf der Grönlandfahrt Verunglückten oder Verstorbenen nicht nach altem Seemannsbrauch auf offener See im Wellengrab bestattet, sondern man legte die Toten in gutverpichte Eichen-särge und brachte so die traurige Fracht zurück, damit die in der Ferne gestorbenen Männer trotzdem in der Heimat bestattet werden konnten.

Im Jahre 1758 erlebte allein die Insel Borkum das traurige „Kehr wieder“ von sieben Insulanern, die der Grönlandfahrt zum Opfer gefallen waren. Man kann aus diesem „Kehr wieder“ auch der toten Seeleute ermesen, wie stark in ihnen und ihren Kameraden die Heimat gerade auf der gefährdeten Fernfahrt lebendig war und blieb. Es wurde keiner in der Eiswüste zurückgelassen, wenn nicht äußerste Not dazu zwang, auch die Toten nicht. Vor solcher Gesinnung können wir mit Gorch Fock sagen: „Junge, nimm dien Mütz mal af!“

Ludwig Dinklage **DER PROFESSOR**

Mit Flaggen festlich geschmückt, im Großmast eine riesige Trikolore, liegt die kleine französische Brigg „L'Etoile de la Mer“ in der Barachois von St. Pierre vor Anker. St. Pierre, welch stolzer Name, viel zu stolz für dieses winzige Felsenland ohne Baum, ohne Strauch, ein Heim für Seevögel und — wenigstens sommertags — eine Stätte rastloser Arbeit der Klippfischleute. St. Pierre und Miquelon, Fischerinseln vor der Carbotstraße im Süden Neufundlands, vielleicht nur den Briefmarkensammlern dem Namen nach bekannt.

Die Fischzeit des Jahres 1850 neigt sich ihrem Ende zu. Der kurze nordische Sommer geht schnell vorüber. Ein langer, kalter und rauher Winter liegt voraus. Die Kabeljaue, die man bäuchlings der Länge nach aufgeschnitten, ausgeweidet und auf den Klippen an der Sonne getrocknet, sind bereits zu großen Bündeln verschnürt, warten auf Schiffe, die sie nach Frankreich tragen sollen, nach Dieppe und Fécamp, nach St. Malo und Le Havre. Auch die Brigg „L'Etoile de la Mer“ ist nach Le Havre bestimmt. Heute soll sie in See gehen.

Kapitän Renard ist ein ruhiger und besonnener Mann. Er weiß genau, was er seiner kleinen Brigg zumuten kann. Und seinem Schiffsvolk. Dieses besteht aus zweiundzwanzig Mann. Vielleicht etwas viel für solch kleinen Pott. In seinem Schwager, Steuermann Picot, hat Kapitän Renard einen guten Vertreter gefunden. Picot ist ein baumlanger, blonder Bretone, grundehrlich und freundlich auch zum letzten Mann an Bord. Das Gegenteil ist Grenelles, der Bootsmann, ein giftig dreinblickender Mann aus St. Malo, der sich rühmt, Korsarenblut in seinen Adern fließen zu haben. Charmier heißt der dicke Koch, immer gemütlich und niemals aufgeregt. Roustand ist noch zu nennen. Roustand ist ein Binnenländer. Er stammt aus Rennes. Eigentlich sollte er Priester werden. Widrige Winde, man kann auch sagen, feurige Mädchen und hitziges Blut, haben ihn an die Küste verschlagen. In den Fischerschenken von Fécamp fand er sich wieder, und eines Morgens trug ihn einer der Neufundländer mit hinaus auf die Großen Bänke. Nein, zum Fischer eignete er sich nicht. Das erfuhr er gleich auf seiner ersten Reise. Seine Hände waren zu weich, seine Muskeln nicht stark genug. So brachte er es nur zu einer Art Kalfaktor an Bord. Ein Kalfaktor an Bord? Wirklich ein etwas ungewöhnlicher Beruf. Doch in der französischen Neufundlandfischerei ist vieles ungewöhnlich. Die Arbeit eines Kalfaktors ist sehr vielseitig. Einmal muß er den Proviant verwalten, anderswo die Aufgabe des Untersteuermanns. Damit hätte er eigentlich schon genügend um die Ohren gehabt. Ihm unterstehen aber auch noch die Lampen. Tag für Tag hat er sie zu trimmen. Dann muß er sich darum kümmern, daß die Räume wenigstens so einigermaßen sauber sind. Und schließlich — und dieses ist ganz besonders wichtig — hat er allabendlich Nöpfe mit Wasser im Laderaum aufzustellen. So schreiben wenigstens die Behörden vor, daß den Ratten Trinkwasser hinstellen sei. Hin und wieder* war es nämlich vorgekommen, daß diese Langschwänzigen, vor Durst von den Salzfishen geplagt, sich durch die Außenhaut hindurch nagten, um an das Seewasser zu gelangen. Schwer zugängliche Lecks waren die Folge.

Vorm Mast bleiben nun noch siebzehn Mann, vom zwölfjährigen Jungen an bis zum alten, tabakspuckenden Knasterbart. Eigentlich müßten sie sich ja etwas im Wege stehen bei der Arbeit und bei der Freiwache im Logis. Neufundlandmänner sind vielleicht genügsamer in Bezug auf Platz.

Fünf Mann nur in der Kajüte? Bitte schön, zu sieben waren sie. Da sind noch Coty und Luciole, zwei wüste Gesellen, Rauheine bis

dort hinaus, zu nennen. Wie die Sklavenjäger von der Elfenbeinküste, vor nichts zurückschreckend, sehen sie aus. Was wollen diese denn hier? Negersklaven gibt es doch nicht im kalten Norden. Es ist leicht zu sagen. Die Brigg „L'Etoile de la Mer“ führt außer ihrer Fracht an Klippfischen noch eine andere Ladung, nämlich dreiundachtzig Arbeiter. Diese Arbeiter sind alle mehr oder weniger angestoßene Vögel mit nicht ganz reiner Weste. Einen Sommer lang in den Klippfischfabriken von St. Pierre und Miquelon gearbeitet, dabei kann man sich schon ein paar Franken übersparen und mit diesen ein neues Leben im schönen Frankreich beginnen.

Bei frischen westlichen Winden verläßt die Brigg „L'Etoile de la Mer“ Anfang September 1850 die Barachois, den Innenhafen von St. Pierre. Südlich von Kap Race gerät sie jedoch in einen der berühmtesten Neufundlandnebel. Mit ihm tritt die unvermeidliche Flaute ein. Tagelang klebt die Brigg an ihrem Fleck. Es gelingt Kapitän Renard nicht, das Schiff aus diesem Ölfleck herauszubringen. Den Arbei-



tern, die auf den stinkenden Fischballen hausen, behagt dieser unfreiwillige Aufenthalt nicht. Sie wollen nach Haus, die Ausgehungen und Ausgedürsteten, sie fiebern darauf, ihre Franken, die sich in einem kurzen Sommer aufgesummt haben, in Absynth zu vertrinken und den Mädchen in den Strumpf zu stecken. Das neue Leben, das hatten sie ja schon längst wieder vergessen. Aber der Trog rührt sich nicht von der Stelle. Kapitän Renard ist dafür verantwortlich, ganz allein Kapitän Renard. Warum, zum Teufel! ist denn der Roustand an Bord! Als Lampentrimmer kann man jeden Hans und Franz nehmen. Roustand wollte doch ein Mann Gottes werden? Jetzt soll er zeigen, was er kann. Er soll eine Heilige Messe lesen, auf den Knien will das Volk, wollen die Arbeiter liegen, wollen das Kreuzifix küssen, wollen Gott um Wind bitten, um Westwind. Roustand, der Lampenputzer, hat die Gebete vorgesprochen. Hundert Mann und sechs Achtergasten haben sie nachgemurmelt. Nein, nicht sechs Achtergasten. Viere waren es nur. Renard, der Kapitän, und Picot, der Steuermann, waren nicht dabei. Sie waren Freigeister, glaubten nicht an das Getue, was der Roustand dort oben mit den Leuten machte. Der Gottesdienst ist vorüber, Flaute und Nebel sind geblieben. Roustand muß wieder Lam-

pen trimmen, muß Salzfleisch und Klippfisch und Bohnen abwägen, den Ratten das Trinkwasser vorsetzen.

Mit geweihtem Wasser werden die Segel besprengt. Ein Wachsstock brennt unter dem Kreuzifix, das man an den Großmast gelascht. Seeleute und Arbeiter liegen wieder auf den Knien und flehen zu Gott um Wind. Vierzehn Tage lang herrscht schon diese elende Flaute. Grenelles knurrt. Dieser Possenreißer von Renard! Er ist ja zu dumm, nur auf der Rance eine Péniche zu führen! Klebt mit seiner Brigg hier auf den Bänken wie die Fliege auf der Leimtüte! Und wenn es gar nicht anders ginge, dann würde er, der Bootsmann Grenelles, die Boote aussetzen und pullen lassen, so lange pullen, bis sie in den Windstrich kommen, heraus sind aus dieser Milchsuppe.

Mitte September 1850* verließ das Bremer Vollschiß „Beethoven“, Kapitän Meyerdirks, New York zur Weser. Unter dem Volk war auch ein Matrose, den sie den „Professor“ nannten. Es war Heinrich Feyen aus Emden. Feyen las nämlich Bücher. Seeleute, die Bücher lesen, werden leicht zu Professoren an Bord. Feyen gab sich nun nicht mit Büchern

über die Liebesabenteuer französischer Marquisen oder die Gaunereien berühmter Straßenräuber zufrieden, sondern las Bücher, die von der Steueremannskunst, von der Sternkunde, von Segelschiffen und von der jüngst aufgekommenen Wetterkunde handelten. Gerade die letztere war damals noch ein sehr umstrittenes Gebiet. Die neueren Forscher glaubten darin das Allheilmittel gefunden zu haben, die vielen Zufälligkeiten, die die Reisen der Segelschiffe schnell oder langsam gestalteten, auszuschließen und sie damit für den jetzt zu erwartenden Konkurrenzkampf mit der aufkommenden Dampfschiffahrt zu stärken. Auf der andern Seite jedoch standen die alten Segelschiffsleute, die von diesem neumodischen Kram nichts wissen wollten. Bekommt man guten Wind, macht man eine schnelle Reise, so ist das Gottes Wille. Hat man sich aber mit Stürmen von vorn, mit Nebel und Flauten abzuplagen, nun, dann ist ein Jonas an Bord, einer, der mit dem Bösen im Bunde steht. Man kann es auch nicht ändern und erträgt die Schicksalsschläge mit Geduld.

Hermann Feyen, der Matrose Hermann Feyen aus Emden, hat es den beiden Steuerleuten der „Beethoven“ — sich mit dem Kapitän zu unterhalten, verbot die Schiffsetikette — immer wieder gesagt, alle Schiffe müßten in

Büchern aufschreiben, welchen Kurs sie segelten, welches Wetter sie angetroffen, den Wind, die Wolken, die Luft- und die Wasserwärme, so wie es der amerikanische Leutnant Matthew Fontaine Maury vorschlug. Wenn man alle diese vielen Bücher miteinander vergliche, dann müßte man doch hinter das Geheimnis kommen, wo man den günstigsten Wind antrifft und wie man die schnellsten Reisen macht, Stürme, Nebel und Flaunen seien keine Zufälle. Alles gehorche bestimmten Gesetzen. So sprach Heinrich Feyen. Er war ein großer Anhänger Leutnant Maurys, der sich selbst als den Pfadfinder der See bezeichnete.

Ist ja alles Quatsch, offenbare Hirngespinnste, meinte Kapitän Meyerdiecks, dem die Steuerleute die Ansichten Feyens hinterbrachten. So ein alter Windjammerskipper, der muß den Wind riechen, der muß sich auf seine Nase, auf seinen Instinkt verlassen können. Wetterkunde kann man nicht aus Papieren erlernen. Das Wetter ist Gottes Wille. „Den Kalenner makt die Lüe, aberssen dat Weer makt us Herrgott!“ war seine ständige Redensart. Und dem Herrgott in die Kochtöpfe schauen, hieß Gotteslästerung treiben.

Warum fährt denn solch ein Mann wie Heinrich Feyen nicht als Kapitän auf einem Segler? Er kann doch etwas, weiß sich aus den Seekarten zu entnehmen, kennt die Sterne und versteht sich auf Kompaß, Logge, Sextant und Chronometer. Ja, Hein Feyen sollte schon lange auf die Steuermannsschule. Nur waren an Land immer so viele kleine Mädchen mit blonden Zöpfen und blauen Augen. Und mit diesen wußte der Professor nicht so gut Bescheid wie mit seiner Navigation. Die ganze Heuer, die er sich übergespargt, um auf die Steuermannsschule zu gehen, brauchte er für die zucker süßen Deerns. Doch nach der nächsten Reise, dann ganz bestimmt, das nahm er sich jedesmal fest vor. Keinen roten Pfennig würde er mehr verplempern, bis er als Steuer-

mann auf einer Bark anmusterte. Im Oktober konnte er in Emden sein, und dann wird nichts weiter getan, als die Schulbank gedrückt. Seine Macker glaubten zwar nicht daran. Sie kennen die Seefahrt. Hein Feyen wird als Professor weitersegeln durch alle Meere der Welt.

Das Vollschiff „Beethoven“ kämpft sich seinen Weg ostwärts über den Ozean, nimmt das Wetter hin, wie es gerade kommt, mal gut, und mal schlecht. Und wird mit dem Schlimmsten fertig, weil der Kapitän segeln und das Volk zupacken kann.

*

Schließlich haben die Gebete auf der Brigg „L'Etoile de la Mer“ doch ihren Zweck erfüllt; das Weihwasser ist nicht umsonst gegen die Segel verspritzt. Aus dem Westwind, den sie sich gewünscht, ist jedoch ein Nordweststurm geworden. Mit ungestümer Kraft bricht dieser über das Schiff herein, wirft eine wilde See auf. Siebzehn Mann müssen ins Takelwerk, müssen Segel auf Segel festmachen. Platt legt sich die Brigg aufs Ohr. Die Arbeiter, eng zusammengepfercht auf den Klippfischen, murren. Vielleicht haben sie nun doch zuviel gebetet.

Roustand kniet vor dem Großmast, klammert sich an den Koffeynägeln fest, fleht das Muttergottesbild an, bittet, daß der Sturm sich legen möge. Kapitän Renard und Picot, sein Steuermann, stehen auf dem Achterdeck, wettern beide auf das verbummelte und verlorbete Volk, das die Segel nicht schnell genug beschlagen kann. Herrgott zum Teufel, dauert das wieder eine Zeit! Coty und Luciole, die beiden Galgengesichter, sind grün im Gesicht, grün wie die Grashüpfer. Sie schlucken und würgen. Und wenn ihre dreißig Arbeiter jetzt an Deck kämen und erschlägen ihre Aufseher, ihnen wäre das gleich, vollkommen gleich. Nur an Land, sofort an Land, und dann niemals wieder auf ein Schiff!

Eine neue See rollt heran, drückt die Brigg noch mehr aufs Ohr, rollt hinweg über das Achterdeck. Es

rauscht, es brüllt, es donnert! Das Boot — eben hing es noch in den Heckdavits — hat sich verfangen an den Großpardenen. Das Schiff richtet sich wieder auf, fällt ab, dreht vor den Wind, unruhig, giert hin und her. Kein Mensch ist mehr am Ruder. Beide Rudergänger sind hinweggefegt worden von der See. Knatternd sind Fock und Großsegel aus den Lieken gegangen, Mars- und Bramsegel schlagen im Wind.

Die Leute entern nieder. Kein Kommando wird gegeben, das sie wieder nach oben jagt. Warum flucht Kapitän Renard nicht? Warum brüllt Steuermann Picot nicht die Toppgäste an? Ja, warum nicht? Weil das Achterdeck leer ist, weil keiner mehr das Kommando hat. Grenelles, der Bootsmann, überblickt zuerst die Lage.

„Mann über Bord!“
Jawohl, Mann über Bord! Das Boot zer-

schlagen an den Leepardenen, und draußen der Hexenkessel! Nichts wird hier durchkommen, gar nichts!

Grenelles schreit die Leute an. Sie sollen das Großboot, das vorn auf der Koof stent, tertigmachen. Die Männer rühren keine Hand. Keiner besetzt das Ruder. Die Brigg liegt quer in den Seen, in dem wilden, tobenden, zischenden Brodein. Die Segel sind zertetzt, Brassens und Haisens teilweise gebrochen, zerren die Rahen an ihren Racken.

Das Niedergangsluk wird aufgerissen. Brüllend, geifernd, schreiend, zeternd, fluchend, jammernd drängen die Arbeiter an Deck, dreißig Arbeiter. Unten war die Hölle. Sie hielten es nicht mehr aus. Die Autsenker sind nicht da, sie zurückzudrängen. Seekrank liegen die beiden in der Koje.

Nur Roustand ist die Ruhe. Er kniet am Großmast vor dem Kreuzifix und betet, fleht Gott um Hilfe an. Nichts wird jedoch unternommen, den Kapitän, den Steuermann, die beiden Rudergänger zu retten. Um jetzt Rettungsmanöver zu machen, braucht man Kerle. Und Kerle wollen Führer. Die Brigg „L'Etoile de la Mer“ aber ist führerlos. Führerlos treibt sie auf den Großen Bänken von Neufundland, ein Spiel der Seen.

Roustands Gebete sind vom Höchsten erhört. So schnell der Nordwest aufgekommen, so schnell hat er sich wieder gelegt. Eine mäßige Brise bleibt. Nun ist es Zeit, das zerruppte Gefieder wieder zurechtzuzupfen, neue Segel unterzuschlagen, das Schiff auf Kurs zu legen, Ost zu machen, der Heimat entgegenzusegeln. Nichts geschieht. Der Führer fehlt. Wer soll die Brigg segeln? Coty oder Luciole, die beiden seetollen Galgenvögel, vielleicht? Oder Grenelles, der Bootsmann? Ha, der versteht wohl die Matrosen niederzuboxen, die Jungen mit der neuschwänzigen Katze zu verdrängen, weiß aber nichts von Länge und Breite und hält die Seekarte wohl für einen Schnittmusterbogen. Aber der Lampenputzer! Roustand ist ein frommer Mann. Er steht sich gut mit dem lieben Gott. Er soll der Führer sein. Es lebe Kapitän Roustand!

(Schluß folgt).

Wußten Sie schon daß...

... man vor 200 Jahren bereits bei der Konstruktion eines Schiffes genaue Berechnungen durchführte? Man ermittelte aus der Zeichnung die Verdrängung sowie die Stabilitätsverhältnisse mit Gewichts- und Verdrängungsschwerpunkten, sowie die metazentrische Höhe.

... nach statistischen Erhebungen des Verbandes der Privaten Bausparkassen 1957 im Bundesgebiet fast jeder zweite Bausparvertrag von einem Arbeiter abgeschlossen worden ist?

... um das Jahr 1400 die deutsche Hanse eine Flotte von etwa 800 bis 900 Seeschiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von 60 000 bis 80 000 Gewichtstonnen besaß.

... der deutsche Astronom Tobias Meyer 1775 Mondtafeln berechnete, die der Bestimmung der geographischen Länge dienten?

... die ersten eisernen Masten 1869 der Klipper „Patriarch“ aus Aberdeen erhielt?

... die erste Schiffbauschule Deutschlands 1834 in Stettin eröffnet wurde? Ihr erster Leiter war der berühmte Schiffbaumeister Gustav David Klawitter.

... das erste Balance-Ruder 1819 patentiert wurde? Man rüstete bald alle schnellen Schiffe damit aus.

... es nicht einerlei ist, in welcher Kompaßrichtung das Schiff auf dem Helgen liegt? Zeigt beispielsweise der Bug nach Süden, wird man das Schiff am Ausrüstungskai in die entgegengesetzte Lage bringen, um die Bildung von Magnetfeldern möglichst abzumildern.





Klar bei Schmunzelauge

Guter Rat

Sagt der Leitende Ingenieur zum II. Ingenieur: „Ich verstehe das gar nicht, daß du dich nicht mix deiner Frau verträgst! Wo ihr doch nur so selten beisammen seid? Das ist nun mal so bei uns Seefahrern.“

Sagt der II. zum Leitenden: „Ja, Helmut, du hast gut reden. Dich vergöttert ja auch deine Frau. Aber wie machst du das bloß, daß sie dich so vergöttert? Ein solcher Engel bist du doch auch wieder nicht.“

Sagt der Leitende zum II. Ingenieur: „Das ist ganz einfach: Immer wenn du nach Hause kommst, bringst du ihr Blumen mit, auch mal ein kleines Geschenk, ein Täschchen, ein Fläschchen Parfüm, ein buntes Tüchlein. Und fliegst ihr gleich an den Hals, Küsse mitten auf den Mund und dann einen heißen Kuß auf ihren Nacken.“

„Wenn das alles ist, Helmut?“

Das Schiff kommt in Hamburg an. Der II. Ingenieur macht alles so, wie es ihm der Leitende geraten hat: ein kleines Geschenkpäckchen, ein großer Blumenstrauß, fliegt ihr dann an den Hals, küßt sie wild ab und dann nichts als los auf den Nacken.

„August“, stößt sie ihn zurück, „was ist mit dir, du bist ja restlos besoffen!“

Marine-Werbung

„Join to the US-Navy!“ war im letzten Krieg die große Werbung. Mit allen Mitteln versuchte man, die Farmhands aus den Prärien und die Arbeiter aus den Baumwollfeldern aufs Wasser zu ziehen. Was stand da im Mittelwesten unter einem riesigen Plakat, das einen hohen Seeoffizier in goldbetreßter Uniform zeigte?

„Wenn du in die Marine eintrittst, verschwendest du keine Zeit mit der Hin- und Rückfahrt zur Arbeit.“



„Der paßt . . .“

Stapellauf

„Nanu, mit Tinte tauft ihr das Schiff! Warum nehmt ihr denn keinen Sekt dazu, wie sich das für ein anständiges Schiff gehört?“

„Das geht doch nicht, mein Bester. Es handelt sich hier doch um ein Schulschiff.“

För'n Dohler Bris

In den Mallungen. Träge dümpelt die „Penelope“ in der toten Dünung. Kein Fatz Wind. Die Rahen quietschen und knarschen in den Racks. Kapitän Fretwurst rennt auf dem Achterdeck hin und her, immer hin und her. Wie ein eingesperrter Eisbär im Zoo. Der Rudergänger hört, wie er fortwährend vor sich hinmurmelt: „Mien leeve Herrgott, schick uns doch Bris, för 'n Dohler Bris, mien leeve Herrgott! Nu doh dat doch!“

Da kommt es bereits schwarz über das Wasser gefegt. Die „Penelope“ legt sich hart nach Backbord über. Knall — peng, die Großreuel geht aus den Lieken! Knall — peng, das Voroberbramssegel achteran! Knall — peng, der Klüver ist weg!

Kapitän Fretwurst murmelt weiter: „Mien leeve Herrgott, man nich so basch! Wenn dat för 'n Dohler Bris wär, denn wär ook för föftein Groschen genog ween.“ st.

Silbenrätsel

Aus den Silben

bahn — bi — burg — den — deutsch — din — du — e — e — fahr — garn — gel — hon — hub — i — land — lu — ma — mi — mo — ne — ne — ni — ni — on — orts — per — po — ra — ras — re — ree — ri — sän — schi — so — tank — te — the — ti — ti — tis — tor — tur — u — un — us — va — zeug sind 16 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. Eine der billigen Flaggen
2. Vereinigung
3. technische Anlage
4. wichtiger Begriff in der Revierfahrt
5. bekannter Hapag - Passagierdampfer der Vorkriegszeit
6. nützliches Nagetier
7. Berg in der Nordschweiz
8. Maschine
9. europäisches Land
10. Stadt in Schottland
11. das Herz von St. Pauli
12. Stadt an der Adria
13. Hilfsmaschine
14. griechischer Name
15. Spezialschiff
16. europäisches Land.

Die Anfangs- und Endbuchstaben, letztere von unten nach oben gelesen, ergeben eine Lebensweisheit.

Seemanns-Quiz

Wo muß man an Bord suchen nach

1. dem Schutzmann?
 - a) unter dem Bedienungspersonal,
 - b) in der Takelage,
 - c) vor der Gangway.
2. der Jungfer?
 - a) im Damensalon I. Klasse,
 - b) in der Takelage eines alten Segelschiffs,
 - c) im Heizerlogis.
3. dem Lümmel?
 - a) unter den Junggraden,
 - b) bei den Schauerleuten,
 - c) im Ladegeschirr.
4. der dritten Hand?
 - a) im Bootsmanns-Hellegatt,
 - b) im Kühlraum für Proviant,
 - c) in der Kapitänskammer.
5. dem Engländer?
 - a) im Speisesaal der Touristenklasse,
 - b) am Heckflaggenstock,
 - c) im Maschinenstove.
6. dem blauen Peter?
 - a) bei den „Assis“,
 - b) unter dem Knickstag,
 - c) in der Offizierspantry.
7. dem dummen August?
 - a) über dem Kielwasser,
 - b) in der Wäscherei,
 - c) in der Kammer des Elektrikers.
8. dem Jan van Gent?
 - a) bei den Männern der Hafengebörden,
 - b) in der Lotsenkammer,
 - c) auf den Felsklippen vor der Küste.

9. dem Flying Fish?

- a) im Matrosenlogis,
- b) auf den Heringsloggern,
- c) in der Kombüse.

10. dem Eisernen Mann?

- a) unter Goethes Werken in der Bordbücherei,
- b) im Motorenraum,
- c) auf der Kommandobrücke.

Auflösungen aus Nr. 4

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 2. Ra; 4. Ware; 5. Reede; 9. Lear; 11. Ob; 12. Trosse; 14. Re; 15. Seelow; 20. heiss; 21. Ar; 22. IG; 23. Helene; 25. Emir; 27. Karree; 28. Senat; 29. Terrazzo.

Senkrecht: 1. Tara; 3. Ar; 4. Wels; 5. Ras; 6. Eremit; 7. Dora; 8. Eber; 9. Los; 10. Essenz; 12. ten; 13. Riesa; 16. Ei; 17. Egk; 18. Ohr; 19. Wert; 20. Heer; 24. Lee; 25. Mao.

Silbenrätsel

1. Neworleans, 2. Oberlicht, 3. Reffknoten, 4. Dido, 5. Offizier, 6. Schanzkleid, 7. Teterow, 8. Isobare, 9. Spantenriss, 10. Deplacement, 11. Eboli, 12. Sandglas, 13. Chateaubriand, 14. Hängematte, 15. Inverness, 16. Pacific, 17. Plymouth, 18. Einsiedelei, 19. Rektoskop, 20. Fécamp, 21. Registertonne, 22. Oper, 23. Omnibus, 24. Netzwinde, 25. Erleichterungsloch, 26. Handruder, 27. Rauschgelb, 28. Takelage, 29. Rettungsfloß, 30. Oktant.

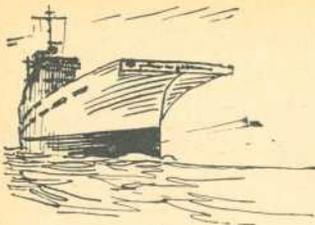
Nordost is de Schipperfroon ehr Trost,
Nordwest is de Schippers ehr best.



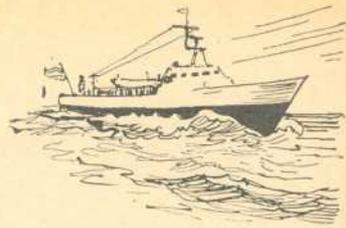
KREISELKOMPASS = *Sicherer Kurs*
SELBSTEUER = *Schnelle Reise*

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt





Flotten-Umschau



Unter dem Namen „Störtebeker“ fand Ende April die erste Flottenübung dieses Jahres in der Deutschen Bucht unter Leitung des Flottenadmirals Johannesson statt. Sie dauerte vier Tage und es nahmen 39 Kriegsfahrzeuge der Bundesmarine daran teil. Das wäre nicht ganz die Hälfte der z.Z. vorhandenen Seestreitkräfte der BM, die gegenwärtig einen Bestand von rund 90 Kriegsfahrzeugen aufweisen. Gegen Ende des Jahres sollen dann insgesamt 135 Kriegsfahrzeuge und 16 Hilfsfahrzeuge der BM zur Verfügung stehen.

*

Der Zerstörer „Z 1“, früher USN „Anthony“, ist Mitte April in Deutschland eingetroffen und hat als Heimathafen Kiel erhalten. Erster Kommandant des Schiffes ist Freg. Kapitän Trummer. Hier mag nachstehender Vergleich mit Kriegsschiffen etwa gleicher Größe früherer Zeit angezeigt erscheinen. Mit seinen 2900 t Höchstverdrängung ist „Z 1“ beispielsweise um rund 200 t größer als die 1902 von Stapel gelaufenen sogenannten kleinen Kreuzer SMSS „Frauenlob“, „Arkona“ und „Undine“. Die großen Torpedoboote des gleichen Jahres waren 400 t groß und liefen gegenüber den 35 von „Z 1“ nur 26 Knoten. Die sechs Zerstörer der

deutschen Kriegsmarine aus den Jahren 1936/38 hatten ungefähr die gleiche Höchstverdrängung wie „Z 1“ und erreichten 36 Knoten.

*

Anfang ds.Js. wurden neu aufgestellt: 1) Kommando der Zerstörer (Bremerhaven); 2) II. Landungsgeschwader (Wilhelmshaven); 3) II. Marinefliegergruppe (vorl. Kiel-Holtenau); 4) Außenstelle des Marinestützpunkts Kiel (Baubelehrungen-Hamburg). Ende April wurde das Kommando der Seestreitkräfte in „Kommando der Flotte“ umbenannt.

*

Nun kann in Kiel und Cuxhaven auch wieder von Land aus der Geschützgruß fremder Kriegsschiffe erwidert und hochgestellte Persönlichkeiten mit Kanonendonner geehrt werden, zu welchem Zwecke je drei Salutgeschütze an geeigneter Stelle an Land aufgestellt sind.

*

Am 10. April, an dem in Cuxhaven, das ja NATO-Stützpunkt ist, der Stab des 6. Minensuchgeschwaders seine Tätigkeit aufnahm, lief bei Burmester in Bremen-Burg das Küstenminensuchboot „Cuxhaven“ von Stapel. Auch der Name des in der vorletzten April-Woche bei Lürssen-Vegesack von Stapel gelaufenen Schnellbootes „Albatros“ erinnert insofern an Cuxhaven, als vor dem Ersten Weltkrieg das erste Schiff dieses Namens, der Minenkreuzer „Albatros“, 2200 t groß, als Minenschulschiff dort beheimatet war. Er ging im Ersten Weltkrieg bei Gotland, und sein Namensfolger, das 1200 t große Torpedoboot, im Zweiten Weltkrieg im Oslofjord verloren.

Die ebenfalls im April bekanntgegebene „Vereinbarung über die Mitgliedschaft von Bundeswehrangehörigen in Verbandsvereinen des Deutschen Segler-Verbandes“ läßt erkennen, welcher großen Wert die Bundeswehr, vor allem die Bundesmarine, auf die sportliche Ausübung des Segelns legt.

Das noch in diesem Jahr zur Ablieferung gelangende Segelschulschiff der Bundesmarine soll, soweit bekannt wurde, „Gorch Fock“ heißen. Freg. Kapt. Erhardt, der als Kommandant des Schiffes vorgesehen ist, wurde mit zwei anderen Offizieren und einigen Unteroffizieren auf mehrere Wochen an Bord des Segelschulschiffes „Amerigo Vespucci“ der italienischen Kriegsmarine, das auch bei uns bekannt

ist, kommandiert, um den dortigen Betrieb kennenzulernen. Auch sonstige Auslandskommandierungen und gegenseitige Besuche unter NATO-Verbündeten finden laufend statt, in welchen Zusammenhang der Wert guten fremsprachlichen Könnens allgemein, vor allem der beiden NATO-Sprachen Englisch und Französisch, zum mindestens „ausreichend für den Dienstgebrauch“, wie es früher in der vielsprachigen österreichisch-ungarischen Wehrmacht hieß, erwähnt werden darf.

*

Nachrichten aus dem Ausland zufolge finden erstmalig gemeinsame Übungen und Manöver zwischen Kriegsfahrzeugen der DDR und denen der polnischen und sowjetischen Marine statt, nachdem der Aufbau der Ostzonen-Marine einen gewissen Stand erreicht hat. Die sehr sorgfältige Geheimhaltung gewisser Dinge drüben läßt nur spärliche Meldungen besonders über militärische Ereignisse an die Öffentlichkeit dringen. Im Westen ist man in dieser Hinsicht erheblich großzügiger.

Über die Ergebnisse der Genfer Seerechts-tagung, die sich über mehrere Wochen erstreckte und u.a. auch die Klärung der Frage der Hoheitsgrenzen auf See zu behandeln hatte, ist nicht allzuviel Günstiges zu berichten. Bitter bemerkte gerade in bezug auf diese Frage die englische Zeitung „Daily Mail“ in einem Leitartikel unter der Überschrift „Anarchy of the Sea“ in der Einleitung, und zwar wörtlich übersetzt: „Als Großbritannien noch die Wogen beherrschte, war die Hochseefahrt frei und außer Frage stehend. Die Dreimeilen-grenze der Hoheitsgewässer wurde allgemein beachtet, notfalls erzwungen.“ Im weiteren Verlauf der Betrachtung heißt es dann, ebenfalls in wörtlicher Übersetzung: „Da haben sich nun 86 Länder unter der Schutzherrschaft der UNO gut fünf Wochen um die Entscheidung des Seerechts herumgezankt. Praktisch haben sie sich über nichts geeinigt und die Tagung ist nahezu gescheitert.“ Dem ist eigentlich nichts hinzuzufügen. Unsere ausgesprochene Befürchtungen haben sich also bewahrheitet.

*

Das Atom-U-Boot „Shark“ (SSN 591) der USN hat nach den günstigsten Erfahrungen mit der Fischform der „Albacore“ eine gleiche Form erhalten. Die Baukosten für „Shark“ wurden mit etwa 47 Millionen Dollars, angegeben. Das wären also 197,2 Millionen DM. Betreffend der schon früher erwähnten „Polaris“-Rakete, die vom getauchten U-Boot aus senkrechten Schächten abgefeuert werden kann, ist jetzt bekannt geworden, daß sie eine größte Reichweite von 2400 Kilometer und bei 450 kg Gewicht eine Länge von 15 m, sowie einen Durchmesser von 2,5 m hat. Sie führt Kernladung und hat Feststoff-Treibsatz. Ein neues U-Abwehr, besser gesagt ein U-Bootvernichtungsgeschoss, ist RAT, das aber nichts mit Ratte zu tun hat, sondern die Abkürzung von „rocket-assisted torpedo“ ist. Es ist ein Zielsuch-Torpedo mit Feststoff-Treibsatz von 204 kg Gewicht.

*

Frankreichs Marine Nationale hat sehr viel mit der Küstenüberwachung an der nordafrikanischen Küste zu tun. Die s. Z. gemeldete Einbringung des jugoslawischen Handelsschiffes „Slovenia“ hat sich als gerechtfertigt erwiesen; sie hatte Waffen und Kriegsgerät für die Aufständischen an Bord. R. Andriano.



Neuland-Gewinnung

Dem Meer abgerungen — Umwandlung von Ödflächen

Man verknüpft mit dem Wort Neuland-Gewinnung meist die Gewinnung von Kulturboden, den man dem Meer abgerungen hat, einen Kampf, der im norddeutschen Marschland seit Jahrhunderten unter großen Mühen und Kosten durchgeführt wird. Aber in dem Bericht, den das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über den Aufbau Deutschlands 1957 gegeben hat, wird darauf hingewiesen, daß damit auch im weiten Maß die Umwandlung von Ödflächen in Kulturland gemeint ist. Auch dieser Aufgabe hat die Bundesregierung große Beachtung gewidmet. So wurden zum Beispiel im Bayrischen Wald und in der Rhön aus unfruchtbaren Hutungen vollwertige Weide- und Ackerflächen geschaffen. In der Hauptsache geschah dies durch Entsteinung des Bodens, die zugleich dem Zweck diente, in dem neugeschaffenen Kulturland Wirtschaftswege anzulegen. Die Steine wurden in Steinbrechern zerkleinert; der so gewonnene Schotter ergab den festen Untergrund für die anzulegenden Wege.

Wenden wir uns der traditionellen Neuland-Gewinnung zu, dem Kampf mit dem „Blanken Hans“, wie der immer gefährdete Marschbewohner die Wellenreiter des anstürmenden Meeres nennt, so entnehmen wir dem sehr eingehenden Bericht des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, daß in dem gewonnenen Neuland die erste Frucht, Hafer und Raps, durch den guten Stand der Erträge überrascht hat. Der Bericht vermerkt nebenbei, daß sich die weiten Flächen besonders gut zum Einsatz des Mähreschers eignen, und daß bereits im Stoppelfeld der zweiten Ernte der Neubauernhof emporwächst. Noch im Jahre 1957 konnten die ersten vierzehn Siedler im „Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog“ ihren Einzug halten. Auch im übrigen Gebiet des Programms Nord sind Neusiedlungen entstanden, so daß 153 Landarbeiter ihr eigenes Heim erhalten konnten.

Am Anfang des Neuland-Projekts, das den Namen des verstorbenen Ministerpräsidenten von Schleswig-Holstein, des Bruders des Bundesminister Lübke, trägt, stand der Bau des Hindenburg-Damms (1927), in dessen Hut breite Ablagerungen von Schlick durch die Anlage von Lahnungen und Gruppen begünstigt werden konnten. Bereits vor dem Krieg sollte das Vorlandgebiet vor dem Wierdingharder Koog eingedeicht werden, doch erst 15 Jahre danach gelang das Werk. 1954 wurde — die Arbeiten dauerten fast das ganze Jahr hindurch — der 8,7 km lange Deich, der den „Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog“ bildet, aufgeworfen. Noch Anfang Oktober bedrohten Stürme und Fluten das Werk. Aber am 21. Oktober 1954 war das 1300 ha umfassende neugewonnene Land vor dem Ansturm des Meeres geschützt. Damit war seit dem 15. Jahrhundert der 86. Koog des Landes gewonnen. Mit der Entwässerung konnte die Erschließung des Bodens und der Bau des Verkehrsnetzes, das jetzt über 23 km ausgebaute Straßen umfaßt, begonnen werden.

Im Rahmen des „Programm Nord“ wurde der Arbeitsraum der Schleswig-Holsteinischen Landgewinnungs- und -erschließungs-GmbH.,

in der sich der Bund, das Land und die Kreise Flensburg-Land, Süd-Tondern und Husum zusammengeschlossen haben, um den Rest des Einzugsgebiets des Bongsieler Kanals erweitert; es soll hier ein neuer Koog geschaffen werden, der Bongsieler Koog, der bis 1959 fertiggestellt sein soll. Damit wird, wie der Ministerpräsident von Schleswig-Holstein, von Hassel, erklärte, als er im September 1956 das Straßennetz des „Friedrich-Wilhelm-Lübke-Koog“ dem Verkehr übergab, das Entwässerungsproblem für 54 000 ha Geestland und 18 000 ha Marsch gelöst. Der Bongsieler Koog wird neben einem Speicherbecken von 600 ha Siedlungsland in der Größe von 500 ha umfassen. Die Kosten werden auf 36 Mill. DM beziffert.



Ob das noch einmal fixe Seeleute werden?

Zum Projekt der Neulandgewinnung gehört auch die künstliche Entwässerung des von den Gezeiten beeinflussten Küstenlandes zwischen Ems und Hamburg, das — falls die Entwässerung nicht durchgeführt werden kann — der Gefahr ausgesetzt ist, im allzu hohen Grundwasser zu versinken. Es ist, wie man sagt, das Land unter dem Meer, in dem etwa 1000 Bauernhöfe, die verstreut liegen und nur schwer erreichbar sind, durch die Sanierung der Tiefgebiete vor dem allmählichen Untergang gesichert werden müssen. Viele dieser Höfe sind jetzt in den Entwässerungsplan einbezogen worden. Nach dem vorliegenden Küstenplan, dessen Durchführung 1955 begann, und der bis 1964 durchgeführt sein soll, ist die Sanierung von 600 000 ha Land vorgesehen, von dem beinahe der siebente Teil fast einen Meter unter dem Meeresspiegel liegt. Da ist es nicht verwunderlich, daß bereits 17 v. H. der

kleinen Besitzer den Kampf aufgegeben haben und ausgewandert sind, fast alle nach Amerika. Zur Entwässerung der Gebiete sind 450 Schöpfwerke erbaut worden, die im Gebiet der Wesermarsch, um ein Beispiel anzuführen, hundert Kubikmeter Wasser in der Sekunde aus den Niederungsgebieten schöpfen und es in die höher gelegenen Abflußkanäle pumpen. Mit dieser Leistung ist die Absenkung des Wasserstandes in den Grünlandflächen gesichert, da außer den Abflußkanälen in einer Länge von mehreren hundert Kilometern Abzugsrinnen maschinell gezogen worden sind. Diese schmalen Gräben müssen allerdings im Herbst durch mühsame Handarbeit geräumt werden, da sie bei dem üppigen Wuchs im Sommer stets von Unkraut und Gras überwuchert sind.

Da die Entwässerungsarbeiten sehr hohe Kosten erfordern, werden die bäuerlichen Grundstücke je Hektar zur Erhaltung der Entwässerungsanlagen mit einer Hypothek belastet, die — obwohl sie 60 bis 80 DM beträgt — in dem Bewußtsein getragen wird, daß der Bestand des durch das Grundwasser gefährdeten Hofes gesichert erscheint, wenn der großzügige Küstenplan bis zum Jahre 1964 termingemäß durchgeführt werden kann. Es sei hierzu erwähnt, daß für die vordringlichen Maßnahmen des „Küstenplans“ zur Regelung der Wasserhältnisse im „Tidegebiet“ der Nordsee im Jahre 1957 30 Mill. DM an Bundesbeihilfen und 7,5 Mill. DM an niedrig verzinslichen, langfristigen Bundesdarlehen zur Verfügung gestellt worden sind.

Für die gleichen Arbeiten im übrigen Bundesgebiet, einschließlich der besonderen Bauvorhaben im Alpengebiet, die im sogenannten „Alpenplan“ vorgesehen sind, wurden 33 Mill. DM an Bundesbeihilfen und 7,5 Mill. DM an Bundesdarlehen gewährt. Mit diesen Gesamtaufwendungen konnte die Ertragslage auf einer landwirtschaftlichen Nutzfläche von etwa 275 000 ha verbessert werden. Man vergleicht sie mit einer Neulandgewinnung von etwa 75 000 ha.

Die Erschließung des Emslandes, die ebenfalls im Programm vorgesehen ist, und die zur Zeit im siebenten Jahre steht, wird von der Emsland-GmbH. durchgeführt, zu der sich der Bund, das Land Niedersachsen und die beteiligten Landkreise zusammengeschlossen haben. Das Bauprogramm 1957 der Gesellschaft hat einen Kostenumfang von rd. 70 Mill. DM, von denen der Bund über die Hälfte aufbringt. Hinzu kommen erhebliche Ausgaben des Bundes für die bäuerliche Neusiedlung, die im letzten Jahre 60 Vollerwerbs- und 451 Nebenerwerbsstellen ergab. Es entstanden aus Ödland und Halbkulturen 4450 ha Neuland, womit seit 1950 rd. 33 000 ha vollwertiges Kulturland geschaffen worden sind.

Mit dem Fortschreiten des Erschließungswerks, das hier in kurzen Umrissen verzeichnet ist, traten, wie der Bericht des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten unterstreicht, die guten Einwirkungen auf die Volkswirtschaft sehr deutlich in Erscheinung. Sie zeigten sich im Gedeihen von Handel und Wandel, in der Zunahme von Kraftverkehrslinien, kurz, in einer Steigerung des Volkseinkommens, das stets die Folgeerscheinung einer planmäßig und erfolgreich durchgeführten Neuland-Gewinnung sein wird, was schon diese Ausschnitte aus der Agrarpolitik der Bundesrepublik zeigen.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE

ESSO



Anerkennung von steuerfreien Zuschlägen für Sonntags-, Feiertags- u. Nachtarbeit gemäß § 32 a LStDV in der Seeschifffahrt

Nach Abschluß des Tarifvertrages hatten die Tarifvertragsparteien die Anerkennung der tariflichen Regelung beantragt. Demzufolge wird mit Zustimmung des Bundesministers der Finanzen und der obersten Finanzbehörde der beteiligten Küstenländer folgender Erlaß ergehen:



„Mit Wirkung vom 1. Februar 1958 ist für die Besatzungen der deutschen Handelsschiffe von 50 BRT und darüber unter dem 6. Februar 1958 zwischen den Tarifpartnern ein neuer Heuertarifvertrag vereinbart worden.

Ich bin damit einverstanden, daß die nach diesem Vertrag zu zahlenden pauschalen Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit im Rahmen des § 32 a LStDV steuerfrei bleiben.“

Es kann also mit Wirkung vom 1. Februar 1958 bei der Errechnung der steuerfreien Zuschläge wie folgt verfahren werden:

a) Festheuern

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

b) Mehrarbeitsvergütung für Schiffsoffiziere und Angestellte durch Pauschalen laut Heuertarif

Steuerfrei sind (pauschalierter Zuschlag für Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit) die festgelegten Beträge. Diese liegen bei ca. 25 %. Es bleibt beispielsweise bei einem Schiffsoffizier der I. Gruppe, der eine Pauschale von DM 320,— erhält, der Betrag von DM 80,— steuerfrei.

c) Mehrarbeitsvergütung für Unteroftiziere und Mannschaft-

ten durch Einzelüberstundenbezahlung

Von der festgestellten Gesamtsumme der tariflichen Mehrarbeitsvergütung (Einzelüberstunden) gelten auch hier 25 % als pauschalierter Zuschlag für Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit. Es kommt also nur auf die Gesamtsumme der Mehrarbeitsvergütung an. Es bleibt also ohne Bedeutung, ob eine Mehrarbeitsvergütung mit einem Zuschlag von 25, 40 oder 100 % ausbezahlt wurde.

Wenn also beispielsweise der Endbetrag der im Abrechnungszeitraum errechneten Mehrarbeitsvergütung DM 120,— beträgt, sind 25 % der Endsumme von DM 120,— steuerfrei = DM 30,—. Durch dieses genehmigte, vereinfachte Verfahren zur Feststellung des steuerfreien Betrages wird vermieden, daß für jede einzelne Überstunde, die in ihrer Höhe in den einzelnen Dienstgraden verschieden ist und auch innerhalb der Dienstgrade wegen der verschiedenen Zuschläge von 25, 40 oder 100 % variiert, der steuerfreie Betrag zu errechnen und zu berücksichtigen ist.

d) Bereitschaftspauschalen

Auch hier bleibt wie bei der Mehrarbeitspauschale unter b) der Betrag (pauschalierter Zuschlag für Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit) steuerfrei. Von der Bereitschaftspauschale beispielsweise für den Alleinkoch in Höhe von DM 26,— sind also DM 6,— steuerfrei.

Doppeltes Pech

Im Hafen von Aden wurde der Kapitän des unter Panama-Flagge fahrenden Tankers „Maegolia“ wegen Beladung seines Schiffes über die Tiefgangsmarke hinaus zu einer Geldstrafe von 180 Pfund Sterling verurteilt. Als er dann Öl gelöscht hatte, um wieder auf den richtigen Tiefgang zu kommen und er dabei den Hafen verunreinigte, mußte er noch eine weitere Geldstrafe von 75 Pfund auf sich nehmen, bzw. sechs Monate Haft absitzen.

Stellungnahme zur Lohnpolitik

Die Deutsche Bundesbank nimmt in ihrem Monatsbericht für März 1958 (abgeschlossen am 31. März 1958) in folgender Form zur lohnpolitischen Situation Stellung: „Gerade in den letzten Monaten war die Aufwärtsbewegung der Löhne wieder ziemlich ausgeprägt, da in dieser Zeit eine verhältnismäßig große Zahl bedeutender Tarife revidiert und dabei die Löhne mehr oder weniger stark erhöht wurden. Allein in den ersten beiden Monaten des Jahres 1958 sind für rund 4,5 Millionen Beschäftigte die tariflichen Löhne und Gehälter im Durchschnitt um 5 bis 6 Prozent heraufgesetzt worden; im März kam vor allem die ab 1. Mai dieses Jahres wirksam werdende Erneuerung des Tarifvertrages für die etwa 1,2 Millionen Beschäftigten der Bauindustrie hinzu. Für weitere rund 4 Millionen Beschäftigte wurden in den letzten Monaten die Tarifverträge gekündigt, ohne daß es bisher zu neuen Vereinbarungen gekommen wäre. Unter dem Zwang des verschärften Wettbewerbs ist die Haltung der Arbeitgeber gegenüber den in der Regel nach wie vor beträchtlichen Lohnforderungen im Vergleich zu den Vorjahren allerdings wesentlich härter geworden. Die Verhandlungen ziehen sich daher nicht selten in die Länge. Es hat auch den Anschein, als würden die schließlich vereinbarten Tarifierhöhungen in letzter Zeit, der veränderten Konjunkturlage entsprechend, merklich hinter den früheren Steigerungssätzen zurückbleiben, obwohl schwer zu sagen ist, ob sie sich damit bereits in den Grenzen halten, in denen sie nicht zu neuen Preiserhöhungen oder zu einem — im Augenblick auch für die Arbeitnehmer keineswegs erwünschten — Druck auf die Investitionsfähigkeit führen.“

Jahrestreffen der Kap-Hoorn-Kapitäne

Am 15. April 1958 hielt die deutsche Sektion der „Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours Cap Horniers“ im Adolf-Woermann-Haus zu Hamburg-Altona ihre Jahrestagung ab. Leider war der Sektionspräsident, Kapitän W. von Zatorski, auf See und so leitete der Sektionssekretär, Kapitän Friedrich Mellert, die Versammlung, die von vielen alten Segelschiffskapitänen besucht war. Im Vordergrund stand die Teilnahme am XV. Kongress, der am 14. und 15. Juni in St. Malo an der bretonischen Küste stattfinden soll, dem Gründungsort der „Amicale“. Es sind bereits sovieler Anmeldungen eingegangen, daß die deutschen Teilnehmer mit zwei Autobussen kommen werden. Im Anschluß an den Kongress soll nach Paris und der Brüsseler Weltausstellung ein kurzer Besuch abgestattet werden.

Und dann der Zoll . . .

Polen

Zollfrei und ohne eine besondere Einfuhrgenehmigung können folgende Artikel nach Polen eingeführt werden, wenn sie üblicherweise als Reiseeffekten anzusprechen sind. Hierzu gehören insbesondere:

- 1 Flasche Wein, 1 Flasche Bier,
- 200 Zigaretten oder 80 Zigarren oder 200 g Tabak,
- 1 Fotoapparat, 1 Schreibmaschine,
- Sportgeräte, Musikinstrumente und ähnliche Gegenstände für den unmittelbaren Gebrauch. Gegenstände, die bei der Einfuhr von den polnischen Zollbeamten beanstandet werden, kann der Reisende bei der Grenzzollbehörde gegen Quittung hinterlegen und bei seiner Ausreise gegen Rückgabe der Quittung wieder ausführen.

Auf Wunsch können die beanstandeten Waren auch an das Hauptzollamt in Warschau über-

wiesen werden, das dann die Zollabfertigung vornimmt.

UdSSR

Für die Einfuhr von Tabakwaren, Wein, Spirituosen, Toilettewasser und Parfüm für den persönlichen Gebrauch bestehen keine Beschränkungen. Alle diese Artikel sind auch zollfrei.

Unter der Voraussetzung, daß die nachstehenden Artikel und Effekten ausschließlich für den persönlichen Gebrauch während der Reise bestimmt sind, können ebenfalls zollfrei eingeführt werden:

Sportgeräte, Kameras, Radio, Schallplatten-Apparate, Reiseschreibmaschinen, Feldstecher, Filmapparate, Kinderwagen, Reiseschultertasche u. ä.

Filme und Negative, entwickelt oder nicht, können frei ausgeführt werden. Sie dürfen jedoch keine Aufnahmen strategischen oder industriellen Charakters enthalten. Waffen und

Munition sind für die Einfuhr nicht zugelassen. Ebenso sind Hunde, Katzen und andere lebende Tiere nicht zur Einfuhr zugelassen.

Ausreise

Tabak und Spirituosen für den persönlichen Bedarf können frei ausgeführt werden. Ausfuhrverbote bestehen für: Waffen und Munition, militärische Ausrüstungen, aufgerufene Wertpapiere, Antilopen, Geweihe, Rehe, ostsibirische Hirsche, Pelze, Wermut-Stecklinge und Samen, Edelmetalle (Gold, Silber, Platin usw.) und aus solchem Material gefertigte Gegenstände, Antiquitäten und Kunstgegenstände.

Inland

Grundsätzlich wird in Island für alle persönlichen Reiseeffekten kein Zoll erhoben. Es ist dabei zu erwähnen, daß die Gegenstände dem Stande der Person angemessen sein müssen. Außerdem können zollfrei eingeführt werden: 60 Zigaretten oder 20 Zigarren oder 60 g Tabak.

ZU EINEM TEXIER
IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
WEINBRAND

Ankerplätze

DER SEEMANNMISSIONEN

Deutsches Seemannsheim Hamburg, Wolfgangsweg 12
 Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
 Hl. Abendmahl: Pfingst-So. 25. 5., 10.30 h
 Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
 Musik. Unterhaltungs-
 abend: Di. 13. 5. u. 27. 5., 19.30 h
 Tonfilm: Di. 20. 5., 19.30 h
 Preis-Skat: Di. 3. 6., 19.30 h
 Ausspracheabend: Do. 22. 5. u. 5. 6., 19.30 h
 Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h
 Fernsehen: Mo., Mi., Sbd. u. So.
 Sprechstunden des Seemannspastors: Mo. u. Do. von 9.00
 bis 10.00 h u. n. Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132
 Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
 Seemannsfrauen: Di. 13. 5. u. 10. 6. 20.00 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
 Fernsehen: Jed. So., Mi. u. Sb. 20.00 h

Katholisches Seemannsheim „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarstr. 12
 Hochamt m. Predigt: Jed. So. 15.00 h
 Heilige Messe m. Predigt: Jed. Do. 20.00 h
 Tee und Tanz: Jed. So. 16.30 — 18.30 h
 Tanzabend: Jed. Do. 20.30 — 22.30 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
 Variété: Jed. Sb. 20.30 — 22.30 h

Weitere Seemannsheimen 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 Seemannsheimen im Ausland
Im Ostseeraum:
 Helsinki: Bernhardsgatan 4
 Turku: Sakamakatu 27
 Göteborg: Skangatan 27
 (schwed. Freizeithaus Stigbergstorget)
 Malmö: Ingelstadgatan 4
 Stockholm: Svartmangatan 16.

Im Nordseeraum:
 Aberdeen: 12 Watson Street, u. Fishermen's Institute,
 12 Palmerston Road
 Amsterdam: Waelsteg 3
 Antwerpen: Auskunftsstelle f. Seeleute i. Konsulat
 Belfast: 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 Alle Street, Whitechapel E 1
 Middlesbrough: 386 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 Rafele 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
 Concepcion (Chile): Avenida Victor Lamas 1273
 Montevideo: Juan M. Blanes 1066
 Rosario: Boulevard Orono 645
 Santos: Estado de Sao Paulo
 Valparaiso: Casilla

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

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

Der Weg zum Patent

Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden am 28. März 1958 die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt die Herren:

Herbert Bressler, Wilhelm Döss, Hans Freistauer, Harro Heeren, Henry Klemann, Rolf Lünig, Georg Meyer, Heinrich Müller, Werner Onken, Georg Riensberg, Winfried Schreiber, Günter Schulze, Friedrich Thomer, Fridolf Voigt, Otto Wilms, Wolfgang Woedemann.

Es bestanden am 22. 4. 1958 die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) die Herren:

Werner Ansoerge, Klaus Bohn, Oswald Brockhoff, Wolfgang Büttner, Karl-August Glenewinkel, Reinhard Handmann, Werner Jenke, Gerhard Kiehne, Reinhard Klose, Rolf Kolkmann, Wolf-Dieter Krabbe, Kurt Langholz, Jochen Linde, Dieter Loosen, Jörg von der Mehden, Albrecht Merz, Karl-Heinz Neumann, Karl-Heinz Pauer, Gerhard Ramcke, Wilhelm Schröder, Umno Schütte, Hans-Jürgen Soltau, Eckard Weinreich.

zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt die Herren:
 Arnold Mantei, Ernst Zelt.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 1. 4. 58 bestanden eine Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:

Jens-Dieter von der Fecht, Detlef Haack, Claus Hamje, Rolf Henkel, Konrad Kiesewetter, Hans Schütz, Arno Vogel, Uwe Witt.

Beginn des nächsten Lehrgangs zur Vorbereitung auf das Befähigungsergebnis zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) am 5. 5. 58.

Seefahrtsschule Cuxhaven

Die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) bestanden am 31. 3. und 1. 4. 58 die Herren:

Erich Ender, Hans Hagenah, Harry Hantelmann, Peter Küther, Adolf Lunden, Egon Rusch, Kurt Schicke, Gerhard Pelka;

und die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) vom 1.—3. 4. 58 die Herren:

Martin Beckmann, Egon Brüning, Erwin Gerwien, Bruno Giersdorf, Hermann Hauswald, Horst Hennig, Heinz Jittler, Peter Holtz, Herbert Jasper, Karl-Heinz Kanigowski, Siegfried Kinski, Walter Krämer, Willi Lau, Gerhard Lauer, Siegfried Ledge, Otto Schaper, Alfred Staggers, Walter Schwedtke, Heinz Steyer, Karl ton Suden, Heinrich Voß, Uwe Voß, Ewald Zander.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden am 3. April die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt II die folgenden Herren:

Horst Bittermann, Götz Bleininger, Hubert Croissier, Klaus Donitzky, Wilhelm Gaedicke, Otto Grabowski, Manfred Haarhaus, Michael Hansen, Ernst Harm, Karl-Peter Hiss, Manfred Hochheim, Otto Janssen, Ulrich Jonas, Hans-Hermann Knüppel, Wolfgang Kuhn, Peter Kunick, Gerhard Lange, Uwe Martens, Wilhelm Matthies, Thor Reichensperger, Manfred Riedel, Herbert Rökendorf, Peter Schade, Wolfgang Strache, Ernst in't Veld, Karl-Heinz Wahls, Hans-Peter Wegner, Jürgen Wenzel, Harro Zander, Wolfgang Wolf, Albert Langer.

Es bestanden am 24. und 25. April 1958 die Prüfung zum Seeschiffer auf Küstenfahrt und zum Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei folgende Herren:

Heinz Bluhm, Erich Borucki, Berthold Cisee, Gösta Döbler, Otto Eichhorn, Peter Gretschi, Dieter Kreuzfeld, Karl Müllen, Otto Puhle, Kurt Sakautzki, Siegfried Schmaljohann, Hermann Schulz, Hermann Trittmacher, Fritz-Wolfgang Wagner, Heinz Wendt, Johannes Wittschen, Heinz Wulf.

Es bestanden am 19. 4. 1958 die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei folgende Herren:

Jürgen Baum, Walter Fründt, Hinrich Holst, Paul Joswig, Ernst König, Erich Korsch, Kurt Kreft, Jens Larsen, Klaus Märker, Siegfried Möbius, Manfred Schütz, Helmut Siemonsen, Willi Utes, Bruno Jackstadt.

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußendungen werden von der Deutschen Welle in Köln ausgestrahlt am 24. Mai und 21. Juni. Wellenlängen, Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 2/58.

Bücherbrett

Die Bücherecke

Drei für den Seemann sehr wichtige Bücher hat jüngst der Verlag Eckardt & Messtorff, Hamburg, herausgebracht. Zunächst handelt es sich um die „Schiffsliste 1958“, die die wichtigsten Daten aller deutschen Handelsschiffe über 100 BRT enthält.

Gegenüber den früheren Jahrgängen weist dieses Verzeichnis noch einige sehr begrüßenswerte Neuerungen auf. So sind bei der „Second-Hand-Tonnage“ die Ex-Namen aufgeführt und bei allen Schiffen ist die Bauwerft und der Hersteller der Antriebsanlage genannt worden. Die Liste, die 1298 Seeschiffe und 316 Fischereifahrzeuge mit einer Gesamttonnage von 3 739 981 BRT auf 280 Seiten aufführt, kostet DM 10,00.

Kapitän Wilhelm Koch, Studienrat an der Seefahrtsschule Hamburg, brachte das bekannte Werk „Die Seestraßenordnung und andere seerechtliche Vorschriften in der Praxis“ in Frage, Antwort und Bild neu heraus. Das ist damit die 13. Auflage des „Budde/Koch“. Das Buch enthält alle bis zu Beginn dieses Jahres ergangenen seerechtlichen Vorschriften und Entscheidungen und bildet so einen unentbehrlichen Ratgeber für den Nautiker. Durch das im letzten Jahr in Kraft getretene Seemannsgesetz ist der Umfang des Buches erheblich erweitert worden. Weitere Kapitel behandeln das Schiffstagebuch und die Verklarung, die Schiffsregister, die wichtigsten Seeschiffs-Behörden und -Institute, die Abfertigung der Schiffe, das internationale Signalbuch und eine Aufgabensammlung zur Seestraßen- und Seeschiffsstraßen-Ordnung. In Leinen geb. DM 26,80.

Als drittes Werk sind die „Seerechtlichen Gesetze und Verordnungen“, zusammengestellt von Dr. jur. Heinrich Kuhl, zu nennen. Auch dieses ist ein sowohl für den Schiffsoffizier wie auch für den Schiffahrtsmann an Land ein äußerst wichtiges Buch, auf dessen Erscheinen er schon lange gewartet hat. Da aber das neue Seemannsgesetz zunächst abgewartet werden mußte, konnte es erst jetzt herausgebracht werden.

Außer diesem Seemannsgesetz wurden in die vorliegende Ausgabe noch die Verordnungen zur Durchführung des internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See 1958, die Gesetze über das Seelotswesen, über die Küstenschiffahrt und über die Errichtung eines Bundesamtes für Auswanderung aufgenommen. Weitere wichtige Kapitel behandeln das Flaggerecht, das Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen, die Tagebuchführung, das See-Privatrecht und die Seeverversicherung. Ganzleinen, 464 S., DM 23,40.

Walter Widmann: „Kleine Sternkarte für Jedermann“, eine drehbare Karte zum leichten Auffinden der wichtigsten Sternbilder. Kosmos-Gesellschaft der Naturfreunde, Franckh'sche Verlagshandlung Stuttgart. DM 3,80.

Die meisten Sternkarten krankten daran, daß man sich am Schreibtisch wunderschön daraus vernehmen konnte, trat man dann aber hinaus in die Nacht, war es mit der Orientierung schnell vorbei. Diesem Mangel hilft diese nachleuchtende Sternkarte ab. Vor Gebrauch einen Augenblick mit der Taschenlampe angeleuchtet und es sind die Sternbilder leicht zu erkennen. Der besseren Übersicht halber hat man nur die wichtigsten Sterne des nördlichen Himmels auf der Karte vermerkt. Es ist dabei keiner vergessen worden, den die Nautiker für ihre Besteckrechnungen benötigen. So bildet diese Karte mit einer Drehscheibe, nach der man den gestirnten Himmel für jedes Datum und jede Stunde einstellen kann, ein wertvolles Hilfsmittel auch für den Seemann.

Fred Schmidt: „Jagd auf schwarzes Elfenbein“, Hans Dulk Verlag, Hamburg, Ganzleinen, 232 S., DM 16,80.

Vor uns liegt das letzte Werk des mit der „Pamir“ gebliebenen Seeschiffstellers Fred Schmidt. Und man möchte auch sagen, das bedeutendste. Hier behandelt er die Geschichte der Sklavenschiffahrt, die bald nach der Wiederentdeckung Amerikas durch Columbus einsetzte. Die unzähligen Schwarzen, die die Schiffe fast aller europäischen Staaten über den Ozean verfrachteten, ermöglichten es überhaupt erst, den neuen Erdteil zu erschließen. Die Sklavenschiffahrt war ein sehr gewinnbringendes Geschäft. Angesehene Handelshäuser und sogar Fürsten beteiligten sich daran und heimsten gute Gewinne ein. Dann kam die Zeit, als England den Sklavehandel verbot und sich bald andere Staaten diesem Verbot anschlossen. Amerika aber konnte ohne die schwarzen Arbeitskräfte nicht bestehen. So wurde ein illegales Geschäft daraus, ein Sklavenschmuggel, unter dem diejenigen, denen man helfen wollte selbst am meisten zu leiden hatten. Aber wie ist es heute? Noch vor wenigen Jahrzehnten glaubte man, daß der Sklavehandel restlos ausgerottet sei. In neuerer Zeit aber wurde man doch eines anderen belehrt. Es hatte sich herausgestellt, daß schwarze Jünglinge und Mädchen immer noch aus dem Sudan über das Rote Meer nach Arabien gebracht und dort auf den Sklavemärkten zum Verkauf gestellt wurden. Dieser Handel läßt sich kaum unterbinden.

Es ist ein kulturgeschichtliches Werk, was uns hier der viel zu früh von uns gegangene Fred Schmidt hinterlassen hat. Er hat das fertige Buch gar nicht mehr selbst gesehen. Jedes Kapitel ist sachlich, aber doch nicht nüchtern geschrieben. Immer wieder bricht der feine Humor des Seemanns hervor. Er weiß alle Phasen dieses Handels so spannend darzustellen, daß man das Buch wie einen Roman auf einen Sitz durchlesen möchte.

Walter Lohmann und Hans H. Hildebrand: „Die deutsche Kriegsmarine 1939—1945“. Verlag Hans Henning Podzun — Bad Neuenheim.

Von diesem grundlegenden Werk über die Stellenbesetzung in der deutschen Kriegsmarine ist nunmehr die 6. Lieferung erschienen. Sie enthält die Panzerschiffe „Admiral Scheer“ und „Admiral Graf Spee“, die Sicherungstreitkräfte, die Bereiche Nordnorwegen und Nordfrankreich, die Torpedoinspektion und die Personalien von Herzer bis Karbe.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Conti-Press S. 66; Deutscher Schiffs-Verein S. 70; Sepp Jäger S. 67; Ernst de Jong S. 76; Gustava Kropp S. 78; Günter Lemcke S. 67; Walter Lüden S. 77; Heinrich von Medvey S. 71, 72 u. 73; Fritz Mücke S. 75; Norderwerft Köser & Meyer (Werkaufnahme) S. 65; Seemannsschule Bremerförde S. 70; Walter Strombeck S. 68 u. 69; Wagner S. 67; Dr. Paul Wolff & Tritschler S. 74.

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

Die Werften meldeten . . .

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5286 Polizeiboot „DKN 903“, 150 t, f. Indonesien. Abifg. 29. 4. 58

Adler-Werft, Bremen

14 MS „Elster“, 970 tdw, f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, Stapell. 8. 4. 58

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1330 MS „München“, 13 800 tdw, f. Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg, Stapell. 15. 4. 58

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

818 MS „Mugla“, 6240 tdw, f. Sitku Kocman & Selahattin Göktug, Istanbul, Profef. 8. 4. 58

825 MS „Continental Carrier“, 9168 BRT, f. Arrow Navigation Corp., Panama, Profef. 17. 4. 58

830 MS „Helga Schröder“, 13 300 tdw, f. Richard Schröder, Hamburg, Stapell. 22. 4. 58

840 FMS „Thormodur Godi“, 850 BRT, f. Baejarutgerd Reykjavikur, Reykjavik, Profef. 2. 4. 58

845 MS „Sabratha“, 1520 BRT, f. Atlas-Levante Linie A.G., Bremen, Profef. 29. 4. 58

Atlas-Werke, Bremen

396 MS „Nortropic“, 4100 tdw, f. Nortropic Shipping Co., Monrovia, Profef. 19. 4. 58

Blohm & Voss AG., Hamburg

799 MS „Noordwijk“, 15 500 tdw, f. Erhardt & Dekkers, Rotterdam, Profef. 19. 4. 58

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

143 MS „Eva Witte“, 419 BRT, f. Hinrich Witte, Bremen-Blumenthal, Profef. 26. 4. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

870 MS „Akassa Palm“, 5804 BRT, f. Palm Line Ltd., London, Profef. 11. 4. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Cuxhaven“, 370 t, f. Bundesmarine, Stapell. 10. 4. 58

Küstenminensuchboot „Lindau“, 370 t, f. Bundesmarine, Indienst. 24. 4. 58

Theodor Buschmann, Hamburg-Wilhelmsburg

61 MS „Bosco“, 500 BRT, f. Baltische & Overseas Mij., Rotterdam, Profef. 17. 4. 58

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

177 MS „Insula“, 480 t, f. Rederiinteressentskab „Ohave“, Söby/Dänemark, Stapell. 8. 4. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

718 MS „Tagaytay“, 6242 BRT, f. Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Profef. 23. 4. 58

719 MS „Tai-Ping“, 10 800 tdw, f. Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Stapell. 2. 4. 58

730 D (tu) „Baumare“, 24 032 BRT, f. Transworld Carriers Inc., New York, Profef. 10. 4. 58

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Werft Korneuburg/Österreich

567 MS „Proteus“, 990 BRT, f. D.G. „Neptun“, Bremen, Profef. 18. 4. 58

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

569 MS „Proveniersingel“, 11 370 tdw, f. „Invotra“ Invoer en Transport Onderneming N.V., Rotterdam, Profef. 18. 4. 58

570 MS „Marie Leonhardt“, 15 750 tdw, f. Leonhardt & Blumberg, Hamburg, Stapell. 15. 4. 58

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

590 MS „Richard Bröhan“, 999 BRT, f. Reed. Richard Bröhan, Hamburg, Profef. 12. 4. 58

J. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

623 TMS „Ellen Essberger“, 1336 BRT, f. John T. Essberger, Hamburg, Profef. 30. 3. 58

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

220 MS „Wilhelm Wesch“, 320 tdw, f. Reed. Jonny Wesch, Hamburg, Stapell. 19. 4. 58

Howaldtswerke A.-G., Hamburg

923 MS „Lelykerk“, 11 400 tdw, f. ARAMCO Overseas Corp., Den Haag, Stapell. 28. 4. 58

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

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

60 TMS „Panu“, 1200 tdw, f. Helsingfors Steamship Co., Helsingfors, Stapell. 3. 4. 58

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1058 TD (tu) „Jakinda“, 40 000 tdw, f. Anders Jahre, Sandefjord, Stapell. 30. 4. 58

1071 MS „Cap Domingo“, 3000 BRT, f. Hamburg-Süd-amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eckert & Amsinck, Hamburg, Profef. 28. 4. 58

Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

146 MS „Hein Suhr“, 294 BRT, f. Jonni Suhr, Warstade/Elbe, Profef. 17. 4. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1062 TMS „Eduard Essberger“, 770 tdw, f. John T. Essberger, Hamburg, Stapell. 18. 4. 58

1070 TMS „Bunker Esso“, 150 t, f. Esso, Dänemark, Profef. 16. 4. 58

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsorf

108 MS „Ramona“, 1938 BRT, f. Rederi A/S Almora, Oslo, Profef. 16. 4. 58

109 MS „Ragni“, 3340 tdw, f. Erling Mortensen, Oslo, Stapell. 19. 4. 58

Lübecker Flender-Werke

486 MS „Kerkedyk“ 5325 BRT, f. Holland-Amerika Lijn, Rotterdam, Profef. 9. 4. 58

487 MS „Virginia Bolten“, 15 000 tdw, f. Aug. Bolten Wm. Millier's Nachf., Hamburg, Profef. 29. 4. 58

489 MS „Minerva“, 12 700 tdw, f. Skibsaksjeskabet „Corona“, Haugesund, Stapell. 30. 4. 58

491 MS „Helga Oldendorff“, 15 000 tdw, f. Egon Oldendorff, Lübeck, Stapell. 1. 4. 58

C. Lühning, Brake/Unterweser

5801 MS „Steinhauk“, 650 tdw, f. Jacob Kjode A/S, Bergen, Stapell. 22. 4. 58

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

150 MS „Lakhish“, 750 tdw, f. ZIM Israel Navigation Co. Ltd., Haifa, Stapell. 22. 4. 58

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

604 MS „Erika Dan“, 3295 tdw, f. J. Lauritzen, Kopenhagen, Profef. 11. 4. 58

Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg

832 MS „Marianne“, 1970 tdw, f. Arthur Sommer, Hamburg, Profef. 22. 4. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

534 MS „Kanada“, 3780 BRT, f. Sudoimport, Moskau, Stapell. 2. 4. 58

Ottensener Eisenwerk A.-G., Hamburg

529 MS „Caudebec“, 3600 tdw, f. Worms & Cie. Maritime et Charbonnière S.A., Paris, Stapell. 12. 4. 58

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

493 MS „Lux“, 830 tdw, f. Part. Reed. „Lux“ (KR.: Johannes Mantwitz), Glückstadt/Elbe, Stapell. 3. 4. 58

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

179 MS „Borkumriff“, 498 BRT, f. Kapt. Heinrich Stüven, Hamburg-Fuhlbüttel, Profef. 2. 4. 58

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

305 MS „Fernpoint“, 13 450 tdw, f. Fearnley & Eger, Oslo, Stapell. 2. 4. 58

306 MS Fritz Thyssen“, 15 180 BRT, f. August Thyssen-Hütte, Duisburg-Hamborn, (KR.: Seereederei „Frigga“), Hamburg, Profef. 23. 4. 58

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

304 FMS „Bielefeld“, 716 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G., Cuxhaven, Profef. 11. 4. 58

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

401 BTMS „BP Olex 35“, 102 BRT, f. BP Benzin und Petroleum A.G., Hamburg, Profef. 22. 4. 58

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

1684 SMS „Abbas“, 100 BRT, f. Persien, Profef. 25. 4. 58

1694 SMS „Tarura 4“ 100 BRT, f. Thailand, Stapell. 8. 4. 58

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

403 FMLg. „Paderborn“, 324 BRT, f. Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Bremen-Vegesack, Profef. 16. 4. 58

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

1273 MS „Siegfried Lehmann“, 980 tdw, f. Lübecker Stauereikontor Hans Lehmann, Lübeck, Stapell. 26. 4. 58

1274 MS „Stavfjord“, 1275 BRT, f. Part. Reed. MS „Stavfjord“, Stavanger, Profef. 1. 4. 58

1284 TMS „Slamet“, 500 BRT, f. Skibs A/S Karlander, Fredrikstad/Norw., Profef. 30. 4. 58

Fr. Schweers, Bardenfleth/Weser

6337 Seenotkreuzer „Ruhr-Stahl“, f. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen, Profef. 15. 4. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

421 MS „Karin“, 425 BRT, f. J. Knüttel u. H. Heinrich, Hamburg-Cranz, Profef. 12. 4. 58

437 MS „Anke“, 499 BRT, f. Jonny Winter, Hamburg, Profef. 3. 4. 58

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

189 MS „Sleipner I“, 420 BRT, f. Johann Kahrs, Gräpel, Profef. 12. 4. 58

Stülckenwerft, Hamburg

848 MS „Tumlaren“, 5600 tdw, f. Rederi A/B Transatlantic, Göteborg, Profef. 8. 4. 58

865 MS „Ciudad de Barranquilla“, 7880 tdw, f. Flota Mercante Grancolombiana S/A, Bogota, Profef. 29. 4. 58

871 MS „Leapaul“, 5625 tdw, f. Leo Adams, (KR.: Ahrenkiel & Bene), Hamburg, Stapell. 30. 4. 58

873 MS Schwarzenfels“, 12 500 tdw, f. Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“, Bremen, Stapell. 15. 4. 58

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

224 MS „St. Ronan“, 492 BRT, f. Gardner & Co., Glasgow, Stapell. 12. 4. 58

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

MS „Arcturia“, 900 tdw, erb. 58 Hamburg-Neuenfelde. Verk. v. Part. Reed. Arcturia, Hamburg, an Heinrich Horn, Hamburg. Neuer Name: „Ingrid Horn“.

Verkäufe ins Ausland:

FD „Heidenheim“, ex „Rebecka Müller“, 499 BRT, erb. 37 Hamburg. Verk. v. Deutscher Hochseefischerei „Nordsee“, Cuxhaven, nach Griechenland.

Neuer Name: ?

D. „Hünneberg“ ex „Bernicia“, 1512 BRT, erb. 20 Oskarshamn. Verk. v. Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg, nach Beirut. Neuer Name: ?

Neuer Name: ?

MS „Aleppita“, ex „Escout“, 1812 BRT, erb. 49, angek. v. Deutsche Levante Linie, Hamburg, von J. Sedyayr, Stockholm. Neuer Name: „Aleppo“.

D. „Ittersum“, 5199 BRT, erb. 38 Sunderland. Angek. v. deutscher Reederei v. Stoomvaart Mij. „Oostzee“, Amsterdam. Neuer Name: ?

MS „Nortropic“, 3864 BRT, erb. 58 Bremen. Angek. v. D.D.G. „Hansa“, Bremen v. Nortropic Shipping Inc. Co., Monrovia. Neuer Name: „Sturmfels“.

FD „Glenburn“, 221 BRT, erb. 17, Angek. v. Hamburger Reeder aus England. Neuer Name: ?

FD „Bempton“, 226 BRT, erb. 14 Beverley. Angek. v. Hamburger Reeder aus England. Neuer Name: ?

MS „Westsee“, ex „Monteglove“, ex „Westmoor“, 4408 BRT, erb. 24 Sunderland. V. W. Schuchmann, Bremerhaven, an „Eisen u. Metall“, Lehr & Co., Hamburg.

D. „Gisela Oldendorff“, ex „Peter Benoit“ 1349 BRT, erb. 02 Hoboken. V. Egon Oldendorff, Lübeck, an Eckhardt & Co. GmbH, Hamburg.

D. „Oberpräsident Delbrück“, 998 BRT, erb. 03 Tönning. V. F. G. Reinhold, Hamburg, an „Eisen u. Metall“, Lehr & Co., Hamburg.

MS „Westsee“, ex „Monteglove“, ex „Westmoor“, 4408 BRT, erb. 24 Sunderland. V. W. Schuchmann, Bremerhaven, an „Eisen u. Metall“, Lehr & Co., Hamburg.

D. „Gisela Oldendorff“, ex „Peter Benoit“ 1349 BRT, erb. 02 Hoboken. V. Egon Oldendorff, Lübeck, an Eckhardt & Co. GmbH, Hamburg.

D. „Oberpräsident Delbrück“, 998 BRT, erb. 03 Tönning. V. F. G. Reinhold, Hamburg, an „Eisen u. Metall“, Lehr & Co., Hamburg.

Der Lübecker Tierpark

In der Nr. 2/58 unserer Zeitschrift „Kehrwieder“ (S. 19) wiesen wir auf den kleinen Lübecker Tiergarten in Israelsdorf hin, machten den Vorschlag, diesen auszubauen und hofften dabei auf eine weitgehende Unterstützung der Lübecker Seefahrer. Wie wir inzwischen aus Lübeck erfahren haben, wird dieser Wunsch in Erfüllung gehen. Die Stadt Lübeck ist bereit, den Tierpark Lotte Walthers durch Überlassung weiterer Waldgebiete zu vergrößern und auszubauen. Hoffen wir mit den Stadtvätern, daß auch die Seeleute, Reeder und Kaufleute bald zur Bereicherung des Tierbestandes durch Stiftungen und „Mitbringel“ beitragen werden.

SCHULBEDARF · BRIEFPAPIER · FOLLLHALTER · GESCHENKARTIKEL
BÜROMÖBEL 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



1882 - 1957

SEIT 75 JAHREN

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

SCHIFFFAHRTSBUCHHANDLUNG
ECKARDT & MESSTORFF
HAMBURG 11 · BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1



SIEMENS- HAUSGERÄTE

Geschenke
von bleibendem Wert

Haartrockner	37 DM
Heizkissen	19,80 DM
Automatic- Bügeleisen	29,90 DM

Sihl PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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



Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

BROOK 5-6 · TEL. Sa. Nr. 36.63.53 Tag und Nacht

WILLEM II

ZIGARREN

Vom ersten
bis zum letzten Zug
den feinsten,
herrlichsten Geruch!



Es gibt „Willem II“ Zigarren
vom Format eines kleinen Kochsmaats
an bis zur Kapitänsgröße.

HAGENUK

KIEL

FUNKANLAGEN
WECHSELSPRECHANLAGEN
FERNSPRECHAPPARATE
MASCHINENTELEGRAPHEN
RUDERLAGEZEIGERANLAGEN
REGLER FÜR GENERATOREN
ÖLFEUERUNGEN



GERÄTE FÜR DEN

SCHIFFBAU

SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE

EMDEN

NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen

Tel.: 37 51-59

Telex: 027 821

JOH. FRITZEN & SOHN

KIEL

Wall 65

Telegr.: Seefritzen

HAMBURG

Spaldingstraße 130-36

Telegr.: Seefritzen

WILHELMSHAVEN

Weserstraße 188a

Telegr.: Seefritzen

NEW YORK

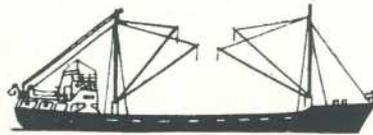
JOHS. FRITZEN & SON, INC.

50, Broadway - Phone: Whitehall 4-5945

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

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 7 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf. 339922

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

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



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

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
ROBERT PRINZ Pumpenfabrik - Hbg.-Altona, Nopitschstr. 15
Telefon 31 12 66, Fernschreiber 021 3218

Schiffsausrüstungen für Deck und Maschine
Werft- und Industriebedarf
Hagen & Co.
Hamburg 11, Deichstr. 38, Tel.-Sa.-Nr. 36 21 31
Nachtdienst 23 68 39, Fernschreiber 021 2938
Lieferung nach allen Hafenplätzen
gegr. 1853

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

Schiffsblockfabrik Tischlerei, Schiffszimmerei
MENDE & HAACK
Hamburg 11, Vorsetzen 9-10, Telefon 35 05 37
Abteilung Holzhandel - Pallen u. Laschen von Schwergut
Hbg.-Steinwerder, Schiffsstr. 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-HANDFEUERLÖSCHER - METALLWAREN FÜR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

Schiffsproviand **BASTÉ & LANGE**
Deck-, Maschinen- und Kajütsausrüstungen
Hamburg 11, Brook 7
Telef. 36 62 08-09, Nachtruf 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

CARL PLÜCKER
ROTTERDAM AMSTERDAM

Schiffs-Proviand
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT



EXPORT

gegründet 1890
Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich
Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22
Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79
Fernschreiber 21 487



HAMBURGER STAUEREI GESELLSCHAFT M. B. H.

(HAMBURG STEVEDORING COMPANY, LIMITED)

GEGR. 1874

HAMBURG-FREIHAFEN · POSTAMT 11 · ST. ANNENUFER 6

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

