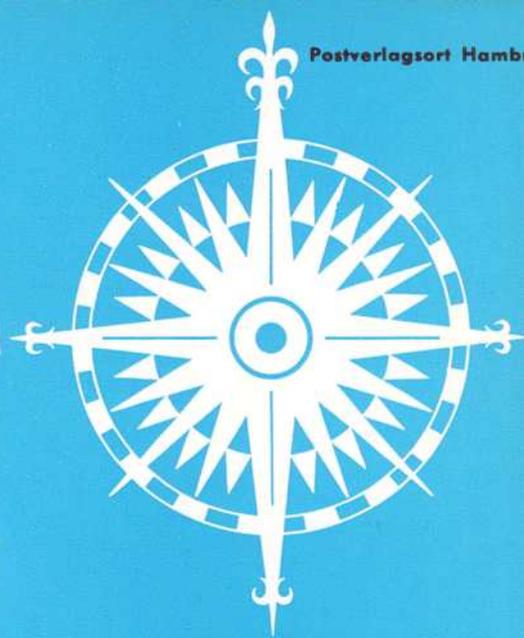


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß
Der Mann am Ausguck
Heimathafen Bremen
Die Geschichte der Seekarte
Barzahlung billig,
Ratenzahlung kostet viel Geld
Flotten-Umschau
Die große Bilderseite
Ich möchte wohl Falkner werden
Shanty von der langen Reise
Der wahrhaft gute Mensch
Wie du mir, so ich dir
Romantiker sind unheilbar
Ich ging nur mal von Bord
Was den Seemann sonst noch
interessiert
Die Werften meldeten...
Schiffs-An- und Verkäufe



Das Tauchen nach Wracks auf See ist kein leichtes Job.
Aufn. Hans Pawlek



FISSER & v. DOORNUM

Schiffsmaklerei - Kohlenimport

HAMBURG - EMDEN - BREMEN - NEW YORK

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 188 a

Telegr.: Seefritzen

NEW YORK

JOHS. FRITZEN & SON, INC.

50, Broadway - Phone: Whitehall 4-5945

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

CARL PLÜCKER

ROTTERDAM

AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
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

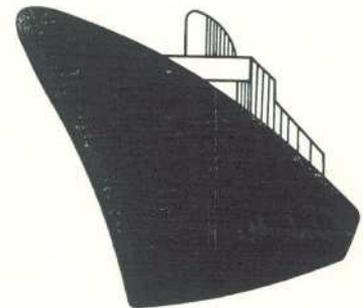
Fernschreiber 21 487

DER SEEHAFEN

BREMEN



BRÜCKE NACH ÜBERSEE



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: Shipchandlers Hamburg



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

International



PROPELLER

Wetterbeständige Öllackfarbe, die beliebte Allzweckfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

Juli 1958

Nr. 7

AM PEILKOMPASS

Am 30. Juni 1958 bestand unsere bundesdeutsche Handelsflotte aus 3914 Seeschiffen mit 4 305 381 BRT. Rechnet man hiervon die Küsten- und Fischereifahrzeuge, die Seeschlepper, Bergungsschiffe und sonstige nicht frachtfahrende Tonnage ab, so bleibt ein Bestand von 1026 Trockenfracht- und Passagierschiffen mit 3 250 987 BRT und 103 Tankern einschl. der Tank-/Erzschiffe mit 476 585 BRT, zusammen 1129 Schiffe mit 3 727 572 BRT. Hiervon sind 72,8 % Neubautonnage.

Die Zahl der aufliegenden Schiffe ist wesentlich zurückgegangen. Lagen am 30. April 1958 noch 103 deutsche Schiffe mit 376 560 tdw auf, darunter 14 Nachkriegsbauten, so sind es jetzt nur noch 54 Schiffe mit 212 890 tdw mit 5 Nachkriegsbauten.

Der Mangel an Ladung und das Absinken der Frachtraten führten zu einer Flaggen-diskriminierung, die für die deutschen Reedereien existenzbedrohend wurde. So haben unsere Reedereivertreter in Bonn gewarnt vor den ruinösen Folgen des in immer mehr Ländern der Welt verstärkt zur Anwendung kommenden staatlichen Flaggenprotektionismus und vor den Gefahren der „billigen Flaggen“ wie Panama, Liberia, Honduras und Costa Rica. Die Schäden, die der deutschen Seeschifffahrt aus diesen Praktiken erwachsen, sind kaum noch tragbar, nachdem als Folge der ungünstigen Konjunktur auf den Seeverkehrsmärkten sich der Diskriminierungsdruck bedrohlich verschärft hat. Die deutschen Reedereien sind trotz größter eigener Anstrengungen gegenüber diesen staatlichen Eingriffen machtlos. Sie müssen daher von der Bundesregierung wirksamen Schutz gegen die Drohung der Flaggendiskriminierung durch Sicherstellung des freien Wettbewerbs für die deutsche Handelsflotte im internationalen Seeverkehr erwarten. Zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit, insbesondere gegenüber den „billigen Flaggen“, bedarf es finanzpolitischer Hilfen. Ohne wirkliche tatkräftige Unterstützung ist der bisherige erfolgreiche Aufbau in Frage gestellt.

Auch die deutschen Fischereikreise haben ihre Sorgen. Die Regierung Islands hatte mitgeteilt, daß am 1. September die Hoheitsgewässer um ihre Insel von vier auf

zwölf Seemeilen erweitert werden. Auch Dänemark will sich diesem Vorgehen anschließen und die Zone der ausschließlichen Fischereirechte um die Faröer und Grönland ausdehnen. London aber will diese Erweiterung der Hoheitsgewässer nicht anerkennen. Britische Hochseefischer, die ihre Fänge in diesem Gebiet um 40 % verringert sehen, haben ihre Regierung bereits um besonderen Schutz durch die Royal Navy gebeten. Deutsche Fischereikreise schätzen ihren Fangrückgang auf etwa 25 %. Durch die unverändert bleibenden Kosten der An- und Abreise nach und von den Fischereigründen würden ernsthafte wirtschaftliche Gefahren entstehen. Sie seien aber genau wie die Isländer daran interessiert, daß kein Raubbau unter den Fischbeständen getrieben werde und daher vorläufig keinen Protest erheben und hoffen, daß eine gütliche Verständigung mit Island möglich sein werde.

Wie das Bundesverkehrsministerium bekannt gibt, hatten im Jahre 1957 179 Seeschiffe einen Seeunfall. 102 Unfälle ereigneten sich an den Küsten, auf den Seeschiff-fahrtsstraßen bzw. in Seehäfen der Bundesrepublik. Häufigste Unfallart war die Kollision — 98 Schiffe — dann kamen Grundberührungen und Strandungen bei 46 Schiffen und Betriebsunfälle auf 17 Schiffen. 47 Seeschiffe wurden schwer beschädigt und 15 sanken, kenterten oder liefen voll, darunter 7 Totalverluste, nämlich die Viermastbark

„Pamir“, D. Magdalena Reith“, D. „Christian Russ“, D „Harburg“, MS. „Komtur“ und zwei Fischereifahrzeuge. 1956 gingen 15 Schiffe mit 4658 BRT total verloren.

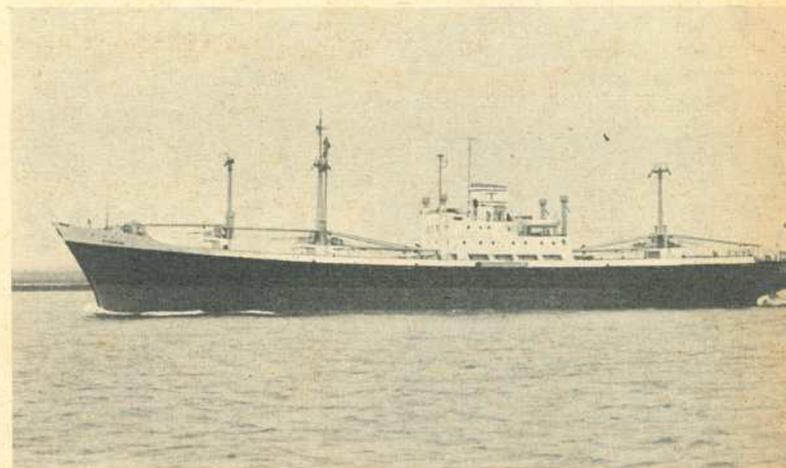
Die internationale Liga der Segelschiffskapitäne, die „Amicale Internationale des Capitaines au Long Cours Cap Horniers“, hielt am 14. und 15. Juni ihren XVI. Kongreß in St. Malo an der bretonischen Küste ab. Unter den rund 700 Teilnehmern, namentlich aus Frankreich und England, befanden sich auch etwa 150 Deutsche. Es begann mit einer Arbeitssitzung der „Amicale“ im Kinosaal des „Casino St. Malo“, wo der „Grand Mat“, der 81jährige Kapitän Yves Menguy die alten Segelschiffsfahrer begrüßte. Im Namen der deutschen Sektion dankte Kapitän W. v. Zatorski. Eine Fahrt nach der St. Malo vorgelagerten Insel Dinard schloß sich an, während der andere Teil an der Eröffnung einer neuen Straße, durch den früheren Ministerpräsidenten, René Pleven teilnahm. Nachmittags ging es wieder ins Casino zum Festbankett. Es wurden Reden über Reden gehalten, hauptsächlich in französischer, manchmal auch in englischer Sprache, merkwürdigerweise aber nicht in deutsch.

Der Sonntag begann mit einem Gottesdienst im Freien zum Gedenken der auf See gebliebenen Cap Horniers.

Für alle Beteiligten bedeuteten diese Tage in dem historischen Seefahrerstädtchen St. Malo ein unvergeßliches Erlebnis.

L. Dinklage.

Das Frachtmotorschiff „Flavia“, das die Rickmers-Werft in Bremerhaven für die „Triton“-Schiffahrtsgesellschaft mbH. (Korr.-Reeder Hermann Dauelsberg), Bremen, baute, trat am 10. Juni 1958 seine Jungfer-nreise an. Bei einer Länge von 131,40 m über Alles, einer Breite auf Spanten von 16,80 m und einer Seitenhöhe bis Oberdeck von 9,75 m hat es eine Tragfähigkeit von 7200 t und vermisst 5325 BRT. Ein Bor-sig/Fiat Zweitakt-Kreuz-kopfmotor Type 686 T von 3600 PSE bei 125 UpM verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 14,85 Knoten.





Der Mann am Ausguck

Nun ist es soweit, daß Alaska als 49. Bundesstaat in die Vereinigten Staaten von Amerika eingegliedert wird. Bisher gehörte Alaska zwar auch schon zu Amerika, aber nur als Territorium, das heißt als sogenanntes „minderberechtigtes Teilgebiet“. Mit seiner Eingliederung, die vom Senat in Washington beschlossen wurde und nun noch durch eine formale Volksabstimmung zu bestätigen ist, endet eine viele Jahre dauernde Auseinandersetzung um die staatsrechtliche Gleichberechtigung Alaskas. Das kalte Land an der Beringstraße kann nun wie jeder andere Bundesstaat zwei Abgeordnete in den Senat im Weißen Haus entsenden. Die Heraldiker sind schon dabei, sich den Kopf zu zerbrechen über die künftige Gestaltung des Sternenbanners, denn den 48 Sternen auf blauem Felde — jeder repräsentiert bekanntlich einen Bundesstaat — ist nunmehr der 49. hinzuzufügen. Oder wird man warten wollen, bis auch Hawaii eingegliedert wird? Hawaii, die größte Inselgruppe Polynesiens mit der Hauptstadt Honolulu und 412 000 Einwohnern, darunter 107 000 Weiße und dem überwiegenden Teil Polynesier, ist ein Territorium der Vereinigten Staaten. Ob Hawaii in absehbarer Zeit als 50. Stern im Bundesbanner glänzen wird, ist sehr fraglich.

Alaska aber hat es geschafft. Freilich liegen hier die Verhältnisse ganz anders. Alaska zählt auf einer Fläche von etwa 1,5 Millionen qkm 90 000 Einwohner, ist also außerordentlich dünn besiedelt. Etwa ein Drittel der Bevölkerung besteht aus Indianern und Eskimos. Die Vereinigten Staaten kauften es vor 90 Jahren für 7,2 Millionen Dollar von den Russen. Seit 1942 ist Alaska mit den Vereinigten Staaten durch die „Alaska Highway“, eine militärische Nachschubstraße ersten Ranges verbunden. Die strategische Bedeutung des Landes, insbesondere im Hinblick auf die Flugsicherung, ist für die Staaten ebenso wichtig wie die wirtschaftliche. An der Beringstraße sind sich die Sowjetunion und die Vereinigten Staaten bis auf 90 Kilometer nahegerückt.

*

Die Befürchtung, daß die Regierungsübernahme de Gaulles in Paris größere Veränderungen in der europäischen Politik herbeiführen würde, hat sich bislang nicht bestätigt. Im Gegenteil kann man feststellen, daß die überhitzte Atmosphäre der letzten Wochen einer „ruhigeren Wetterlage“ Platz gemacht hat. Der Reihe nach sprechen verantwortliche europäische Politiker in Paris vor. Wenn man ihren Berichten trauen darf — und es liegt kein Grund vor, es nicht zu tun — dann hat der „starke Mann Frankreichs“ keineswegs die Absicht, Porzellan zu zerschlagen, sondern ist eifrig bemüht, sein Vaterland aus den Schwierigkeiten herauszuführen und eine glücklichere Periode zu schaffen. Bisher sind seine Bemühungen durchaus von Erfolg begleitet gewesen. Auch in der Besprechung mit dem britischen Regierungschef Macmillan ist mehr Übereinkommen über die Nahostfragen zutage getreten, als zuerst erwartet

wurde. Und beide Regierungschefs haben betont, daß man nicht gewillt sei, Europa wirtschaftlich in zwei Teile zerfallen zu lassen. In der Frage der Schaffung einer Abrüstungszone in Mitteleuropa soll der General de Gaulle sogar eine weniger schroffe Haltung gezeigt haben, als sie etwa

Männer am Strom und auf See



Der Messejunge

Jungen im Alter zwischen 14 und 16 Jahren werden bereits als Messejungen eingestellt. Ihr Ziel ist, einmal Steward zu werden. Messejungen müssen gewandt sein und gute Umgangsformen besitzen. Die Offiziere und Ingenieure in den Messen wollen bedient werden wie in einem guten Restaurant an Land. „Smerlappen“ kann man hier nicht brauchen. Nach zweijähriger Fahrzeit schon kann der Messejunge zum Messesteward befördert werden. Noch ein weiteres Jahr der Bewährung an Bord, dann kann er sich als Steward auf einem Frachtschiff anmustern lassen. Den letzten Schliff aber, um verwöhnte Fahrgäste auf einem Passagierschiff zufriedenstellen zu können, muß er sich an Land in einem Hotel oder in einem guten Restaurant holen. Eine abgeschlossene Lehrzeit ist bei diesem Beruf schon nötig.

Washington einnimmt. Die Gespräche gehen weiter. Wir wünschen unserem schönen Nachbarland eine Beendigung der Krisenzeit und eine neue Periode gesunder Entwicklung.

*

„Wenige Jahre harter Arbeit bringen tausend Jahre Glück“. So lautet die Losung, mit der der Nationalkongreß der Kommunistischen Partei Rotchinas beschlossen wurde.

Die Führer der Partei haben das Steuer scharf herumgeworfen und eine linientreue Politik im Sinne Moskaus propagiert. Damit

ist das Los der Parole besiegelt, die noch vor einem Jahre verkündet wurde und Aufsehen in der ganzen Welt erregt hatte: „Laßt hundert Blumen blühen“. Mit dem Anschein einer gewissen Liberalisierung hatte man Kritiker, Unzufriedene und auch Gegner herausgelockt, die offen ihre Meinung sagten und die man dann in der Versenkung verschwinden ließ. Die Machthaber der Partei sollen selbst erschrocken gewesen sein über das Ausmaß der kritischen Stimmen, die nicht zuletzt aus Lagern kamen, die man für völlig intakt gehalten hatte. Mit allen Mitteln der Massenpropaganda ist man nun dabei, das Volk auf die Generallinie einzudrillen. Tausende von Blockwaltern ziehen durch die Straßen, die Großdruckereien in Peking und Shanghai speien Millionen und Abermillionen von Flugschriften aus, in Kundgebungen und Lehrgängen werden Entschließungen gefaßt, und selbstverständlich läuft die „Aufklärung“ in den Betrieben auf höchsten Touren.

Es blieb nicht verborgen, daß auf dem Kongreß auch Meinungsverschiedenheiten ausgetragen wurden, die durch die Kritik führender Parteileute aus Sinkiang und aus der Nordprovinz Kansu entstanden waren.

Man warf den Gegnern aber nach bewährtem Rezept Nationalismus oder Zusammenarbeit mit den Bürgerlichen vor und brachte sie damit zum Schweigen. Als Ziel der neuen Linie wird nichts Geringeres proklamiert als dieses: China in fünfzehn Jahren zum drittgrößten Industriestaat der Welt werden zu lassen und das Volk in eben dieser Zeit auf die Bildungsstufeder Völker Europas oder Nordamerikas zu bringen. Fürwahr ein stolzes Ziel. Ob es erreicht wird, bleibt abzuwarten. Man sollte aber in Europa und Amerika die Bewegung im 5000jährigen „Land der Mitte“ nicht leicht nehmen.

*

Die Chinesische Volksrepublik verzeichnet heute einen jährlichen Bevölkerungszuwachs von 10 Millionen Menschen. Bleibt es dabei, so hat sich die Bevölkerung Chinas in 35 Jahren verdoppelt. Auch in Indien liegt ein starker Bevölkerungszuwachs vor.

Er beträgt etwa 5 Millionen Menschen im Jahr. Nicht ganz so stark ist der Zuwachs in Japan; Wissenschaftler rechnen hier mit einem bald eintretenden Stillstand. Trotzdem dürfte sich — so rechnen die Gelehrten — die Bevölkerung der Erde im Jahre 2000 auf 5 Milliarden Menschen belaufen. Und was ist mit der Ernährung? Es ist noch gar nicht so lange her, daß Statistiker den langsamen, aber sicheren Hungertod der Menschheit angesichts der rapiden Vermehrung voraussagten. Der Direktor des Weltwirtschaftsinstituts in Kiel, Prof. Fritz Baade, ist anderer Meinung. Durch Ausnutzung der Fortschritte der Technik, durch Vermehrung der Ackerbaufläche der Erde kann der Ertrag soweit gesteigert werden, daß auch 5 Milliarden Menschen ohne Schwierigkeiten ernährt werden können, vorausgesetzt, die Menschheit bringt sich nicht selbst durch den völlig überflüssigen „Kampf um den Lebensraum“ um. Sie sollte statt dessen gemeinsam den friedlichen Kampf um die Ertragssteigerung der Erde führen.

Fritz Roßberg



Der Hafen



BREMEN

Bremen, die älteste deutsche Seestadt, 782 zum ersten Mal erwähnt, mit ihrer Aufgeschlossenheit, ihrer Gastfreundschaft und mit ihrer Bedeutung für den gesamten norddeutschen Raum, hat häufig und gern Besuch. Die Stadt weiß, was sie den Besuchern schuldig ist und bietet ihnen viel an Schönerem, Neuem und Traditionsgebundenem aus der Überlieferung einer fast zwölfhundertjährigen Geschichte.

Die weltbekannten Traditionsstätten befinden sich im alten Stadtteil, der sogenannten „guten Stube“, dem Marktplatz. Dieser stellt in seiner Geschlossenheit mit Dom, Schütting, dem Rathaus und dem Roland eine städtebauliche Kostbarkeit dar.

Besucher mit Entdeckerfreude finden unweit des Marktes, Bremens ältestem Stadtteil, das Tieferviertel, das sich oberhalb der Weserbrücke bis zum Wall hinzieht. Früher wohnten hier Fischer und Fährleute. Der „Schnoor“ bildet die Hauptstraße, die sich durch das Gewirr der Häuser windet. Man sieht schöne alte Giebel und Ausluchten, wie man in Bremen die verglasten erkerartigen Vorbauten nennt. Auch der Stavendamm und die Stavenstraße gehören zu den vielen Merkwürdigkeiten Bremens. Unter Staven versteht man hier eine warme Stube. Im Mittelalter war es der Ort der öffentlichen Badestuben, die bei Männlein und Weiblein recht beliebt waren. Nach zeitgenössischen Bildern und klagenden Berichten soll dieser Ort recht oft Zeuge ungehemmten Vergnügens gewesen sein.

Sehenswürdigkeiten der alten Hansestadt betrachten mochte, und bat ihn, ein heimliches Gemach betreten zu dürfen. „Goht Se dor man rin, glieks de tweede Döör links, dor is dat!“ Als der Fremde wieder herausgekommen und sich für den Liebesdienst bedankt hatte, fragte ihn der Wirt: „Se sünd woll nich von hier?“ Der Fremde verneinte das.

„Wo wohnt Se denn?“

„Ich wohne bei Hillmann.“ Das war das vornehmste Hotel der Stadt.

Der Wirt sann einen Augenblick nach, dann meinte er: „Ick will Se wat seggen: wenn Se mal wedder nah hier kamt, denn wohnt Se bi mi un for dat annere gaht Se nah Hillmann.“



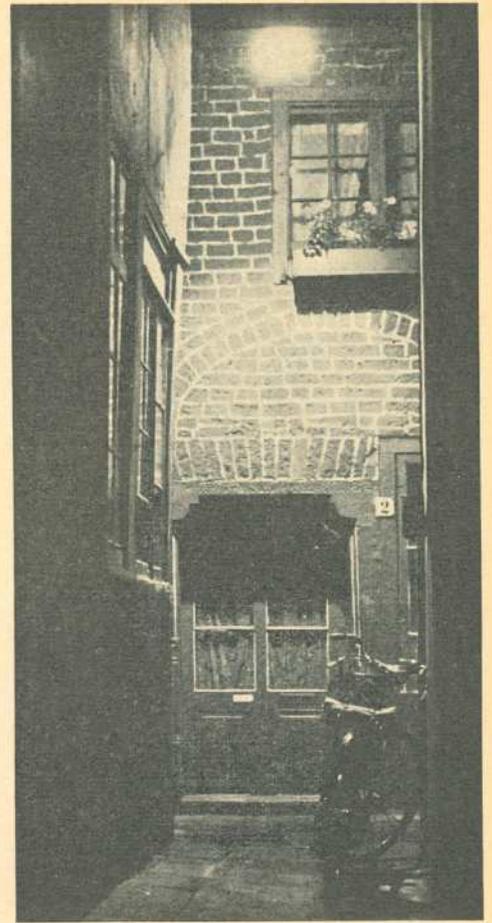
Kommt man vom Bahnhof den Herdentorsteinweg entlang zu den Wallanlagen, bleibt man einen Augenblick stehen, um die ehrwürdige Mühle zu betrachten. Besonders hübsch ist der Anblick des Nachts, wenn sie von Scheinwerfern angestrahlt wird.



Ein malerischer Winkel im Schnoorviertel.

Beim Besuch der Gaststätten im Schnoorviertel kommt man schnell ins Gespräch mit den Alten. Gern erzählen sie die Geschichten, die schon früher die Fischer und Schiffer erzählt haben. So hatte sich ein alter Fährmann in einer dieser Straßen als Wirt eines Gasthauses zur Ruhe gesetzt, das den stolzen Namen „Zum Admiral Nelson“ führte. Eines Tages, als er gerade vor der Tür stand, um ein wenig frische Luft zu schnappen, nahte mit schnellen Schritten ein Fremder, der wohl die

Hier blickt man vom Wasserturm auf die Weser und das Tieferviertel.



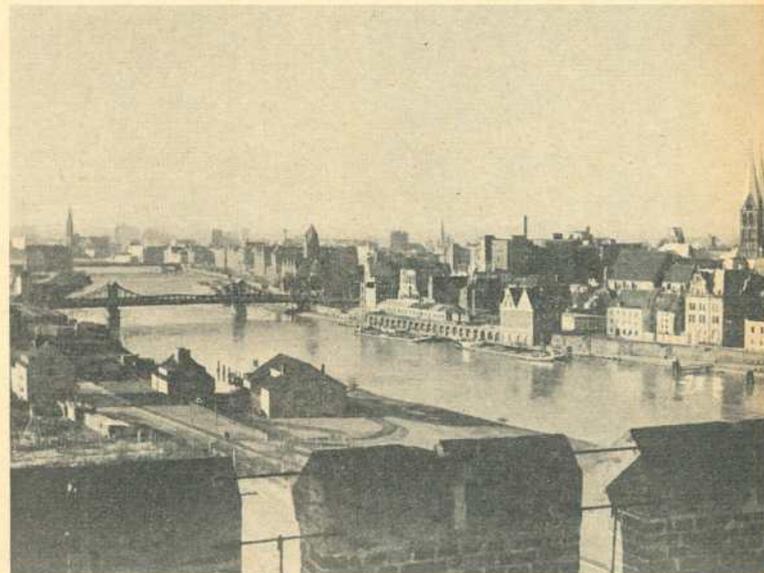
Die Spiekerbarthstraße im Schnoorviertel ist die engste Gasse Bremens.

In einem anderen Gasthaus saßen einmal drei alte Seebären stumm um einen Tisch vor ihrem Glas Bier.

„Wat schallt wi nu den Abend över maken? Vertellt hebbt wi allns, Kortens speelt wi nich!“ „Dscha, wat schallt wi man bloot maken?“ bestätigte der Zweite.

Der Dritte saß eine Weile nachdenklich da, dann sagte er: „Ick hebb mi'n Speel utdacht. Wi drinkt, hit wi duhn sünd, un wenn wi duhn sünd, denn mutt een rutgahn un de annern, de möten raden, wekke dat is, de rutgahn is.“

Wie das Spiel endete, ist leider nicht überliefert. Ernst de Jong

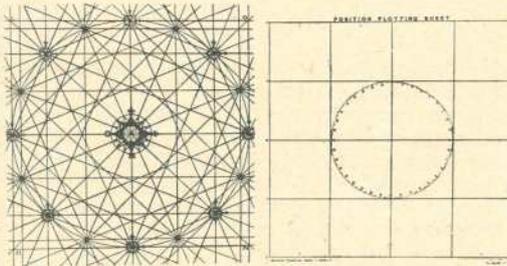


Die Geschichte der Seekarte

Von Dr. Ulrich Mohr

Seefahrt ist so alt wie die menschliche Geschichte überhaupt. Das Meer war Nahrungsquelle, Transportweg, Kampfstätte. Es lockte zur Ausdehnung der Herrschaft. So waren die Bestrebungen, die gewohnten Küstengewässer zu verlassen und in unbekannte Regionen vorzustoßen, meist sehr eigensüchtig. Kenntnisse, die man dabei erwarb, waren wertvolle Geheimnisse. Das ist sicher einer der Gründe, weshalb wir aus den ersten zweitausend Jahren der bekannten Seegeschichte keine Seekarten kennen. Ein anderer war das Material, aus dem Karten in der frühesten Zeit hergestellt waren. Es hat nie ein Material gegeben, das nur für Seekarten und nichts anderes brauchbar gewesen wäre. Archimedes, der griechisch Mathematiker, schuf die ersten Globen. Sie waren aus Messing und dürften sich habiert ideal als Kochgefäße für Invasionsdaten geeignet haben. Aus Pergament konnte man Bucheinbände machen. Das massive Silber, das

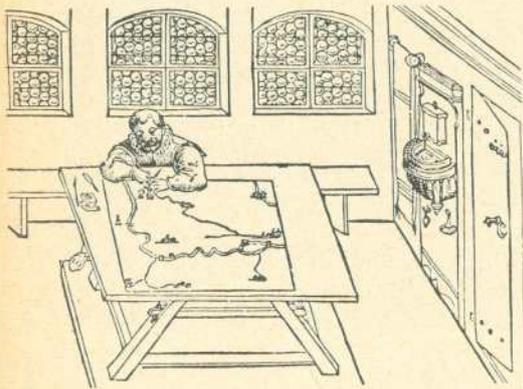
Eine kürzere Reiseroute, ein ergiebigerer Fischgrund waren Goldes wert. Es bestand nicht der geringste Anlaß, dieses Wissen anderen zu schenken.



Karten im 16. Jahrhundert waren über und über bedeckt mit Windrosenlinien, die zum Koppeln dienten. Dagegen rechts unsere heutige Karte mit nur einer Gradrose.

Die Fürsten aber, die Seefahrer hinaussandten, um Entdeckungen zu machen, hatten noch weniger Anlaß, die Ergebnisse zu enthüllen. Der römische Kaiser Augustus ließ, nachdem sein Reich kartographisch aufgenommen war, die Karten in den innersten Verließ des Palastes einschließen. Nur die vertrautesten Admiräle erhielten Teile davon, wenn sie hinausgingen, um den Bestand des Reiches zu festigen. Seekarten und Logbücher waren immer Geheimsachen. Es gibt die Geschichte von einem phönizischen Kapitän, der, verfolgt von einem römischen Schwader, sein Schiff stranden und seine Besatzung ertrinken ließ, nur um seine Karte nicht in die Hand des Gegners fallen zu lassen. Und die Spanier benutzten später Bleigewichte an ihren Seekarten, um sie bei einem Enterversuch versenken zu können. Wir wissen, daß die ersten Seekarten von der Neuen Welt, die Kolumbus mitbrachte, in den Archiven von Sevilla niedergelegt wurden. Keine einzige Originalkarte der Entdeckungsreisen durfte vervielfältigt werden. Aus diesem Grunde besitzen wir heute keine Karten mehr von Kolumbus, Magellan oder Cortes. Die wenigen Karten, die in unsere Zeit überkommen sind, entstammen Notizen und Zeichnungen, die der Wachsamkeit der Spanier und Portugiesen entgingen. Wir kennen einen Fall, wo ein Engländer in den Archiven von Sevilla heimlich Seekartenangaben kopierte und an Heinrich VIII. übersandte. Er wies ausdrücklich darauf hin, daß unter keinen Umständen bekannt werden dürfe, daß die von ihm kopierte Karte von Westindien jetzt in England sei.

Die erste Seekarte, die wir kennen, stammt aus dem Jahre 1311, wenn wir eine Karte nicht zählen, die aus Babylon zu uns kam und das Reich Gargons um 2300 v. Chr., umgeben vom Ozean, zeigt. Aber wir wissen, daß Seekarten, die inzwischen verlorengegangen sind, existiert haben müssen. Das erste wichtige Kapitel um Seekarten und Navigation dreht sich um die Phönizier und ihre Seefahrt etwa 1200 v. Chr. Man weiß eine ganze Menge über dieses Volk, aber es gibt keine Aufzeichnungen über ihre Seereisen, obwohl sie für ihre Zeit ganz erstaunlich waren. Nur aus Spuren ihrer Anwesenheit und aus Berichten Dritter können wir entnehmen, daß sie außerordentliche Seuteure waren. Es ist undenkbar, daß sie z. B. Umsegelungen Afrikas, regelmäßige Handelsfahrten bis in die Ostsee und nach England ohne navigatorische Hilfsmittel hätten machen können. Ihr Geheimwissen um die See gab ihnen die Sonderstellung, die sie bis zur Vernichtung durch Rom innehatten. Sie transportierten die Legionen Alexanders und Xerxes und kämpften Seeschlachten für sie. Sie kannten 850 Jahre vor unserer Zeitrechnung schon die Balearen, die gesamte afrikanische Küste, Gibraltar, Malta, Sardinien und Korsika und schließlich die Kanarischen Inseln. Sie gründeten in Spanien die Stadt Cadix. Es machte ihnen keinerlei Schwierigkeiten, diese Seeverbindungen — immerhin 2200 Seemeilen von



Ein mittelalterlicher Kartenmacher bei der Arbeit.

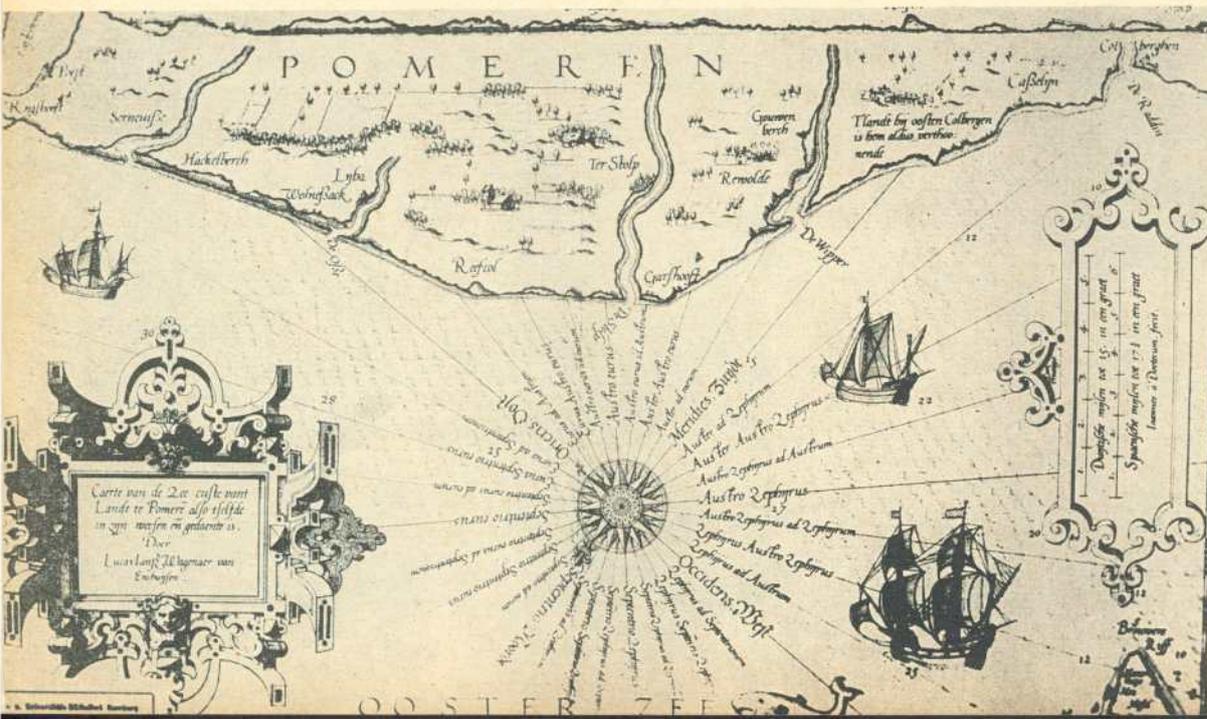
Karl der Große zur Herstellung von Silberplatten benutzen ließ, fand schon wegen seines Metallwertes Liebhaber. Dennoch war das Entscheidende für das Fehlen von Seekarten aus der frühen Zeit das Geheimnis, das sie umgab. Berufsleute waren nicht nur schweigsam. Sie liebten es auch nicht, irgendwelche Aufzeichnungen zu machen. Das war damals so wie heute. Sie waren Philosophen, ohne je eine Schule besucht zu haben, Mathematiker aus Not, nicht Berufung. Astronomen oder Observatorium. Ihr Wissen war ihr Handwerkszeug und trug außerdem dazu bei, ihnen Ansehen und den Nimbus übernatürlicher Fähigkeiten zu geben. Und noch mehr: es war bare Münze!



Christian Huygens (1629 bis 1695) war ein berühmter Physiker, der das erste Fernrohr ermöglichte und die Pendelgesetze erlorschte.

Sidon bis zu ihren Kolonien im westlichen Mittelmeer — aufrechtzuerhalten. Sie benutzten die Sterne bei Nacht und die Algebra zur Errechnung ihres Kurses. Es gibt Quellen, nach denen sie etwa um 600 n. Chr., als das ägyptische Suezkanalprojekt gescheitert war, Afrika umrundeten und dabei feststellten, daß die Sonne im Norden kulminierte, auch wenn sie es nicht so nannten, denn es gab noch keinen Kompaß. Herodot erschien gerade diese Angabe unglauwürdig, obwohl sie doch mehr als alles andere die Richtigkeit bestätigt!

Wenn die Phönizier auch keine Seekarte hinterließen, so doch ein Seehandbuch, in dem auf Karten Bezug genommen wird. Es war dies der Scylax von Caryanda:

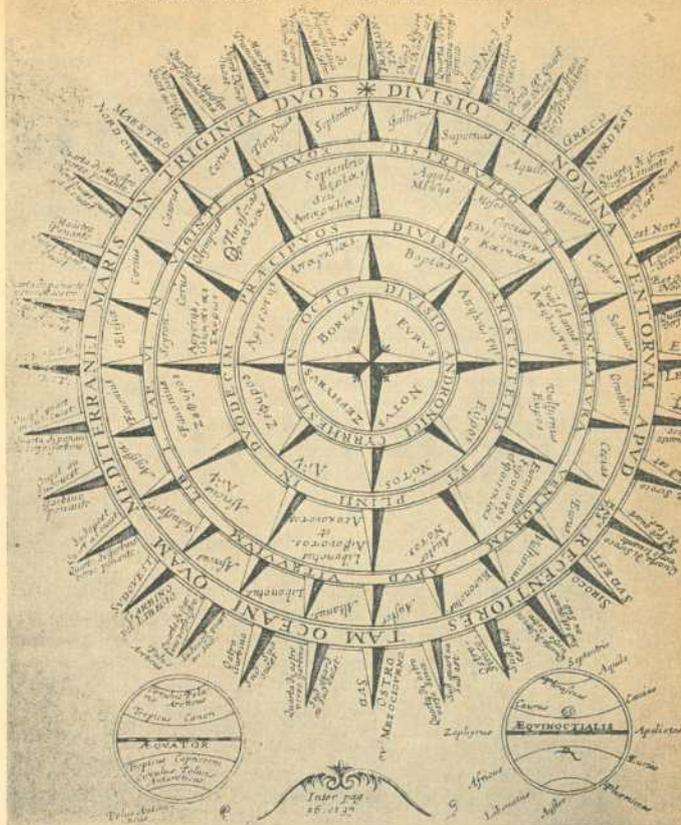


Eine Seekarte der Ostsee aus dem Seetagebuch von Waghenaer. Sie zeigt die pommerische Küste und Bornholm.

„Die Umschiffung der See der bewohnten Teile Europas, Asiens und Libyens“. Dieses Handbuch ist übrigens den heutigen Segelanweisungen gar nicht unähnlich. Es ist einfach, knapp und klar. Distanzen werden in Segeltagen gegeben. Ein weiteres, späteres Dokument ist der „Stadiasmus oder die Umschiffung der großen See“. Und auch hier finden wir Distanzen zwischen Europa und Asien, die Lage der wichtigsten Inseln, ihre Anzahl und Größe, die Winde, mit denen sie am sichersten angesteuert werden können, und ob es dort Frischwasser gibt. So heißt es z. B. von der Insel Hermea Leuceate: „20 Stadien, eine niedrige Insel 2 Stadien von Land, anzusteuern mit Westwind, dicht unterhalb der Landzunge ausgedehnter Ankergrund für alle Arten von Schiffen, Apollotempel (berühmtes Orakel), dicht dabei Frischwasser.“ Aus den Kreuzzügen des heiligen Ludwig gibt es ebenfalls nur einen Hinweis auf eine Seekarte im „Arbor Scientiae“ von Raymondo Lulli, aber die erste wirklich zu uns gekommene Seekarte ist die Karte von Petrus Vesconte aus dem Jahre 1311. Eine Seekarte dieser Zeit sah nicht so aus, wie unsere heutigen Seekarten. Dennoch war sie durchaus praktisch und gebrauchsfähig. Sie ging davon aus, daß der sicherste Ort für einen Seefahrer das tiefe Wasser außerhalb der Tiefenlinie ist. Nur

„Geographia“ des Ptolemäus aus dem 15. und 16. Jahrhundert geben diese Windrose wieder. Schließlich fand man diese Unterteilung nicht so praktisch wie die von 8 Winden. Man gab ihnen mundartliche Namen: Oriens wurde Levante, Occidens wurde Ponente. Ostro hieß es jetzt statt Meridies und Libex wurde Libeccio, Labetes oder Lebex. Diese Namen sind noch heute in Italien und Spanien üblich (neben Tramontana, Griego, Sirokko, Mezzodi usw.). Die Windrose hieß auch weiterhin so, als man schon längst den Kompaß entdeckt hatte. Es ist nicht ganz klar,

Aus dem 17. Jahrhundert stammt diese Windrose, die die Entwicklung von den vier Winden der Odyssee über die 8 Winde Roms bis zu den 32 Strichen der heutigen, aber fast schon von der reinen Gradrose abgelösten Anordnung aufzeigt.



wenn er sich der Küste nähert, begibt er sich in Gefahr. So gibt man ihm ein exaktes Bild der Küste mit Punkten, aus denen er seine Position im Verhältnis zur Karte ablesen kann. Sie enthält Riffe und Untiefen, Distanzen von Hafen zu Hafen. Am langsamsten entwickelten sich die Hilfsmittel zur Richtungsbestimmung. Distanzen sind wichtig, Peilungen sind wichtiger. Zwar war von den Astronomen schon in frühester Zeit der mathematische Ausdruck einer Peilung entwickelt, aber er wurde nicht sofort auf den Seekarten angewandt. Die Kartenhersteller gaben Richtungen an, indem sie die Windrose vierteilten, noch bevor der Kompaß die Welt vierteilte. Es gab ja noch keinen Kompaß, man teilte die Himmelsrichtungen nach den Winden, die im Mittelmeer als stetige, jahreszeitliche Naturabläufe bekannt waren. Vor der christlichen Zeit war Nord die Richtung zur Dunkelheit und Süd die Richtung zum Licht. Heraklid teilte den Himmel in vier Richtungen: den Bären im Norden, den Morgenstern nach Osten, den Abendstern nach Westen, dazwischen die Sonnenaufgänge und -untergänge im Sommer und Winter. Aber dann zog man die Winde vor, es entstand der Ausdruck Windrose. Eratosthenes kannte acht Winde: Boreas, Kaikias, Apeliotes, Euros, Notos, Lips, Zephyros, Skyron. Die lateinischen Jahrhunderte benutzten zwölf Winde, aber schon Karl der Große revidierte dies. Er gab den Hauptpunkten den Namen aus germanischen Wurzeln: Nord, Est, Süd, Oest. Daraus ließen sich 32 Unterrichtungen ableiten. Die Lotsen des flämischen Hafens Brügge sollen die Urheber sein. Daneben blieb die römische Windrose von 12 Winden im Gebrauch, vor allem in den Mittelmeerländern von Ägypten bis Spanien. Die Ausgaben der

wann das der Fall war. Sicher kannte schon Plato den Magnetstein, die Chinesen kannten die magnetische Nadel, in nordischen Sagen gibt es den Leitstein. Im 12. Jahrhundert wurde bereits ein Kompaß beschrieben, und zwar ein primitiver Fluidkompaß. Man kannte aber noch nicht die Kraft, die dahinter steckte, hatte nur Angst vor Magnetbergen, die alle Nägel aus dem Schiff ziehen könnten und glaubte, daß Zwiebel und Knoblauch die Kraft des Magneten zerstörten. Jahrhundertlang durften Seeleute keine Zwiebel essen!

Im 14. Jahrhundert wurden schon richtige Kompaße handwerklich gebaut. Man verband eine Nadel oder mehrere mit einer Windrose, das ganze schwamm in einer Schale. Die Kompaßrosen konnte man schön verzieren, man ließ Künstler sich daran austoben. Der Nordpunkt wurde mit einem goldenen T bezeichnet (von Tramontana) oder mit 7 Sternen, an einem Dreizack, die Halbwinde waren grün, die Viertelwinde rot. Erst später einigte man sich auf die Lilie, die wahrscheinlich aus Byzanz oder Ägypten stammt, wo sie aus dem Lotos-Ornament entwickelt wurde. Vielleicht war die Lilie eine Art Warenzeichen für die Windrose Karls des Großen.

Man kümmerte sich nicht um die Deklination. Das hat seinen Grund darin, daß diese um 1350 Null war. Wenn sie auftrat, verwünschte man den Kompaßmacher und glaubte an einen Fabrikationsfehler. Erst langsam merkten die Steuerleute, daß die Deklination etwas anderes war. Zuerst die Kompaßmacher — sie justierten einfach die Kompaße entsprechend. Eine Zeitlang stellte man einfach alle Kompaße, die in Sizilien gemacht wurden, einen halben

Strich nach Osten und alle Kompaße, die in Spanien gebaut wurden, entsprechend. 1530 wurde die erste Seekarte gezeichnet, die Deklinationsangaben enthält!

Seekarten vor dieser Zeit waren zumeist Hafenkarten, die man Portolanos nannte. Ein Handelsschiff hatte jeweils einen Portolano-Atlas an Bord, der zunächst eine Weltkarte enthielt, dann Hafenkarten und Küstenkarten des adriatischen, ägäischen und manchmal des kaspischen Meeres und viertens eine Standardkarte des Mittelmeeres, Segelanweisungen, astronomische Kalender, Mondphasentabellen.

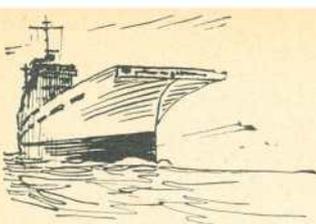


Das Innere eines Seekartenladens aus dem 18. Jahrhundert.

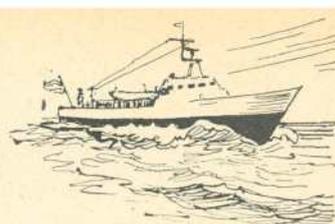
ärztliche Ratschläge, Anweisungen für Koppelrechnungen usw. Die Küsten des Mittelmeeres, Südwesteuropas und des Schwarzen Meeres wurden mit großer Genauigkeit niedergelegt. Die einmal festgelegten Umrisse wurden von den Kartenherstellern durch mehrere Jahrhunderte ohne wesentliche Änderung immer wieder kopiert, bis erst im 18. Jahrhundert die astronomische Beobachtung und die dadurch ermöglichte genaue Festlegung von Standpunkten entdeckt wurde.

(Schluß folgt)

(Mit gütiger Erlaubnis der Schriftleitung entnommen aus der Zeitschrift „Der blaue Peter“.)



Flotten-Umschau



Zur diesjährigen Kieler Woche, der elften seit dem letzten Kriegsende, waren insgesamt 20 ausländische Kriegsschiffe, erstmalig wieder durch Salutschüsse von Land begrüßt, erschienen und von den rund 350 an Segelwettfahrten teilnehmenden Jachten stammten 70 ebenfalls aus fremden Ländern. Das war ein wirklich schöner Erfolg dieser Veranstaltungen, die im Jahre 1882 unter diesem Namen ihren Anfang nahmen und nur durch die beiden Weltkriege unterbrochen wurden. Die Kieler Woche, die nach dem Zweiten Weltkrieg außer der Segelerei auch noch wirtschaftliche und kulturelle Veranstaltungen umfaßte, hatte in politischer Hinsicht schon von jeher eine große Rolle gespielt, nahmen doch Staatsoberhäupter und führende Politiker aller möglichen Länder die Gelegenheit gern wahr, sich über Fragen der großen Politik in Kiel auszusprechen. In Erinnerung an den Glanz früherer Zeiten faßte der Bericht einer großen süddeutschen Zeitung seine Anerkennung über die diesjährige Kieler Woche in einer fettgedruckten Zwischenüberschrift seiner längeren Ausführungen in die Worte zusammen „Wie zu Kaiser Wilhelms Zeiten“.

Ebenfalls Ende Juni fanden in Hamburg und Bremerhaven verschiedene ausländische Kriegsschiffsbesuche statt, darunter in Hamburg der des US Kommandoschiff (Flaggschiffes) „Nortampton“. Es ist ein ursprünglich als schwerer

Kreuzer von 17 000 t Höchstverdrängung gebautes Schiff aus dem Jahre 1944, das dann für seine neue Aufgabe völlig umgebaut und umbewaffnet wurde. Seine Bewaffnung besteht jetzt aus vier 12,7-cm und acht 7,6-cm Flak. Dazu kommen noch zwei Hubschrauber, die an Deck stehen.

Das Wetterschiff der US Coast Guard, „Absecon“, besuchte ebenfalls Hamburg, wo dem Leiter der Suchunternehmung nach der untergegangenen „Pamir“, Commander Ralph West, im Namen der Bundesregierung eine metallene Danktafel überreicht wurde, während die „Pamir-Passat-Stiftung“ zwei Bilder der „Pamir“ schenkte. Man darf als Deutscher wohl sagen, daß die Bundesregierung den Dank des deutschen Volkes für die Suchleistung und die Rettung von insgesamt sechs Überlebenden des untergegangenen Handelsschiffschiffes besser in deutscher Sprache als in Englisch auf der Danktafel ausgesprochen hätte. Die „Absecon“ hat eine Höchstverdrängung von 2800 t und wird amtlich als „Cutter“ bezeichnet.

Am 29. Mai rampte der US Zerstörer mit dem schönen Namen „Silverstein“ — übrigens ursprünglich ein Schwesterschiff unseres „Z 1“ — bei einem Manöver 19 sm südwestlich von Pearl Harbour das getauchte U-Boot „Stickleback“ (nicht zu verwechseln mit dem Kleinst-U-Boot gleichen Namens der britischen Marine). Die gesamte 82-köpfige Besatzung konnte

gerettet und das Boot von einem anderen amerikanischen Schiff sogar in Schlepp genommen werden, sank dann aber doch nach 5 1/2-stündiger Schleppfahrt auf tiefem Wasser. Von den insgesamt 9000 freiwilligen Reservisten, die im Herbst ds. Js. bei der Bundeswehr erstmalig nach dem Krieg wieder Übungen machen werden, entfallen auf die Bundesmarine nur 300 Offiziere und Unteroffiziere. Ende Juni fand in Bremerhaven die Übergabe von Fahrzeugen der US Rhine River Patrol an die Bundesmarine statt. Es waren 20 Landungsfahrzeuge, einige Wohnschiffe und Torpedofangboote. Zunächst einmal werden die für Weiterverwendung bei der Bundesmarine vorgesehenen Einheiten gründlich überholt werden müssen.

Die beiden Ausbildungsschiffe „Eider“ und „Trave“ werden demnächst durch zwei neuere Fregatten aus England ersetzt und dann anderweitig bei der Bundesmarine eingesetzt werden. Auf ihren insgesamt sechs Schulreisen, die erste noch im Besitz des Bundesgrenzschutzes (See), haben sie in den angelaufenen fremden Häfen immer verständnisvollere Aufnahme gefunden. In einem Bericht über ihre letzte abgeschlossene Reise, bei der Le Havre angelaufen wurde, heißt es wörtlich: „Herzlicher hätte der Empfang und die Betreuung in Le Havre nicht sein können“. Sogar Paris wurde in Begleitung französischer Kameraden besucht. R. Andriano.



Sport an Bord

Liebe „Kehrwieder“! Mit Spannung erwarten wir immer Dein Erscheinen an Bord. Leider finden wir darin recht wenig über den Sport, manchmal überhaupt nichts. So wenig wie in der Zeitschrift über den Sport steht, so wenig wird wohl auch an Bord dafür getan. Bis jetzt mußten wir die trübe Erfahrung machen, daß auf deutschen Schiffen recht wenig Fußball gespielt wird. Woran es liegt, weiß man nicht. Ist es auf das fehlende Interesse der Besatzungen oder auf die mangelnde Unterstützung seitens der Schiffsleitung und der Reedereien zurückzuführen?

Wir auf dem MS „Hasselburg“ haben glücklich eine Mannschaft zusammenbekommen und arbeiten auch gut mit der Schiffsleitung zusammen. Seit der Indienstellung im Dezember 1957 haben wir schon sechsmal gespielt und auch schon ein paar Erfolge aufzuweisen. Fünf Spiele konnten wir gewinnen und eins haben wir verloren. Wir freuen uns immer auf den nächsten Hafen in der Hoffnung, wieder einmal Fußball spielen zu können.

In unserm Trip — Florida-Fahrt — ist es leider besonders schlecht. In den USA spielt man wenig Fußball. In Savannah kam es deshalb auch beinahe zu einem Rugby-Kampf. Wir fragten nach einer Fußball-Mannschaft. Man wollte uns natürlich damit dienen und leitete alles in die Wege. Später merkten wir dann

erst, daß Football in den Staaten dasselbe ist wie unser Rugby, Fußball aber „soccer“ heißt. Man hatte schon einer Hochschulmannschaft Bescheid gesagt und das Spiel sollte stattfinden. Zum Glück konnten wir alles noch richtigstellen und absagen. Ich glaube, wir hätten dabei doch den Kürzeren gezogen. Es kam aber dann doch zu dem ersehnten Spiel.



Die „Wasserschlacht von Savannah“ zwischen der Elf des MS „Hasselburg“ und einer amerikanischen Studentemannschaft, die die Deutschen 6 : 2 verloren.

Leider aber hatte der Wettergott kein Einsehen. Es wurde eine „Wasserschlacht“ daraus, die wir 6 : 2 verloren. Eigentlich hätten wir ja in unserem Element sein müssen, doch war es diesmal etwas flach und wir fanden uns des-

halb nicht zurecht. Na, das nächste Mal soll es in Savannah besser werden.

Die meiste Hoffnung auf ein Fußballspiel haben wir immer, wenn ein Norweger im Hafen liegt. Man kann bald mit 90%iger Sicherheit sagen, daß dort eine Mannschaft an Bord ist. Dreimal haben wir schon gegen Norweger gespielt und alle drei Spiele gewonnen.

Am schnellsten hat man wohl einen Gegner in Rotterdam oder Antwerpen. In Rotterdam geht alles durch Fernsprecher zu regeln. Dort steht auch den Seeleuten ein wunderbarer Sportplatz zur Verfügung, der auch mit dem Bus gut zu erreichen ist. Wir haben dort gegen eine Landmannschaft 6 : 5 gewonnen. Es war ein schönes Spiel. Wir freuen uns schon auf das nächste dort. In Antwerpen braucht man nur das norwegische Konsulat anzurufen und man erhält seinen Gegner. Hier gibt es mehrere Sportplätze, die den Norwegern gehören. Der schönste Platz ist wohl jener der Olsen-Linie. Dort haben wir gegen die Mannschaft des MS „Black Heron“ gespielt und 6 : 0 gewonnen. Hier machte sich die Unterstützung der Reederei bemerkbar. Die Norweger tragen auch Pokale aus. Alle Plätze sind gut zu erreichen. Wo es nicht der Fall war, stellte uns der Makler Autos.

Unser erstes Spiel führten wir gegen die Mannschaft des ostzonalen Frachters „Frieden“ und gewannen es 1 : 0. Nach der ersten Halbzeit stöhnten bereits einige, daß ihre Schuhe kaputt waren. War zuerst noch unsere Kleidung kunterbunt, spielen wir jetzt in blauer Hose und weißem Hemd.

Gerhard Gräfe
MS „Hasselburg“

ZU EINEM TEXIER
IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
WEINBRAND



Die Freiwache



Ich möchte wohl Falkner werden

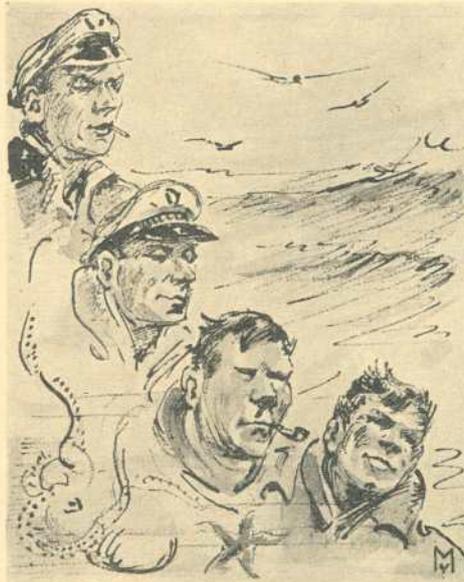
Von Rudolf Kollruß

Lesen Sie auch so gern Tiergeschichten? Neulich stöberte ich in der Bücherkiste ein Buch auf mit dem Titel „Der Adler wohnt im zweiten Stock“. Hier wird unter anderem geschildert, wie ein Ehepaar in seiner Wohnung in New York einen Adler zur Vogelbeize abrichtet. Eine sehr schöne Geschichte. Sie ging mir so bald nicht aus dem Sinn. Auf einem langen Seetörn macht man sich viele Gedanken, zum Teil auch gute. Ich hatte jedenfalls die verrückte Idee, in meiner Freizeit auch einen solchen Vogel zu zähmen. Wo aber schnell einen hernehmen? Möwen waren genug da. Doch fange und zähme mir mal einer eine Möwe? Manch anderer Vogel zog über unser Schiff dahin, aber keiner wollte bei mir Unterricht nehmen. Im ersten ausländischen Hafen waren dann meine Falkner-Gedanken verschwunden. Viel interessanter fand ich jetzt einen Landgang.

Bald schipperten wir wieder im Mittelmeer der Heimat zu. Wir hatten gerade Kreta passiert, da erblickte ich achtern, abseits von der Möwenschar, eine Gruppe von Vögeln. An ihrem Flügelschlag erkannte ich, daß es Raubvögel waren. Schnell wollte ich meine Entdeckung bekanntgeben, kam aber zu spät damit an. Man diskutierte bereits darüber, ob es Bussarde, Sperber, Falken oder sonst was für kühne Flieger seien. Man sprach auch schon davon, die Vögel wie reife Früchte aus dem Mast zu holen. Da kein Land in der Nähe war und es bereits dunkelte, waren diese Raubvögel gezwungen, auf dem Schiffe zu übernachten. Sofort fiel mir wieder meine verhinderte Falkner-Leidenschaft ein. Dürfen wir den Vogel überhaupt fangen, von denen gut zwei Dutzend am Abend im Mast saßen? Es waren Wanderfalken. Diese Feststellung machten wir mit Hilfe des Lexikons. Ich habe noch mal schnell in der Adlergeschichte geblättert. Da braucht man derbe Handschuhe, eine Brille als Augenschutz, einen Käfig und vor allen Dingen Mut.

Kurz vor der Vogeljagd mußte ich auf Wache. Bei meiner Rückkehr erlebte ich ein tolles Treiben an Deck. Piepsen, Hämmern, Sägen, Flattern, Schreien! Anscheinend handelte man unter dem Motto: jedem Mann seinen eigenen Vogel. Eifrig war man dabei, einen Käfig dafür zu zimmern. Jetzt wollte mir die Geschichte gar nicht mehr gefallen.

Dies sei keine Tierquälerei, wurde ich aufgeklärt. Die Vögel hätten Durst und Hunger und käme Land in Sicht, so würde man sie wieder fliegen lassen. Die Klettertour in den Mast blieb mir erspart. Andere hatten mir schon einen Falken mitgebracht. Beim Empfang begrüßte er mich durch einen Schnabelhieb, aus purer Freude oder Kummer. Ich weiß es nicht. Ich nannte ihn gleich Hans. Aber vielleicht war es eine Hansi? Der Vogel wird mir bestimmt meine Unkenntnis verzeihen haben. In meiner Kammer setzte ich ihn auf einen Kleiderbügel. Bei Licht besehen, sah er etwas mitgenommen aus. Er fraß und trank nicht. Dafür machte er ein paar unverschämte Kleckse auf die Tischdecke. Er wollte schlafen und machte die Augen zu. Öffnete aber von Zeit zu Zeit ein Auge, um mich argwöhnisch anzublicken. Am andern Morgen war die in der Freiheit verbliebene Verwandtschaft abge-



Wilhelm Hammond-Norden singt uns einen

Shanty von der langen Reise

Sie fuhren schon über vier Wochen wohl über das große Meer, sie hatten nichts zu kochen, nicht Warmes in den Knochen, und das verdroß sie sehr.

Da sprach der Erste Steuermann:
Kinder, denkt ihr noch daran,
wie wir in Sydney gegessen?
Was haben wir da gefressen!

Sie fuhren schon so lange wohl über das große Meer. Hohl wurde manche Wange, Rum-Flaschen waren lange, ach, lange schon so leer.

Da sprach der Zweite Steuermann:
Kinder, denkt ihr noch daran,
wie wir uns in London getroffen?
Was haben wir da gesoffen!

Sie fuhren — waren's Jahre? — wohl über das große Meer. Ach, rote Lippenpaare und weiche Knisterhaare, die fehlten ihnen sehr.

Da sprach der Dritte Steuermann:
Kinder, denkt ihr noch daran,
an Rios gastlichen Stätten?
Was lag da in unseren Betten!

Und dann sind sie ertrunken im tiefen, tiefen Meer. Mit Mann und Maus versunken, die Guten, die Halunken, doch war es ihnen nicht schwer.

Sie dachten voller Dankbarkeit an die Sydney-, die London-, die Rio-Zeit.
Es hatte ihnen das Leben verdammich, doch manches gegeben!

flogen. Dazu noch ein paar Pensionäre, die ihren Gastgebern die Kammer auf den Kopf gestellt hatten.

Alle Achtung vor Hans, denn er saß am andern Morgen noch auf dem Kleiderbügel, wie ein Papagei bei Hagenbeck. Ich besorgte ihm vom Koch ein großes Stück rohes Fleisch, aber es wollte ihm nicht munden. Erst als ich die Kammer verließ und ihn von draußen durch das Bullauge beobachtete, verzehrte er mit großem Behagen die Fleischportionen von zwei Vollmatrosen, putzte sich das Gefieder und nahm zufrieden auf dem Radio Platz. Es sei noch zu erwähnen, daß um die Mittagszeit ein unbekannter Tierfreund oder Schelm die an Deck stehenden Käfige geöffnet und die restlichen Vögel freigelassen hatte. Natürlich protestierten nach der Mittagspause die Besitzer, doch die Vögel waren fort.

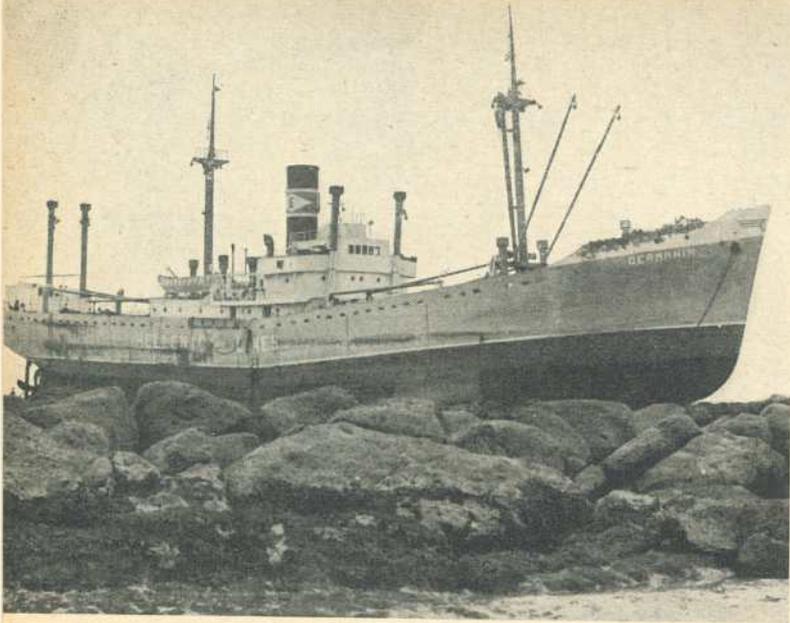
Hans machte mir immer mehr Spaß. Ich konnte ihn bald ohne Handschuhe anfassen und ihm am Kopf kraulen. Dafür pickte er mir in den Finger, eben so fest, daß ich es als Freundschaft empfand. Er vermachte mir auch ein paar Milben, von denen er genug besaß. Von einer Behandlung mit DDT wollte er aber nichts wissen. Als ich ihn trotzdem puderte, guckte er mich böse an. Da er die Kammer stark verunreinigte, mußte ich ihn während meiner Abwesenheit leider in einen Käfig sperren. Auch das nahm er mir übel. Doch wenn ich ihn aus dem Käfig herausnahm, war die Freundschaft wiederhergestellt.

Bald kam die nordafrikanische Küste in Sicht und jetzt hieß es voneinander Abschied nehmen. Hans wurde unruhig. Er hat wohl das Land gespürt. Man riet mir, den gelehrigen Vogel zu behalten. Aber will er nach zweitägiger Bekanntschaft bei mir bleiben? Gern möchte ich ihn nicht fortlassen. Zur Probe nahm ich ihn mit an Deck. Auf meinem Finger sitzend, äugte er nach den vorbeifliegenden Möwen, aber er flog nicht fort. Ich warf ihn dann hoch und mit mattem Flügelschlag erreichte er das Bootsdeck und ließ sich auf einer Sonnensegellatte nieder. Ich ging hinterher und hielt ihm den Finger hin, damit er sich wieder daraufsetzen möge. Aber er nahm davon keine Notiz mehr. Nach einer kurzen Pause schwang er sich hoch in die Luft und flog der Küste zu. Bald war er nicht mehr zu sehen. Zurück blieb ich, teils betrübt, teils froh gestimmt. Bestimmt hätte mir der Falke noch manche Kurzweil verschafft, doch schön ist es auch, ein solches Tier in der Freiheit zu wissen.

Gespräch vor der Jugendherberge

Kuddel Detels, de ool Seilmoker, de noch op Windjammers um Kap Floorn seilt is, steiht boben op'n Stintfang, wo nu de Jugendherberge is, un kiek über den Hoben. Bald hett he 'n ganz Rudel Jungs und Deerns un sick. De wölt sick gern mol watt vertell'n loten von 'n ooln Föhrnsmann.

„Kiekt dor mol de Elv lang, Jungs un Deerns, öberall Scheepen, groote un lütte. Fein, dat dat Scheepen giff. Dat heff ick ook jümmers dacht, dat dat fein is, dat dat Scheepen giff. Kiek mol, min Jung, wenn du nu Schippsjung büst un büst an Bord un denn kummt Storm op un dat ward so richdig igittigitt an Bord, tschä, min Jung, dann denkst du ook: ‚Jetzt op See un denn keen Schipp.‘ Is doch fein, dat dat Scheepen giff.“



Der hat sich da fein hingestellt, der 166 BRT große griechische Frachter „Germania“. Solch Pott kann aber allerhand Schicksalsschläge ertragen. Mit Zement flickte man den gebrochenen Kiel wieder zusammen, brachte das Schiff von den Klamotten herunter, setzte es zwei Meilen weiter auf Strand und machte es hier so weit klar, daß es an eine Bremer Werft geschleppt werden konnte. Und jetzt fährt sie wieder, die „Germania“, Gott sei Dank!



**Neues
Schiffahrtswahrzeichen
am Nord-Ostsee-Kanal**

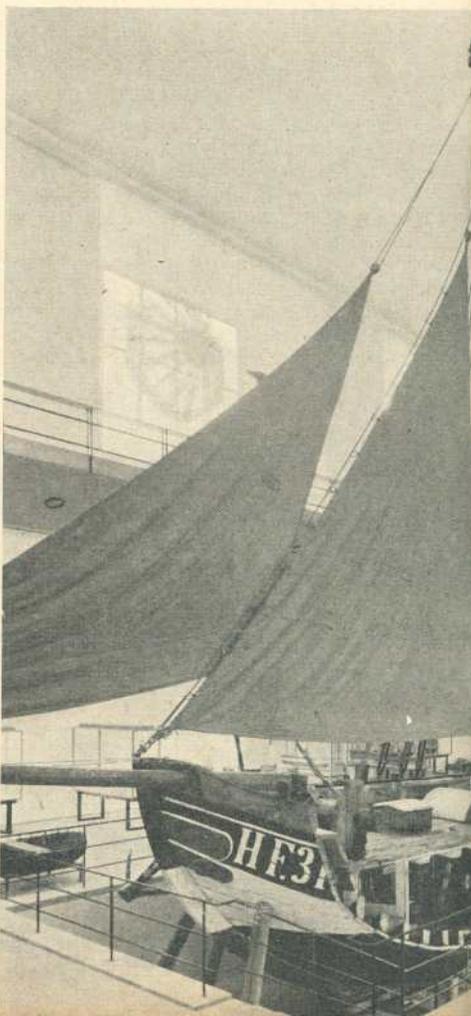
Für die Durchgangsschiffahrt des Nord-Ostsee-Kanals weithin sichtbar erhebt sich auf der Nordseite der Neuen Schleuse von Kiel-Holtenau der Neubau der Dienststelle „Hafenkapitän Holtenau“. Er enthält die Büros des Hafenkapitäns, des Hafenmeisters, der Havariesachbearbeiter und hinter der verglasten Fassade des Obergeschosses die Schiffslenkungsstelle, von der aus die Steuerung des gesamten Verkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal erfolgt.



„Ich will mit Regenschirm, Bibi und in 'ner Nachthose durch Bremen laufen, wenn Deutschland nicht Weltmeister im Fußball wird.“ Das Gelübde legte ein langer „tügen und baren“ Bremer ab. Er hat es gehalten.



Schwere See in der Biskaya.





Der nächtliche Hamburger Hafen bietet immer wieder ein reizvolles Spiel der Lichter.



Im Mai wurde die Schiffsabteilung des Deutschen Museums zu München neu eröffnet. Ganz besonderes Interesse findet hier ein Finkenwerder Seefischerfahrzeug, der Besanewer „Maria“, „HF 31“, der 1880 von C. Sietas in Cranz erbaut wurde. Seine Maße sind 18,09 m Länge, 5,98 m Breite und 1,84 m Tiefe. Bis nach dem Kriege fischte der Ewer noch auf der Nordsee.



Die Kieler Woche war wieder ein großes internationales Ereignis. Leider litt sie sehr unter Flaute und leichten Winden. Nur an einem Tage herrschte eine steile Brise. Das war etwas für die Rennjollen wie hier den „Flying Dutchman“, der vor einem achterlichen Wind über das Wasser dahingleitet und dabei eine Geschwindigkeit bis zu 50 Stundenkilometer erreichen kann. Die „Flying Dutchmen“ sind eine holländische Konstruktion, 27 dieser Boote aus 7 Nationen starteten und boten mit ihren bunten Spinnakern, den riesigen Vormwindsegeln, stets ein bezauberndes Bild. Der Flying Dutchman ist nur 6 m lang und trägt 17 qm Segelfläche. Er wird von zwei Mann gesegelt.

DER WAHRHAFT GUTE MENSCH

Der alte Kapitän Bauer war gelegentlicher Gast im Grogkeller. Er kam nicht oft, doch wenn er kam, dann bereits am frühen Nachmittag, herzlich begrüßt von dem Kellerwirt. Solche Gäste wie den alten Johannes Bauer hatte man gern. Zunächst trank er seine Grog, nahm dann seinen Nachmittagskaffee, bestellte darauf eine Flasche Burgunder, um für den Rest des Abends wieder bei Grog zu landen. Gebot der Wirt Feierabend und überreichte den Gästen die Rechnungen, mäkelte er daran nicht herum, zahlte und ging so stocksteif die Kellertreppe wieder hoch, wie er sie heruntergekommen war. Sein Gang war genau so fest und sicher wie vormem, nur das Gesicht schien etwas röter geworden zu sein. Der alte Kapitän Bauer konnte eben mit Getränken umgehen. Und das will auch gelernt sein.

Für einen Wirt sind solche Leute immer angenehme Gäste. Aber er muß sie auch zu behandeln wissen. Der alte Bauer will seine Unterhaltung haben. Es kommt also darauf an, aus den alltäglichen Stammgästen den richtigen Mann herauszusuchen und diesen an den Tisch von Herrn Bauer zu bugsieren.

Heute war es der Tischlermeister Rosenkrantz. Beide waren bald ins Philosophieren geraten. Man philosophiert ja gern, wenn man etwas getrunken hat.

„Wissen Sie, Herr Rosenkrantz, jedes Tier hat eine Seele, eine viel höher entwickelte Seele als ein Mensch. Bei uns sogenannten Kulturvölkern verkümmert die Seele immer mehr. Ein Tier zum Beispiel merkt sofort, wer ein wahrhaft guter Mensch ist.“

„Nein, Herr Kapitän, da möchte ich doch anderer Ansicht sein. Woher soll beispielsweise ein Hund merken, daß ich ein guter Mensch bin?“

„Er weiß es, Herr Rosenkrantz, er merkt es sofort. Es ist seine Seele, die ihm das sagt. Ich brauche nur als wahrhaft guter Mensch über einen Hofplatz zu gehen, der von einem Hund bewacht wird, mir wird er nichts tun, und wenn er noch so scharf ist.“

„Ich würde mich diesem Experiment nicht unterziehen, Herr Kapitän. Aber nehmen wir einmal an, ich müßte über eine Wiese, auf der ein Bulle grasst. Der Bulle würde mich doch sofort angehen?“

„Ich sage Ihnen, der Bulle wird Sie nicht angreifen, immer vorausgesetzt, daß Sie wirklich ein wahrhaft guter Mensch sind.“

Wie du mir, so ich dir

Von Herbert Gaffrey

Gering war die Leichtmatrosenheuer nach dem Ersten Weltkriege. Umso ärgerlicher war es, wenn man dann noch um sein Geld betrogen wurde.

Von Südamerika heimreisend, lagen wir einige Stunden in Teneriffa vor Anker, um Passagiere zu landen und Kohlen zu bunkern. Dutzende vollbeladener, gebrechlicher Bumboote umschwärmten unser Schiff. Was braucht Hein Seemann? Wein, Obst, Korallenketten und Andenken aller Art.

Einigen Kameraden und mir hatten es die kleinen Kanarienvögel in primitiven Käfigen angetan. Schnell wurden wir handelseinig. Unsere knappen Devisen wechselten den Besitzer. Erst später kamen wir dahinter, warum die älteren Kameraden lachten.

Dann hieß es „Anker auf“, und schnell waren die Boote außer Sicht. Aber noch lange sahen wir den Pik von Teneriffa, dessen Kuppe zu meist von einer Wolke verdeckt ist.

Dem winterlichen Norden ging es entgegen, doch für unsere Kanarienvögel hatten wir einen warmen Platz. Sie wurden gehegt und gepflegt, gediehen gut und waren munter und gesund. Leider aber verschwand ihre leuchtend gelbe

In der Ecke gegenüber sitzt der Schiffsmakler Hachmann. Er will seinen Grog in Ruhe trinken. Er mag es nicht, wenn Leute über belanglose Dinge diskutieren. Ärgerlich rutscht er auf seinem Stuhl hin und her.

„Aber wie ist es damit, Herr Kapitän? Angenommen, ich bin in Afrika und gehe durch die Wüste. Ganz allein gehe ich durch die Wüste, nehmen wir einmal an. Im allgemeinen geht man ja in einer Karawane. Und plötzlich kommt mir ein Löwe entgegen. Der wird mich doch fressen?“



„Köpfchen, Köpfchen! Wie gut, daß wir den Weinbrand schon vorher ausgetrunken haben!“

„Nein, Herr Rosenkrantz, wenn Sie ein wahrhaft guter Mensch sind, wird Ihnen der Löwe kein Härchen krümmen. Er wird Sie vielleicht nur beschnuppeln und dann weiterlaufen.“

„Angenommen aber nun mal, Herr Kapitän, der Löwe hat Hunger. Er hat vielleicht seit acht Tagen nichts mehr gefressen. In diesem Falle, meine ich, wird das Hungergefühl seine Seele übertönen und er wird mich fressen?“

„Beileibe nicht, Herr Rosenkrantz. Immer natürlich vorausgesetzt, daß Sie ein wahrhaft guter Mensch sind.“

Jetzt wird es dem Schiffsmakler Hachmann aber doch zuviel. Mitten in die Philosophiererei hinein platzt er: „Meinen Sie denn, daß Sie mit Ihrem Spritkopp eine besondere Delikatesse für den Löwen sind?“

Farbe immer mehr und wach einem grauen Farbton mit einzelnen hellen Tupfen. Als wir das grüne Wasser des Kanals erreicht hatten, war auch der letzte Flecken des ursprünglichen Gelbs im Gefieder verschwunden. Nachblieben nur kleine, graubraune, unscheinbare echte Spatzen, denen wir dann in Landnähe die Freiheit gaben. Wir haben viel gelacht, als wir die unnützen Käfige über Bord warfen.

Monaie waren vergangen. Wieder befanden wir uns auf der Heimreise. Eines Tages standen wir bei der Kombüse und sahen zu, wie die Köche Milchdosen öffneten. Diese waren von einer Art, die es heute nicht mehr gibt. Auf ein Loch mit erhabenem Rand war oben ein kleiner runder Deckel fest aufgestülpt und luftdicht angelötet. Diese kleinen Deckelchen wurden mit einem flachen Eisen abgehoben. Nach dem Umkippen floß dann der eingedickte süße Inhalt heraus.

Wir baten darum, uns in den nächsten Tagen die leeren Dosen zu überlassen. Wie neu und ungeöffnet sahen diese aus, wenn man sie mit dem kleinen Deckel wieder verschloß, nachdem sie bis zum Rande mit Erbsensuppe gefüllt und gesäubert waren.

Wieder ankerten wir einige Stunden vor Teneriffa. Bald hatten wir unter den schreienden feilschenden Händlern unseren alten Bekannten mit den falschen Kanarienvögeln entdeckt. Etliches haben wir bei ihm gekauft: Obst, Wein und Korallen, nur keine Vögel. Als es ans Bezahlen ging, führten wir den Handelsmann in unser Logis und zeigten auf den gefüllten Beutel mit den Dosen. Eine Probetaste von unserer Wochenration gezuckerter Milch stand auf der Back. So etwas konnte er gut gebrauchen. Wir wurden schnell einig.

Wir sind nicht wieder nach Teneriffa gekommen. Das war gut so, denn sonst hätten wir nur Ärger mit Leuten bekommen, denen doch nur Gleiches mit Gleichem vergolten wurde.

Kinderlieb

„So, Sie fahren also als I. Offizier bei der Hansa und haben Aussicht, demnächst ein Schiff als Kapitän zu bekommen? Und wollen meine Tochter Else heiraten? Alles schön und gut. Aber ich habe noch eine Frage.“

„Bitte schön, Herr Meyerdiercks.“

„Sind Sie kinderlieb?“

„Selbstverständlich, Herr Meyerdiercks. Ich habe Kinder wirklich sehr gern.“

„Das trifft sich ausgezeichnet. Meine Else hat nämlich schon drei Kinder.“

„WASS“

Von Eduard Fuchs

Wi kämen vun Port Pirie an'n Spencer Golf, Süd-Australien, un harr'n ne Bulklodung Weeten för Hamburg. Dor ward wi affmunstert. De Hüer ward gleiks op 'n Kopp haut. Ick harr keen Geld mehr. Dat wär nich wieder schlimm, äwer ook nich grod scheun. Schlimm wär dat, dat dat to düsse Tied keen Schangs geef. Jo, dat wärn bannig schlechte Tieden. Min Schlafbaas in de Palmaille hett mi al vör de Döör sett.

So bummel ick denn an een Dag de Vörsetten lang noh'n Boomwall to. Do keem mi 'n Ewerfehrer in de Mööt. De reet sin Snutenwark bannig op und weer dull an't Schimpen.

„Wat is denn dor los?“ frog ich, un he seggt, he kunn meist nich mehr gegen de Arbeit an, so veel hett he to fohrn.

„Jo, Mann“, anter ick, „kann ich di dor nich bi helpen?“

Na, den annern Dag muster ick bi em an. Wi harr'n Engelsmann leddig to moken. De keem vun Nordafrika un hett Wass lod, scheunes Bienenwachs. Uns Schut ward vullschütt mit dat Wass un denn güng dat dör 'n Hoben noh dat Alsterfleet to.

Bi dat Hobentor möt wi jo an'n Zollponton ran. De Tollbeamte, de dor steiht, dat wär 'n Hochdütschen, de keen Wort Platt verstohn kunn. „Was haben Sie geladen?“ frog he mi.

„Wass“, segg ick.

„Was Sie geladen haben?“ frog he noch mol. „Wass, heff ick doch seggt“, anter ick.

Dann jumpt he op min Schut un kiek't ünner dat Persenn und seggt: „Mensch, das ist ja Wachs.“

„Dat heff ick doch de ganze Tied to Se seggt, dat ick Wass loden heff.“

Immer wieder der Zoll

Hein Seemann kommt von Bord und will an Land. Er muß durch den Zoll. Der Grenzer hält ihn an:

„Was haben Sie dort in der Tasche?“

„Nix, nur 'n büschen Medizin.“

„Zeigen Sie mal her! Und diese Flasche mit dem Weinbrand hier?“

„Is Medizin, Herr Finanzrat, sind meine Magentropfen.“

Romantiker sind unheilbar

Von Heinz Rein

Es gibt Menschen, die überall nach Romantik suchen. Und sie finden auch welche, weiß der Kuckuck wie sie das anstellen und welch seltsame Augen die Natur ihnen verliehen hat. Die christliche Seefahrt zum Beispiel ist heutzutage nicht mehr romantisch, wenn sie es überhaupt je war, außer in Büchern und in dem Seemannsgarn, das alternde und landansässige gewordene Fahrleute so gern abzuspuhlen pflegen. Und am unromantischsten ist ein Tanker. Er ist, mehr noch als jeder andere Kahn, ein reines Zweckschiff, eigentlich nichts anderes als ein schwimmender Ölbehälter, der mit Hilfe einer Maschinenanlage fortbewegt wird. Von Romantik ist da aber auch nicht ein Faden.

Hannes Schwarz, der jüngste Ingenieur an Bord unseres Ölschiffes, war solch ein Romantiker. Er kroch überall herum, auch da, wo er nichts zu suchen hatte, und betrachtete alles mit leuchtenden Augen. Wir ließen ihn gewähren und lachten uns scheckig, wenn er an der Reling stand und von der „majestätischen Weite des Meeres“ redete, den Sonnenuntergang oder den Sternenhimmel anschwärmte oder sogar die freundlichen Gesichter der Hai-fische mit Begeisterung betrachtete.

In Verückung aber geriet er, wenn die Rede auf Tampico kam, dem Ziel unserer Fahrt. „Tampico“, sagte Hannes Schwarz. „Wie das schon klingt! Welch eine Musik! Tam-pi-co!“ Er ließ das Wort auf der Zunge zerfließen, und seine Augen leuchteten, als erblickten sie die schönste Frau der Welt. Wir versuchten ihm klarzumachen, daß Tampico keine Stadt von alter Kultur sei, sondern nichts als eine Anhäufung von Gebäuden in der Nähe der Öltanks und Raffinerien, staubig, ölverdreht und überlagert von Gaswolken und wimmelnd von Moskitos, aber unsere Bemühungen waren vergeblich, Hannes Schwarz war von seinen romantischen Vorstellungen nicht abzubringen. Er sah uns nur mitleidig oder sogar verächtlich an, so etwa wie der Besitzer einer preisgekrönten deutschen Dogge auf das Frauchen eines Hundes undefinierbarer Rasse herabblickt.

Vom ersten Landurlaub in Tampico kehrte Hannes Schwarz so mit Romantik vollgesogen zurück, das er, obwohl er meine Skepsis kannte, sich alles erst vom Herzen reden mußte, bevor er sich in seine Koje legte. Die Stadt sei herrlich, die Menschen seien von einer wilden Romantik, er habe geröstete Bananen gegessen und Habanero getrunken. Und ein Mädchen habe er kennengelernt, ein Mädchen... Er beschrieb es in den leuchtendsten Farben. Es schien eine Mischung von Grace Kelly und Gina Lollobrigida zu sein.

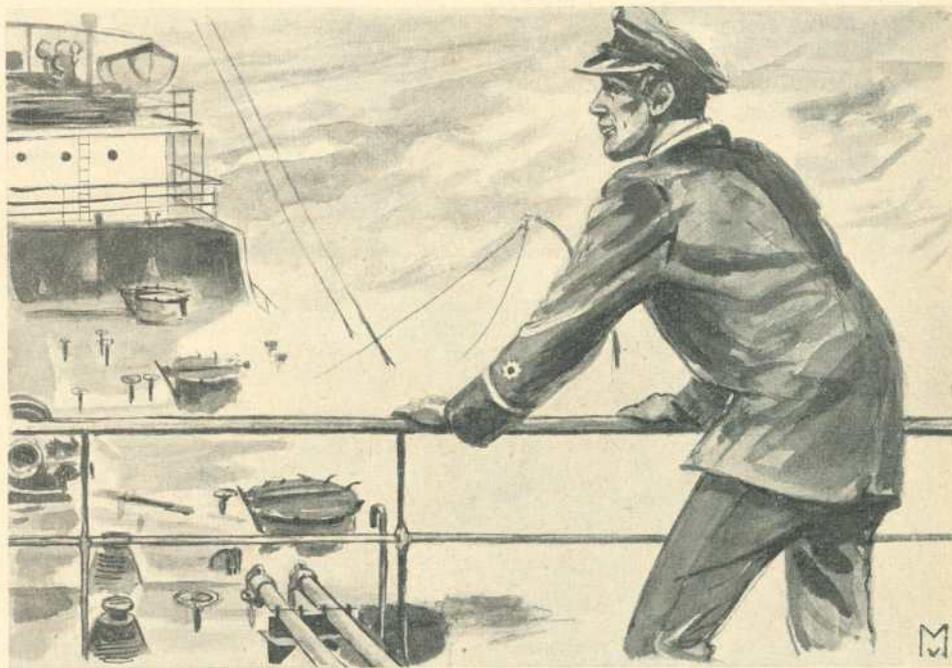
Ich fragte, was es für ein Mädchen sei. Sie sei Verkäuferin, antwortete Hannes. Was sie verkaufe? Kleine Kunstwerke, Kathedralen aus Muscheln gefertigt, so etwas hätte ich noch nicht gesehen. Er war ein wenig enttäuscht, daß ich diese Muschelarbeiten bereits kannte, aber gleichzeitig auch getröstet, daß ich sie hübsch fand. Sofia... Aha, Sofia heißt sie, wie die Loren, wird wohl jetzt modern? Nein, nein, sagte Hannes eifrig, sie heiße wirklich so, schöner Name, nicht wahr? Und er habe sie eingeladen, sich zu ihm zu setzen, aber sie habe abgelehnt. Sieh an! sagte ich.

Hannes untersagte mir jede ironische Bemerkung. Sie habe abgelehnt, weil sie doch ihre Muschelarbeiten verkaufen müsse, ihre Mamita sei sehr krank. Und erst, als er ihr alle Muschelarbeiten abgekauft habe, da erst habe sie seine Einladung angenommen. Und weiter? fragte ich. Nichts weiter, erwiderte Hannes ein bißchen empört, ich dachte doch nicht etwa,

Sofia sei... Aber nein, sie sei ein anständiges Mädchen, er habe sie noch ein kleines Stück durch ein paar Straßen begleiten dürfen, dann sei sie nach Hause gegangen, kein Kuß und nichts.

Wo die Kathedralen seien, die er ihr abgekauft habe, wollte ich wissen. Er habe sie ihr geschenkt, antwortete Hannes. Sofia, Sofia, ein herrliches Mädchen, ich müsse sie unbedingt kennenlernen. Morgen abend, ja? Ich sagte zu, ich war wirklich neugierig geworden auf diese Wundersofia.

Am nächsten Abend gingen wir in den Salon „Mexico“. Er lag in einer kleinen, nicht sehr sauberen, aber sehr belebten Gasse in der Nähe der Plaza de la Libertad. Wir hatten Mühe einen Platz zu finden. In einem entlegenen Winkel erwischten wir schließlich zwei freie Stühle. Hannes Schwarz hockte unbeweglich auf seinem Stuhl, die Hände fest um das Glas gelegt, und versuchte die dichten Rauchscheiden zu durchdringen. Man konnte kaum sein eigenes Wort verstehen, ein solcher Lärm durchdröhnte das Lokal. Irgendwo sang ein Mädchen „El Carretero“, und Betrunkene bemühten sich mitzusingen.



Plötzlich sah ich wie Hannes sich aufrichtete. Ich folgte seinem Blick. Aha, das also war Sofia. Sie war wirklich hübsch, von exotischem Reiz, zierlich, aber doch von gewisser Fülle, die durch ein eng anliegendes kurzes schwarzes Mieder noch betont wurde. Der weite Rock war mit bunten Drachen und Vögeln bestickt, im schwarzen Haar trug sie eine leuchtend rote Hibiscusblüte. Das Mädchen bot, während es sich durch die Reihen drängte, ihre Kathedralen aus Muscheln an. Dabei lächelte sie in einer Art, der Männer kaum widerstehen können.

Als Sofia sich unserem Tische näherte, wollte Hannes Schwarz aufstehen, aber ich ließ ihn sitzenzubleiben und sich eine Zeitung vorzunehmen. Er wollte wissen, welchen Sinn ein solches Manöver haben sollte, aber er tat endlich doch, was ich gesagt hatte.

Sofia hatte sich inzwischen dem Nebentisch genähert. Ein englischer Seemann winkte sie heran und lud sie ein, einen Whisky mit ihm zu trinken oder einen Tequila, ganz nach dem

Belieben der Señorita. Sofia schüttelte den Kopf. Es ginge leider nicht, Mamita sei schwer krank, erst müßten die Kathedralen verkauft werden... Der Engländer nahm ihr die Basttasche ab und legte einen Geldschein auf den Tisch. Tausend Dank, Señor, sagte Sofia, setzte sich an den Tisch und nippte an dem Glase, das ein Kellner eifertig gebracht hatte. Nach kaum zehn Minuten stand sie auf und bedankte sich artig. Der Engländer erhob sich ebenfalls, und sie verließen den Salon.

Hannes Schwarz hatte böse vor sich hingestarrt. Er saß da, trotzig wie ein kleiner Junge, dem man sein Lieblingsspielzeug fortgenommen hat. Mach dir nichts draus, Hannes, tröstete ich ihn, das ist ihr Geschäft. Hannes gab keine Antwort, saß eine ganze Weile stur und stumm da, dann warf er Geld auf den Tisch und erhob sich.

Als wir dem Ausgang zustrebten, sah ich, daß Hannes Blick gläsern wurde. Was war denn? Ah, sieh da, durch den Hintereingang betrat Sofia wieder den Salon, Sie trug ihre Basttasche und begann sofort ihre Muschelfiguren zu verkaufen.

Der Kellner, der uns bedient hatte, bemerkte unsere Aufmerksamkeit. „Ein tüchtiges Mädchen, die Sofia“, sagte er vertraulich und lächelte stolz. „Sie bringt ihre Aussteuer rasch zusammen. In einem halben Jahre können wir heiraten. Adios Señores!“

Wir schlenderten langsam zum Hafen. Hannes Schwarz schien nicht mehr böse. Er lächelte, nicht einmal schmerzlich, sondern wie einer, der recht behalten hat. „Sagte ich nicht, sie sei ein anständiges Mädchen?“ meinte er. Und hübsch sei sie doch auch, das müsse ich zugeben. Ich gab es gern zu. „Na also!“ rief Hannes aus. Und daß sie sich ihr Heiratsgut auf diese Weise verdiene, sei etwas dabei? Wie man es nehme? Aber nicht doch, es sei geradezu romantisch! Sagte ich nicht, daß Romantiker unheilbar sind?

*

Das ist kein Seemannsgarn

Gisèle de la Becassière in Paris, Enkelin des Suezkanal-Erbauers Ferdinand de Lesseps, erklärte: „Das Werk meines Großvaters hat wirklich zuviel Unruhe in die Welt gebracht. Am liebsten würde ich nach Ägypten reisen und den Kanal wieder zuschippen.“

Ich ging nur mal von Bord

Von R. N. Heidrich

Pernis, Pernis — wo liegt Pernis? Unförmige Bunker hängen über der Pier und versperren die Sicht. Tanks — Gasolin, Esso, BP um uns, hinter uns und rund um die Maas. Mein Gott, wir wollen nach Rotterdam. Die Luft ist nebel-dick wie ein Waschkessel — ein dunkles Ungewiß. Wo geht es nur entlang? Tappende Schritte klopfen zum Brückendeck. Ich hinterher. Der „Jemand“ kommt zurück und ich erfahre, daß es der Barkassenführer mit einer Botschaft vom Schwesterschiff ist.

„Wie heißt das hier, wo sind wir?“

„Nieuwe Matex Pernis!“

Hm, hm! Schlauer bin ich dadurch auch nicht.

„Und wo liegt Rotterdam?“

„Da hinten!“ Der Finger weist ins Ungewisse. Egal, ich fahre mit und soll drüben abgesetzt werden. Quer durch den riesigen Hafen geht es, während mir der Regen in den Kragen rinnt. Herrliche Fahrt dies, wie im Keller unter der Brause. Von oben regnet's, von den Seiten spritzt es, unter uns Wasser und ringsum ein schwarzes Loch! Nach dreißig Minuten bin ich drüben am „Visavis“. Noch nasser, noch durchgefrorener, noch gespannter. Der Regen ist dicker geworden und die Tropfen schneller. Ich gebe es vorläufig auf, noch zehn Minuten nach dem Bus zu suchen und flüchte unter ein Laden-Vordach. Ein Polizist hat bereits in einer Ecke Zuflucht gesucht. So kommen wir ins Gespräch und ich erfahre beiläufig, daß ich in einer knappen Stunde wohl in Rotterdam sein kann. Köstliche Aussichten sind das!

Es ist kurz vor 21 Uhr. Ich naß wie eine Wassermaus und der Himmel noch voller Wasser! Für heute gebe ich's auf mit Rotterdam und denke dabei an morgen. mit einigen Sätzen gelange ich zum nächsten Kino in den Hauptfilm. Ein Glück: für die nächsten zwei

Stunden bin ich geborgen. Gegen Mitternacht bekomme ich nach langem Suchen endlich wieder ein Boot und bin bald zurück an Bord. Drei Gulden hat mich die Fahrerei allein gekostet. Aber ich bin wenigstens wieder in meinem „Zuhause“.

Der nächste Morgen ist hell und trocken und kurz vor 11 Uhr kann ich mich loseisen von Bord — mit Beilung —, denn ich möchte in zwei Stunden zurück sein. Um 15 Uhr ist seeklar.

Heute morgen sieht alles freundlicher aus. Man erkennt das Rundherum und sieht in der Ferne auch Rotterdam. Nach einer halben Stunde Fußmarsch über lehmigen Acker komme ich endlich zur Bus-Haltestelle in dem Dörfchen Pernis.

Mal sehen, wie der andere Weg verläuft.

Nach 20 Minuten kommt „es“ endlich angezuckelt, proppevoll. Noch mal 20 Minuten Fahrt bis Rotterdam. Herrjeh, wie die Zeit verrinnt! Nahezu eine Stunde ist herum. Ich möchte noch ein Stück weiter, denn im Vorort Schiedam gab es so herrliche Woldecken und davon möchte ich mir eine zweite kaufen. Im Laufschrift geht's zur Linie 4 und ich rolle bald weiter. Da — was ist das? Zwei oder drei Haltestellen und die Bahn stoppt mit jachem Aufkreischen der Bremsen. Himmel, was ist nun wieder los? Ein Milchauto verammelt die doppelte Fahrbahn. Ist denn heute alles verrückt?

Ich dränge nach vorn und sehe die Bescherung — ein Unfall — natürlich gerade dann, wenn man's eilig hat! Der ramponierte Motorradler liegt noch quer auf der Straße, im Nu umdrängt von einer Menschentraube. 5, 10 — Himmel! — 20 Minuten vergehen wieder. Endlich geht die Fahrt weiter. Die Endhaltestelle

in Sicht, rase ich zum mir bekannten Geschäft. Es ist genau Mittagszeit. Geschlossen? Nein, Gott sei Dank, geöffnet! Gekauft, eingepackt und zurück zur Tram ist das Werk von Minuten. Aber wo vordem eine Bahn endete, stehen sich plötzlich zwei Linien 4 gegenüber. Welche nehmen?

Mir wird immer seltsamer zumute. Im großen Rund ist kein Schaffner zu sehen. Auch keine Fahrgäste. Es fehlen noch zwanzig Minuten, dann ist meine Zeit herum. Endlich gellt die Fahrtglocke, doch noch vergehen kostbare Minuten, während deren die Bahnen hier behäbig, wie zum Pfingstausflug, warten. Im Anfahren frage ich voller Unruhe den Schaffner und erfahre, daß ich in der falschen Bahn sitze. Bin auch schon heraus und laufe zur rechten Bahn zurück, die gerade anfährt und mir davonsaust.

So langsam verfluche ich die ganze Rotterdam-Fahrerei samt Woldecken und Zubehör. Nach 10 endlosen Minuten, währenddem ich mir vor-komme, als säße ich in einem Ameisenhaufen, geht es tatsächlich richtig los.

Die Bus-Haltestelle in Rotterdam ist natürlich nicht die gleiche wie bei der Herfahrt. Die Linien machen einen großen Bogen und fahren nicht denselben Weg zurück. Mein bestürztes Durcheinander machte eine ältere Dame auf mich aufmerksam.

„Do you speak english?“

Gott sei Dank, ich brauche nicht niederländisch zu stammeln? „Pernis?“

„Pernis? Ah, auf der andern Seite da hinten!“ Fünzig Meter weiter, quer über die Straße! Doch was ist hier los? Die Wartehalle steht, aber rechts und links wühlen sie das Pflaster auf zu meterhohen Dünen. Wieder verkehrt! Haltestelle verlegt! Und als ich sie endlich habe, grinst mir das Schlußlicht des davongefahrenen Busses ein höhnisches Lachen zu. Prost Mahlzeit! Meine zwei Stunden sind dicke herum. Kismet! Was soll ich mich noch aufregen? So oder so ist es zu spät.

In 40 Minuten bin ich dann tatsächlich zurück und beschleße mit einem Wurschtigkeitsgefühl ohnegleichen den Ahnungslosen zu spielen. Sollen sie eben warten an Bord.

Und sie warten auch. Auf der Back sind keine Leute zu sehen und auch sonst nichts, was auf das hastige Treiben bei der Abfahrt schließen läßt. Nanu — und ich habe mich bald überschlagen vor Eile!

Ja, es geschehen doch noch Wunder. So hintenherum erfahre ich, daß die Abfahrt um zwei Stunden verschoben worden ist. Nicht meinetwegen — mich hatte man noch gar nicht vermißt.

Das Schicksal war mir also wieder einmal gnädig gewesen.

*

Wußten Sie schon, daß ...

... im alten Rom auch Seeschlachten zu einer Zirkusvorstellung wurden? Julius Cäsar war der erste, der für solche Schauspiele besondere Teiche anlegen ließ. Unter Nero und Domitian wurden sogar eigene Amphitheater gebaut mit einer vom Tiber gespeisten Wasserarena. Hier kämpften auf den Galeeren Gefangene und Verbrecher, denen entweder der Tod oder die Freiheit winkte.

... fast ein Drittel des Verteidigungsetats der Bundesrepublik sozusagen durch die Raucher finanziert wird? Von rund 6 Mrd. DM verkauften Tabakwaren aller Art flossen etwa 2,9 Mrd. DM dem Bundesfinanzminister in Form der Tabaksteuer zu.

... erst um 1620 in den friesischen Gewässern das Gaffelsegel eingeführt wurde? Bis dahin fuhren die Küstenschiffe nur dreieckige Schratsegel.

... in der Bundesrepublik für Spielzeug jährlich etwa 13,50 DM pro Kind ausgegeben werden, für Alkohol dagegen 130 DM pro Kopf?

... der Brauch der Schiffstaufe beim Stapellauf bis in heidnische Zeiten zurückreicht? Am Bug wurde ein Sklave enthauptet, dessen Blut am Steven herunterlief. Später nahm man dann Rotwein und heute tauft man ein Schiff mit Schaumwein.

... das erste deutsche Kriegsschiff mit einem drehbaren Panzerturm die „Arminius“ war? Das 1865 in England erbaute, 1829 t große Panzerfahrzeug war mit zwei 21 cm Ringkanonen in Turmlafetten ausgerüstet.





Klar bei Schmunzelauge

Guschi

Guschi fährt als II. Ingenieur bei der Argonahost. Gerade wieder in Bremen und flugs nach Haus, gerät er mitten in sein Familienleben hinein. Klein-Guschi plärrt, weil Mutti ihm das Gesicht waschen will.

„Aber, Klein-Guschi, wer wird denn so heulen? Als ich so klein war wie du, habe ich mir auch immer das Gesicht waschen lassen.“

Klein-Guschi guckt ihn lange an, sagt dann: „Ja, Pappi, und wie siehst du jetzt aus?“

SEEMANNS-Quiz

Der Quizmaster hat sich aus den Zuschauern einen jungen Seemann gefischt. Nun steht der Hein Mück aus Bremerhaven auf der Bühne und soll vor versammelter Mannschaft schlaue Antworten geben. Und er weiß sie auch. Die Sache steht gut für ihn.

„Und nun noch eine letzte Frage: Sie sehen ein Mädchen. Wohin blicken Sie da zuerst?“

„Hm, das kommt ganz darauf an, auf welchem Kurs das Mädchen liegt. Kommt es über Backbordbug von vorn oder laufe ich in ihrem Kielwasser. Das ist alles je nachdem. . .“

Der Seemann wurde Quizsieger.

Gemurmel

„Es ist doch merkwürdig“, sagt der frischgetraute junge Offizier, „man steht zusammen in der Kirche, der Pastor murmelt ein paar Worte über einen hinweg und plötzlich ist man verheiratet.“

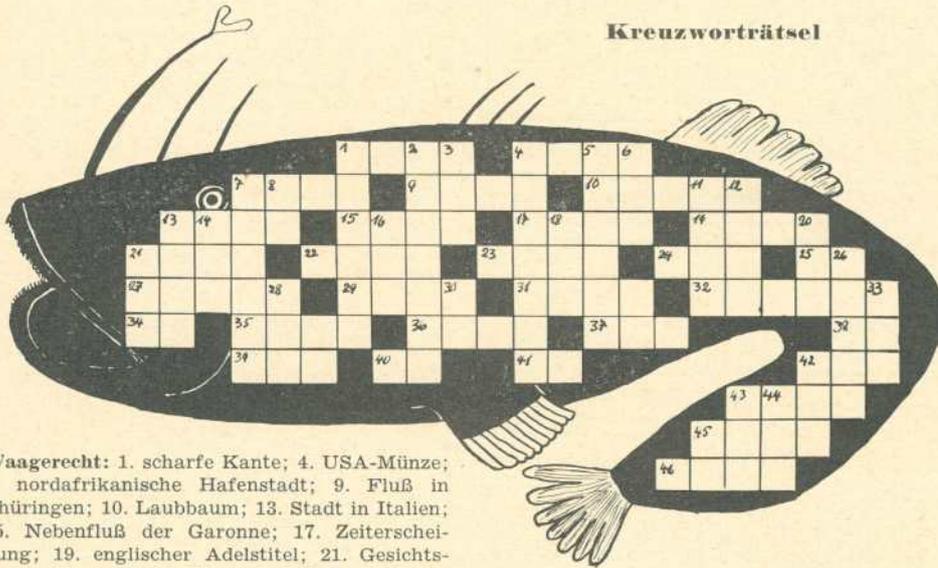
„Gar nicht merkwürdig“, wirft der grauhaarige Kapitän dazwischen, „ein paar Worte im Schlaf gemurmelt, und plötzlich ist man geschieden.“



„Darf ich Sie zu einer Bootsfahrt einladen, kleines Fräulein?“

„Ja, aber meine Mutter ist sehr streng -- morgen früh muß ich spätestens zu Hause sein!“

Kreuzworträtsel



Waagrecht: 1. scharfe Kante; 4. USA-Münze; 7. nordafrikanische Hafenstadt; 9. Fluß in Thüringen; 10. Laubbaum; 13. Stadt in Italien; 15. Nebenfluß der Garonne; 17. Zeiterscheinung; 19. englischer Adelstitel; 21. Gesichtshaare; 22. weiblicher Vorname; 23. Musikstück; 24. Gefrorenes; 25. Tierprodukt; 27. Kurort in der Schweiz; 29. Hast; 31. weibliches Wesen; 32. was jeder Seemann können muß; 35. Schornstein; 36. italienische Münzen; 37. Gewässer; 38. chemische Bezeichnung für Lithium; 39. griechischer Buchstabe; 40. französische Insel; 41. Ausdruck beim Skat; 42. Getränk; 43. kraterförmige Senke; 45. Festlichkeit; 46. Staatseinnahme.

Senkrecht: 1. Auftritt; 2. Nesseltier in tropischen Gewässern; 3. süddeutscher Hausflur; 4. Schiffstyp; 5. indische Hafenstadt; 6. Lebensbund; 7. europäisches Binnenmeer; 8. chemisches Zeichen für Radium; 11. Getreideart; 12. Sinnesorgan; 13. Grünanlage; 14. internationale Flüchtlingsorganisation; 16. scherzhafte Bezeichnung für den Amerikaner; 18. dänische Münze; 20. dem Wind abgewandte Seite; 21. Reinigung; 26. Nebenfluß der Donau; 28. Baumteil; 30. Landware; 33. Vernei-

nung; 42. geografischer Begriff; 43. Zeichen; 44. das Ganze.

Silbenrätsel

Aus den Silben

a — a — al — barsch — bi — da — de — de — der — der — du — e — eu — ge — ge — ge — gi — gol — grum — ho — lan — ler — li — ma — ma — man — me — met — mus — ne — nen — ni — ni — ni — ni — nie — nie — nor — nord — o — o — on — op — pa — pol — ra — re — rheu — ri — ri — rich — rik — ro — ron — rot — ru — sal — si — ster — stre — tät — ti — tik — tis — to — to — ton — trie — u — u — ul — us — ver — ver — vit

sind 24 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. Teil der Mathematik; 2. viel gefangener Fisch; 3. Hochschule; 4. portugiesische Provinz; 5. geographischer Begriff; 6. Stern; 7.

europäischer Staat; 8. Untiefe vor der Jade; 9. Begründer Rußlands; 10. die ganze Welt umfassend; 11. Erdteil; 12. Teil der Takelung; 13. männlicher Vorname; 14. britisches Schutzgebiet in Westafrika; 15. Bootsaussetzvorrichtung; 16. Krankheit; 17. Lehre vom Licht; 18. nautischer Begriff; 19. Aufenthaltsnachweis; 20. altes Seefahrervolk; 21. Begriff der Schiffsvermessung; 22. Sternbild; 23. kanadische Hafenstadt; 24. Taukranz.

Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben eine Seemannsregel.

Auflösungen aus Nr. 6

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Adria; 4. Insel; 6. Engadin; 10. IRO; 12. Alle; 14. Nil; 15. Naht; 17. Sadowa; 19. Fest; 21. Load; 23. Burg; 26. Talg; 28. Reis; 30. Elis; 32. Gardine; 36. Bai; 38. Leid; 40. Leer; 42. Roulette; 43. Ecarte; 45. Reim; 47. Niet; 49. Oase; 50. Ara; 52. Lear; 54. Lerchen; 55. Neuralgie; 57. Buer; 59. Dau; 60. Arno; 61. San; 63. sieben; 64. Ostern; 65. Ei; 66. Fez; 67. nie; 68. Uhr.

Senkrecht: 1. Aller; 2. Inn; 3. agil; 4. Iowa; 5. elf; 7. Aloe; 8. Indien; 9. Na; 10. Id; 11. Rotfeder; 13. Esel; 16. Tug; 18. Albatros; 20. Tier; 22. All; 24. rar; 25. Groth; 27. gar; 29. Siel; 31. Seil; 33. Duke; 34. neo; 35. eta; 37. Italien; 39. Dieb; 41. Reede; 44. Erg; 46. Maus; 48. Tran; 51. Aisne; 53. Reif; 55. Na; 56. UNO; 58. Ree; 62. neu.

Silbenrätsel

1. Walrat; 2. Achtergatt; 3. Tarragona; 4. Arran; 5. Nemesis; 6. Brabant; 7. Aargau; 8. Chinese; 9. Karavelle; 10. Butter; 11. Obstkorb; 12. Rodeo; 13. Drehtür; 14. Roland; 15. Iwanow; 16. Nereide; 17. Karbid; 18. Oland; 19. Mulatte; 20. Manometer; 21. Treiber; 22. Mirabeau; 23. Unstrut.

Wat an Backbord rinkummt, mutt an Steuerbord wedder rut.

SCHULBEDARF · BRIEFPAPIER · FOLLHALTER · 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

Was den Seemann sonst noch interessiert



Barzahlung billig, Ratenkauf kostet Geld

Raten- oder Teilzahlungskäufe spielen zwar in der Bundesrepublik nicht die Rolle wie in einer Reihe anderer Länder allen voran die USA, und die Entwicklung läuft seit einiger Zeit auch auf eine Verschiebung bzw. auf eine zumindest relative Abnahme der Kreditgeschäfte im Einzelhandel zugunsten des Bargeschäftes hinaus, und doch besteht Anlaß zu einiger Sorge. Nimmt man die Kreditgeschäfte alles in allem, also Ratenkäufe sowie Buchkredite einschl. des berühmten Anschreibens beim Einzelhandelskaufmann, so kann zweifellos gesagt werden, daß zuviel auf Pump gekauft wird. Schließlich handelt es sich um hohe Milliardenbeträge, die auf diesen Wegen in den Konsum gehen.

Mit diesen Milliardenbeträgen sind aber aufs engste gekoppelt die hohen Zinsbelastungen, die mit dem Kauf auf Raten Hand in Hand gehen. Viele Käufer sind sich der Höhe dieser Zinsbelastungen gar nicht recht bewußt. Wenn im organisierten Teilzahlungsgeschäft durchweg rund 1% pro Monat und damit 12% Jahreszinsen gefordert werden, so besagt dies trotz der relativen Höhe dieser Belastung noch nichts. Entscheidend ist vielmehr, daß die monatliche Zinsbelastung von der ersten bis zur letzten Rate gleich bleibt, unabhängig davon, daß sich die Schuldsumme durch die monatliche Abzahlung laufend verringert. Berech-

nungsgrundlage für die Verzinsung bleibt bis zur Tilgung des Kredites die volle Höhe des Kreditbetrages. Bezieht man nun aber die monatlich gleichbleibende Verzinsung auf die jeweilige und ständig kleiner werdende Restschuld, so ergeben sich für die letzten Restsummen sehr viel höhere und bis zuletzt steigende Zinssätze, die dann im Durchschnitt

Ein Gegenstand von 1000 DM Wert kostet:	
bei Barzahlung	DM 1000,—
2% Skonto	DM 20,—
	DM 980,—
bei DM 200,— Anzahlung und 12 Raten	
Anzahlung	DM 200,—
12 Raten gesamt	DM 800,—
12% Zinsen	DM 96,—
	DM 1096,—
Ratenkauf	DM 1096,—
Barkauf	DM 980,—
Differenz	DM 116,—

eine Verzinsung des Teilzahlungskredites errechnen lassen, die erheblich über den nominalen 12% Jahreszinsen oder dem Satz von 1% pro Monat liegt. Diese Zinsbelastung ist es vor allem, die von den Gegnern der Raten-

käufe immer wieder ins Gefecht geführt wird, deren sich der Ratenkäufer meist nicht voll bewußt ist.

Selbst wenn man unterstellt, daß die Gefahren im Rahmen des organisierten Teilzahlungskredites — wenn man einmal von der hohen Zinsbelastung absieht — für den Ratenkäufer vergleichsweise geringer sind, so bleibt dann noch immer die nicht minder große Zahl der Ratenkäufe auf anderen Wegen, sei es durch direkte Abmachungen mit Einzelhändlern, sei es mit Vertretern oder sei es noch auf andere Weise. Hier liegen zweifellos die größeren Gefahren.

Und hier haben sicherlich auch die meisten der zahllosen Mahnverfahren, Lohnpfändungen und Prozesse ihren Ursprung. Man kann nur ahnen, wie sehr insgesamt gesehen die Wirtschaft durch diese Begleiterscheinung einer übertriebenen Pumpwirtschaft belastet wird, und man kann verstehen, wenn man in den Vereinigten Staaten, wo die Ratenkäufe eine noch sehr viel größere Rolle spielen als bei uns, darum bemüht ist, Dämme gegen solche Auswüchse des Kreditverkaufs zu errichten. Niemand wird leugnen, daß Teilzahlungskäufe im begrenzten Rahmen und unter Einbau aller denkbaren und notwendigen Kontrollmaßnahmen gesamtwirtschaftlich bis zu einem gewissen Grad von Nutzen sein können, aber es kann weder für den einzelnen Ratenkäufer noch für die Volkswirtschaft gut sein, wenn der Kreditverkauf Folgen mit sich bringt, wie sie leider auch bei uns oft genug zu beobachten sind. Im übrigen ist im Zusammenhang mit den steigenden Einkommen breiter Schichten unserer Bevölkerung nicht nur eine verstärkte Tendenz zum Barkauf festzustellen, sondern auch ein Übergang der Teilzahlungsfiananzierung von den reinen kurzlebigen Konsumgütern zu den längerlebigen Investitionsgütern.

Ausgestellte Befähigungszeugnisse

Das Bundesverkehrsministerium hat kürzlich eine Zusammenstellung der in den letzten Jahren ausgestellten Befähigungszeugnisse veröffentlicht, die einen Überblick über die ständige Zunahme der Patentinhaber gibt:

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	Sa
A Befähigungszeugnisse	646	673	820	857	956	1 032	1 129	1 443	7 556
B Befähigungszeugnisse	392	333	261	241	286	321	344	269	2 447
C Befähigungszeugnisse	1 153	1 306	1 404	1 134	1 382	1 793	2 037	2 186	12 395
Insgesamt:	2 191	2 312	2 485	2 232	2 624	3 146	3 510	3 898	22 398

Steuererlaß

Nach einem Urteil des Bundesfinanzhofes vom 14. November 1957 (IV 418/56 U-Betriebsberater 1958 S. 256) ist ein Steuererlaß gemäß § 131 AO ein Verzicht auf eine rechtskräftige Steuerforderung, also die Begünstigung eines Steuerpflichtigen zu Lasten der Allgemeinheit. Ein solcher Verzicht setzt die Erlaubwürdigkeit des begünstigten Steuerpflichtigen voraus, d. h. ein Verhalten, das nicht in eindeutiger Weise gegen die Interessen der Allgemeinheit verstößt und bei dem die mangelnde Leistungsfähigkeit nicht auf einem Verhalten des Steuerpflichtigen selbst beruht. Davon kann nicht die Rede sein, wenn ein Steuerpflichtiger sich erheblicher Steuererleichterungen schuldig gemacht hat. Von einer wirtschaftlichen Härte infolge der Steuerzahlung kann man nicht sprechen, wenn der betreffende Steuerpflichtige Geldgeschenke macht (im vorliegenden Fall 50 000 DM), obwohl er mit erheblichen Steuernachzahlungen rechnen mußte. Die Unfähigkeit, den gesamten Steuerbetrag zu zahlen, wurde durch sein eigenes Verhalten herbeigeführt. (Mitgeteilt vom „Bund der Steuerzahler“.)

Amtspflichten des Beamten

Der Bundesgerichtshof hat einen beachtenswerten Grundsatz aufgestellt (BGH vom 26. 9. 1957 — III ZR 65/56 — NJW 1957 S. 1873), wonach es zu den Amtspflichten der Beamten gehöre, „die von ihnen zu betreuenden Personen über die nach den bestehenden Bestimmungen gegebenen Möglichkeiten, ihre Rechtsstellung zu verbessern oder zu sichern, zu belehren und zur Stellung entsprechender Anträge anzuregen“. Dieses meint Enno Becker, wenn er in § 204 Reichsabgabenordnung sagt: „Das Finanzamt hat die steuerpflichtigen Fälle zu erforschen und von Amts wegen

die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse zu ermitteln, die für die Steuerpflicht und die Bemessung der Steuer wesentlich sind. Es hat Angaben der Steuerpflichtigen auch zugunsten der Steuerpflichtigen zu prüfen.“ (Mitgeteilt vom „Bund der Steuerzahler“.)

Bundesrepublik schuf die meisten Arbeitsplätze

Mit einer Zunahme um 49 v.H. gegen 1950 ist die Beschäftigungszahl in der verarbeitenden Industrie der Bundesrepublik bis 1957 stärker gestiegen als in irgendeinem anderen westeuropäischen Land. In erheblichem Abstand folgten die Schweiz (+ 31), Österreich (+ 16) und die Niederlande (+ 11). In Großbritannien betrug die Steigerung seit 1950 nur 8%, in Frankreich 7%.

Was ist
unsere



im Ausland wert

Belgien = 11,90 bFr.; Dänemark = 1,64 dKr.; England = 1,70 sh; Finnland = 76,80 fm; Frankreich = 83,33 Fr.; Griechenland = 7,21 Drachm.; Italien = 148,77 Lire; Jugoslawien = 71,32 Dinare; Niederlande = 0,90 fl; Norwegen = 1,70 nKr.; Österreich = 6,14 Schilling; Portugal = 6,84 Escudos; Schweden = 1,23 sKr.; Spanien = 9,42 Pesetas. (Ohne Gewähr.)

Arbeitszeitverkürzung, Lohn- und Preisanstieg

Was die Öffentlichkeit über diesen Fragenkomplex denkt, hat EMNID durch eine Befragung festgestellt. Die erste, 1066 Männern und Frauen aller Bevölkerungskreise vorgelegte Frage lautete: „Sind Sie der Meinung, daß es gegenwärtig ohne Preiserhöhungen möglich ist, weitere Arbeitszeitverkürzungen vorzunehmen, oder sind Sie der Meinung, daß weitere Arbeitszeitverkürzungen zu Preiserhöhungen führen müssen?“ Mit „ohne Preiserhöhung möglich“ antworteten 35% (50% Arbeiter, 40% Angestellte, 11% Selbständige und Landwirte). Die Mehrheit, nämlich 60%, antworteten „führt zu Preiserhöhung“ (48% Arbeiter, 56% Angestellte und Beamte, 84% Selbständige und Landwirte). — Die zweite Frage lautete: „Wenn nun eine weitere Arbeitszeitverkürzung oder eine Erhöhung der Löhne auf jeden Fall Preissteigerungen zur Folge hätten, wären Sie dann für oder gegen eine weitere Arbeitszeitverkürzung oder Lohnerhöhung?“ Nur eine Minderheit von 20% — selbst nur 28% der Arbeiter —, 19% der Angestellten und Beamten und 8% der Selbständigen ist für eine weitere Arbeitszeitverkürzung oder Lohnerhöhung. Eine große Mehrheit von 75% — 68% Arbeiter (!), 76% Angestellte, Beamte, 78% Selbständige — sprach sich jedoch gegen weitere Arbeitszeitverkürzung oder Lohnerhöhung aus.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE



Deutsche Seemannsmission Hamburg, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
 Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
 Musik. Unterhaltungsabend Di. 29. 7. 19.30 h
 Preiskat.: Di. 5. 8. 19.30 h
 Hemabend: Jed. Fr. 19.30 h
 Fernsehen: Jed. So., Mo., Mi., Do., u. Sb.
 Sprechstunden d. Seemannspastors: Mo. u. Do. v. 9.00 bis 10 h u. n. Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
 Fernsehen: Mi., Sb. u. So.
 Sprechstunden des Seemannspastors: Jed. Di. 16—20 h (ausgenommen Geldsorgen).

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

Hochamt mit Predigt: Jed. So. 15.00 h
 Heilige Messe mit Predigt: Jed. Do. 20.00 h
 Geistl. Musik z. Einführung des Sonntags: Jed. Sb. 19.00 h
 Tee und Tanz: Jed. So. 16.30—18.30 h
 Bunter Abend: Jed. So. 20.30—22.30 h
 Tanzabend: Jed. Do. 20.30—22.30 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 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-Holtenauer: Kanalstr. 64 Südschleuse (Seemannsfrauenheim)
 Lübeck: Untertrave 1
 Hamburg-Harburg: Wallgraben 42.

Deutsche Seemannsheimen im Ausland

Im Ostseeraum:

Reisinki: Bernhardsgatan 4
 Turku: Sakamakatu 27
 Göteborg: Skangatan 27 (schwed. Freizeithem 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 Fernheek Road, Redland
 Cardiff: 77 Cowbridge Road, C-East
 Dublin: 21 Merlyn Park
 Gent: Agence Maritime, Doornzelestraat 255
 Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South
 Leith: Edinburgh 9, Chalmers Crescent
 Liverpool: 25 Langdale Road Seton Park
 London: 59 Alie 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 do Rafeale Ibarra 31—5º
 Genua: Salita S. Rocco 3/18
 Haifa: Meier Str. 41
 Istanbul-Beyoglu: Aynalcesme 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. Hudson 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. Bienes 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
 Walfish 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
 Whyllar: 116 Elliot Street
 (Weitere Seemannsheimen sind aus den Blättern der Deutschen Seemannsmissionen zu ersehen).

Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden am 28. Juni die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (II)** die Herren:
 Peter Albers, Günter Borrmann, Eberhard Bott, Günther Demuth, Karl Focken, Wolfgang Heine, Klaus Kaspar, Claus Kattelmann, Eike Körber, Lothar Lange, Wilhelm Lange, Günter Marx, Rolf Menk, Rüdiger Michaelis, Klaus-Georg Myschker, Klaus Nagel, Peter-Martin Neumann, Gerhard Nieemann, Johann Riegner, Hans-Harald Schmidt, Ludwig Schwarz, Peter Spangenberg, Helmut Vojelmann, Harald Vollmer, Josef Wehr.

Es bestanden am 25. Juni 1958 vor der Prüfungskommission der hiesigen Oberpostdirektion die Prüfung als **Seelunker 2. Klasse** die Herren:
 Jürgen Borsdorf, Hans-Günter Becker, Karl Grewe, Helmut Hücke, Wilfried Indenbirken, Paul Klein, Wolfgang Mahlstedt, Egbert Martin, Karl-Heinz Müller, Klaus Schallton, Peter Schmitt, Michael Schenk, Rolf Schulze, Ernst Stedel, Georg Thude, Helmuth Unger, Rainer Vogel, Gerhard Wöhler.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden die Prüfung zum **Seeschiffer auf Küstenfahrt** und zum **Seeschiffer in kleiner Hochseefischerel** am 19. 6. 1958 folgende Herren:
 Bernhard Hans Joachim Hoppe, Albin Boleslaw Jendraszyk, Werner Jendraszyk

Es bestanden am 3. 7. 58 die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:
 Kurt Kunath, Bruno Ortlepp, Gert Schuldt, Werner Witt, und die Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5-II)** folgende Herren:
 Rolf Eiert Amelsberg, Jens Baumgarten, Wilfried Johannes Baumgarten, Ulrich Behling, Hubertus Behrens, Ernst Hermann Gau, Horst-Reinhard Gutzmann, Norbert Hähnel, Peter Harten, Gunder Hartmann, Hans-Ulrich Jacob, Hans Jonekis, Harald Lindemann, Uwe Möller, Peter v. Osten, Sven Pohlitz, Peter Reimers, Hinrich Jürgen Rogge, Jürgen Rohmann Jonny Otto Stroh, Hartmut Vahl, Hubert Walter, Thomas Wiekens, Hermann Wildhagen, Uwe Wolter.

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt

am 13. 6. 58 folgende Herren:
 Albert Aljets, Hans Alber Bauerdorff, Heinz Bernitt, Hans Blasius, Hans Bormann, Günter Bowitz, Dieter Büchner, Paul Fock, Bernhard Gertz, Hans-Georg Graap, Hans-Dieter Grasshoff, Bruno Hoberlandt, Ferdinand Hambach, Franz Harten, Emil Hein, Folker Hellmeyer, Fritz Karger, Karl Marten, Hans-Jürgen Mewes, Heinrich Müller, Gerhard Patelay, Horst Rasso, Franz Ringelmann, Günter Rolf, Harry Stephan, Erich Voelger, Bernhard Vorderwülbecke, Rudolf Wiborg, Willibald Zaucker.

Schiffingenieurschule Flensburg

In der Zeit vom 9.—19. September 1958 wird hier ein Wartungs- und Reparaturlehrgang für Kreiselmotoren- und Selbststeueranlagen durchgeführt mit dem Ziel, Schiffingenieuren, Elektrikern und Funkoffizieren Kenntnisse über Aufbau, Arbeitsweise und Schaltung dieser Geräte in solchem Maße zu vermitteln, daß eine sachgemäße Wartung sichergestellt ist und daß an den Symptomen die Ursache von Fehlern und Schäden richtig erkannt wird und kleinere Reparaturen selbständig vorgenommen werden können. Zur Durchführung praktischer Übungen stehen Modelle und betriebsfertige Anlagen verschiedener Fabriken zur Verfügung.

Seefahrtsschule Leer

Am 20. Juni 1958 bestanden die Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A5-II)** folgende Herren:
 Harald Baker, Dieter Binnewies, Georg Bygus, Johann Dorenbusch, Johannes Fockenga, Friedrich Kuck, Enno Lay, Siegfried Lühring, Johannes Meyer, Johann Noeken, Heinrich Quapp, Horst Slatnoty, Dieter Schneider, Erich Schulte, Christoph Siemers, Georg Sparringa, Lothar Toben, Otto ter Veen, Johann Völkers, Hanns-Wessel Windemuth.

Am 26. 6. 1958 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A2) die Herren:

Lubbo Blank, Hermann Book, Adolf Boekhoff, Johannes Brügge, Heinrich Büscher, Heinrich Ebbers, Gustav Eschen, Manfred Flamming, Gerhard Free, Wilhelm Gastmann, Johann Habben, Peter Heeren, Wilhelm Husmann, Christoph Jakobs, Jakobus Köster, Kurt Kremer, Heinrich Krüssel, Reinhold Maibaum, Wilhelm Oltmanns, Friedrich Sturhahn, Kasper Taute, Rolf Uphoff, Kurt Ulpis.

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 19. Juli, 16. August, 13. September und 11. Oktober.

Richtung:	Wellenlänge:	Frequenz:	Sendezeit:
Fernost	13,85 Meter	21 650 kHz	07,15 GMT
	25,44 Meter	11 795 kHz	07,15 GMT
Nahost	13,96 Meter	21 490 kHz	14,45 GMT
	16,84 Meter	17 815 kHz	14,15 GMT
Afrika	16,84 Meter	17 815 kHz	18,15 GMT
	19,64 Meter	15 275 kHz	18,15 GMT
Südamerika	19,51 Meter	15 375 kHz	22,15 GMT
	25,44 Meter	11 795 kHz	22,15 GMT
Nordamerika	25,44 Meter	11 795 kHz	01,45 GMT
(am nächsten Tag)	31,12 Meter	9 640 kHz	01,45 GMT

Korv.-Kapt. a.D. F. W. Rasenack: **Panzerschiff „Admiral Graf Spee“**. Koehlers Verlagsgesellschaft Biberach an der Riss. 2. Aufl. Ganzln., 200 S., m. vielen Fotos. DM 12,80. Über dieses Schiff ist schon viel geschrieben worden — Tatsachen und Vermutungen. Um so erfreulicher ist es, daß das sorgsam geführte und lebendig geschriebene Tagebuch einer der Artillerie-Offiziere, des Korvettenkapitäns Rasenack, große Verbreitung gefunden hat und jetzt bereits in der 2. Auflage vorliegt.

Durch die Veröffentlichung in Tagebuchform hat der Verfasser, der schon vor Kriegsausbruch auf dem Schiff war und alles bis zum Ende miterlebt hat, eine große Unmittelbarkeit gewahrt. In den Tagebuchblättern ist gleichzeitig noch allerlei zu lesen, was man in einem nachträglich abgefaßten „Tatsachenbericht“ sicher weggelassen hätte.

Alles in allem handelt es sich um einen lesenswerten Bericht einer der letzten großen Unternehmungen des Kreuzerkrieges, aus dem schon zu entnehmen ist, daß die Zeit solcher Einsätze und derartiger Schiffe vorbei ist.

Herman Wouk: „Die Caine war ihr Schicksal“. Im Bertelsmann Lesering, Übertragen von Christoph Ecke unter seemannischer Beratung von Eugen von Beuwitz. 703 S. Halbleder. Lesering-Vorzugspreis DM 7,80.

Die meisten von uns werden den Farbfilm gleichen Titels gesehen haben. Hier wie dort wird das Schicksal eines Minensuchbootes, der „Caine“, im Pazifikkrieg geschildert. Nach 18 Monaten härtesten Dienstes gehen plötzlich dem Kommandanten die Nerven durch. Fälle, die es zu allen Zeiten und in allen Marinen wohl einmal gegeben hat. Der Erste Offizier setzt ihn ab und übernimmt selbst das Kommando.

Wer das Buch nicht kennt und nur einmal den Film oder das Theaterstück gesehen hat, der nehme das Buch zur Hand. Er wird es sicher nicht eher aus der Hand legen, als bis er die letzte Zeile gelesen hat. Das Buch der „Caine“ ist nicht ein durch die Reklametrommel gemachter Bestseller, es ist wirklich lesenswert. id.

Rudolf Andersch: „Die weißen Schwingen“. Leben und Sterben des Schiffes „Pamir“. Verlag Fritz Schlichtemeyer, Tübingen. 234 Seiten und 12 Bildtafeln. Ln. DM 14,80.

Endlich ein lesenswertes Buch, das sich ernsthaft mit dem Schicksal der Viermastbark „Pamir“ befaßt und ihrer braven Mannschaft gerecht wird. Der Verfasser ist kein Seemann, sondern er ist als „Bade-gäst“ 1902 an Bord gekommen, um eine Reise mitzugeschiffen und als Journalist einmal das Leben auf einem Seeschiff selbst kennenzulernen. Man darf ihm das Zeugnis ausstellen, daß er die See begriffen hat. Er zeigt die Seeschiffahrt in aller Schönheit auf, verjährt dabei aber nicht zu erwähnen, daß es an Bord auch sehr hart zugehen kann. Er macht einen Streifzug durch die ganze Geschichte dieses glückhaften Schiffes, das in 52 Jahren niemals eine ernste Havarie hatte, weder unter der deutschen noch unter der finnischen noch unter neuseeländischer Flagge. Er führt auch Heinz Schlieden an, der die beiden Großsegler „Pamir“ und „Passat“ wieder für Deutschland zurückkaufte und sie so vor dem Abwrackwerden rettete. Am Schluß seines Buches unterzieht er die Lübecker Seemannsverhandlung einer sehr strengen Kritik, die manchmal wohl ein bißchen zu scharf ist. Im Ganzen gesehen aber ist es ein Buch, das seinen Platz in der guten Salzwasser-Literatur behaupten wird. id.

„Seemacht heute“, Beiträge führender amerikanischer und deutscher Fachleute, herausgegeben von Dr. Jürgen Rohwer, Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg-Hamburg. Ln. 275 S., mit 36 Fotos auf Tafeln und 3 Textzeichnungen. DM 16,80. Das stark gepanzerte Schlachtschiff, das 100 Jahre lang mit seiner schweren Artillerie die See beherrschte, hat seine Rolle ausgespielt. Die Rakete als Waffe und raketen-tragende Schiffe sind an seine Stelle getreten, deren Schußbereich sich über Tausende von Kilometern erstreckt. Ist damit nicht die Zeit der Kriegsmarinen überhaupt vorbei, wird sich der Lese fragen. Die Antwort darauf gibt dieses Buch. Eine Reihe deutscher und amerikanischer Fachkräfte äußern sich dazu, welche Rolle der Marine im Atomkrieg zufällt, welche neuen Wege der Kriegsschiffbau einschlägt, welchen Wert der Flugzeugträger hat und das Flugzeug als Waffe der Seemacht. Welche Bedeutung hat die Atomkraft für die U-Boote, für das Flugzeug? Welchen Wert haben im Atomkrieg bewegliche Flottenstützpunkte? Hat die Seemacht eine abschreckende Wirkung und muß es einen dritten Weltkrieg geben?

Dieses alles sind die Fragen, die hier in sehr lesenswerten Abschnitten behandelt werden. Der Inhalt ist auch für den Seemann auf den Handelsschiffen außerordentlich interessant und verdient es, mit Aufmerksamkeit studiert zu werden. id.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Fritz Brustal-Naval S. 104; Conti-Press S. 104, 110; Peter Cornelius S. 105; Deutsches Museum München S. 104; Gerhard Gräfe S. 103; Ernst de Jong S. 98, 99, 104; Heinrich von Medvey S. 107, 108, 109; Rickmers-Werft (Verkaufnahme) S. 97; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 104, 105.



HANS STAACK

BUNKERBOOTE IN HAMBURG UND HARBURG
 BUNKERSTATION UND SCHIFFSPROVIANT IN RENDSBURG

HAMBURG-ALTONA
 GROSSE ELBSTRASSE 36
 31 48 48

HAMBURG-HARBURG
 KANALPLATZ 2
 77 06 32

RENSBURG
 AM KREISHAFEN 1
 28 98

Die Werften meldeten . . .

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5272 MS „Inga Bastian“, 1408 BRT, f. Part. Reed. „Inga Bastian“ (KR.: Helmut Bastian), Bremen. Probef. 14. 6. 58

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1320 TD (tu) „Eurydice“, 22 000 tdw, f. Cia. Maritima San Basilio S. A., Panama. Stapell. 16. 6. 58
1326 MS „Grane“, 14 800 tdw, f. A/S Tønsbergs Hvalfangrederi, Tønsberg. Probef. 20. 6. 58

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

830 MS „Helga Schröder“, 9186 BRT, f. Richard Schröder, Hamburg. Probef. 16. 6. 58
857 MS „Cyrene“, 3470 tdw, f. Atlas-Levante-Linie AG., Bremen. Ausged. 20. 6. 58

Blohm & Voss AG., Hamburg

800 MS „Asmidiske“, 15 900 tdw, f. Stoomvaart Maatschappij NV., Rotterdam. Probef. 24. 6. 58
801 MS „Asterope“, 15 500 tdw, f. van Nievelt Goudriaan & Co's Stoomvaart Mij., N. V., Rotterdam. Stapell. 12. 6. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

875 MS „Negba“, 11 000 tdw, f. ZIM Israel Navigation Co., Haifa. Probef. 3. 6. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

KMS „Düren“, 370 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 12. 6. 58

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

177 MS „Insula“, 480 tdw, f. Rederinteressentskab „Ohavel“, Søby/Dänemark. Probef. 3. 6. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

719 MS „Tal Ping“, 10 800 tdw, f. Wilh. Wilhelmsen, Oslo. Probef. 27. 6. 58
731 D (tu) „Bauta“, 35 000 tdw, f. Hendy National Corp., Panama Taufe 14. 6. 58 (Bauxit-Erzfrachter)
732 D (tu) „Baune“, 35 000 tdw, f. Transworld Carriers Inc., New York. Stapell. Achterschiff 2. 6. 58 (Bauxit-Erzfrachter)

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

315 MS „Hildegard“, 1353 BRT, f. Nord-Ost-Reederei G.m.b.H., Hamburg (KR.: Unterweser Reederei AG., Bremen) Probef. 14. 6. 58 (Kühlschiff)

Evers-Werft, Niendorf/Ostsee

MS „Stella Maris“, 299 BRT, f. Franz Hanses, Haren/Ems. Probef. 18. 6. 58

Felsenburger Schiffsbau-Gesellschaft

570 MS „Marie Leonhardt“, 15 750 tdw, f. Leonhardt & Blumberg, Hamburg. Probef. 24. 6. 58
571 MS „August Leonhardt“, 15 750 tdw, f. Leonhardt & Blumberg Stapell. 19. 6. 58

Hanseatische Werft GmbH, Hbg.-Harburg

6 MS „Atid“, 4200 tdw, f. „Atid“ Mediterranean Line Ltd., Haifa. Stapell. 13. 6. 58

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

218 MS „Wilhelm Wesch“, 1998 BRT, f. Jonny Wesch, Hamburg-Neuenfelde. Probef. 15. 6. 58

Howaldtswerke A.-G., Hamburg

920 TD (tu) „Esso Bristol“, 36 040 tdw, f. Esso Petroleum Co., Ltd., London. Probef. 3. 6. 58

Husumer Schiffswerft

1116 MS „Tourquoise“, 560 BRT, f. Société Anonyme Cockerill Agrée, Ostende. Probef. 28. 6. 58

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

57 SMS „Luchs“, 95 BRT, f. Nordd. Lloyd, Bremen. Probef. 16. 6. 58

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1061 TD (tu) „Kadmos“, 21 800 tdw, f. Harp Tankers Corp., Panama. Probef. 19. 6. 58
1062 TMS „Ringchief“, 25 700 tdw, f. Olav Ringdal, Oslo. Stapell. 3. 6. 58
1072 TD (tu) „Hordefjell“, 32 000 tdw, f. Olsen & Ugelstad, Oslo. Stapell. 26. 6. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1072 FMK „Albatroz“, 80 t, f. brasilianische Regierung. Stapell. 18. 6. 58
1073 FMK „Gaiota“, 80 t, f. brasilian. Regierung. Stapell. 16. 6. 58

Lübecker Flender-Werke

491 MS „Helga Oldendorff“, 9962 BRT, f. Egon Oldendorff, Lübeck. Probef. 26. 6. 58
492 MS „Johanna Oldendorff“, 15 200 tdw, f. Egon Oldendorff, Lübeck. Stapell. 6. 6. 58

C. Lühring, Brake/Unterweser

5801 MS „Steinhauk“, 498 BRT, f. Jacob Kjode A/S, Bergen. Probef. 4. 6. 58

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13279 Schnellboot „Greif“, 140 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 28. 6. 58
13303 Patrouillenboot „DKN 902“, 135 ts, f. indonesische Regierung. Probef. 5. 6. 58

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

467 MS „Kesarya“, 2600 tdw, f. ZIM Israel Navigation Co., Ltd., Haifa. Stapell. 1. 6. 58
466 MS „Ditmar Koel“, Lotsenversetzfahrzeug f. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen. Stapell. 28. 6. 58

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

607 MS „Bleichen“, 2200 tdw, f. H. M. Gehrckens, Hamburg. Stapell. 26. 6. 58

Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg

834 MS „Linda Scarlett“, 4800 tdw, f. Jürgen Jensen, Kopenhagen. Stapell. 26. 6. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

539 MS „Marburg“, 4875 tdw, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Stapell. 11. 6. 58

August Pahl, Hamburg-Finkenwerder

318 MS „Cap Castille“, 2730 BRT f. Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck, Hamburg. Probef. 28. 6. 58

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

494 MS „Kai“, 499 BRT, f. Reed. MS „Kai“ (KR.: Joh. Mantwitz), Glückstadt/Elbe. Probef. 30. 6. 58

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

187 MS „Düneck“, 424 BRT, f. Heinrich J. Freudenberg & Söhne, Uetersen. Probef. 28. 6. 58

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

305 MS „Fernpoint“, 13 450 tdw, f. Fearley & Eger, Oslo. Probef. 24. 6. 58
323 MS „Rheinthal“, 16 600 tdw, f. Rheinische Stahlwerke, Essen. Stapell. 23. 6. 58

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

297 MS „Flavia“, 5325 BRT, f. „Triton“ Schiffahrtsgesellschaft m.b.H., Bremen. Probef. 10. 6. 58
305 FMS „Regensburg“, 700 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei, Cuxhaven. Stapell. 13. 6. 58

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

867 MS „Ursula Parchmann“, 500 BRT, f. H. Parchmann & Co., Bremen. Probef. 3. 6. 58

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

406 TMS „Shell 44“, 94 t, f. Deutsche Shell A.G., Hamburg. Probef. 30. 6. 58

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

1636 SMS „Tchah-Bahar“, 107 BRT, f. Imperial Government of Iran. Probef. 30. 6. 58
1687 SMS „Assala“, 107 BRT, f. Imperial Government of Iran. Stapell. 30. 6. 58
1694 SMS „Tarna 4“, 106 BRT, f. The Port Authorities of Thailand, Bangkok. Probef. 5. 6. 58

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

1273 MS „Siegfried Lehmann“, 495 BRT, f. Lübecker Stauereik. Hans Lehmann, Lübeck. Probef. 26. 6. 58
1275 MS „Waltraud Horn“, 700 tdw, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Stapell. 23. 6. 58

Schulte & Bruns, Emden

192 MS „Elise Schulte“, 300 tdw, f. Part Reed. „Elise Schulte“ (KR.: Schulte & Bruns), Emden. Probef. 19. 6. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

433 MS „Alster“, 424 BRT, f. Part. Reed. MS „Alster“ (KR.: Washbay Line GmbH.), Hamburg. Probef. 29. 6. 58
434 MS „Heike Schlüter“, 425 BRT, f. Kapit. Schlüter, Rendsburg. Probef. 15. 6. 58
440 MS „Nordkyn“, 725 tdw, f. Emil Jess, Rendsburg. Stapell. 26. 6. 58

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

224 MS „Saint Ronant“, 680 BRT, f. Gardner & Co., Glasgow. Probef. 27. 6. 58

Gustav Wolkau, Hamburg

1107 TMS „Makurdi“, 700 tdw, f. Monrovia Navigation Co. Incorp. Monrovia. Stapell. 19. 6. 58

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

MS „Marie Fisser“, ex „Asta Siemering“, ex „Leichter 160“, erb. 13 Groningen, 590 BRT. Verk. von Fisser & van Doornum, Emden, an Part. Reed. (KR.: H. P. Vith), Flensburg. Neuer Name „Kollund“.

FD „Stralsund“, erb. 49 Hamburg, 406 BRT. Verk. von Deutsche Werft (KR.: Carl Wilhelm), Hamburg, an eine Part. Reederei. Neuer Name: ?

MS „Marabu“, erb. 51 Bremerhaven, 775 BRT. Verk. von Reederei und Transportgesellschaft mbH., Hamburg, an einen deutschen Interessenten. Neuer Name: ?

Verkäufe ins Ausland

FD „Arktis“, erb. 50 Kiel, 319 BRT. Verk. von Persil G.m.b.H. (KR.: Erste Deutsche Wallfangesellschaft), Hamburg, an das Staatliche Fischerei-Institut in Kuba. Neuer Name: ?

MS „Otto Porr“, ex „Zeeland“, erb. 30 Foxhol, 428 BRT. Verk. von Franz Hagen, Hamburg, nach Italien. Neuer Name: „Carmelia“.

FD „Gebrüder Kähler“, erb. 44 Dordrecht, 559 BRT. Verk. v. Part. Reed. „Gebrüder Kähler“ (KR.: Hans Pickenpack), Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: ?

D „Kormoran“, ex „Singorita“, erb. 27 Kopenhagen, 1554 BRT. Verk. von Reederei u. Transport-Ges. m.b.H., Hamburg, nach Italien. Neuer Name: ?

Die Postboje

Wolfgang S. in O.: Ich hörte, daß es Hafenkapitäne gibt. Welche Aufgaben hat zum Beispiel ein Hafenkapitän in Hamburg?

Jede größere Hafenstadt hat ihren Hafenkapitän und die kleineren zum mindesten einen Hafenmeister, deren Aufgabenbereich recht groß ist. In Hamburg beispielsweise ist der Hafenkapitän der Leiter des Oberhafenamtes mit seinen sechs Bezirken. Jeden dieser Bezirke leitet ein Oberhafenmeister. Der Hafenkapitän ist gleichzeitig der amtliche Repräsentant der Hansestadt Hamburg und deren Sachverständiger in allen Schifffahrtsfragen. Sein Büro, das Oberhafenamts, überwacht alles im Hamburger Hafen, was mit Schifffahrt und Hafenbetrieb zu tun hat und weist den See- und Binnenschiffen die Liegeplätze an. Ihm unterstehen auch die Hafenslots, die das Schiff vom Strom zum Liegeplatz und von dort zurück in den Strom bringen. Der Hafenkapitän macht Verbesserungsvorschläge für den Ausbau des Hafens und der Fahrwasser und berät darüber mit der Behörde für Strom- und Hafenbau, die für die Ausführung der genehmigten Arbeiten verantwortlich ist.

Albert S. in Hannover: Blohm & Voss baute vor dem Kriege eine Dampffacht „Savarona“, die späterhin in türkischen Besitz überging. Was bedeutet der Name „Savarona“?

„Savarona“ soll nach unseren Erkundigungen ein Indianername sein und soviel wie „Schwarzer Schwan“ bedeuten. Das Schiff wurde 1931 als Jacht für amerikanische Rechnung erbaut, lag jedoch die meiste Zeit im Hamburger Hafen mit einer kleinen Stammbesatzung auf. Kurz vor dem Kriege wurde das Schiff an die Türkei als Schulschiff für 120 Kadetten verkauft. Es behielt seinen alten Namen bei.

Sport an Bord

Wir bringen gern Berichte über die sportliche Betätigung unserer Besatzungen, wie wir im „Kehrwieder“ schon mehrfach andeuteten, leider aber nur spärliche Antworten bekommen. Sicher gibt es noch viele deutsche Schiffe, die im Ausland Fußball gespielt haben. Wir möchten gern ihre Erfahrungen hören. Wir sind auch gern bereit, eine Liste aller Schiffe zu führen, die eine Elf an Bord haben und nach Möglichkeit Spiele zu vermitteln, soweit das von Hamburg aus möglich ist. In Rotterdam besorgt das gern die Deutsche Seemannsheim, s'Gravendijkwal 157. Wie der Verfasser der Zeilen auf Seite 102 wollen auch wir hoffen, daß bald ein paar neue Fußballmannschaften an Bord gegründet werden, denen wir viel Erfolg beim Spiel wünschen. Schriftleitung „Kehrwieder“

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



ANSCHÜTZ

KREISELKOMPASS = Sicherer Kurs
SELBSTEUER = Schnelle Reise

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschifffahrt



ANSCHÜTZ

Sihl PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

ZERSEN & CO Gegr. 1829

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

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.

Technische Abendfachschiule
an der Staatl. Schiffsiingenieurschiule Flensburg

Ein Wartungs- und Reparaturlehrgang für Kreiselkompaß- und Selbststeueranlagen

wird für fahrendes technisches Personal vom
9. — 19. 9. 1958 als ganztägiger Unterricht in
den Räumen der Staatl. Schiffsiingenieurschiule
Flensburg durchgeführt.

Lehrgangsbeginn: 9. 9. 1958, 8.00 Uhr.

Lehrgangsgebühr: DM 60.—.

Auskünfte und Anmeldungen (mit Quartieranmeldung) werden
baldmöglichst erbeten an die Techn. Abendfachschiule a. d. Staatl.
Schiffsiingenieurschiule Flensburg, Munketoft 1, Telefon 53 97.

GEORG P.

GEGR.
1881
Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



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 · FERNGESPRACHE 33 47 29 · TELEGRAMME: STEVECO HAMBURG · TELEX 021 1516

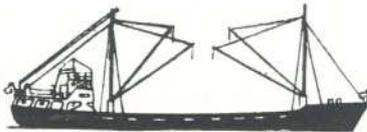
Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60, Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 87, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei, Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 6,—.



Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit.

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Bordapotheken

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

Bordspiele

Spiebraug-Rasch

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

Drahtseile

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

Elektrische Anlagen

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



Elektromotoren-Reparaturen

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

Hebezeuge

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

Kältemittel

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

Ladungskontrolle

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

Linoleum

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

Packungen

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

Pumpen

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



Schiffsausrüstungen

Hagen & Co.
gegr. 1853

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

Schiffs-Großwäscherei

Haushalts-, Hotelwäsche, Hamb. Hauswäscher.
GUSTAV WELSCHER
Hamburg, Wandbeker 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, Schilfstr. 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
Karpfengrabenstraße 8/14 - Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
FEBETRA-HANDFEUERLOSCHER - METALLWAREN FOR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

Schiffsproviant

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 BOTTCHER
Hamburg 23, Maxstraße 23 a, 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



SIEMENS-FÄCHER

für Tisch und Wand
allseitig schwenkbar
farbige Plasticflügel

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen