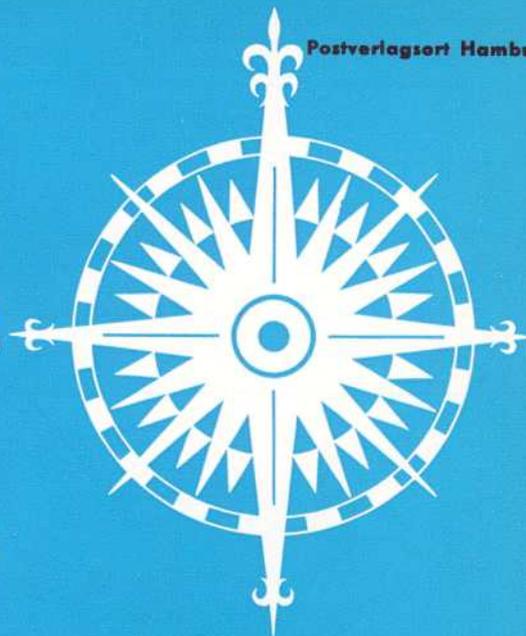


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Marseille
- Die Geschichte der Seekarte
- In Neufundland staunten wir Bauklötze
- Flotten-Umschau
- Fußball MS „Frankfurt“—Kabelwerke Shanghai
- Der Untergang der „Cimbria“
- Die große Bilderseite
- Palaver in Kru-Town
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten . . .
- Schiffs- An- und Verkäufe



Ein farbenprächtiges Bild: diese Dauen der Araber.

Foto: Karl-Friedrich Rausch

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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

K R Ö G E R W E R F T

RENSBURG



HANSEATIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

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

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen,
Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachtereie
Gegründet 1855

ROTTERDAM: Schiedamsdijk 52, Ruf: Sa -Nr. 11 16 50 (8 Linien)
Katendrechtsestraat 44, Ruf: 7 15 28 (Lager), nach 18 Uhr
Ruf: 12 05 35, 12 95 35, 12 17 84 · Telegramme: JECEEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr
Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

International



SILVRETTA DANBOLINE

wetterbeständige Aluminiumfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

August 1958

Nr. 8

AM PEILKOMPASS

Die Hamburger Schifffahrt kann sich auf die Hamburger Bevölkerung verlassen. Das ist das erfreuliche Ergebnis der ersten Ausreise der „Hanseatic“. Bereits am Tage der Probefahrt, deren Zeitpunkt nicht endgültig feststand, warteten zahlreiche Hamburger geduldig am Elbufer auf das Erscheinen des augenblicklich größten deutschen Passagierschiffes. Am Tage der Abreise, am 20. Juli, war halb Hamburg auf den Beinen, um von der Elbe aus Abschied zu winken. Wenige Stunden vor dem Ablegen ging ein Regenguß über der Stadt nieder, der der Begeisterung aber keinen Abbruch tat. Pünktlich um 17.00 Uhr legte das Schiff ab und als es die Elbe erreicht hatte, setzten anhaltende Gewitterböen mit Regen und Wind ein. Mit Schirmen, Wolldecken und Zeltplanen bewaffnet oder unter Bäumen Schutz suchend, verharrte die Menge am Elbufer, bis sich die „Hanseatic“ in langsamer Fahrt, begleitet von dem Hupkonzert der vielen an der Elbchaussee parkenden Autos, vorbeigeschoben hatte. Der Regen ließ erst nach, als das Schiff hinter Schulau elbabwärts im Dunst langsam verschwand.

Die Ankunft der „Hanseatic“ in New York gestaltete sich nach ebenso feierlicher Begrüßung in den europäischen Zwischenhäfen zu einem wahren Volksfest. Bei strahlendem Sonnenschein lief die „Hanseatic“ am Mittag des 29. Juli in den Hafen von New York ein unter dem Geheul der im Hafen liegenden Schiffe. Mehrere hundert Feuerlöschboote schickten ihre Wasserstrahlen in die Luft während Hubschrauber einen bunten Konfettiregen auf das Schiff fallen ließen. Die feierlichen Empfänge lassen aber auch erkennen, wie populär die deutsche Passagierschifffahrt im Nord-Atlantik-Verkehr ist.

Die fortlaufende Zunahme der Schiffsgröße beschäftigt die Verantwortlichen für die Elbregulierungen seit langer Zeit. Für die sogenannte Hafanelbe innerhalb der Landesgrenzen ist das Amt für Strom- und Hafenanbau und für die Vertiefung der Unterelbe der Bund zuständig. Für die Vertiefung der Elbe innerhalb des Hamburger Gebietes stehen 5,5 Mill. D-Mark in dem jetzt laufenden Geschäftsjahr zur Verfügung. Etwa der gleiche Betrag wird aufgewendet für die Vertiefung der Unterelbe. Das Ziel der Bemühungen ist die Erreichung einer durchgehenden Tiefe von 11 m. Der ausgebagerte Sand wird zwischen Altenwerder und Finkenwerder und der der Unter-

elbe bei Stadersand aufgespült, um an diesen Punkten neue Industriegelände entstehen zu lassen. In Stadersand ist eine Erweiterung der dort vorhandenen Tanklager und ein neues Elektrizitätswerk der Norddeutschen Kraftwerke vorgesehen. Die Aufspülungen bei Altenwerder und Finkenwerder dienen den Ausweitungen der Raffinerien der Esso und der Shell.

An der Elbmündung selbst ist geplant, den Leitdamm bei Cuxhaven weiter auszubauen, um Ebbe und Flut in bestimmte Richtungen lenken zu können. Für diesen Plan hat der Bund weitere 4,8 Mill. D-Mark zur Verfügung gestellt.

Das wird aber noch nicht alles sein. Nachdem von den Ölfirmen angekündigt worden ist, daß in einigen Jahren 45 000 t tragende Tanker Hamburg anlaufen sollen, muß eine weitere Vertiefung der Elbe vorgesehen werden. Wenn auch im Jahre 1960 die Elbe zwischen Hamburg und Feuerschiff „Elbe I“ bei Niedrigwasser überall 11 m tief sein wird, so geht die weitere Planung heute schon dahin, die Vertiefung auf 12 m zu verwirklichen. Dieser weitere Ausbau wird voraussichtlich 60 bis 80 Mill. D-Mark kosten.

In Zeiten des wirtschaftlichen Wohlstandes und der allgemeinen Vollbeschäftigung pflegt man sich stets mehr um den arbeitenden Menschen zu kümmern, als das zu anderen Zeiten der Fall ist. Zu einem Gespräch „Der Mensch an Bord“ hatten sich

kürzlich Vertreter der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber sowie Seeleute zusammengefunden und das Institut für Schifffahrtforschung hat es übernommen, die Gedanken der Teilnehmer in einer jetzt erschienenen Schrift zum Abdruck zu bringen. Sie ist das Ergebnis einer Umfrage bei Schifffahrtsverbänden, Gewerkschaften, Seefahrtsschulen und Missionen, bei der sich herausgestellt hatte, daß es keinerlei Literatur von der Problematik der Lebensführung, der Menschenführung und der Möglichkeiten einer Verbesserung der Lebensverhältnisse an Bord gibt, daß man aber im In- und Ausland sehr daran interessiert sei, solcherlei Ansichtsäußerung kennenzulernen. Es gibt genug Erläuterungen der Lebensverhältnisse an Bord und in vielen Briefen und in Seeamtsverhandlungen werden oft recht gründlich die Probleme der Menschenführung und des Zusammenlebens an Bord angesprochen, doch findet man hier naturgemäß allzu selten Vorschläge für den Versuch einer Lösung dieser Probleme. So befaßt sich diese wertvolle Broschüre neben dem Abdruck der Rundgespräche zwischen Reedern und Vertretern der Gewerkschaften mit der „Würde des seemännischen Berufes“, dem „Jungen Seemann in der Bordgemeinschaft“ und dem Thema „Christliche Seefahrt“. Damit dürfte ein Anfang gemacht worden sein, der Gelegenheit zur Fortsetzung des fruchtbaren Gedankenaustausches geben kann.

Der Wachoffizier.

Am 26. Juni 1958 lieferte die Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde, ihren Neubau, das Frachtmotorschiff „Siegfried Lehmann“, an das Lübecker Stauereikontor Hans Lehmann ab. Bei 66,65 m Länge über Alles, 9,90 m Breite und 5,77 m Seitenhöhe bis zum Shelterdeck vermißt das Schiff 919 BRT und hat eine Tragfähigkeit von 1477 t d w. Ein Klöckner-Humboldt-Deutz-Motor von 1000 PS bei 380 UpM verleiht ihm eine Geschwindigkeit von 12 Knoten.





Der Mann am Ausguck

Es kann einem eiskalt den Rücken herunterlaufen, wenn man heute vernimmt, was sich im Jahre 1943 in Istanbul abgespielt hat. An einem Januarmorgen klopfte es an die Schlafzimmertür des Sonderbotschafters Roosevelts auf dem Balkan, George H. Earle, der im Parkhotel abgestiegen war. Auf seinen Ruf „Herein“ — so schildert Earle das Ergebnis selbst — trat ein unter-setzter Fünfziger in das Zimmer, schloß Türen und Fenster und stellte sich vor: „Admiral Canaris, Chef der Abwehr“. Dann erklärte er dem Botschafter, daß maßgebende Politiker und Militärs in Deutschland wegen der alliierten Forderung auf bedingungslose Übergabe erschüttert seien, weil sie die Zertrümmerung großer Teile Europas und den ungehinderten Vormarsch der Russen bedeuten würde. Die deutsche Wehrmacht wäre im Falle eines Verständigungsfriedens bereit und in der Lage, mit Hilfe der Alliierten die Russen aus Deutschland und den östlichen Pufferstaaten herauszuhalten. Botschafter Earle berichtete sofort an seinen Präsidenten Franklin D. Roosevelt, erhielt aber nie eine Antwort aus dem Weißen Haus in Washington. Einige Wochen später wurde Botschafter Earle ein ähnlicher Plan von Kurt Freiherrn v. Lersner nahegebracht. Freiherr v. Lersner war seinerzeit Mitglied der deutschen Friedensdelegation in Versailles und von Hitler auf den Balkan abgeschoben worden. Bei seinem Gespräch mit dem amerikanischen Botschafter berief er sich auf Franz von Papen, Botschafter in Ankara. Die Tendenz auch dieses Gesprächs ging dahin, weiteres Blutvergießen zu vermeiden und den Vormarsch der sowjetischen Armee zu stoppen. Roosevelt aber sah in Stalin seinen besten Freund und antwortete: „Rußland ist eine Nation von 180 Millionen Menschen, die 120 verschiedene Dialekte sprechen. Nach dem Krieg wird es in tausend Stücke fliegen, wie eine schadhafte Zentrifugalmaschine, die mit höchster Geschwindigkeit läuft.“ Und die Landung in der Normandie lief an. Was nun hätte geschehen können, wenn von alliierter Seite den Plänen von Canaris und Lersner/Papen nachgegangen worden wäre, kann sich jeder selbst ausmalen. An der Tatsache kommen wir nicht vorbei, daß die beiden seinerzeitigen Verbündeten, die Vereinigten Staaten von Amerika und die Sowjetunion, sich heute als Gegenpole der Weltmacht gegenüberstehen.

Letzten Endes, und damit sprechen wir ja nichts Neues aus, sind die meisten Verwicklungen und Brandherde der Gegenwart auf die Spannung zwischen diesen beiden Gruppen zurückzuführen. Jede Teillösung einer Krise kann nichts anderes als ein Pflasterchen auf die schwelende Wunde bedeuten. Darum sollte man einer offenen Aussprache auf höchster Ebene nicht aus dem Wege gehen, vorausgesetzt, daß wirklich eine offene Aussprache gemeint ist und nicht eine Propagandakonferenz, auf der das

Blaue vom Himmel herunter versprochen wird mit dem Hintergedanken, nichts davon zu halten. Geht eine solche Gipfelkonferenz im Streit auseinander, könnte der Schaden unermeslich sein. Wäre es das alleinige Anliegen von Chruschtschow, die Krise im Nahen Osten zu beenden, dann hätte er das auch ohne Gipfelkonferenz haben können, nämlich durch die Zustimmung zu der japanischen Resolution, in der eine Ver-

Männer am Strom und auf See



Der Kranführer

Daß die deutschen Häfen „schnelle Häfen“ sind, ist nicht zum letzten ein Verdienst unserer Kranführer. Sie müssen neben einer großen Erfahrung viel Geschick, Fingerspitzengefühl und ein gutes Augenmaß besitzen. Aus den Fenstern der Kranführerbude betrachtet, ist eine Ladelupe nicht viel größer als eine Zigarrenkiste und ein 5 Zentner schweres Kollo scheint die Ausmaße einer Streichholzschachtel zu haben. Und doch muß das zentnerschwere „Ei“ des Kranhakens genau senkrecht über dem Frachtstück schweben, nicht höher und nicht tiefer, als daß gerade die Heißstropfen eingepickt werden können. Und dann „Hiev op!“ Wehe, wenn die Last pendelt, gegen die Lukenkummung bumst oder vielleicht sogar Bullaugen in den Aufbauten zertöppert! Auch das Schwenken über Deck zur Laderampe will gelernt sein. Und hier steht eine Karre von Puppenwagengröße, auf die man seinen Dubas absetzen soll. Aber die Kranführer machen das so behutsam, als ob jede Kiste und jeder Ballen eine zierliche Figur aus Meißner Porzellan wäre.

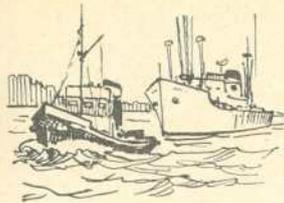
stärkung des Beobachterkorps der Vereinten Nationen vorgeschlagen war. Es muß ihm also um mehr gegangen sein, nämlich um einen eindeutigen Sieg der sehr wendigen Sowjetdiplomatie über die an demokratischen Spielregeln gebundene und damit sehr schwerfällige Diplomatie des Westens. Das weiß man in Washington sehr genau, und darum will man an einer Gipfelkonferenz nur teilnehmen, wenn sie genügend vorbereitet ist. Auf einige Tage oder Wochen kommt es nun auch nicht mehr an, nachdem der ersten Aufregung eine gewisse Beruhigung gefolgt ist. Allerdings

darf man die Bereinigung der Krise nicht auf die leichte Schulter nehmen und muß sich mit der Vorbereitung beeilen. Es wäre ein Segen, wenn diese Vorbereitung es endlich vermöchte, dem Westen zu einer klaren Konzeption zu verhelfen, das heißt zu einer Linie in der Außenpolitik, die unmißverständlich die Ziele und Absichten erkennen läßt. Die Russen haben es in dieser Beziehung leichter. Sie machen kein Hehl daraus, daß sie nach wie vor die proletarische Weltrevolution wollen und daß sie alle Mittel auch der modernen Diplomatie zur Erreichung dieses Zieles einsetzen. Diesem oft genug plakatierten Programm sollte der Westen nun seinerseits ein klares Bild gegenüberstellen, das auch von den arabischen Völkern verstanden wird.

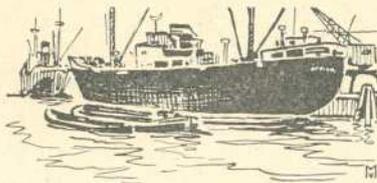
Unter den Staaten, die die neue Irakische Regierung anerkannt haben, befindet sich auch die Bundesrepublik. Da weitere NATO-Mächte folgten, erhofft man von diesen Zustimmungen eine weitere Beruhigung im Nahen Osten. Auch die Beziehungen der Bundesrepublik zu Ägypten und seinem Staatschef Nasser haben sich günstig entwickelt, wie Stimmen aus Kairo bestätigen. Der Anerkennung des Irak ging eine Aussprache des Bundeskanzlers mit dem amerikanischen Außenminister Dulles voraus; auch mit dem neuen französischen Außenminister wurde Fühlung gehalten. Wie noch erinnerlich, war Frankreichs jetziger Außenminister Couve de Murville bis zu seiner Berufung Botschafter in Bonn. Vor ihm bekleideten François-Poncet und der frühere Journalist Joxe dieses bedeutende Amt. Als vierter Botschafter Frankreichs ist in Bonn François Seydoux akkreditiert, ein geborener Berliner. Selbstverständlich ist er Franzose; seine Vorfahren stammen aus Südfrankreich. Schon sein Vater war Berufsdiplomate. Als dieser Botschaftsrat in Berlin war, erblickte der Sohn François Seydoux das Licht der Welt. Das war im Jahre 1903. Dreißig Jahre später war der junge Diplomat zweiter Sekretär an der Berliner Botschaft. Sein Weg führte ihn dann über Budapest, Brüssel und Wien nach Bonn. Wie aus einem Gespräch zwischen Außenminister Couve de Murville und Bonner Regierungsstellen hervorgeht, ist eine Begegnung zwischen Bundeskanzler Adenauer und Ministerpräsident de Gaulle nicht ausgeschlossen; sie dürfte jedoch erst nach den Ferien des Bundeskanzlers akut werden. Indessen hat Regierungschef de Gaulle alle Hände voll zu tun, um seine Verfassung unter Dach und Fach zu bringen. Der Entwurf sieht eine französisch-afrikanische Bundesrepublik vor. Ein Volksentscheid ist für Anfang Oktober geplant.

In Amerika selbst hat man sich, wie Augenzeugen berichten, nicht allzu viel Gedanken über die Krise im Nahen Osten gemacht. Der Benzinstrom fließt ungehindert, und das ist in der Ferienzeit wichtiger als die Politik. Natürlich rechnet man damit, daß die Truppen aus dem Libanon wieder abgezogen werden, nicht zu früh, nicht zu spät. Unbehagen rief Chruschtschows Wunsch hervor, die Gipfelkonferenz in New York abzuhalten, denn Amerika hat viele verbitterte Emigranten.

Fritz Roßberg



Der Hafen



MARSEILLE

Frankreichs zweitgrößte Stadt, Marseille, hatte Anfang Juli durch ihren Bürgermeister Vertreter der Städte Antwerpen, Genf, Genua, Hamburg, Kopenhagen, Rotterdam, Abidjan und Tamatave zu einem Gespräch über ein gemeinsames Problem eingeladen. Eine beachtliche Idee, die allgemein Anerkennung fand und die Hamburgs Vertreter, Bürgermeister Max Brauer, u. a. mit folgenden Worten würdigte:

„Vielleicht geschah es gar nicht von ungefähr, daß der Wunsch, eine enge Partnerschaft über politische Grenzen hinweg herzustellen, sich in unserem Falle besonders lebendig in einer Hafenstadt wie Marseille regte und in einer zweiten Hafenstadt, nämlich Hamburg, ein starkes Echo auslöste.“

„Ein Bund des guten Willens kann im Bewußtsein der Völker mächtig werden, wenn man den Mut hätte, gegen Engstirnigkeit und nationalistische Vorurteile zu kämpfen.“ Bürgermeister Brauer zog in diesem Zusammenhang eine Parallele zur Hansezeit, einer Zeit der politischen Machtlosigkeit des Deutschen Reiches, in der die Hamburger dennoch Ein-

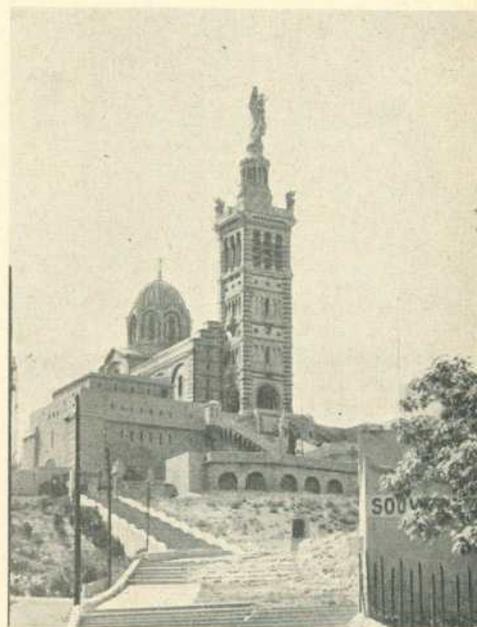
Seeleute aller Nationen in diesem führenden Mittelmeerhafen gern verweilen läßt. Schon von weitem grüßt die 1860 erbaute Basilika „Notre Dame de la Garde“ von ihrem erhöhten Standpunkt die ankommenden Schiffe. Sie ist Wallfahrtsort und trägt auf einem 45 m hohen Turm eine 9 m hohe vergoldete Marien-Statue. Kurz vor dem Erreichen der vor dem alten Hafen gelegenen Molen passieren von Osten kommende Schiffe an Steuerbord das auf einer kleinen Insel gelegene historische „Chateau d'If“, 1524 als Festung erbaut und später das weltberühmte Gefängnis des Grafen von Monte Cristo.

Auf leichter Anhöhe vor den Hafenbassins am Quai de la Joliette — direkt den Seeleuten vor der Tür — steht die imposante Masse der in romantisch-byzantinischem Stil (1862—1893) erbauten Kathedrale. In der Altstadt, östlich und nördlich um den alten Hafen herum finden wir auf der Westseite das Rathaus und schräg gegenüber auf der Ostseite die im fünften Jahrhundert erbaute Basilika „Saint-Victor“, die älteste Kirche Frankreichs. Vom Nordteil des alten Hafens verläuft in die

der Durance in einem 84 km langen Kanal nach Marseille geführt zu haben.

Aber zurück zum Hafen. Vom Bassin de la Joliette in den Boulevard des Dames einbiegend wird nach wenigen Schritten der „Triumph-Bogen“ an dem gleichnamigen Platz erreicht. Marseille hat schon seit seinem Bestehen eine wichtige Funktion als Hafen des Mittelmeeres innegehabt. Seine Bedeutung stieg aber nach der Eröffnung des Suez-Kanals und der Eroberung Algeriens. Heute wird über Marseille der gesamte Verkehr Frankreichs von und nach den afrikanischen Besitzungen abgewickelt. Darüber hinaus laufen alle Schiffe, die durch das Mittelmeer und den Suez-Kanal nach dem Fernen Osten fahren, diesen Verkehrsknotenpunkt an. Auch auf dem umgekehrten Weg ist Marseille einer der wichtigsten südeuropäischen Umschlagsplätze.

G. Schowalter



Weit über See grüßt die Basilika „Notre Dame de la Garde“ die ein- und ausfahrenden Seeleute.



Auf der allen Seefahrern bekannten Rue Canebière herrscht stets reges Leben. Angehörige aller Völker der Welt trifft man hier.

fluß, Bedeutung und Wohlstand erringen, bewahren und steigern konnten, indem sie als Mitglied des Städtebundes — nämlich der Hanse — mit anderen Hafen- und Handelsstädten eng zusammenarbeiteten. Der Hanse-Bund habe einen großen Beitrag für die Entwicklung der Schifffahrt geleistet. „Ich glaube nicht“, so betonte Bürgermeister Brauer, „daß wir hier einen neuen Hanse-Bund gründen können. Und doch können wir aus dem Hinweis auf die Geschichte für unsere eigenen Absichten und Aufgaben Anregung und Ermutung schöpfen. — Immer wieder stellen wir fest, daß in der Welt Unordnung und Feindseligkeit nur dort gedeihen können, wo man nur wenig von einander weiß. Wir sollten einander häufiger besuchen und die Schiffe der befreundeten Häfen immer als Sendboten des guten Willens willkommen heißen.“

Auf Grund seiner Stellung als größter Hafen Frankreichs mit einer über 2500jährigen Geschichte hat Marseille die Berechtigung, eine solche wertvolle Partnerschaft anzuregen, und diese langjährige Vergangenheit, die sich in allen Teilen der Stadt zeigt, ist es, die die

Eines der herrlichsten Bauwerke Marseilles ist das Palais des Arts de Longchamp. Es besteht aus zwei sich gegenüberstehenden Palästen, die durch eine prächtige Säulenhalle miteinander verbunden sind. Die Mitte dieser wird vom Wasserschloß eingenommen.



Stadt hinein die legendenreiche und berühmte „Canebière“. Sie ist Hauptgeschäftsstraße und weniger bekannt durch ihre schöne Straßenanlage, als durch das Schauspiel, das sich hier täglich nach Geschäftsschluß etwa in der Zeit zwischen 17 und 19 Uhr durch die in Marseille zusammengewürfelten Menschenrassen bietet. Am Eingang der Canebière, dicht am alten Hafen, erhebt sich das „Palais de la Bourse“ mit der im Jahre 1599 gegründeten Handelskammer von Marseille, der ältesten ihrer Art in Frankreich. Am nördlichen Ende der Canebière linker Hand wird das „Palais Longchamps“ erreicht, das im Jahre 1860 erbaut wurde und den Erfolg krönte, das Wasser

Das ist kein Seemannsgarn

Den britischen Matrosen, die seinerzeit beim Krönungszug mitwirkten, wurden gedruckte Maßnahmen zur Bekämpfung von Ohnmachtsanfällen ausgehändigt. „Offiziere und Mannschaften“, hieß es darin, „die eine Ohnmacht kommen spüren, haben sich aus dem Glied einen Schritt nach rückwärts zu entfernen und den Kopf zwischen die Beine zu nehmen.“ Dann folgte der dick unterstrichene Satz: „Dieser Schritt ist zu unternehmen, bevor man das Bewußtsein verliert.“

Die Geschichte der Seekarte

von Dr. Ulrich Mohr

(Schluß aus Nr. 7)

Es gibt nur wenige Karten, die aus dem 14. Jahrhundert zu uns gekommen sind. Vielleicht nicht mehr als ein Dutzend. Davon ist die bekannteste der große katalanische Atlas von 1375, heute in der National-Bibliothek zu Paris. Die Karten dieses Atlases sind auf einzelne Pergamenthäute gezeichnet. Die Küstenlinie ist schwarz, oft verblichen und schwach, aber deutlich durch die langen Reihen von Namen von Häfen und Küsten, Einzelheiten, die jeweils senkrecht angeordnet sind. Die Namen sind schwarz, nur die der wichtigeren Häfen sind rot. Kleine Inseln einschließlich Flußdeltas sind in rot oder gold gehalten und Klippen oder Sandbänke sind durch kleine Kreuze oder schwarze oder rote Punkte angezeigt. Es ist interessant, daß alle diese Karten Entfernungsskalen haben, die aber merkwürdigerweise keinerlei Angaben enthalten über die Einheit der Länge. Man hat heute nachgeforscht und festgestellt, daß zwei Längeneinheiten verwendet wurden. Im östlichen Mittelmeer eine Meile von 4100 Fuß oder $\frac{2}{3}$ einer modernen nautischen Meile, für die atlantische Küste 5000 Fuß. Die ersten Seekarten haben keine Parallelen oder Meridiane. Die Kugelform wird nicht berücksichtigt. Die Fläche wird als eine ebene Oberfläche angesehen. Und die Konvergenz der Meridiane wird vernachlässigt. Erst im frühen 16. Jahrhundert werden die Karten mit Breitengraden versehen.

Es ist aber aufschlußreich, daß schon vor der Erfindung der Mercator-Projektion im Jahre 1569 eine Mittelmeerkarte existierte, die nach

enthielt 23 doppelte Folio-Kartenseiten, die auf Kupfer gestochen waren. Der Druck erfolgte in Leyden. 1588 kam eine Ausgabe dieses Atlanten in London heraus. Der Titel der englischen Ausgabe lautete „Der Marine-Spiegel, in dem klar gesehen werden können, die Kurse, Höhen, Distanzen, Tiefen, Lotungen, Flut und Ebbe, Landerhebungen, Felsen, Untiefen und Sandbänke mit den Marken für die Einfahrt in Häfen des größten Teils Europas“. Er enthielt darüber hinaus eine Tafel der

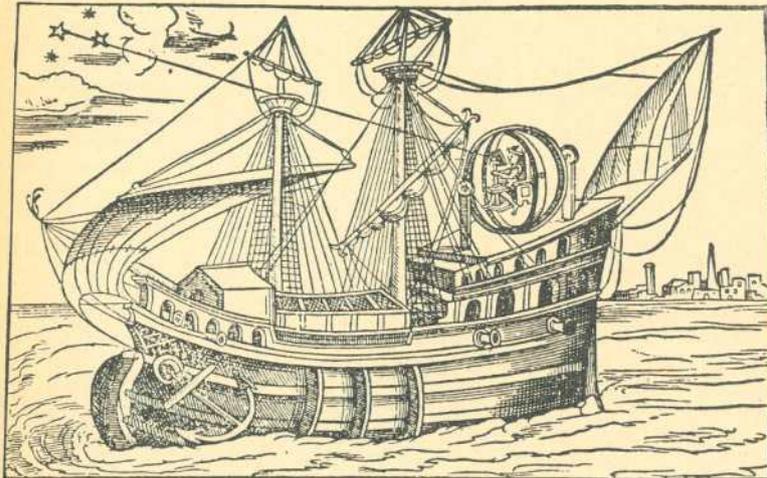


Der Antwerpener Ortelius (1527—1598) schuf den ersten Weltatlas (links) und Gerard Mercator (1512—1594) erfindet die nach ihm benannte Projektion.

Sonnendeklination für vier Jahre und einen Katalog von holländischen geographischen Namen mit spanischen, französischen und englischen Äquivalenten. Die Segelanweisungen reichen bis zur Ostküste Schwedens. Kurz darauf folgt der „Tresor der Seefahrt“, eine verbesserte Ausgabe, ebenfalls in Leyden gedruckt, die Segelanweisungen der Shetland- und Faröer-Inseln, der Küste Nordrusslands

bis Novaja Semlja in Einzelheiten gaben. Hier finden wir interessanterweise einen Hinweis, daß man über diese Nordroute das reiche Land China erreichen kann in nur einem Viertel der Zeit, die es den Spaniern und Portugiesen kostete, den langen Weg um das Kap der guten Hoffnung zu nehmen.

Eine Erfindung des 16. Jahrhunderts: das kardanisch aufgehängte Beobachtungsgestühl auf einem Segelschiff. Es nahm mehr als ein Drittel des freien Deckraums ein und wurde niemals wirklich gebaut.



dieser Darstellung gezeichnet wurde, obwohl Meridiane und Breitengrade weggelassen sind. Immerhin bleibt die Tat Mercator's der größte Fortschritt in der Entwicklung der heutigen Seekarten.

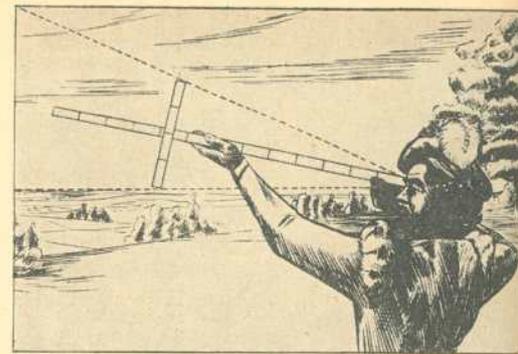
Im Jahre 1508 entstand das erste hydrographische Amt in der Geschichte. Es hieß „Casa de la Contratacion de las Indias“ und überwachte die Karten der neu entdeckten Welt. Jeder Kapitän wurde verpflichtet, nach Rückkehr alle Beobachtungen der Regierung über das Amt zugänglich zu machen. Eine Hauptkarte, die vermutlich im Alkazar in Sevilla aufgehängt war, wurde zweimal monatlich berichtet. Dies war die einzige amtliche Karte. Es gab nur Kopien nach dieser Karte, die Regierung behielt ein Monopol auf die Kartenherstellung.

Die erste systematische Sammlung von Seekarten, die in Buchform gebunden war, ist der Seeatlas von Lucas Jan Waghenauer von Enckhuysen, der unter dem Titel „Spiegel der Seefahrt“ erschien. Er wurde 1584 gedruckt,

Es ist verständlich, daß es viele Nachahmungen des „Spiegel der Seefahrt“ gab. Es gab ein „Licht der Seefahrt“, es gab einen „See-Spiegel“, es gab den „Klar leuchtenden Nordstern“ oder „Seeatlas“ von Johannes van Loon.

1715 kam ein englischer Seeatlas heraus „The English Pilot“. Die Engländer verboten die Einfuhr holländischer Karten, um ihrem Seehandbuch und Seeatlas die entsprechende Verbreitung zu geben. Es gab in dieser Zeit noch keine amtlichen Seekarten. Die Karten wurden von privaten Gruppen, wie von der holländischen Ostindien-Kompagnie hergestellt, die einen geheimen Atlas herausbrachten mit 180 ganz ausgezeichneten Karten über den Seeweg nach Indien und die indischen Küsten und Häfen.

Es gab eine zweite Gruppe von Seekarten-Herstellern, die von der Regierung unterstützt wurden, und es gab die privaten Karten-Hersteller und -Drucker, die sich aus den Buchdruckern und Verlegern entwickelt hatten. Diese letztere Gruppe hatte es am schwersten,



Der Jakobsstab wurde im Mittelalter zur Messung der Sonnenhöhe benutzt. Eine exakte Messung war mit dem rohen Instrument natürlich nicht möglich.

da sie auf die spärlichen Informationen angewiesen war, die ihr von den Handelsleuten zu kamen und die sie durch Bestechung, Diebstahl oder Kauf bekommen konnte. So waren die privat herausgegebenen Karten dieser Zeit oft sehr mangelhaft in dem was sie zeigten, dafür versuchte man sie durch Mitwirkung von Künstlern zu verschönern. Sie enthielten Figuren von Schiffen und Seungeheuern, Palmen und heraldische Embleme, um den Kunden anzuziehen. Erst im 18. Jahrhundert wurde es offenkundig, daß es notwendig sein würde, privaten Unternehmungsgeist und Regierungsinformationen in einem Versuch, bessere Karten herzustellen, zu vereinen. Seit dieser Zeit waren die meisten Geheimnisse der See nicht mehr geheim, und trotzdem wurden viele Schiffe und wertvolle Ladungen verloren, weil die Informationen ungenau und widersprechend waren. Im Jahre 1795 wurde Alexander Dalrympel, der Hydrograph der Ostindien-Kompagnie, der offizielle Hydrograph der Admiralität. Von diesem Augenblick an zählt die Geschichte der modernen Seefahrt, wie wir sie heute kennen.

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

Das ist kein Seemannsgarn

Als die Königin Elisabeth von England in Belfast 1955 den 22 000-Tonner „Southern Cross“ taufte, trug sie ein Kleid in den Farben des Schiffes.

„Der Schnaps ist prima“, sagten die Fischer eines bretonischen Dorfes in der Nähe von Brest, als sie ein angeschwemmtes Faß anstachen. Als der letzte Tropfen durstige Kehlen hinabgeflossen war, öffneten sie das Faß und entdeckten darin die Reste eines Schimpansen, der in Alkohol eingelegt und für das Britische Museum in London bestimmt war.

Der Hafendarbeiter James Clarkson erblickte während seiner Arbeit auf dem Hafendamm von Southport einen Mann, der auf einer Sandbank von der steigenden Flut abgeschnitten worden war. Clarkson, der die Gegend genau kannte, machte sich rasch auf, und es gelang ihm, den Gefährdeten in letzter Minute in Sicherheit zu bringen. Damit hatte er jedoch 90 Minuten seiner Arbeitszeit versäumt. Die Gesellschaft, bei der er arbeitete, zog ihm den entsprechenden Betrag in Höhe von 3 Schilling und 11 Pence vom Wochenlohn ab. Seine Beschwerde beim Schlichtungsausschuß wurde mit der Begründung abgelehnt, daß versäumte Arbeitszeit aus Gründen der Arbeitsdisziplin nicht bezahlt werden könne. Clarkson entschloß sich daraufhin, nur noch in seiner Freizeit anderen Menschen das Leben zu retten.

Der Kapitän der 86 373 BRT großen „Queen Elizabeth“ wollte sich ein Auto kaufen, fiel aber bei den Fahrprüfungen dreimal durch.

Auf Neufundland staunten wir Bäuklötze

UDO GARTZ

„Mensch, Land!“ schreit der Bestmann, als er den Kieker absetzt, und genau so war es sicherlich, als Kolumbus nach langem Seetörn einen grauen Streifen am Horizont ausmachte. Vergess bitte nicht: die Fischgründe der Hochseefischerei liegen meist weit vor den Küsten. Hier bei Neufundland über 200 Seemeilen. Nur wenige meiner Fahrtensgenossen können sich rumrennen, irgendwo an Land gegangen zu sein. Aber diesmal war es höhere Gewalt, die uns zwang, St. Johns mit schwerem Maschinenschrauben in orkanartigem Sturm als Nothafen anzulaufen.

Von jetzt an benehmen wir uns wie die Kinder. Das Glas wandert von Hand zu Hand. Stunden vergehen.

„Icn sen“ ein Haus, ein Holzhaus, Autos, plenty Autos!“

Neue Sensation: „'n Weib, ein kanadisches Weib! Mensch, wer hätte das gedacht, als wir vor zehn Tagen in Bremerhaven losschmissen?“

„Laß seh'n, du Holzkopp! Was für ein Weib soll das sein? Morgens sechs Uhr auf einer Hafenstraße? Mußt doch ein bißchen kombinieren, du dämlicher Hund!“

„Och, eine Oma, die Milch holt — und einen Hund hat sie bei sich.“

„Einen Neufundländer?“ fragt der Idealist.

„Ach was, 'ne Mischung zwischen Walroß und Dackel“, der Realist.

Langsam nähern wir uns der Pier.

„Klar bei Leinen vorn und achtern!“ gröhlt der Alte von der Brücke runter. Drüben steht der Festmacher. Alter Kerl, Hutkrempe verdeckt seine Augen und läßt nur sein unrasiertes Kinn sehen. Zigarette hängt im Mundwinkel, geflickte Gummistiefel, zerschlissener Mantel. Du möchtest ihm am liebsten ein schönes Butterbrot schmieren und 'nen Dollar zustecken. Armer, alter Mann! Hinter ihm ein funkelnder Cadillac, neuestes dreckbespritztes Modell. Wo kommt der Wagen her? Ja, seht nur, seht! Als der Mann die Leinen wahrgenommen hat und das Schiff festliegt, da schmeißt er sich lässig in den Superwagen, dreht das Radio auf äußerste Lautstärke und braust davon, daß der Schneematsch über unser weißgeschuertes Deck fliegt. Ja, darauf einen doppelstöckigen Schnabus!

Zoll und Einwanderungskommission an Bord. „Doktor“ Gartz bewährt sich. Sie wissen ja, alles was mit Brille auf einen Fischdampfer kommt, ist Doktor. Tausend Formulare sind auszufüllen: Vorname, Geburtsname, Mädchenname der Großmutter. Nee, nach Parteizugehörigkeit wird nicht mehr gefragt. Alkoholvorräte, aber nur angetrunkene, zum Abstempeln der Etiketten auf die Brücke. Da war auch Chance sich zu bewähren.

„Mensch, Doktor, sauf mir mal 'n Schluck von diesem Bananenlikör, von dem Jamaika-Rum! Hier ist noch 'ne Pulle Genever. Versuch doch mal diesen Black and White!“

„Kerl, ich bin schon so satt!“

Ja, da merkt man erst, was es alles so gibt. Einige Stunden später schießen wir an Land. Ich bin „Fremdenführer“. Der erste Wagen wird gestoppt. „Please take us to the town!“ Das Volk atmet hörbar auf, als der mich versteht und mit dem Daumen in den Wagen weist. Das war nämlich noch 'ne ganze Ecke in die Stadt. Schneematsch bis an die Waden, halbmertertiefe Schlaglöcher, kein Bürgersteig, schiefe Telegrafmasten. Wortlos reicht der „Kanaker“ — Eingeborene werden von uns nie anders bezeichnet — Zigaretten herum und braust los. Mensch, Wagen sind das, du könntest drin tanzen und 'nen Volkswagen als Rettungsboot mit reinnehmen.

Mitten in der Stadt sage ich „stop“. Da stehen wir, haben dem Kerl noch eine Schachtel deutsche Zigaretten in die Hand gedrückt und peilen die Lage.

Einer von unsern Jungs hat Untertertiäreife.

„Leute“, kreischt er plötzlich, „ich werd' ver-rückt! Guckt den Straßenkreuzer!“

Behäbig, superelegant, in Chrom funkelnd steht er da. Unter dem Nummernschild ein weiteres grellrot leuchtendes Schild mit der Aufschrift „Remember, Jesus Christ died for us.“ Denke daran, Christus starb für uns, über-setzt er zögernd, aber stolz.

Wir klopfen ihm auf die Schulter und dann gehen wir direkt zum Bürgermeister dieser Stadt von 70 000 Einwohnern. Ja, das war meine Schnapsidee. Aber laß man! Blamiert haben wir uns nicht. Der alte Herr mit den würdigen, eisgrauen Schläfen hat uns das ganze Rathaus und die Gemälde von Queen Elizabeth und ihrem Prinzgemahl gezeigt. „He has a fine job“, sagte er.

Abends bei Krabbes, einer deutschen Familie. Später kommt noch ein Original-Hamburger



mit Gitarre und Akkordeon. Mensch, laßt mich an Land!

Gott schütze uns vor Sturm und Wind und Deutschen, die im Ausland sind! sagen wir Seeleute. Aber für Neufundland gilt das jedenfalls nicht.

„Fein, daß Sie da sind! Kann einer von euch Plattdeutsch? Bitte, sprechen Sie einmal platt. Ach, und Sie haben deutsches Bier an Bord und richtiges Schwarzbrot?“

„Ach ja, wir haben gerade ein gutes Fernsehprogramm. Die Callas, wissen Sie, die berühmte Sängerin, die neulich doch erst den großen Skandal machte, wird auftreten.“

Ja, und dann singt sie. Ein Kunstgenuß! Jetzt setzt sie zum hohen C an, zeigt ihr prachtvolles Gebiß. Da flimmert es ein bißchen auf dem Fernsehschirm. Die Callas ist weg und ein flotter junger Mann mit gut sitzender Krawatte sagt mit sonorer Stimme — natürlich auf englisch, Leute — „Callibecodot nun auch in Kanada. Callibecodot ist sooo gut!“ Die Callas nimmt ihr unterbrochenes C wieder auf und — niemanden stört das.

Wenig später: Überfall auf Geldtransport im Wilden Westen. Da steht der Gangster, den gekrümmten Finger am Abzug der Maschinenpistole. Ahnungslos naht das Opfer. Der Zeigefinger bewegt sich ganz langsam. Da, Flimmern auf der Scheibe! Ein dunkelgekleideter Herr mit wohlklingender, aber ernster Stimme sagt: „Beerdigungsinstitut Morton empfiehlt seine Dienste zu jeder Tages- und Nachtzeit. Bitte rufen Sie uns an, wir beraten Sie unverbindlich.“ Er verschwindet und gleich darauf donnert die Salve los.

Tag und Nacht war ich unterwegs, um nach unsern Maschinensatzteilen zu forschen. Mit dem Monteur sollten sie schon längst von Friedrichshafen am Bodensee hier sein.

Aber da war der Black Frost. Stadt und Land waren lahmgelegt. Übrigens macht kein Büro vor 9 Uhr auf, und dann wird erstmal Kaffee getrunken. O, wie war ich denen lästig!

„Was wollen Sie denn schon wieder? Gefällt Ihnen Neufundland nicht?“

„Doch, das schon, aber unser Schiff kostet 4000 Mark täglich.“

„Ja, müssen Sie denn das bezahlen?“

„Nein, das nicht.“

„Mein Gott, warum sind Sie denn so aufgeregt?“

Die wußten natürlich nicht, daß ich hauptsächlich Dorothy wegen kam, der entzückenden Sekretärin beim Makler Bowring.

„My name is Dorothy, but they call me Dothy.“ Außerdem hatte sie mich als Chief-Engineer der „Essen“ angesehen, weil ich ein weißes Hemd anhatte und dann sagte sie auch noch „you speak a marvellous English“. Ach, das tut gut!

Managerkrank wird man hier nicht. Chefs redet man mit ihrem Vornamen an. „Halloh,

Mister Bill“, sagt da der Stift zum Chef und drängt sich an seinen Schreibtisch heran.

„Hauen Sie mal Ihren Willem runter, das muß gleich zum Zoll.“

Chef, Angestellte, Arbeiter und Stift arbeiten an einer gemeinsamen Sache. Jeder eben nach seinen Kräften, und relativ gesehen, sind sie alle gleich viel wert. Was kann denn der Stift dafür, daß er erst 18 Jahre alt ist? In zwanzig Jahren wird er vielleicht Chef dieser Firma sein.

Abends springt er in den gleichen Wagen wie sein Boß. Bill hat ihn natürlich fabrikneu und der Stift für 100 Dollars vom Gebrauchtwagenhändler.

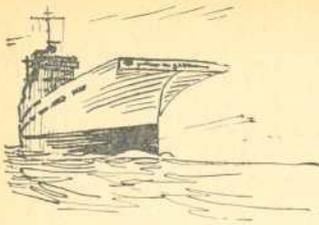
Schuhe drei Dollars das Paar. Nach einem halben Jahr wirfst du sie weg. Schuhmacher gibt es hier gar nicht. Ein Verkehrspolizist, der lächelt, wenn du trotz rotem Licht weiterfährst. Die gewaltige kanadische Eisenbahn wartet, wenn du sagst, Tante Mary käme etwas später.

Ja, aber Arbeiter, die von heute auf morgen entlassen werden, wenn der Blizzard den Kraftstrom zur Fabrik unterbrochen hat.

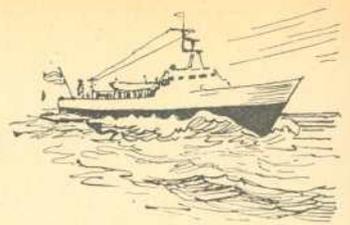
„O, hören Sie, Miss Ellen: Sie haben sich gut bei uns eingearbeitet. Aber Sie müssen wohl immer mal wieder fehlen? Magengeschichten? Kann mit Ihnen fühlen. Kenne da eine gute Firma mit viel ruhigerer Atmosphäre als bei uns. Vielleicht versuchen Sie es dort einmal? Sehen Sie, ich habe an alles gedacht. Ihre Papiere können Sie heute abend im Personalbüro abholen. Alles Gute und keep smiling!“

Gesund und kräftig, Optimist mußst du hier sein. Lach doch, das Leben ist so schön! Seht nur diese prächtigen Autos, buntes Fernsehen, vorgekochte Diners, die in zehn Minuten gar sind! Telefon in jedem Hause! Hört nur den Radioansager: „Wir unterbrechen unser Programm. Mr. Joe Smith aus Little Rock — 100 Meilen entfernt — ist heute in St. Johns. Guten Tag, Mr. Smith! Ihre Frau hat uns soeben angerufen. Vergessen Sie bitte nicht die Zahnprothese für Judith Baker mitzubringen. Vergessen Sie es bitte nicht. Ende der Durchsage.“

Ja, Leute, auf nach Kanada. Fahren Sie aber mit der „United States“. Besser nehmen Sie noch ein Flugzeug. Das dauert nur 16 Stunden. Fischdampfer wackeln so sehr.



Flotten-Umschau



Anfang Juli fuhren an die dreihundert Männer der Bundesmarine nach den USA, um dort eine Ausbildung an Landungsfahrzeugen durchzumachen. Die BM hat außer den bereits erhaltenen Landungsfahrzeugen noch sechs neue drüben gekauft zu einem Gesamtpreis von vier Millionen Dollars, also rund 16,8 Millionen DM.

*

Der Gang der Ereignisse seit Mitte vorigen Monats, und im Zusammenhang damit, die Besetzung des Libanon und Jordaniens durch amerikanische bzw. britische Streitkräfte unter starkem Einsatz von Marine- und Luftwaffeneinheiten, hat wieder einmal allerhand politische Unruhe in der Welt hervorgerufen. Die französische Regierung, die ja immer noch genug Sorgen im Mutterland und im Nordafrikanischen Raum hat, hielt sich verhältnismäßig stark zurück in dieser Angelegenheit und schickte nur ein paar Kriegsschiffe vor die libanesischen Küste, obgleich gerade Frankreich schon seit den Kreuzzügen mit dem Libanon politisch, wirtschaftlich und kulturell besonders verbunden war. Man muß schon reichlich viel Zeit haben, um aus den sich z. T. überstürzenden Pressenachrichten und Rundfunksendungen der verschiedenen Länder ein einigermaßen zutreffendes Bild von der jeweiligen Lage dort unten zu gewinnen. Die Bundesregierung hat sich, soweit sie konnte, be-

müht, sich aus der Sache herauszuhalten, um einerseits ihre NATO-Verbündeten nicht vor den Kopf zu stoßen, andererseits, um die durch übergroßzügige Lieferungen an den Staat Israel reichlich erschwerten Beziehungen zu den arabischen Staaten nicht noch mehr zu belasten.

*

Damit nicht nur „dort unten tief im nahen Ost“ Betrieb ist, beabsichtigen die Briten ihre Fischer, die gegen den Willen der isländischen Regierung innerhalb der 12-Seemeilengrenze Islands Fischfang treiben wollen, vor etwaiger Aufbringung durch isländische Seepolizei durch Entsendung von Kriegsfahrzeugen zu deren Schutz zu bewahren. Aber was kann das von seiner Fischerei in weitestem Umfange abhängige Island gegen die gewaltsame Erzwingung der Fischereigrenze bis zu 3 sm von seiner Küste schon machen? Bei den Sowjetrussen, die ja auch die 12-Seemeilengrenze beanspruchen, könnten sich die Briten eine solche Maßnahme nicht leisten. Also wird diese Angelegenheit jedenfalls den Weltfrieden nicht gefährden können.

*

Nun zu etwas sehr Friedlichem. In der Zeit vom 19. bis 24. Juli hat ein größerer Verband der amerikanischen Zweiten Flotte, bestehend aus zwei Kreuzern, einem Zerstörergeschwader von elf Einheiten und einem Troßschiff, in

Hamburg einen großen Besuch gemacht. Der 17 000 t große Kreuzer „Northampton“, von den Amerikanern als „Task Fleet Command Ship“, bezeichnet, diente als Flaggschiff. Das Schiff ist natürlich mit den ausgeklügeltesten elektronischen Einrichtungen versehen, desgl. mit Berieselungsanlagen gegen Atomwolken. Außerlich auffallend ein Radarfernrohr von 12 m Durchmesser. Der große Kreuzer „De Moines“, 21 000 t groß, hat als Hauptbewaffnung neun 20,3-cm-Geschütze in Drillingstürmen, zwei vorn, einer achtern stehend, außerdem ein Dutzend 12,7-cm und zwei Dutzend 7,6-cm-Seezielflak.

*

Anlässlich des Nationalfeiertags der französischen Republik, am 14. Juli, fand u. a. eine große Flottenparade vor Toulon statt, die General de Gaulle von Bord des 49 000 t großen Schlachtschiffs „Jean Bart“ abnahm. Es nahmen rund 40 Kriegsfahrzeuge an der Parade teil. Die „Jean Bart“ hat neben sonstiger Artilleriebewaffnung acht 38,4-cm-Geschütze, die in Vierlingstürmen überhöht auf der Back stehen. Kreuzer „De Grasse“, 9800 t, lief gleich nach der Flottenschau nach dem Nahen Osten aus zusammen mit dem Zerstörer „Kersaint“, einem Schwesterschiff des den Hamburgern vom vorigen Jahre her bekannten „Maille Brézé“.

R. Andriano



Sport an Bord

MS „Frankfurt“ - „Kabelwerke Shanghai“ 4:3 (1:3)

Am 17. Juni 1958 konnte endlich das seit langem geplante Fußballspiel gegen eine chinesische Landmannschaft unter Dach gebracht werden. Die Hoffnungen, die gerade in dieses Spiel gesetzt wurden, fanden ihre volle Bestätigung. Nicht nur, daß die Chinesen eine Mannschaft stellten, die höchstens noch von dem seit Reisen bestens bekannten „William Team“ in Cebu (Philippinen) übertroffen werden konnte, sondern auch die ganze Art des Empfanges, wie die überaus faire Spielweise, machten die Begegnung zu einem Erlebnis für alle Beteiligten.

Wegen der kurzen Liegezeit in Shanghai fand das Spiel vormittags statt, und hier sei das Entgegenkommen der Schiffsleitung dankend erwähnt, die trotz Auslaufftag der Elf Gelegenheit zu diesem Spiel gab.

Der Autobus des Seemannsklubs brachte die Hapag-Mannschaft zu dem mitten in Shanghai gelegenen Stadion, das Plätze für alle Sportarten, Flutlichtanlage und große Tribünen besitzt.

Die chinesische Mannschaft, in rot-weißem Dress spielend, war bereits beim Training. Die Begrüßungszeremonie — denn als solche muß man sie schon bezeichnen — war für uns Seeleute gänzlich ungewohnt. Es war das erste Mal, daß unser „Gegenüber“ uns vor dem Spiel herzlich in die Arme nahm.

Die im blauen Hapag-Dress spielenden Seeleute waren den rotweißen Chinesen körperlich stark überlegen, aber die viel kleineren Shanghaier waren gut durchtrainiert. Man sah dieser Elf an, daß sie die erste Garnitur des großen Werkes darstellte, das mit einer Besatzung von 6800 Mann schon ein beachtliches Unternehmen ist.

Nach dem Anpfiff beginnt ein ungewöhnlich schnelles Spiel. Schon nach der dritten Minute „klingelt“ es im Hapag-Tor. Ein verheißungsvoller Auftakt! Aber auch die „Frankfurter“ zeigen, daß sie in den beiden vorausgegangenen Spielen in Hsinking gegen schwedische Mannschaften zugelert haben. Bald bekommt das Spiel mehr Farbe und in der 14. Minute schafft dann der Rechtsaußen der Seeleute den Ausgleich.

Durch dieses Tor werden die Chinesen angestachelt und das Spiel wird noch lebhafter. Bei Halbzeit steht es 1:3. Nach der Pause haben die im Vorteil liegenden Rotweißen den Torwart und den Mittelläufer ausgewechselt. Auf Seiten der „Frankfurt“ wird ein Mann neu hereingenommen.

Nach der Pause sehen sich die Chinesen einer völlig veränderten Spielweise der Deutschen gegenüber. Immer wieder gelingt es den Deutschen, das Spiel aufzureißen. Der Ball bleibt fast nur in der rotweißen Hälfte. Es fällt das Anschlußtor durch den Linksaußen der „Frankfurt“ und kurz danach der Ausgleich durch den Mittelstürmer.

Wohl keiner hätte diese Veränderung in der Spielweise der Seeleute nach der müden ersten Halbzeit erwartet. Erstaunlich das Tempo, das dem der Chinesen in den ersten 30 Minuten nicht nachsteht! Nur selten kommen die Chinamänner in den Raum der Deutschen, deren Hintermannschaft wenig einzugreifen braucht.

Noch 9 Minuten sind zu spielen. Mit erhöhtem Eifer setzen sich die Hapag-Leute ein und 6 Minuten vor Schluß schießt der Mittelstürmer der „Frankfurt“ ein Bilderbuchtor, das jedem Länderspiel zur Ehre gereicht hätte.

Die Shanghaier kommen nach dem Wiederantritt etwas aus dem Tritt. Wohl gelingt ihnen noch ein Vorstoß, der aber nur eine Ecke einbringt. Kurz darauf Abpfiff, und elf Seeleute eilen zufrieden mit dem Erfolg in die Mitte, wo die Gastgeber jedem Spieler einen großen Blumenstrauß überreichen und der Leistung der „Frankfurt“-Elf ehrliche Anerkennung zollen.

Der Betreuer der chinesischen Mannschaft hält eine längere Ansprache, in der er besonders das faire Spiel erwähnt und gleichzeitig bittet, beim nächsten Anlaufen von Shanghai Gäste des Werkes zu sein.

In der Erwidderung bedanken sich die Seeleute herzlich und machen keinen Hehl daraus, daß dieses erste Spiel mit einer chinesischen Landmannschaft alle ihre Erwartungen übertroffen hat.

So hat dieses Freundschaftsspiel gezeigt, wie der Sport selbst grundverschiedene Völker einander näher zu bringen vermag.

Horst Janssen
Quartermaster MS „Frankfurt“

75 Jahre Reederei Schulte & Bruns

Am 14. August 1958 kann die bekannte Reederei Schulte & Bruns auf ihr 75jähriges Bestehen zurückblicken. 1883 in Papenburg/Ems als Schiffsmakler- und Commissionsgeschäft gegründet, erwarb sie 1903/04 die ersten Segelschiffe „Albion“ und „Germania“ und setzte 1913 den ersten Dampfer unter dem Namen „Konsul Schulte“ in Fahrt. 1917 errichteten Schulte & Bruns in Emden eine Schiffswerft. 1939 verfügte die Reederei über 17 Seeschiffe, von denen zwei den Krieg überlebten, aber abgeliefert werden mußten. Im Januar 1950 wurde der erste Seedampfer wieder in Dienst gestellt. Heute besitzt die Firma wieder 18 Seeschiffe mit 120 000 t dwt und hat zwei Motorschiffe mit 19 500 t dwt im Bau. Dazu kommt eine Binnenschiffflotte mit einer Gesamttragfähigkeit von 100 000 t. mw.



Die Freiwache



Welcher alte Fahrensmann erinnert sich noch der Moritaten-Sänger, die von Jahrmarkt zu Jahrmarkt zogen, um das „Neueste in Bild und Ton“, in schaurig gemalten Bildern und herzerbrechendem Singsang ihren zahlreichen Zuhörern zu bieten? Sie waren die Vorläufer der tönenden Wochenschauen, des nachrichtenverbreitenden Rundfunks. Aber sie verbreiteten nicht nur so die Kunde von Mord und Katastrophen, nein, sie ließen auch Flugblätter drucken, in denen alles Unglück, jeder verabscheuungswürdige Mord mit aller Einzelheit geschildert wurde.

Hier liegt ein Blatt vor, das den schrecklichen Schiffsuntergang des Hamburger Dampfers „Cimbria“ am 10. Januar 1881 vor Borkum schildert, bei dem 416 Personen den Tod fanden. Die „Cimbria“ wurde von dem englischen Frachtdampfer „Sultan“ im Nebel gerammt.

Frohen Muts bei günst'gem Winde
Flog die stolze „Cimbria“,
Fahren wollte sie geschwinde
Ferne nach Amerika ...

Der Moritaten-Sänger, der den Untergang dieses Schiffes schilderte, war in seinem Urteil viel maßvoller als es seine Nachfolger von heute waren, die Zeitungsreporter, die über das Unglück der „Pamir“ berichteten.

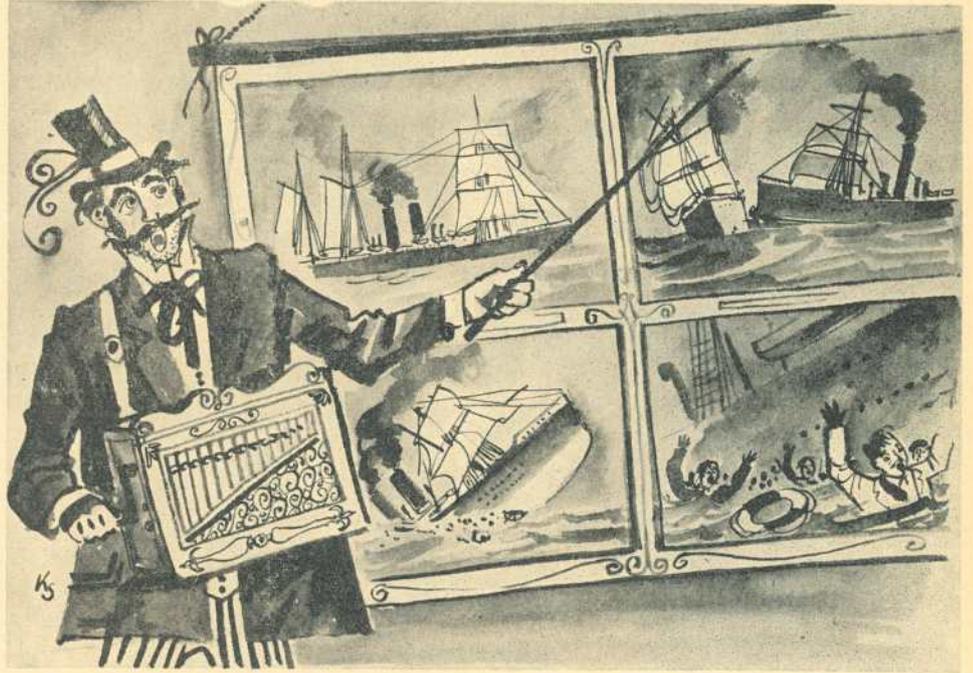
Doch hören wir das Lied der „Cimbria“, das zu einer Drehorgelmusik gesungen wurde.

Schauder dringt durch alle Glieder,
Wenn man liest von „Cimbria“,
Dieses Dampfschiff wollte wieder
Fahren nach Amerika,
Als Cuxhaven es vorüber,
Sank ein starker Nebel nieder
Auf das große, weite Meer,
Dunkle Nacht wars rund umher.

Jeder war auf seiner Stelle
Und die Ordnung wohl an Bord,
Damit nicht das Schiff zu schnelle,
Sprach auch der Kapitän das Wort:
Die Maschinen halb zu stellen.
In dem Nebel auf den Wellen
Sah man bei dem Schiffe dicht
Bald ein schwaches grünes Licht.

Plötzlich kracht es von der Seite,
„Sultan“ fuhr direkt sogar
Auf der grausen Meeresweite
Los aufs Dampfschiff „Cimbria“.
Furchtbar war die Schreckensstunde,
Angstschrei tönte in der Runde,
Denn ins tiefe Wassergrab
Sank das stolze Schiff hinab.

Der Untergang der „Cimbria“



Keine Rettung ließ sich blicken,
„Sultan“ war bald außer Sicht,
Manches Leben mußte knicken,
Rettung gab es leider nicht.
Gar nichts wurde unterlassen,
Doch die großen Menschenmassen
Rannten nutzlos hin und her.
Und bald deckte sie das Meer.

Wenige sind nur entkommen,
Ach, vielleicht der achte Teil,
Wie man leider hat vernommen,
Findet noch am Leben Heil.
Doch wie diese Leute sagen,
Hat ein ritterlich Betragen
Den Offizieren nicht gefehlt,
Auch vom Arzt wird so erzählt.

Doch das Unglück wollt nicht weichen,
Unnütz war der beste Mut,
Hunderte von Menschenleichen
Ruhn jetzt in der Wasserflut.
Könnte man hinunterschauen,
O, dann würde Angst und Grauen
Uns erfüllen auch sofort
An dem nassen Todesort.

Doch es ist nun nicht zu ändern,
Was geschehn ist, ist geschehn,
Tief betrübt in allen Ländern
Jetzt die Leut' im Blatte sehn,
Was sich grausend hat begeben,
So viel hundert Menschenleben
Mußten enden auf dem Meer,
Großer Gott! Das Leid ist schwer.

Vorsicht ist gewiß vonnöten
Auf den Schiffen wie bekannt,
Die Schwimmgürtel, Rettungsböte
Waren alle gut imstand.
Aber wenn das Schicksal wollte,
Daß so untergehen sollte
Dieses Schiff mit Mann und Maus,
Brechen unsre Tränen aus.

Schottland wandert westwärts

In den letzten neunzig Jahren soll Schottland nach astronomischen Berechnungen, die im

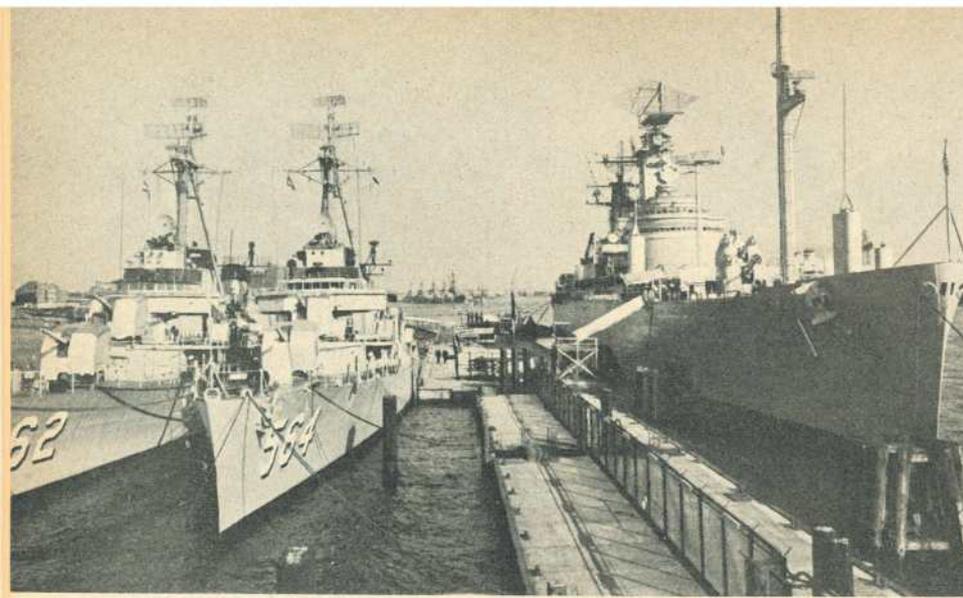


Observatorium von Glasgow gemacht wurden,

über die normalen Erdschollenbewegungen hinaus 210 Meter westwärts in die Irische See beziehungsweise in den Atlantik gewandert sein. Wissenschaftliche Experten des Glasgower Observatoriums wollen das aus bestimmten Zeit- und Lageangaben einwandfrei errechnet haben, und zwar auf höchst einfache Weise. Glasgow, die Stadt, in der sie arbeiten, liegt heute auf 17 Minuten 11,25 Sekunden westlicher Länge von Greenwich, während sie im Jahre 1865 auf einer westlichen Länge von 17 Minuten 10,55 Sekunden festgestellt wurde. Die Differenz von 0,7 Sekunden macht nun insgesamt 700 Fuß oder 210 Meter aus, was be-

deutet, daß Schottland seit dem Messungsjahr 1865 jährlich ungefähr 2,3 Meter nach Westen ins Meer gewandert ist.

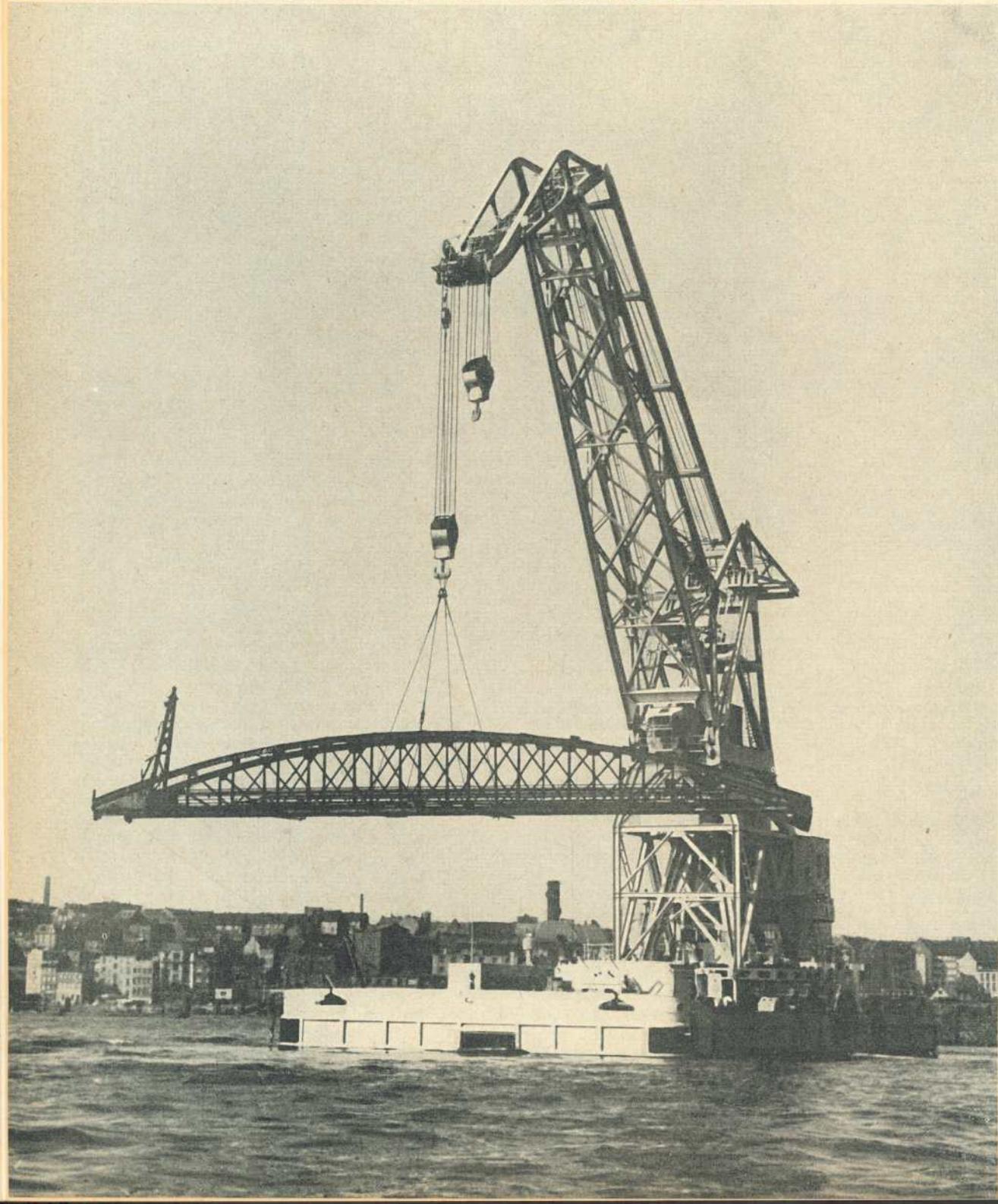
Unabhängig von diesen Berechnungen und Feststellungen halten aber auch andere britische Wissenschaftler eine ständige langsame Westwärtswanderung Schottlands für erwiesen. Nach ihnen muß diese Westwärtswanderung in dem Augenblick eingesetzt haben, als England sich vom Festland losriß. Ein Beweis dafür sollen unter anderem die Aale sein, die aus den europäischen kontinentalen Gewässern in den südlichen Atlantik zu den Bermudas ziehen, um dort zu laichen. Auf ihrem großen Zug nehmen sie merkwürdigerweise niemals den kürzeren Weg durch den Kanal, sondern stets den viel längeren um England herum. Daraus wird nun gefolgert, daß die Aale den Kanal gar nicht kennen. Man nimmt an, daß sie instinktiv wie ihre Urahnen handeln, die schon vor undenklichen Zeiten immer um England herumschwimmen mußten, weil die heutige Insel damals noch mit dem Festland zusammenhing und die Straße von Calais noch nicht existierte.



Ein starker amerikanischer Flottenverband, bestehend aus dem Flaggschiff „Northampton“, dem Kreuzer „Newport News“ und zehn Zerstörern, stattete im Juli Hamburg einen fünftägigen Besuch ab. Rechts im Bilde liegt die „Northampton“. Es ist das erste Schiff eines neuen Führerschiff-Typs, das aus der „War Oregon City“-Klasse entwickelt wurde. Die auffallend hohen Bordwände ohne jegliche Bullaugen, der schlanke Fockmast, dem jegliche Takelage fehlt, die eigenartigen runden Türmchen auf dem Vorschiff lassen bereits ahnen, daß dieses ein ganz besonderes Schiff ist. Als „Task Fleet command ship“ besitzt es die modernsten Einrichtungen und hat auf dem Brückenaufbau den gewaltigsten Radarschirm, der je gebaut worden ist. Außerdem ist es das erste atomstabile Schiff der US-Navy. Die „Northampton“ wurde 1951 gebaut und verdrängt 14 000 ts. Die auf vier Schrauben wirkenden Turbinen mit 120 000 PS verleihen dem Schiff eine Geschwindigkeit von 33 kn. Links liegen die beiden US-Zerstörer „Robinson“ und „Rowe“ der „Flitschet“-Klasse, Kriegsbauten von 2750 t Höchstverdrängung.



Es muß ganz schön gebremst worden sein, wenn die große MS „Ophelia“ derart in den Hamburger Hafen einlaufen konnte. Glücklicherweise wurde der Schiffsrumpf nicht beschädigt. Der Schaden war jedoch beträchtlich. Die „Ophelia“ den

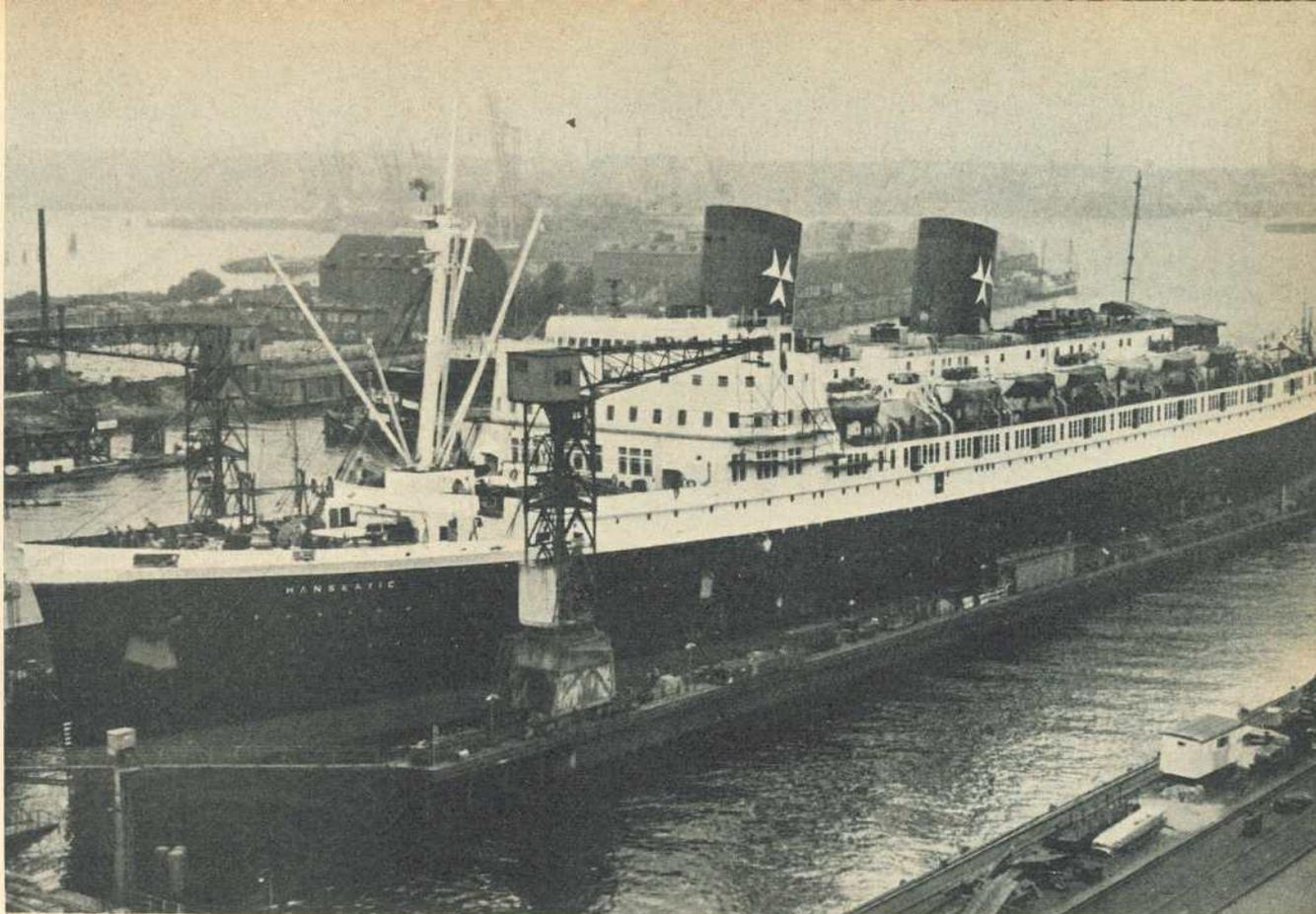


Es sind nicht nur Schiffe, die an den Hamburger Hafen kommen. So baute beispielsweise die Voss, Hamburg, unter der Bauleitung von Dr. Ing. H. Voith, einen 200-t-Kran. Dieser ist 120 m hoch, 12 m breit und wird von je zwei 515 PS Motoren angetrieben. Der Kran selbst wurde von der D. M. B. & L. in Hamburg gebaut. Man den Giganten mit seinem Brückenbogen für den Hamburger





haben, als das 2204 BRT
-Linie im Kanal gerammt
niemand verletzt. Der Sach-
sch. Mit eigener Kraft er-
unger Hafen.

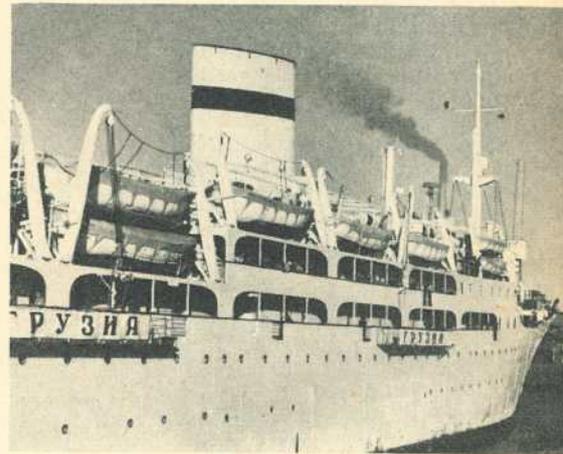


Nun hat auch Hamburg wieder sein großes Passagierschiff. Es ist die „Hanseatic“ der Hamburg-Amerika Linie. 1930 lief das Schiff als „Empress of Japan“ für die Canadian Pacific Railway Co. bei Fairfield & Co. in Glasgow vom Stapel. Als sich dann 1941 England und Japan böse wurden, taufte man den Turbinendampfer um in „Empress of Scotland“. Nach einem völligen Umbau auf den Howaldtswerken Hamburg trat der Dampfer am 20. Juli 1958 unter dem neuen Namen seine erste Reise von der Elbe nach New York an. Mit 205 m Länge über Alles, einer größten Breite von 25,50 m und einer Seitenhöhe bis zum Hauptdeck von 18,40 m vermißt die „Hanseatic“ rund 30 000 BRT. 30 000 PS leisten auch die beiden Hauptturbinen, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 23 Knoten verleihen. 453 Mann Besatzung sorgen für den Betrieb des Schiffes und seine Majestät, den Passagier. 85 Fahrgäste in der I. und 1170 in der Touristenklasse kann das Schiff befördern.

sternen Werften ent-
s Werk von Blohm &
794 den Schwimm-
2 m lang und 22 m
stehenden MAN-Diesel,
stern, angetrieben. Der
geliefert. Hier sieht
menspielzeug; einem

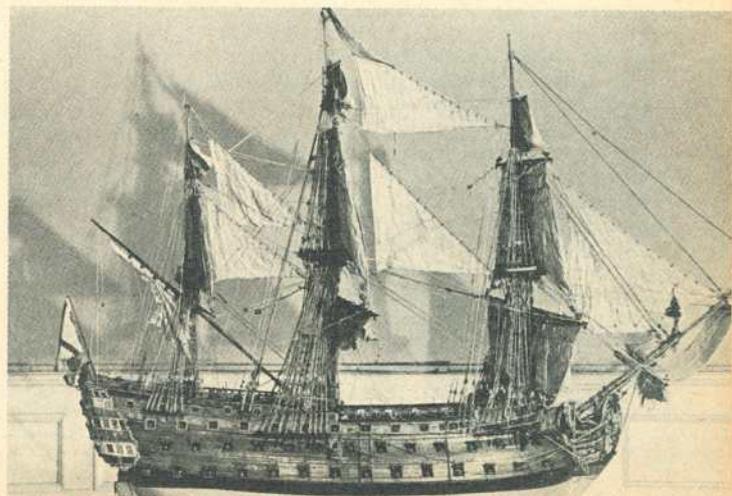


In letzter Zeit wurde von unbekannter Seite von den Brücken des Nord-Ostsee-Kanals wiederholt bündelweise antisowjetisches Propagandamaterial auf russische Schiffe geworfen, was von Schiffahrtskreisen als störend empfunden und abgelehnt wird. Bevorzugtes Ziel dieser Abwürfe scheint das 11 030 BRT große russische Fahrgast-MS „Gruzia“ zu sein, das 1938 unter dem Namen „Sobieski“ in Newcastle erbaut wurde. Es passiert auf seinen Touristenreisen sehr oft den Kanal.



Eine Kanzel als stilisiertes Segelschiff gibt es nicht etwa irgendwo an der Wasserkante, sondern im sonnigen Süden unserer Heimat in dem Dörfchen Irsee im Allgäu in der Nähe des Hochgebirges. Sie befindet sich in der Benediktinerstiftskirche und hat eine regelrechte Takelage und ein Rahsegel. Die ungewöhnlich Form dieser Kanzel dient dem Gedenken an den Sieg der Christen über die Türken in der Seeschlacht bei Lepanto im Jahre 1571. Papst Pius V. war es damals gelungen, das uneinige Abendland zu sammeln und dadurch die Voraussetzungen für den Seesieg des Admirals Don Juan d'Autria zu schaffen.

Im Eutiner Schloß werden wieder hervorragend gearbeitete Modelle einiger russischer Kriegsschiffe aus der Zeit des Zaren Peter des Großen gezeigt. Es lohnt sich, bei einem Besuch in der Holsteinischen Schweiz sich auch diese Schiffsmodelle anzusehen.



Schon immer haben sich die Menschen mit den Sternen beschäftigt. Zunächst allerdings nur, um das Schicksal von Menschen und Nationen zu prophezeien. Erst später dienten sie der Festsetzung der Zeit, die für die Wissenschaft der Navigation so wichtig ist.

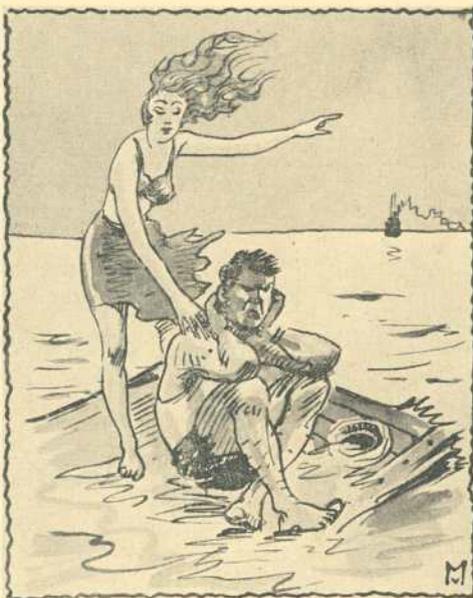
Wie die „Englische Rundschau“ in ihrer Ausgabe 43/1958 in einem Artikel „Greenwich weiß immer, was die Stunde schiägt“ bemerkt, war Englands erster großer Beitrag auf dem Gebiet der Seeschiffahrtskunde die Errichtung des Greenwich Observatoriums im Jahre 1675 durch Karl II. Ein sehr bekannter Astronom jener Zeit, John Flamsteed, der ständig auf die Schwierigkeit genauer Längenmessungen wegen der ungenauen Himmelskarten hingewiesen hatte, wurde der erste Leiter — in England Königlicher Astronom genannt — dieses berühmt gewordenen Observatoriums. Die von ihm eingeführten regelmäßigen Beobachtungen und Messungen werden bis auf den heutigen Tag fortgesetzt und bilden die Grundlage der Tabellen des Nautischen Almanachs, der erstmalig schon im Jahre 1767 veröffentlicht wurde. Diese Tabellen geben die jeweiligen Positionen der Sonne, des Mondes, der Sterne und der Planeten für das ganze Jahr an.

Als man im Jahre 1884 den Nullmeridian international festlegen wollte, von dem aus die übrigen Längengrade gemessen werden sollten, wählte man den durch die Sternwarte von Greenwich laufenden Meridian. Damit war die Bedeutung Greenwichs als Weltzentrum der Astronomie und Seeschiffahrtskunde offiziell anerkannt.

Die geographische Länge entspricht dem Unterschied der jeweiligen Ortszeiten zur Greenwich-Zeit als Richtmaß in der ganzen Welt. Viele Länder empfangen das Zeitzeichen von Greenwich und je nach ihrer westlichen oder östlichen Entfernung von Greenwich addieren oder subtrahieren sie den Zeitunterschied und erhalten so die genaue mittlere Ortszeit.

Als das staatliche Observatorium gegründet wurde, war Greenwich noch ein Dorf auf dem freien Land, einige Meilen von London entfernt. Inzwischen aber hat sich London immer näher herangeschoben und ist schließlich weit über das ehemalige Dorf hinausgewachsen. Seitdem haben sich die einst so günstigen Beobachtungsbedingungen wesentlich verschlechtert, so daß man begann, sich nach einem anderen Ort für die Sternwarte umzusehen.

Nach langen Überlegungen fiel die Wahl auf das Schloß Herstmonceux, das auf einem 148 Hektar großen Grundstück in Sussex steht. Der Umzug des Observatoriums, das damit auch seinen Namen in Staatliches Greenwich Observatorium Herstmonceux änderte, hat schon im Jahre 1948 begonnen. Die schwierige Arbeit



„He — Junger Mann — freuen Sie sich doch — ein Schiff!“

des Ab- und Einbaus der alten und der neuen Teleskope wird aber nicht vor 1960 fertig sein. Einzelne Abteilungen sind allerdings schon im Schloß Herstmonceux untergebracht und haben die Arbeit aufgenommen, darunter der Photoheliograph und das Spektrohelioskop im Sonnenturm. Während des laufenden Geophysikalischen Jahres werden täglich zwischen 14 und 16 Uhr im Abstand von drei Minuten photographische Aufnahmen von der Sonne gemacht, die dann zusammen mit den von anderen Sternwarten gemachten Bildern einen vollständigen „Tätigkeitsbericht“ der Sonne für eine Spanne von 24 Stunden ergeben werden. Dieser Bericht dürfte insbesondere auch über die sogenannten Sonnenflecke mit ihrem störenden Einfluß auf den Funkverkehr Aufschluß geben.

kuk.

KARL FRITZ LUDWIG

Palaver in Kru-Town

Heiliges Warzenschwein nochmal zu, herrscht heute ein Betrieb in Kru-Town! Das ist wirklich noch nicht dagewesen, so lange das Streifenbanner mit dem „Lone Star“ über dem freien Lande Liberia weht! Eine Unverschämtheit war es von der „Akrostopulos“, diesem zerbeulten griechischen Tramp, arme Nigger um ihr Geld zu bemogeln. Sechs Gangs Krujungen hatte der Grieche durch seinen Agenten in Monrovia anheuern lassen zum Löschen und Laden und zum Bedienen der Brandungsboote. Mit sechs Gangs Krujungen war die „Akrostopulos“ die ganze Pfeffer- und Elfenbeinküste und die Goldküste dazu entlang getrudelt, von einem Platz zum andern, bis in die Ecke von Matadi hinein. Zwölf Wochen lang waren sechs Gangs Krujungen nicht bei ihren Mammies gewesen. Endlich waren sie auf den Inseln abgesetzt worden, ohne einen Cent. Cash bekämen sie beim Agenten in Monrovia, hatte ihnen der alte Seeräuber von Griechenkapitän gesagt. Ein Glück nur, daß gerade die „Bony“, der englische Küstenklepper, vor Gran Canaria lag und sie auf Pump mit hinübernahm, sonst

hätten sie dort womöglich sitzen können, bis sie weiß wurden.

Der Agent hatte natürlich auch kein Geld für sie. Er wäre selbst betrogen worden um seine Provision, sagte er. Der letzte Postdampfer hatte für ihn nichts mitgebracht. Das war eine schlimme Botschaft für die Krujungen. Unten auf der Landzunge in Kru-Town herrscht großes Palaver unter den Männern. Jetzt kommen auch noch die Mammies dazu aus den aus Palmbältern und Weibblech und Petroleumkisten kunstvoll erbauten Hütten und über-schreien die Jungen.

„Was, klug wollt ihr sein? Dümmer als die Buschnigger seid ihr, euch so begaunern zu lassen! Gibt euch Griechischmann kein Cash, holt doch selber Cash, viel Cash. Arme Krujungen nehmen dann alles weg. Drinks und Sofas und Lavalapps und Spiegel! Ja, und Spiegel! Alles müssen mitnehmen arme Krujungen!“

Da sind die Jungen ganz still geworden, kratzen sich verlegen unter ihren Sixpence-Mützen

oder sitzen im Schatten der Fächerpalmen und puhlen an ihren Zehen herum. Erst als Sammy, der alte, graubärtige Headman, erscheint, der von Virginia herübergekommen war, wo sein Großvater als Sklave auf einer Baumwollpflanzung arbeitete, blickten sie wieder auf. Sammy ist zwar kein Kru, aber er ist mit ihnen aufgewachsen, kennt die ganze Küste vom Kap Verde hinunter bis Banana wie kein anderer, kennt jede Barre und kommt mit seinem Walboot durch jede Brandung hindurch. Wäre Sammy ein Weißer, hätte er ein Segelhandbuch der westafrikanischen Küste schreiben können. Doch er ist nur Headmann, Steuermann, auf einem kleinen Brandungsboot von knapp zwölf Meter Länge, ein armer Hosennigger, der mit seiner Mammy in einer niedrigen Petroleumkistenbude haust.

Sammy ist der große Medizinmann in Kru-Town. Sammy soll sagen, was sie jetzt tun sollen. Ja, sie sollen drei Sprecher wählen, die drei ältesten Headleute von den Griechengangs. Diese sollen hingehen zur Waterstreet, wo der Agent wohnt.

So ziehen sie denn los, die sechs Gangs Krujungen, ein langer Tross von Mammies und Kindern und anderen Bootsleuten hinterher. Mister Stevens, der Agent, sitzt auf seiner Veranda hinter den herabgelassenen Jalousien und sieht die Post durch, die der Woermann-Dampfer gebracht hat. Er läßt die Jungen lange vor seinem Haus stehen. Endlich ruft sein Boy sie herein.

„Na, was bringt Ihr Schönes?“

„O, Massa, ich und Dandy und Bell und die Jungen da draußen, Massa, sechs Gangs Jungen, Massa, kommen wegen Cash von Griechischmann. O, Massa, ich und Dandy und Bell und die Jungen sterben tot, weil Hunger, Massa, viel Hunger, Massa, und Mammies sterben tot, ganz viele ganz kleine Kinder sterben tot, Massa, sterben ganz tot. O, Massa!“

Mister Stevens läßt ihn ruhig reden. Immer mehr sterben den Hungertod in seiner Rede. Ganz Kru-Town muß danach schon verödet daliegen. Kein Dampfer kann mehr nach Westafrika kommen weil keiner seine Ladung durch die Brandung bringt. Mister Stevens liest dabei ruhig seine Post zu Ende.

„Hm! Nun ist ja wohl glücklich alles tot?“

„O, Massa müssen zahlen arme Krujungen Cash!“

„Wer? Ich? Bei euch piept das wohl? Ich habe ja selbst noch kein Geld von dem Griechen.“
„O, Massa haben viel Cash, viel viel Cash. Massa haben große Kisten viel, viel voll Dollar.“

„Euer Wort in Gottes Ohr, aber es geht nicht. Nichts zu machen!“

Nun geht es noch einmal von vorn los. Jetzt stirbt nicht nur das ganze Hafenviertel aus, jetzt müssen sie auch in der Broadstreet und in der Waterstreet, wo die Faktoreien sind und die Weißen und die Ameriko-Liberianer, die Vornehmen, die von den freigelassenen Sklaven stammen, wohnen, sterben. Kein Krujunge kann mehr eine Paddel anfassen. Sämtliche Brandungsboote werden am Strande verfaulen. Draußen vor der Veranda ist es luzwischen auch nicht ruhig geblieben. Man ruft nach Bell, nach Dandy und nach Tuttie und will hören, was die Sprecher ausgerichtet haben. Die Frechsten stehen bereits auf den untersten Treppenstufen. Mister Stevens liest jetzt die Zeitungen. Tuttie hat in seinem Wortschwall auch den Präsidenten und seine fünf Minister verhungern lassen.

Mister Stevens drückt auf den Klingelknopf. Der Boy steckt seinen schwarzen Krauskopf zur Tür herein.

„Massa?“

„Jonny, die Drinks!“

Als dieses Wort fällt, läßt Tuttie plötzlich keinen mehr verhungern. Ein heller Glanz

kommt in Dancys schwarze Züge. Bell hebt die Jalousie eine Hand breit hoch und ruft denen da unten zu, daß alles gut stände, und, daß sie ihren Cash nun bald bekommen würden. Ein freudiges Gejohle ist die Antwort.

Jonny, der Boy, ist ein ganz gewiefter. Er hat die Whisky-Flasche und die Gläser schon bereit stehen. Andächtig beobachten die Neger das Mischen des Getränks, reiben sich vor Wohlbehagen die Bäuche.

„Die Freiheitsliebe brachte uns hierher!“ protestet der Agent ihnen zu.

Die Augen der Headeute leuchten. Ihre weißen Zähne blitzen auf. Es ist ihnen besonders feierlich zu Mute, wenn ihnen mit dem liberianischen Wappenspruch zugetrunken wird.

„Na, Jungen, dann will ich mal an den Griechen telegraphieren. Zufrieden?“

Die Sprecher nicken und schielen auf die Flasche. Mister Stevens schreibt ein paar Zeilen. „An Monsieur Janneau, Funkstation“, steht auf dem Umschlag. Die Jungen sollen ihn nur selbst hintragen. Noch einen Whisky-Soda und der Agent ist der feinste Kerl in Afrika. Sie drängen zur Tür hinaus. An der Treppe kehrt Dandy noch einmal um.

„O, Massa, noch einen kleinen, kleinen, ganz kleinen Drink, Massa!“ und blickt Mister Stevens dabei mit einem kindlich unschuldigen Gesicht an. Lachend schenkt dieser ihm noch einen schieren Whisky ein, ohne Soda.

„Ouah!“ sagt Dandy und verdreht dabei die Augen.

Die Jungen sind inzwischen fortgelaufen, Bell mit dem Brief vorneweg. Dandy springt in langen Sätzen hinterher zur Funkstation auf dem Kap Mesurado. Vor dem Jantzen-Store trifft er James, den Polizisten. James ist ein Gola-Mann. Krus und Golas sind sich sonst böse. Golas sind Landratten, können kein Boot über die Barre bringen und werden seekrank wie die Buschnigger. Heute kennt Dandy keinen Stammesunterschied. Er hat ja einen doppelten Whisky getrunken.

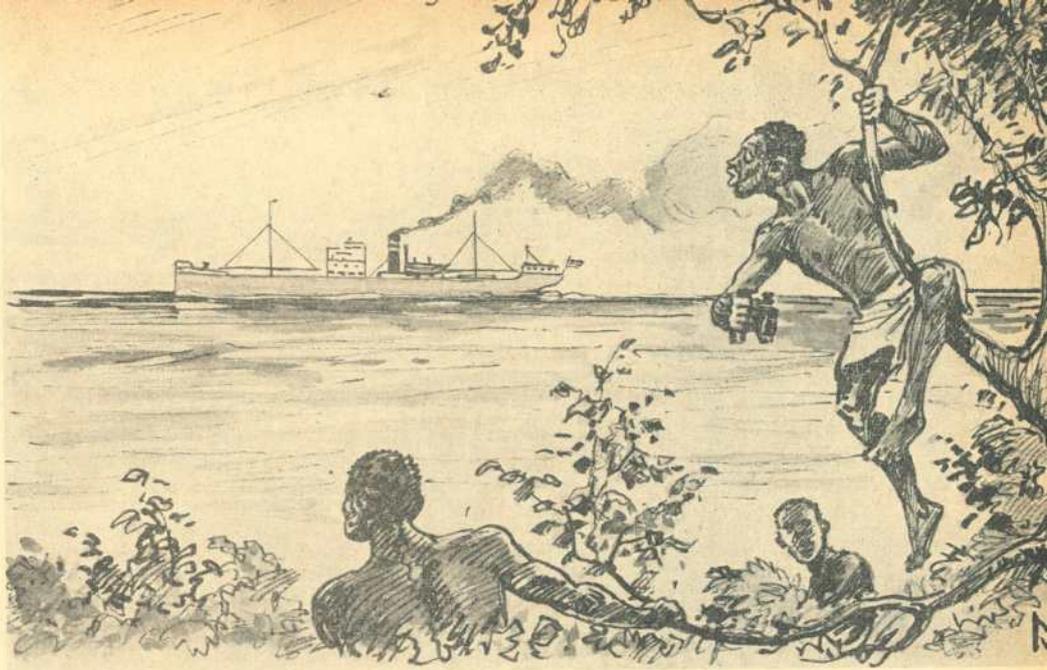
„O, James, du Affengesicht!“ hält er ihn an und erzählt ihm, daß ganz Kru-Town es ihm, dem Headman Dandy, zu verdanken habe, wenn jetzt das Geld kommt, um das sie der Griechischmann bemogelt hat.

„Oh-uh!“ sagt daraufhin James und versetzt dabei einem Negerjungen einen Fußtritt ins Götz-von-Berlichingen-Viertel, weil dieser Bengel quer über die Straße gelaufen ist, ehe der Polizist gewinkt hat. Wo soll da die Verkehrsregelung hinführen?

Die Jungen stehen vor der Funkstation. Schmunzelnd liest Monsieur Janneau den Brief, der eine Einladung zu einer Bridge-Partie enthält. An den Rand ist noch eine kurze Bemerkung über das Palaver mit den Krus gekritzelt. Dandy kommt gerade darüber zu, wie die Jungen andächtig dem Summen der Dynamomaschine lauschen. Dann blicken sie auf die hohen Funktürme, als ob sie den Zauber sehen könnten, der nun aus der Antenne spricht, weit über die Wüste und die Berge und das Meer hinweg, um Cash zu holen für die armen Nigger. Endlich, als ihnen das Surren der Lichtmaschine zu langweilig vorkommt, gehen sie nach Haus mit dem zufriedenen Gefühl, heute für ihr Wohlergehen genügend gesorgt zu haben.

Der nächste Postdampfer hat das Griechengeld auch noch nicht mitgebracht. Wieder stehen die Jungen und die Mammies aus den Blech- und Kistenbuden auf der Hauptstraße und palavern über die „Akrostopulos“. Der Dampfer wird aber demnächst wieder nach Liberia kommen, soll einer der Woermann-Offiziere gesagt haben. Bei den Inseln liege er gerade.

Sie haben Sammy um Rat gefragt. Dieser meint, man müsse dem Griechischmann auf-lauern und dann entern und nicht eher von



Bord gehen, bis man die fünfhundert Pfund hätte. Er hat auch noch ein Fernrohr, das ihm damals der amerikanische Admiral schenkte, als er mit seinen drei Kriegsschiffen zur Jahrhundertfeier nach Monrovia gekommen war. Das würde er wohl ausleihen, wenn er etwas abbekäme von dem Cash.

Am Kap Mesurado steht ein hoher Wollbaum. Auf den soll sich ein Mann setzen und Tag und Nacht Ausschau halten nach der „Akrostopulos“. Und eine Lokulo, eine Signaltrommel, wird ebenfalls herbeigeschafft. Damit wahrnschaut der Ausguck dann die Jungen in Kru-Town.

Ein Mann, der ein verbogenes Fahrrad besitzt und so eine Art Expreßbote in Monrovia spielt, hat sich bereit erklärt, für einen Cent von jedem Jungen den ganzen Strand abzuradeln und überall Bescheid zu sagen. Bald ist die ganze Küste vom Kap Mount bis hinunter nach Bassa Point und Kap Palmas auf dem Posten, und überall sitzen Neger in den Bäumen und schauen aus nach dem Griechen. Überall haben sie aus dem alten Plunder die großen Lokulos herausgesucht. Dandy ist inzwischen auch wieder beim Agenten in Monrovia gewesen. Die Jungen verzichteten jetzt überhaupt auf das Gela von Mister Stevens. Sie wollen den Griechen kapern.

Drei Tage und ebenso viele Nächte sitzen die Wachleute nun schon in den Wollbäumen, ohne daß auch nur eine einzige Mastspitze zu sehen gewesen ist. Da, als der vierte Tag zur Neige gehen will, entdeckt der Ausguck am Kap Mesurado eine Rauchfahne über der Kimm. Höher und höher wächst das Schiff aus dem Wasser auf. Heiliges Warzenschwein!

Das muß die „Akrostopulos“ sein, dieses dreimal frikassierte Teufelsschiff! Ein Postdampfer ist nicht fällig. Der Junge dreht und schraubt an dem Fernglas, wirft es schließlich weg. Mit bloßem Auge kann er viel besser sehen. Jetzt erkennt er das Schiff ganz klar.

Ja, grauer Rumpf, weißes Brückenhaus, dunkler Schornstein, zwei Masten, das muß es sein! Wum! Wum! Wum! dröhnt der dumpfe Ton der Lokulo über das Wasser und den Wald. Immer lauter schlägt die Trommel. Jetzt kommt auch schon Antwort, ein eigenartiges Klingeln von der Mündung des Mesurado-Flusses her. Die ganze Küste entlang hallt das Trommeln, schallt im Echo von den Bergen wieder, mischt sich mit dem Tosen der Brandung. So haben auch einst ihre Großväter die Hokulu geschlagen, als Ashant, der fromme Presbyterianer, mit seinen zehntausend Yankees und Hosenniggern aus Norfolk in Amerika kam, das Land zu erobern, Christopolis zu gründen, aus dem später die Stadt

Monrovia wurde, und die blutigen Kriege begannen.

Vor den Faktoreien an der Waterstreet und an der Küste von Kru-Town schieben sie jetzt die Boote zu Wasser. Mit den kleinen Einmannkanus kommen sie hinter Ashmun Point aus dem Mesuradofluß heraus, in dichten Rudeln. Sogar Woermanns Motorbarkassen kommen aus dem Stockton-Kriek hervor. Sammy, der greise Headman, steuert heute selbst ein großes Walboot. Seine Jungen sitzen auf dem Dollbaum, halten die Paddeln in der Hand, Sammy stemmt sich mit seinem sehnigen Körper gegen den eschernen Steuerriemen. Gleich sind die Jungen im Takt, die schwarzen, muskulösen Körper mit den breiten Schultern. Und singen beim Paddeln, singen das Lied der Krus, das vom Kap Verde bis hinunter zum Kunene fast immer das gleiche ist:

„Unser Big-Massa
Ist ein gut Massa.
Er zahlt uns viel Cash,
Viel viel Cash.
Dann kauft sich Krujung Essen,
Viel viel Essen.
Und kauft sich Drinks,
Viel viel Drinks.
Und kauft sich eine dicke Mammy,
Viel viel dicke Mammies,
Wie unser Big Massa!“

Jetzt sind die ersten Boote vor der Barre. Glasiggrüne Wogenberge rollen auf sie zu, weiße Brecher obenauf. Es läuft Ebbstrom. Die Barre ist heute schlecht. Aber die Jungen paddeln weiter im Takt, ohne daß ihre Pagayen das Wasser berühren. Zwei ganz dicke Brecher rollen heran, haushoch, stürzen zusammen, verebben unter den Booten.

„Ü-eh! Ü-eh! Heh!“ ruft Sammy.

Da holen die Jungen aus, straffen sich die glänzenden Schultern. Das Boot schießt voraus über die Barre, mitten durch die Brandung hindurch, stevenrecht, ohne einen einzigen Tropfen Wasser überzunehmen.

Hätte Sammy nicht seine schwarze Haut und das krause Wollhaar, könnte man den Graubart für einen nordischen Wikinger halten. Ruhig und fest hat er seinen Steuerriemen gepackt, singt mit seinem gedehnten „Ü-eh!“ den Takt zu dem Bootslied. Zwei Boote haben den rechten Augenblick verfehlt, sind quer geschlagen und gekentert.

Plötzlich ist die Dunkelheit hereingebrochen. Hinter den Booten leuchtet der weiße Schaumstreif der Brandung. Vor ihnen blinken die Lichter des Dampfers, der in die Monrovia-Bucht einbiegt. Und darüber strahlt der helle Schein des Leuchtturms auf dem Kap Mesu-

rado. Immer mehr Walboote werden es, die sich hier auf dem glatten Wasser sammeln, das eine leichte Dünung sanft bewegt. Wo die Steven der Boote durchschneiden, wo die Paddeln eintauchen, glitzert der Ozean auf, als wühlte man in Diamanten. Eine grünliche, phosphoreszierende Linie zeichnen die Steuerriemen in das Dunkel. Fackeln lodern im Bug der Boote auf, huschen wie Irrlichter über die grünlich geisternde Flut.

Durch den Gesang der Bootsleute, durch den Klang der Sassas, die fast in jedem Boot geschlagen wird, dringt lauter und lauter das Schlagen der Maschine, das Poltern der Schiffsschraube, orgeln die Hupen der Woermann-Barkassen, mischen sich dazwischen die dumpfen Klänge der Kriegs-Lokulos an der Küste.

„Ü-eh! Ü-eh!“ feuern die Headleute ihre Gang an. Wilder werden die Sassas geschlagen, jene aus Flaschenkürbissen gefertigten Musikinstrumente, länger werden die Paddelschläge durchgeholt, straffen, spannen sich die Muskeln.

Da, ein wilder Fluch, ein hohes Kreischen! Fast hätte ein Walboot ein winziges Accra-Kanu mit einem kleinen Hemdenmatz darin über den Haufen gerannt.

„Heiliges Warzenschwein! Ich bohr' ihn in den Grund, den Griechischmann!“ ruft der Lausbub in seinem Seelenverkäufer.

„Hih! — Hih! — Hih!“ singt er sein Taktlied für sich allein und verschwindet in der Dunkelheit.

Soweit man sehen kann, ist die ganze Monrovia-Bucht mit den kleinen Lichtpünktchen der Fackeln besät, die in der Dünung auf und nieder tanzen. Hell und klar kreist darüber das Leuchtfeuer am Kap. Dem Dampfer scheint es nicht geheimer, es sieht so aus, als ob er nach Steuerbord ausweichen will.

„Ü-eh! Ü-eh! Ü-eh!“ feuert Sammy seine Leute an zu einem noch schnelleren Tempo. Er will dem Griechischen den Weg verlegen. Die Kerle

legen sich ins Zeug. Ihre schwarzen Rücken glänzen vor Schweiß.

„Schipp! Eeh — Heeh! Hieh — Joh!“ preit der alte Headman nun den Tramp an. Beide Hände hat er als Schalltrichter vor den Mund gelegt, den Steuerriemen zwischen die Beine geklemmt. Sein Boot liegt jetzt vor dem Schiff.

Oben läutet der Maschinentelegraph, Kommandorufe tönen, eine Bootsmannpfeife trillert.

Weitere Walboote sind bei dem Dampfer, versuchen Leinen überzuwerfen mit kleinen, eisernen Ankern daran.

Plötzlich ein Kreischen und Schreien, ein Plätschern dazwischen. Ein Brandungsboot ist gekentert. Die Krüjungen versuchen, sich am Kiel festzuhalten, bis sie von anderen Booten aufgenommen werden. Sie schreien und klatschen mit ihren Paddeln aufs Wasser, um einen Hai abzuschrecken, dessen dreieckige Rückenflosse schon in bedenklicher Nähe durch das Wasser zieht.

Einige Boote haben an dem Dampfer festmachen können, werden von diesem mitgeschleppt. Andere haben sich wieder an diese angehängt. Viele sacken achteraus und versuchen, unter den anfeuernden Rufen ihrer Headleute wieder heranzukommen an den nur noch in langsamer Fahrt dahingleitenden Frachter. Schon entern die ersten Kerle auf an dem eisernen Koloß, klammern sich mit Fingern und Zehen an den Bullaugen und Speigatten und Nietköpfen fest, klettern achtern an den Sorgleinen des Ruders hoch, immer erst abwartend, bis die Dünung die Boote hoch genug gehoben hat und sie fast das Deck reichen können. Wie eine Weinrebe hängen die Kanus und Brandungsboote nun an dem Dampfer, der mit gestoppter Maschine fast keine Fahrt mehr voraus macht.

Wieder ein Pfeifentriller. Eine weiße Dampfwolke zischt aus dem Ventil am Schornstein, klatschend fällt der Anker, poltert laut die

Kette hinterher, gerade, als die ersten Wollköpfe über dem Schanzkleid auftauchen.

„Zum Henker! Ihr verfluchten Nigger! Seid ihr vom dicken Affen gebissen?“ drönt eine Stimme von der Brücke. Ein Revolverschuß fällt.

Immer mehr Schwarze kommen über das Schanzkleid geklettert. Vorn an der Ankerkette klimmt der alte Sammy auf, feuert seine Leute durch wildes Schreien an. Das ganze Deck haben sie überflutet, drängen die Mannschaft zurück auf das Brückennaus. Wieder krachen ein paar Revolverschüsse über die Köpfe der Neger hinweg. Sonnenbrenner werden eingeschaltet, beleuchten taghell das Deck. Ein Quartermaster hat mit ein paar Matrosen den Feuerlöschschlauch angeschlagen, richtet nun das Mundstück auf die Angreifer, die sich überkugeln und hinter Luken, Mast und Windhutzen Schutz suchen vor dem kalten Strahl.

Auf dem Achterdeck können die Neger ohne Wasserstrahl und Revolverschüssen in Schach gehalten werden. Auf dem Vorschiff jedoch dringen sie ständig weiter vor. Die Mutigsten turnen schon auf die Brücke hinauf.

„Verfluchte Aasbande! Seid ihr vom Tropenkoller besessen, Jungen? Was ist los mit euch?“ herrscht sie der Kapitän an, der nun im hellen Schein der Sonnenbrenner die bekannten Gesichter der Krugänge erkennt. Da haben auch sie ihn erkannt.

„O, Massa!“

Mehr können sie nicht sagen, setzen sich vor lauter Verlegenheit auf die Luken und Poller und kratzen sich das Kraushaar unter ihren Jonny-Mützen und puhlen an ihren Zehen herum. Die ganz vorn waren, haben sich schleunigst nach hinten verdrückt, schubsen den alten Sammy nach vorn. Die meisten aber sind Hals über Kopf wieder in ihre Boote gejumpet und suchen das Weite.

„O-uh! O-uh! O-uh! Massa! Ist ja nicht Griechischmann, ist ja die „Wolfram!“

Jawohl, es ist die „Wolfram“ von der Hamburg-Bremer Afrika-Linie, die nach Gran Bassa bestimmt ist.

Sammy steht nun auf der Brücke, Dandy und Bell und Tuttle neben ihm, vor ihnen der Kapitän und die Offiziere. Diese stecken gerade ihre Mauserpistolen wieder in die Taschen. Erst werden sie nicht recht schlau daraus, was Sammy eigentlich will, doch langsam dämmert es ihnen, daß die Jungen es überhaupt auf die „Akrostopulos“ abgesehen haben. Da lacht Kapitän Tiedemann, lacht aus vollem Halse, lacht über die Kriegsfahrt der Krüjungen, sagt, daß sie den Griechen wohl nie wieder zu sehen bekommen würden und noch weniger ihre fünfhundert Pfund.

Die Sonnenbrenner werden ausgeschaltet, der Anker wird wieder eingehievt, die Bootsleute klettern über das Schanzkleid. Nur Dandy dreht sich auf der Brücke noch einmal um:

„O-uh! Massa! Nur einen kleinen, kleinen, viel, viel kleinen Drink, Massa! Dandy ist hier so viel trocken“, und tickt sich an die Kehle und sieht den Kapitän mit seinen großen Unschuldsgaugen bittend an. Ein doppelter Korn ist die Folge, ein Wasserglas voll. Und dann legt auch Dandys Boot ab.

Wieder klingt es über das Meer, immer leiser, das Bootslied der Krus:

„Our Big-Massa
is a good Massa,
a plenty good Massa,
he pays us plenty cash,
oh, very plenty plenty cash . . .“

und dann liegt die Monrovia-Bucht wieder still da. Nur an der Küste donnert die Brandung gegen den Strand, und oben auf den Bergen rauschen die Palmen und Wollbäume im Seewind.

Noch lange hat man an der Westküste von der Kriegsfahrt der Krüjungen gesprochen.





Klar bei Schmunzelauge

DINNER-ROOM I.K.L.



„Meine Herrschaften, Sie brauchen nicht erst zu speisen. Das Barometer ist stark gefallen und zeigt auf Sturm.“

Gartengespräch

Jeder Seemann sehnt sich nach einem kleinen Häuschen mit einem großen Garten. Aber nicht weit ab vom Wasser. Schiffe muß man noch sehen, zum mindesten aber sie tuten hören können.

Kapitän Meyerdiecks hat schon ein Häuschen und hat schon einen Garten.

„Du, Vater, wir müssen doch wohl 'ne Vogel-scheuche im Garten aufstellen. Die Spatzen waren schon wieder in den Erbsen.“

„Warum denn, Mutti? Du bist doch schon den ganzen lieben langen Tag im Garten.“

Seefahrt

Es weht junge Katzen. Der Fährdampfer rollt wie unklug in der Brandung. Eine ältliche Dame hat einen Offizier erwischt.

„O, Herr Kapitän, geht solch ein Fährschiff eigentlich öfter unter?“

„Nein, gnädige Frau, eigentlich nur einmal.“

Klein-Erna

In'n Hafen an der Überseebrücke liegen ein paar Schiffe von der Bundesmarine. Man darf sie besehen. Auch von innen. Das ist ja was für Klein-Erna. Sie geht hin und bekommt da ganz große Kugelaugen.

„Was ist denn, Klein-Erna? Du guckst ja so gediegen“, fragt einer der Matrosen.

„Och, das ischa man wegen eurer komischen Hosen. Habt ihr denn da keinen Schlitz inne?“

„Das's doch überall so, Klein-Erna, auf alle Kriegsschiffe. Matrosen tragen immer Klappbüxen. Ist doch viel praktischer.“

„Och so, ich dacht al, ihr wärt alle Jungesellen!“

Das kommt davon

Der Tanker kommt wieder in den Heimathafen zurück. Die Wasserschutzpolizei zerrt sieben tief verschleierte und stark abgemagerte Frauen aus den Booten und dem Kettenkasten. Ganz bedepert steht der Bootsmann daneben.

„Nanu, wo kommen die denn her? Wissen Sie etwas davon?“

„Och, das war in einem Hafen am Persischen Golf. Ich hab' da mit einem Beduinenscheich Poker gespielt.“

Schmetterlinge

Diese Reise darf der Leitende Ingenieur seine Mutti und sein Söhnchen mitnehmen. Als sie unter der finnischen Küste entlangdampfen, treibt der Ostwind eine Wolke von Schmetterlingen über das Schiff.

„O, Pappi, wo kommen bloß all die vielen Schmetterlinge her?“

Ingenieure sind nun einmal von Haus aus sehr genau in all ihren Reden.

„Ja, weißt du, Heini, erst sind es kleine Rau-pen und die werden immer dicker und fetter und wenn sie ganz unansehnlich sind, ja, dann verpuppen sie sich und im nächsten Frühling kommt aus der Puppe ein herrlich bunter Schmetterling.“

„Verpupp dich doch auch mal, Pappi!“

Zoologie-Unterricht

„Wozu gehört der Walfisch? Schröder, weißt du das?“

„Zu den Säugetieren, Herr Lehrer.“

„Gut. Und der Hering?“

„Zu Pellkartoffeln und Speckstippe, Herr Lehrer.“

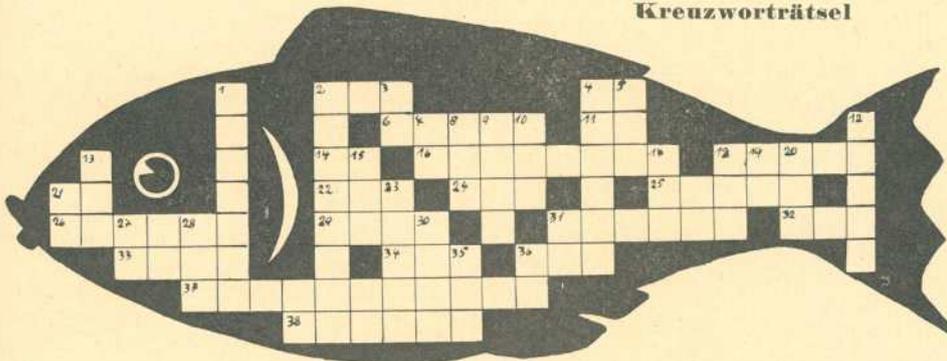
Guschi

Kapitän Schwennemann hat eine lange Reise hinter sich und kann viel erzählen. Guschi hört andächtig zu. Und kann gar nicht ins Bett finden.

„Nun wird es aber Zeit, daß du in die Koje kommst. Draußen auf See gehe ich auch immer mit den Hühnern ins Bett.“

„O, Pappi, das muß aber komisch aussehen, wenn du so auf der Stange hockst.“

Kreuzworträtsel



Waagrecht: 2. Ratschlag; 4. sibirischer Fluß; 6. Duft; 11. chemisches Zeichen für Tantal; 14. chemisches Zeichen für Radium; 16. sagenumwobenes Land; 18. Muse; 21. persönliches Fürwort; 22. selten; 24. Wappenvogel; 25. Dorfwiese; 26. Stadt an der Weser; 29. Aufenthaltsrecht; 31. Negerstamm; 32. Getränk; 33. Heilpflanze; 34. geographischer Begriff; 36. Großmacht; 37. Blutübertragung; 38. schmales Holzstück.

Senkrecht: 1. Alpenpaß; 2. Teil eines Garten-

hauses; 3. Fluß in Italien; 4. Hauptstadt Kanadas; 5. Bucht; 7. Hinweis; 8. griechischer Buchstabe; 9. Reitersoldat; 10. selten; 12. germanischer Volksstamm; 13. Papagei; 15. Tierkadaver; 17. amerikanischer Männername; 18. latein.: ich; 19. französische Insel; 20. Gattung; 23. religiöser Brauch; 27. vorderasiatische Kriegsgöttin; 28. Tiefenmesser; 30. alte Schiffsvermessungseinheit; 31. chemisches Zeichen für Osmium; 35. norwegischer Dichter; 36. Staatenbündnis. $i = y$.

Auflösungen aus Nr. 6

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Ecke; 4. Dime; 7. Oran; 9. Orla; 10. Ahorn; 13. Pisa; 15. Tarn; 17. Mode; 19. Earl; 21. Bart; 22. Irma; 23. Oper; 24. Eis; 25. Ei; 27. Arosa; 29. Eile; 31. Frau; 32. Segel; 35. Esse; 36. Lire; 37. See; 28. Li; 39. Eta; 40. Re; 41. Re; 42. Tee; 43. Maar; 45. Ball; 46. Zoll.

Senkrecht: 1. Entree; 2. Koralle; 3. Ern; 4. Dampfer; 5. Madras; 6. Ehe; 7. Ostsee; 8. Ra; 11. Reis; 12. Nase; 13. Park; 14. IRO; 16. Ami; 18. Oer; 20. Lee; 21. Bad; 26. Iller; 28. Ast; 30. Ei; 33. nie; 42. Tal; 43. Mal; 44. All.

Silbenrätsel

1. Geometrie; 2. Rotbarsch; 3. Universität; 4. Estremadura; 5. Nordpol; 6. Algol; 7. Niederlande; 8. Genius; 9. Rurik; 10. Universal; 11. Europa; 12. Niederholer; 13. Ulrich; 14. Nigeria; 15. Davit; 16. Rheumatismus; 17. Optik; 18. Tide; 19. Alibi; 20. Normannen; 21. Registertonne; 22. Orion; 23. Toronto; 24. Grummet.

Gruen an gruen und rot an rot,
Geht alles klar, hat's keine Not.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE



Was den Seemann sonst noch interessiert

Zehn Jahre nach der Währungsreform

Im Juni waren zehn Jahre vergangen, seitdem Westdeutschland durch die Währungsreform eine kaufkräftige und in ihrer Kaufkraft stabile Währung erhalten hat, als unerlässlich technische Voraussetzung für eine Normalisierung des Wirtschaftslebens. Aus diesem Anlaß hat das Deutsche Industrie-Institut Aufstellungen veröffentlicht, die zeigen, wie sich die Verhältnisse in der Bundesrepublik von Jahr zu Jahr gebessert haben. Dabei sind die ersten 1½ Jahre nach der Währungsreform, in denen die Lebenshaltung noch unverhältnismäßig niedrig war, unberücksichtigt geblieben. Als Ausgangsjahr wurde 1950 genommen, nachdem eine gewisse Normalisierung auf allen Gebieten eingetreten war.

Nach der Feststellung des Deutschen Industrie-Instituts hat sich das Volkseinkommen von 1950 bis 1957 um 112 % erhöht. Entgegen aller bisher gemachten Erfahrungen, denen zufolge der Anteil des Arbeitnehmer Einkommens am Sozialprodukt in Zeiten wirtschaftlicher Expansion eher sinkende Tendenz hat, ist dieser Anteil in den Jahren 1951 bis 1957 nicht unbeträchtlich gestiegen. Noch deutlicher wird die günstige Entwicklung des Arbeitnehmer Einkommens, wenn man das Nettoeinkommen, also das Einkommen abzüglich der direkten Steuern betrachtet. Hier ist bei Löhnen und Gehältern eine Zunahme von 121 % und bei den Pensionen, Renten und Unterstützungen eine Zunahme von 130 % zu verzeichnen.

Die Lebenshaltungsausgaben eines Vierpersonen - Arbeitnehmer - Haushaltes als mittlere Verbrauchergruppe (mit nur einem Hauptverdiener), auf die 94 % der Nettoeinnahmen entfallen, sind in den gleichen Jahren um ca. 90 % gestiegen.

Sehr genau läßt sich der Verbrauch von Genußmitteln feststellen, weil diese infolge der Verbrauchssteuer statistisch voll erfaßt werden können. Seit 1950 hat sich der Verbrauch von Zigaretten und Bier je Kopf der Bevölkerung mehr als verdoppelt. Der Verbrauch von Sekt hat sich in den letzten 5 Jahren vervierfacht.

Zahlreiche Gebrauchsgüter, noch vor wenigen Jahren als ausgesprochener Luxus angesehen, werden gegenwärtig in der Bundesrepublik in einem Umfang hergestellt, der deutlich beweist, daß immer breitere Schichten der Bevölkerung als Abnehmer für sie in Frage kommen. Die Produktion elektromotorischer Haushalts- und Küchengeräte z. B. ist von 3890 t im Jahre 1950 auf 85 750 t im Jahre 1957, also auf das 22-fache gestiegen. Im Zuge dieser Steigerung ist der Durchschnittspreis je Kilogramm von 12,17 auf 9,54 D-Mark gesunken. Hinter dieser verhältnismäßig wenig besagenden Gewichtsabnahme verbergen sich z.B. für 1957 allein 716 000 Elektrowaschmaschinen und über 3 000 000 elektrische Rasierapparate. Zu dieser Gruppe hinzu kommen noch die elektrischen Haushaltskühlschränke und die elektrischen Bügeleisen. Selbst wenn man den Anteil der Ausfuhr der Bundesrepublik an diesen Erzeugnissen in den letzten Jahren auf etwa ein Viertel der Produktion veranschlagt, bleibt

eine stark wachsende Versorgung des inländischen Marktes.

Die Erzeugung von Bekleidungsgegenständen einschließlich Schuhwerk hat ebenfalls einen starken Auftrieb erfahren. So war 1957 die Erzeugung von Garn einschließlich der Chemiefasern um die Hälfte größer als 1950 und mehr als doppelt so groß wie 1936. Auch die Erzeugung von Lederschuhwerk hat ihre Höhe von 1936 bereits um fast ein Drittel überschritten und die Erzeugung von Damenstrümpfen hat sich seit 1950 mehr als versechsfacht.

Von 121,4 Milliarden D-Mark Bauinvestitionen der Jahre 1950 bis 1957 wurde rund die Hälfte für den Wohnungsbau aufgewendet. 4,2 Millionen Wohnungen in neun Jahren, fast für jede vierte Haushaltung eine, stellt eine enorme Wiederaufbauleistung dar. Über eine halbe Million fertiggestellte Wohnungen in jedem Jahr seit 1953 erscheint besonders eindrucksvoll, wenn man berücksichtigt, daß zwischen den beiden Weltkriegen auch in den besten Jahren der Zugang an Wohnungen im jetzigen Bundesgebiet nie die Zahl von 200 000 erreicht hat.

Die wichtigsten Unterhaltungsmittel, der Rundfunk und das Fernsehen, weisen eine kräftige, steigende Zunahme auf. Es kann damit gerechnet werden, daß gegenwärtig von 100 Haushaltungen in der Bundesrepublik 87 einen Rundfunkapparat und 8 einen Fernsehapparat haben. Geradezu sprunghaft steigt noch immer die Zahl der Fernsehgenehmigungen, die sich im Laufe des Jahres 1957 nochmals verdoppelt hat. Das Fernsehen spielt auch in den Arbeitnehmerhaushaltungen eine beachtliche Rolle.

Die Zahl der zulassungspflichtigen Kraftwagen ist von 1938 bis 1956 auf annähernd das dreifache gestiegen, die der Personenkraftwagen aber hat sich von 1938 bis Ende 1957 nahezu vervierfacht. Daß die Zahl der Kraftwagen jetzt deutlich sinkt, beruht unter anderem auf der Umschichtung der Kraftfahrzeughaltung, von dem in der Anschaffung wie im Gebrauch billigeren Motorrad auf den kostspieligeren aber bequemeren Kraftwagen. Das gilt vor allem für die Arbeitnehmer und innerhalb der Arbeitnehmerschaft in besonderem Maße für die Arbeiter. So ist die Zahl der Wagen, deren Halter Arbeitnehmer sind, in den letzten fünf Jahren auf das 9-fache und derjenigen, deren Halter Arbeiter sind, sogar auf das 32-fache gestiegen. Fast die Hälfte aller Käufer von fabrikanneuen oder gebrauchten Personenkraftwagen entfielen 1957 auf Arbeitnehmer, mehr als ein Fünftel auf Arbeiter.

Eine der am häufigsten zur Begründung von Lohnforderungen vorgebrachten Behauptung ist die, daß die Preise den Löhnen davongelaufen seien und die Löhne nur notdürftig nachzögen. Die vorstehend gemachten Angaben über die Entwicklung von Löhnen und Lebenshaltungskosten zeigen, daß das nicht ganz richtig ist. Legt man für 1938 die Durchschnittslöhne im Deutschen Reich zu Grunde,

so war 1950 der Reallohn (Steigerung des Nominallohns dividiert durch die Verteuerung der Lebenshaltung) etwas höher als vor dem Kriege und seit 1950 stiegen sowohl die Stunden- wie die Wochenlöhne der Industriearbeiter stärker als die Lebenshaltungskosten. Rechnet man die Bewegung von 1956 auf 1957 zu der Steigerung bis 1956 hinzu, dann war 1957 der Realstundenverdienst in der westdeutschen Industrie um 46,4 % höher als 1950 und um reichlich 50 % höher als 1938, d.h. der Industriearbeiter konnte sich also für einen Stundenlohn um rund die Hälfte mehr kaufen als in beiden Bezugsjahren. Wenn die realen Wochenverdienste 1957 nur um 42 % höher als 1950 und um 44 % höher als 1938 waren, so beruht dieser Unterschied auf den seit Mitte 1956 in Gang befindlichen Verkürzungen der wöchentlichen Arbeitszeit.

Seeleute wurden geehrt

Auf dem XIV. Kongreß der „Amicale international des Capitaines au Long-Cours Cap Hornier“ in St. Malo im Juni dieses Jahres wurden von der Deutschen Sektion mit einer Medaille ausgezeichnet:

Kapitän Dietrich Ballehr für Verdienste um die Deutsche Sektion;

Kapitän Hermann Piening für Verdienste um die deutsche Segelschiffahrt;

Kapitän Friedrich Mellert für Verdienste beim Aufbau der Deutschen Sektion;

Kapitän Ernst Römer für Verdienste um die Deutsche Sektion;

Reeder Berend Schuchmann erhielt in Anerkennung seiner fördernden und wohlwollenden Tätigkeit gegenüber den Bestrebungen der „Amicale“ die „Medaille der Dankbarkeit“. Dem Kapitän Karl Steffen der Reederei Sartori & Berger, Kiel, wurde die Medaille „Pour le Courage“ verliehen. Mit dieser selten zu verleihenden Auszeichnung durch die „Amicale International“ soll die hohe seemännische Leistung des Kapitäns des ES „Franziska Sartori“ ihre Anerkennung finden, womit jene Tat der Einbringung des im Nordatlantik 1955 schwerhavarierten Schiffes über weite Seestrecken in einen sicheren Hafen (Lissabon) gleichgesetzt wird mit solchen seemännischen Leistungen, wie schwere Kap Hoorn-Umsegelungen, die neben Seemannschaft, Mut und Ausdauer als Mannestugenden vom Segelschiffskapitän zum Durchstehen von Gefahr und Not verlangen. ge.

Wußten Sie schon, daß...

... im vergangenen Jahr in der Bundesrepublik 57 Millionen Schallplatten gepreßt wurden, vierzig Prozent mehr als 1956, und zehn Millionen hiervon exportiert, also nicht nur 'heiße' Jazz-Platten importiert wurden;

... es in den 80er Jahren auf der Nordsee „Kirchenschiffe“ gab? In London bestand eine Gesellschaft, die vier Kirchenschiffe in Fahrt hielt. Auf diesen war den Fischern Gelegenheit geboten, einem Gottesdienst beizuwohnen, ohne deshalb an Land gehen zu müssen. Diese Schiffe, in der Seemannssprache „Bethel“ genannt, waren gleichzeitig Kirchen, Apotheken, Bibliotheken, Mäßigkeitshäuser und Clubs. Sie sollten dem Übel der schwimmenden Schenken entgegenarbeiten. Der Gottesdienst wurde von Geistlichen oder Laienpriestern versehen. Zugleich wurde ärztliche Hilfe erteilt.

ZU EINEM TEXIER
IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
WEINBRAND

Ankerplätze

DER SEEMANNSMISSIONEN

Deutsche Seemannsmission Hamburg 11, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst: Jed. So. 10,30 h
Wochenandacht: Jed. Mo. 8,00 h
Musik. Unterhaltungsabend: Di. 19. 8., 26. 8. u. 9. 9.
19,30 h
Preis-Skat: Di. 2. 9., 18.30 h
Heimabend: Jed. Fr. 19,30 h
Fernsehen: Jed. So., Mo., Mi., Do. u. Sb.

Sprechstunden des Seemannspastors: Mo. u. Do. von 9,00 bis 10,00 Uhr und nach Vereinbarung.

Deutsches Seemannshaus Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jed. So. 10,00 h
Filmband: Jed. Fr. 20,00 h (ab 5. 9.)
Fernsehen: Jed. So., Mi. u. Sb.

Sprechstunden des Seemannspastors: Jed. Di. v. 16,00 bis 19,00 h (ausgenommen Geldsorgen).

Katholisches Seemannshaus „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarusstraße 12

Hochamt mit Predigt: Jed. So. 15,00 h
Heilige Messe mit Predigt: Jed. Do. 20,00 h
Geistliche Musik: Jed. Sb. 20,00 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
Filmband: Jed. Fr. 20,00 h

Weitere Seemannshäuser in deutschen Häfen

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

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 15. August, 13. September und 11. Oktober. Wellenlängen, Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 7/58.

*

WENIG FÜR DIE ARMEN UND ALTEN . . .

Ein Vergleich des Sozialaufwandes in der Bundesrepublik und in der Sowjetzone zeigt mit aller Eindringlichkeit, daß das kommunistische System wesentlich weniger für den sozialen Schutz der Bevölkerung leistet als die Bundesrepublik, wo nach der Zonenpropaganda angeblich „kapitalistische Ausbeutung“ herrscht. Nach einer Untersuchung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung in Berlin entfielen 1956 auf jeden Einwohner in der Bundesrepublik (ohne West-Berlin) rund 432 DM an Sozialerwerb und Alterspensionen, während zu dieser Zeit in der Sowjetzone (ohne Ost-Berlin) auf einen Einwohner nur 245 DM-Ost kamen. Die bedeutenden sozialen Verbesserungen in der Bundesrepublik von 1957 — Rentenerhöhung und Lohnfortzahlungsgesetz —, denen die Zone etwas ähnliches nicht gegenüberstellen kann, sind in diesem Vergleich noch gar nicht enthalten. Je Einwohner wurden im Durchschnitt 1906 in der Bundesrepublik 68% mehr an Renten der Sozialversicherung gezahlt als in der Sowjetzone. Der Pro-Kopf-Betrag der Renten an Kriegsopter und der Inlands-Wiedergutmachungseinstufen war in Westdeutschland fast viermal so groß wie in der Zone. Dem westdeutschen Lastenausgleich und der Kriegsgefangenenentschädigung hat die Zone überhaupt nichts entgegenzusetzen. Lediglich in der sozialen Krankenversicherung, Arbeitslosenversicherung und -tutorie sowie an anderer Fürsorge wurden an Leistungen in der Zone ganze 5% pro Kopf mehr aufgewendet als in der Bundesrepublik, doch sind hierbei die höheren Lebenshaltungskosten (erst recht nach der Aufhebung der Rationisierung) sowie die geringere Kaufkraft der DM-Ost zu berücksichtigen. Die Mitteleuropäer und Ostberliner müssen dagegen jährlich mehr als 470 Millionen DM-Ost für die Bezahlung von über 70 000 hauptamtlichen Funktionären aufbringen. Davon beansprucht die SED allein eine Viertelmilliarde DM-Ost für ihren aus 35 000 Funktionären bestehenden Parteiapparat. Der sogenannte „Freie Deutsche Gewerkschaftsbund“ (FDGB) beschäftigt fast 20 000 hauptamtliche Angestellte, die natürlich aus den Beiträgen der Zwangsmitglieder bezahlt werden. Zu den hauptamtlichen Angestellten treten noch rund 63 000 nebenamtliche tätige Betriebsfunktionäre, deren Spesen von den Betrieben getragen werden müssen. Die kommunistische Jugendorganisation FDJ bringt die 40 Millionen DM-Ost für ihre 7500 Funktionäre auch teilweise durch Zuschüsse der Betriebe auf, größtenteils aber durch Staatszuschüsse. Es folgen die „Gesellschaft für Verbreitung wissenschaftlicher Kenntnisse“ — das ist die Propaganda-Organisation für Atheismus und „Jugendweihe“ — mit 8,6 Mill. DM-Ost für 1200 Funktionäre; ferner die „Nationale Front des Demokratischen Deutschlands“ mit 7,8 Mill. DM-Ost und die „Gesellschaft für deutsch-sowjetische Freundschaft“, die 7,3 Mill. DM-Ost erhält. Im „Deutschen Friedensrat“, „Deutschen Kulturbund“, im „Demokratischen Frauenbund Deutschlands“ und in der „Gesellschaft für Sport und Technik“ (vormilitärische Ausbildung) sind 4400 Funktionäre tätig, die fast 30 Millionen DM-Ost Staatsgelder beanspruchen. Der staatliche Verwaltungsapparat, der noch wesentlich umfangreicher ist als die NS-Bürokratie im Dritten Reich, sowie die Personalaufwendungen der polizeilichen und militärischen Organisationen und endlich die Ausgaben für die Sportfunktionäre sind in dieser Rechnung noch gar nicht enthalten!

Der Weg zum Patent

Bau- und Ingenieurschule Bremen

Im Juli 1958 haben bestanden die Prüfung zum **Schiffingenieur II** die Herren:

Friedrich-Ernst Argo, Peter Benecke, Erwin Brötje, Heinz Bruns, Helmut Bugiel, Bruno Ellers, Paul Erasme, Lothar Janeczek, Helmut Lemke, Horst Lorenzen, Rudolf Meenen, Günter Noll, Erich Richter, Karl-Heinz Schmidt, Walter Schön, Klaus Schuchardt, Jürgen Uhrner, Arno Voßhall;

die Prüfung zum **Seemaschinisten II** die Herren:

Wolfgang Barsch, Alfred Barwich, Ferdinand Blum, Hermann de Buhr, Karl Dinkla, Otto Fritsch, Michael Hasbach, Johann Henkel, Gerhard Heyduk, Albert Hinrichs, Josef Huber, Horst Klöver, Horst-Günter Mannhs, Manfred Mazur, Gerhard Neumann, Gerhard Nonnenkamp, Hermann Ottjes, Rudolf Reim, Horst Rücker, Walter Schilling, Arthur Schmidt, Kurt Schmidt, Ronald Stange, Walter Topp.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Es bestanden die Prüfung zum **Kapitän in großer Hochseefischeret (B 5)** die Herren:

Alfred Adebahr, Johannes Heeren, Klaus Hossack, Heinrich Janzen, Horst Kalf, Herbert Modersitzki, Werner Petersen, Heinrich Puhl, Herbert Rodewald, Hans Scheffran, Wilfried Stuppenhusen, Eduard Sunkimat, Ollig Wessels, ;

die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4)** die Herren:

Werner Buchholz, Eimo Folkerts, Alfred Schramm, Enno Wulff;

die Prüfung zum **Seesteuermann in großer Hochseefischeret (B 4)** die Herren:

Erwin Augustat, Karl Behrens, Wilhelm Bruns, Friedrich Brussermann, Karl Busch, Jürgen Deharde, Siegfried Dittmer, Walter Gäckel, Günter Gesper, Gustav Halfmann, Johann Lask, Leonhard Machura, Werner Meyer, Otto Modersitzki, Rudi Modersitzki, Arthur Neeland, Adolf Nienburg, Helmut Rothe, Wilfried Schulz, Günter Szyma, August Tieding;

die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:

Karl Arndt, Karl Becker, Peter Claußen, Heinz Darra, Helmut Ehlers, Kurt Groth, Hans-Walter Jürgens, Horst Kaniß, Berthold Koch, Walter Kottke, Wolfgang Kurze, Rudolf Lässig, Uwe Leer, Adolf Lundquist, Peter Meyer, Heinz Niemann, Erwin Nitschmann, Klaus Siebeck, Günter Stephanek;

die Prüfung zum **Seeschiffer auf Küstenfahrt (A 1 bzw. B 1)** die Herren:

Rudolf Faust, Robert Meier, Horst Rübcke, Eberhard Stapel;

die Prüfung für das **Seefunksonderzeugnis** die Herren:

Sigurd Beese, Erich Bredehöft, Werner Eisenberg, Fräulein Giseila Hüber, Helmut Hünteborn, Mantrea Korte, Walter Otten, Günther Peneke, Hermann Katzke, Roland Reusch, Friedrich Siemers und Frau Edith Treder.

Schiffingenieur- und Seemaschinistenschule Hamburg

Die Abschlußprüfung zum **Schiffingenieur II (C 5)** haben in der Zeit vom 7. bis 16. 7. 1958 folgende Herren bestanden: Harry Adami, Hamburg; Friedrich Brinkmann, Hamburg; Hans Glomb, Hamburg; Gert Grobe, Hamburg; Peter Harder, Hamburg; Hermann Hassler, Hamburg; Walter Hecker, Hamburg; Walter Heims, Hamburg; Friedemann Karnatz, Bielefeld; Fredi Keemss, Hamburg; Heinz Lindemann, Hamburg; Herbert Meyer, Hamburg; Guntram Nehls, Holsdorf; Hans-Dieter Kolloff, Hamburg; Hans Sämsich, Hamburg; Hans-Jürgen Schmandt, Hamburg; Friedrich Schunemann, Hamburg; Rolf Schwirner, Hamburg; Johannes Stachowiak, Hamburg; Walter Symanczyk, Hamburg; Balduin Taiske, Hamburg; Harald Bendix, Hamburg; Heinz Alban, Brunsbüttelkoog; Dieter Burgdorf, Hamburg; Gustav Doering, Hamburg; Klaus-Günter Gosch, Hamburg; Klaus Gronert, Hamburg; Manfred Hausdorf, Garstedt; Hans Hecht, Hamburg; Wolfgang Ickes Hamburg; Jonny Kirbach, Hamburg; Peter Klammer, Hamburg; Heinz Kordaschewski, Hamburg; Rudolf Labahn, Lübeck; Justus Marxen, Bad Segeberg; Klaus-Jürgen Möhlenbeck, Heltlingen (Holst.); Werner Neumann, Hamburg; Hans-Adolf Puls, Hamburg; Rolf Richter, Hamburg; Fritz Schacht, Hamburg; Klaus Schmelzer, Hamburg; Karl-Heinz Schultz, Hamburg; Helmut Schultz, Brandsbeck; Erich Schwartz, Hamburg; Karl-Ernst Storig, Hamburg; Siegfried Weber, Hamburg; Henning Bilkau, Glückstadt; Hans-Peter Brust, Hamburg; Hans Busemann, Hamburg; Thorwald Dombrowski, Brokdorf (Elbe); Peter Fromm, Hamburg; Kurt Goullon, Hamburg; Kurt Groth, Glückstadt; Eckhardt Heintze, Neuwulmsdorf bei Buxtehude; Carl Herksen, Hamburg; Alfred Jatzkowski, Grove bei Schwarzenbek; Horst Kirchoff, Hamburg; Hermann Kauf, Hamburg; Hans-Joachim Krohs, Hamburg; Horst Langbein, Hamburg; Willi Lieb, Hamburg; Lothar Meier, Etz, Post Pinneberg; Hans-Bernhard Müller, Hamburg; Curt Peters, Hamburg; Edgar Riehl, Altenwalde; Rolf Scharnberg, Lauenburg; Heinz Schellbach, Hamburg; Helmut Schmidt, Hamburg; Wolfgang Schmidt, Hamburg; Helmut Schwarz, Hamburg; Hans Sinkwitz, Hamburg; Jürgen Thermann, Hamburg; Fritz Wilamowski, Hamburg; Jonny Alberts, Emden; Reinhold Beckmann, Hamburg; Joachim Bührmann, Kiel-Gaarden; Gerhard Czichon, Hamburg; Horst Doyen, Nordseebad Juist; Reinhold Grindemann, Cuxhaven; Wolfgang Jensen, Hamburg; Karl-Eduard Klepp, Bad Bramstedt; Rudolf Koop, Hamburg; Rolf Krüger, Halstenbek (Holst.); Dieter Kuchenback, Kassel; Thomas Münzer, Hamburg; Gerhard Rademacher, Lüllau bei Buchholz; Herbert Roemzer, Lübeck; Joachim Schenk, Hamburg; Klaus-Dieter Spingier, Hamburg; Werner Thiel, Hamburg; Werner Zirpins, Hamburg.

Zum **Seemaschinisten I (C 4)** die Herren:

Heinz Barecki, Hamburg; Günter Behrens, Hamburg; Fritz Bock, Helligenhafen; Günter Boldt, Hamburg; Wilfried Bühring, Hamburg; Horst Dieckmann, Lübeck; Carl-Heinz Fock, Hamburg; Georg Gerlich, Wilhelmshaven; Wilhelm Goede, Hamburg; Friedrich Grebe, Neumünster; Hans-Ulrich Hoffmann, Lübeck; Herbert Hollstein, Hamburg; Kar-Dietrich Jacobs, Hamburg; Hans-Arno Kanitz, Hamburg; Hans-Joachim Kock, Hamburg; Hans Lange, Hamburg; Heinz Lücking, Hamburg; Henry Matthiessen, Eschde bei Celle; Hans Meinhard, Hamburg; Karl-Ernst Merker, Hamburg; Lothar Pansgrau, Hamburg; Hans Parltz, Neumünster; Heinz Paul, Hamburg; Hans Prinz, Berlin; Werner Ramm, Rendsburg; Gustav Reisewitz, Hamburg; Paul Sawala, Düsseldorf; Horst Schacht, Hamburg; Horst Schildhauer, Hamburg; Erich Seifert, Hamburg; Johann Slink, Hamburg; Wilhelm Stengel, Huchhausen; Wiard Straatman, Ostrhauderfehn; Gerhard Swirski, Luddorf bei Winsen.

Zum **Seesteuermann II (C 3)** die Herren:

Klaus Ahrend, Hamburg; Peter Bammann, Hamburg; Martin Benzler, Herne (West.); Walter Bogelsack, Hamburg; Heinz Bornhöft, Hamburg; Gerhard Conrad, Hamburg; Günter Diendorf, Dunsburg-Meidenich; Ernst Droese, Lübeck; Horst Ehrlich, Hamburg; Wilfried Jäger, Ahrensburg; Johann Jensen, Egerhaie bei Aurich; Werner Kallakowsky, Hamburg; Uwe Kluth, Hamburg; Paul Krause, Walsum; Siegfried Laser, Lübeck; Günther Mengel, Geesthacht (Elbe); Jan Mesche, Hamburg; Hans-Jürgen Oberpichler, Hameln (Weser); Richard Putz, Köln; Alfred Radvan, Hamburg; Horst-Erhard Raupach, Travemünde; Johannes Sarach, Hamburg; Peter Schipper, Lübeck-Travemünde; Werner Schwartz, Brunsbüttelkoog; Georg-Wilhelm Süchtung, Hamburg; Alfred Stoldt, Hamburg; Hans-Günter Tretau, Hamburg; Jürgen Uthe, Hamburg; Franz Weiler, Hamburg; Helmut Winter, Wellfleet/Wilster; Jean Beetz, Kiel; Friedrich Beyer, Warstade; Hans-Werner Bockelmann, Deutsch-Evern bei Lüneburg; Heinz-Peter Bruhn, Glückstadt; Hans Diller, Wedel (Holst.); Waldemar Descher, Lübeck-Travemünde; Ehrenfried Duda, Hamburg; Siegfried Eylmann, Stade; Joachim Fritsche Hamburg; Karl-Heinz Gottwald, Hamburg; Uwe Heinig, Hamburg; Bruno Herrmann, Hamburg; Ernst Hohengarten, Altenbruch bei Cuxhaven; Jürgen Jahnke, Hamburg; Hans Jens, Hamburg; Claus Kaufmann, Hamburg; Peter Kleiner, Hamburg; Ernst Krumme, Lachendorf bei Celle; Helmut Mannheim, Hamburg; Wolfgang Pax, Hamburg; Peter Radeleff, Hamburg; Rolf Reckewitz, Brunsbüttelkoog; Horst Rohde, Hamburg; Gustav Sasse, Hamburg; Günter Schafert, Hannover; Friedrich Scholl, Hamburg; Wolfgang Sommer, Frankfurt (Main); Rudolf Trede, Ellerborg (Holst.); Adolf Vogeler, Hamburg; Heinz Wagener, Hamburg; Hans-Joachim Wronski, Lüneburg-Oedeme.

Seefahrtsschule Lübeck

Die am 5. Juli 1958 beendete Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** bestanden die Herren:

H. Adameit, G. Bohn, N. Cordts, G. Ehrenberg, G. Eilers, E. Faber, K. Förster, D. Gaden, W. Germer, G. Gummert, H.-J. Haseloff, H. Kaiser, H. Knüppelholz, W. Lorenz, D. Minge, W. Nimphy, S. Pampahl, H. Vogel, F.-J. Wollschläger.

Die am 9. 7. 1958 beendete Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt** bestanden die Herren:

H.-K. Breittling, W. Brockmann, A. Ehmke, P. Hartwig, H.-J. Hinz, W. Hopff, G. Kellerstrass, K.-H. Lanje, G. Lorenzen, K. Paprotta, J. Person, A. Schöler, H. Schöne, E. Syring, J. Vick, E. Weber, K.-W. Wittkämper.

Die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse** bestanden die Herren:

Kl. Lange, R. Schön, E. Schürmann, Fr. Naujocks.

*

Segelschiffsregatta 1958

Unter der Schirmherrschaft des Herzogs von Edinburgh wurde am 2. August eine Segelregatta der Schulschiffe gestartet. Der Kurs führt von Brest nach Las Palmas bzw. La Coruna. Die Schiffe sind in drei Klassen unterteilt. Klasse I: Rahsegler; Klasse II: Fahrzeuge mit Schratsegeln über 100 t Themse-Maß; Klasse III: Fahrzeuge mit Schratsegeln unter 100 t Themse-Maß.

Nach den letzten Nachrichten beteiligen sich 26 Schulschiffe und zwar von Großbritannien 12, Frankreich 6, Portugal 1, Schweden 1, Belgien 1, Niederlande 1, Türkei 1, Italien 1, Norwegen 1 und die Bundesrepublik 1. Dieses ist die Jacht „Taifun“ der Bundesmarine, eine Yawl von 16,20 m Länge mit 110 qm Segelfläche, die 1951 für einen Hamburger Segler unter dem Namen „Rubin“ von Abeking & Rasmussen erbaut wurde. Fregattenkapitän Engel führt das Schiff.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Fritz Brustal-Naval S. 120; Conti-Press S. 120; Ernst de Jong S. 120; Walter Lüden S. 114, 117; Heinrich von Medvey S. 122, 123; Fritz Mücke S. 125; Illa Roeder S. 124; Schlüchting-Werft (Werkaufnahme) S. 113; Kurt Schmische S. 119, 121; Günther Schwalter S. 115; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 120, S. 121; Ferdinand Urbahns S. 121.

Die Werften meldeten . . .

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

TMS „Elien Essberger“, erb. 58 Lauenburg, 1336 BRT. Verkauft v. John T. Essberger, Hamburg, an Rheinische Union Transport-Ges. Neuer Name: ?
 MS „Heimat“, erb. 39 Hamburg-Neuenfelde, 290 BRT. Verkauft v. J. u. W. Linstedt, Hamburg, an Kapitän Nagel, Krausand. Neuer Name: ?
 MS „Marabu“, erb. 53 Bremerhaven, 775 BRT. Verk. v. Reederei- u. Transport-Gesellsch., Hamburg, an Reederei Manrieder Preuksat, Kiel. Neuer Name: „Komtur“.

Verkäufe ins Ausland

MS „Serena“, erb. 53 Bremerhaven, 781 BRT. Verk. v. Lauter-Elbe-Reederei G.m.b.H., Lauterbach/Hessen, nach Argentinien.

Abgewrakt werden:

D „Wittorf“, ex „Cresco“, erb. 16 Dordrecht, 1287 BRT. v. Erich Drescher, Hamburg, an Eisen & Metall K.G., Lehr & Co., Hamburg.

D „Reibel II“, ex „Haithabu“, erb. 23 Bremerhaven, 1239 BRT. Verk. v. Reibel A.-G., Hamburg, an Eisen & Metall K.G., Lehr & Co., Hamburg.

Bücherbrett

E. Ludwig — K. Illies: „Handbuch für Schiffingenieure und Seemaschinen“. 672 Seiten, 696 Abbildungen. Leinenband. Bei Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig, DM 64,—.

Dem Techniker ist seit langem der „Ludwig-Taschenbuch für Schiffingenieure und Seemaschinen“ ein Begriff. Seit der schon seit vielen Jahren vergriffenen letzten Auflage dieses bewährten Buches haben sich jedoch die technischen Einrichtungen der Schiffe so verändert, daß der Verlag sich veranlaßt sah, das Buch grundlegend zu erneuern und zu erweitern. Namhafte Fachleute haben sich der einzelnen Kapitel angenommen, wobei die neuen Entwicklungen gebührend berücksichtigt wurden. So enthält das Werk z. B. Abschnitte über Gasturbinen oder über Kernenergie als Schiffsantrieb. Die Herausgabe besorgte Professor Dr.-Ing. Kurt Illies, Hannover, von dem auch das Kapitel über die Kernenergie stammt. Der Wert des Buches als Nachschlagewerk wird durch anschauliche Zeichnungen, durch Rechenungsbeispiele und Tabellen noch erhöht. Man fragt sich allerdings, ob in diesem Rahmen ein Abschnitt „Nautik und verwandte Gebiete“, den kein Geringerer als Professor Steppes geschrieben hat, angebracht ist, zumal dieser Auszug einen sehr umfassenden Stoff anspricht, von der Kompaßrose bis zur Wetterkunde und zu allen Arten der Navigation — dabei aber mit 25 Seiten auskommt. Wenn man jedoch weiß, wie oft der Nautiker und der Ingenieur in ihren Berufsausübungen miteinander tangieren, wird man ohne weiteres zugeben müssen, daß dieses Kapitel auch für den Techniker außerordentlich wichtig ist.

Als Lehrbuch für den Nachwuchs auf den Ingenieurschulen und als Nachschlagewerk für den Schiffingenieur kann das Buch allen empfohlen werden.

Handbuch für die deutsche Handelsschiffahrt 1958. Herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr. Helmut Rauschenbusch Verlag, Stollhamm (Oldbg.). Preis DM 28,—.

Das altbewährte Handbuch, dessen erste Ausgabe bereits 1871 unter dem Titel „Alphabetisches Verzeichnis der deutschen Kaufahrtschiffe“ erschien, hat sich auch in den letzten Jahren als das einzig amtliche und deshalb lückenlose Nachschlagewerk bewiesen. Die vielen Neubauten des letzten Jahres haben eine Neuauflage erforderlich gemacht. Zu dem bereits bekannten Inhalt sind neu aufgenommen die Angaben über den Laderauminhalt für Schüt- und Stückgut in Kubikfuß, sowie die Dienstgeschwindigkeit in Knoten. Mit Recht weist der Herausgeber darauf hin, daß dieses Werk alle Voraussetzungen erfüllt, um in die Bordbibliothek der Schiffe aufgenommen zu werden und im täglichen Gebrauch an Bord ein wichtiger Helfer zu sein.

Schiffahrt und Beruf 1958. Herausgegeben von der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft, Bundesberufsgruppe „Schiffahrt“, Hamburg. 200 S., brosch., Schutzgebühr DM 1,—.

Als die Broschüre „Schiffahrt und Beruf“ 1952 zum ersten Mal erschien, war unsere deutsche Handelsflotte noch recht klein. Und doch fand die Schrift lebhaften Anklang und wurde wegen der darin enthaltenen Berufsbilder immer wieder nachgefordert. Inzwischen hat unsere Schiffahrt einen Aufschwung ohnegleichen erlebt. Auf Gesetzebene fand diese Bewegung eine gewisse Parallele mit dem am 1. April 1958 in Kraft getretenen Seemannsgesetz und den Ausbildungsbestimmungen für den seemannischen Nachwuchs als Ergebnis jahrzehntelanger Bemühungen. Eine wichtige Basis wurde mit den neuen Tarifen vom 1. Februar 1958 für beide Gesetze geschaffen. Somit schien es wieder geboten, den Tarif und die mit ihm in Zusammenhang stehenden Gesetze sowie die Verordnungen und Richtlinien für die Berufsbilder neu herauszugeben und mit einem kurzen Überblick über die Seeschiffahrt und die Organisation der Kapitäne und Schiffsoffiziere der DAG abzuschließen.

Vielen Seefahrern wird das Büchlein die notwendige Aufklärung über ihre sozialen Rechte geben.

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5273 MS „Alondra“, 850 tdw, Viehtransporter f. Inter-oceana Schiffs-Gesellschaft m.b.H., Hamburg Stapell. 5. 7. 58

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1314 TD (tu) „Hadrian“, 47 000 tdw, f. Hilmar Reksten, Fjorsangerøen, Stapell. 31. 7. 58
 1330 MS „München“, 12 500 BRT f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Probef. 30. 7. 58
 1334 MS „Scheide“, 12 100 tdw, f. Haventedrijf Mabe-soone N.V., Antwerpen. Stapell. 10. 7. 58

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

858 FD „Spitzbergen“, f. Norddeutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven. Stapell. 3. 7. 58
 864 FMS „Jacques-Jean“, 494 BRT, f. Armement Con-signations Poliet Frères & Cie., Boulogne-sur-Mer. Probef. 3. 7. 58

Blohm & Voss AG., Hamburg

807 Schwimmdock 1, 4500 t, f. eigene Rechnung. Fertig 23. 7. 58

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

144 MS „Sorteklint“, 2350 taw, f. Aage Vollmond, Kopen-hagen. Stapell. 3. 7. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

868 TD (tu) „Achatina“, 12 200 BRT, f. Tanker Finance Ltd., London. Stapell. 3. 7. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Koblenz“, 370 ts f. Bundes-marine. Probef. 8. 7. 58

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

185 MS „Thekla“, 820 tdw, f. Johann Schepers, Haren/Ems. Stapell. 12. 7. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

731 D (tu) „Bauta“, 24 000 BRT, f. Transworld Carriers Inc., New York (KR.: Thorwald Klavenes, Oslo). Probef. 22. 7. 58
 732 D (tu) „baune“, 35 000 tdw, f. Thorwald Klavenes, Oslo. Stapell. Vorschrift 10. 7. 58
 735 TD (tu) 36 000 tdw, f. Esso Tankschiff Reederei, Hamburg. Stapell. Achterschiff 18. 7. 58
 737 MS „Karoo“, 10 800 tdw, f. Deutsch-Afrikanische Schiffahrts-Gesellschaft m.b.H., Hamburg. Stapell. 25. 7. 58

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

591 MS „Hamme“, 1700 tdw, f. Stauereibetrieb Friedrich Tiemann, Bremen. Stapell. 2. 7. 58
 592 MS „Susanne Reith“, 1700 tdw, f. Orion Schiffahrts-gesellschaft Reith & Co., Hamburg. Stapell. 12. 7. 58

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

221 MS „Carillene“, 650 tdw, f. Translanta GmbH., Rendsburg. Stapell. 2. 7. 58

Howaldtwerke A.-G., Hamburg

922 MS „Laarderkerk“, 9000 BRT, f. N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij, Den Haag. Probef. 5. 7. 58
 930 MS „Scheide Lloyd“, 14 700 tdw, f. Koninklijke Rot-terdamsche Lloyd N.V., Rotterdam. Stapell. 31. 7. 58

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

59 SMS „Wal“, 95 BRT, f. Norddeutscher Lloyd Bremen. Probef. 29. 7. 58
 60 TMS „Panu“, 1300 tdw, f. Helsingfors Steamship Co., Helsingfors. Probef. 8. 7. 58

Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

37 MS „Brevedent“, 680 tdw, f. Compagnie Française des Extraits Tinctoriaux et Tannants, Paris. Probef. 23. 7. 58

Kieler Howaldtwerke A.-G.

1058 DT (tu) „Jakinda“, 39 800 tdw, f. Anders Jahre & Co., Sandefjord. Probef. 12. 7. 58
 1068 MS „Bellinda“, 13 500 tdw, f. Arthur H. Mathiesen, Oslo. Stapell. 30. 7. 58
 1069 MS „Sonderburg“, 5998 BRT, f. Part.-Reed. MS „Sonderburg“ (KR.: H. Schuldt), Hamburg. Probef. 3. 7. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1062 TMS „Eduard Essberger“, 624 BRT, f. John T. Ess-berger, Hamburg. Probef. 11. 7. 58

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

1123 Hafenschutzboot „Hansa“, 140 ts, f. Bundesmarine. Probef. 23. 7. 58

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

109 MS „Kagni“, 3090 tdw, f. Erling Mortensen, Oslo. Probef. 17. 7. 58

Lübecker Flender-Werke

489 MS „Minerva“, 8900 BRT, f. Reederei Skibsaks-jeseiskapet „Corona“, Haugesund. Probef. 30. 7. 58
 490 MS „Ossian“, 15 000 tdw, f. Ernst Komrowski, Ham-burg. Stapell. 9. 7. 58

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13298 MS „Fenja Dan“, 4100 taw, f. J. Lauritzen, Kopen-hagen. Stapell. 12. 7. 58
 13304 MS „DKN 904“, 135 ts, Polizeiboote f. Indonesien. Probef. 11. 7. 58

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

606 MS „Borghesch“, 2219 tdw, f. H. M. Gehrckens, Ham-burg. Probef. 17. 7. 58

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

833 TMS „Friedrich Jung“, 3244 BRT, f. Tankschiffreederei Ernst Jung, Hamburg. Probef. 26. 7. 58

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

531 SMS „Wilhelmine“, 163 BRT, f. Petersen & Alpers, Hamburg. Stapell. 16. 7. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

534 MS „Konda“, 3792 BRT, f. Sudoimport, Moskau. Probef. 3. 7. 58
 537 MS „Schwarzenbek“, 3960 BRT, f. Parten-Reederei „Schwarzenbek“ (KR.: Knorr & Burchard NH.), Ham-burg. Probef. 31. 7. 58

Rhein Stahl-Nordseewerke G.m.b.H., Emden

324 MS „Arenberg“, 16 600 tdw, f. Rheinische Stahl-werke, Essen. Stapell. 29. 7. 58

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

301 MS „Walter Leonhardt“, 14 500 tdw, f. Leonhardt & Blumberg, Hamburg. Stapell. 10. 7. 58

Scheel & Jöhnik, Hamburg-Harburg

411 TMS „Esso Niehl“, 92 BRT, f. Esso A.G., Düssel-dorf. Probef. 21. 7. 58

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

1685 SMS „Busher“, 102 BRT, f. Imperial Government of Iran Ministry of Roads, Teheran. Probef. 21. 7. 58
 1689 SMS „Bugsier 16“, 89 BRT, f. W. Schuchmann, Bre-merhaven. Stapell. 21. 7. 58

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

401 MS „Pax“, 499 BRT, f. „Pollux“ Schiffahrts-ges. m. b.H. (KR.: D. G. „Neptun“), Bremen. Probef. 29. 7. 58

Gebr. Schürenstedt, Bardenfleth/Weser

1178 Saugebagger „Jan Henrik Lüssen“, 270 t, f. Joh. Lüssen, Sandt- und Kiesbaggerei, Bremen. Probef. 9. 7. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

431 MS „Ursula Block“, 425 tdw, f. Heinrich Block, Hamburg. Stapell. 9. 7. 58
 440 MS „Nordkyn“, 424 BRT, f. Emil Jess, Rendsburg. Probef. 30. 7. 58

Stülckenwerft, Hamburg

873 MS „Schwarzenfels“, 9336 BRT, f. D.D.G. „Hansa“, Bremen. Probef. 29. 7. 58
 874 MS „Spitzfels“, 12 500 tdw, f. D.D.G. „Hansa“, Bre-men. Stapell. 18. 7. 58

Valmet O. Y., Turku

MS „Aldenborg“, 2840 BRT, f. Part.-Reed. „Alden-burg“ (KR.: H. Schuldt), Hamburg. Stapell. 30. 7. 58

VEB Schiffswerft „Neptun“, Rostock

MS „Ilri“, 2500 tdw, f. Barthold Richters, Hamburg. Stapell. 28. 7. 58

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

SCHULBEDARF · BRIEFPAPIER · FOLHALTER · 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

Sihl PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1899

Schiffmakler 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.

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

ÜBER 130 JAHRE

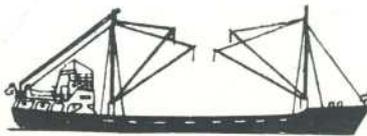
Lindolin-Qualitäten



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

LIEFERANTEN der Seeschifffahrt



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

Bordspiele **Spielzeug-Rasch**
Hamburg 7 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf. 339922

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

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



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

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

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



Kolbenringe in allen Ausführungsarten f. Haupt- u. Hilfsmaschinen
(Dieselmotoren u. Dampfmaschinen)
U. v. d. OSTEN & KREISINGER
Hamburg - Billstedt 1 - Telefon 73 48 74
Telegramme: Ostkreis - Fernschreiber 02 13510

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 für alle Bordverhältnisse, Reparaturen aller Systeme
PUMPEN PRINZ
Pumpenfabrik - Hamburg Altona, Nopitschstraße 15
Telefon 31 12 66 - Fernschreiber 021 3218



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

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
Karpfangerstraße 8/14 - Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
PEBETRA-HANDFEUERLÖSCHER - METALLWAREN FÜR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

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

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

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

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



**HAGENUK-
FUNKGERÄTE**

haben sich in der ganzen Welt,
insbesondere auf Schiffen,
hervorragend bewährt.



Aus dem Programm:
**KOMMERZIELLE EMPFANGER
GRENZ-MITTEL-UND
KURZWELLESENDE
UKW-ANLAGEN
AUTO-ALARM-
GERÄTE**

HAGENUK
vormals
NEUFELDT & KUHNKE G.M.B.H.
KIEL

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

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.