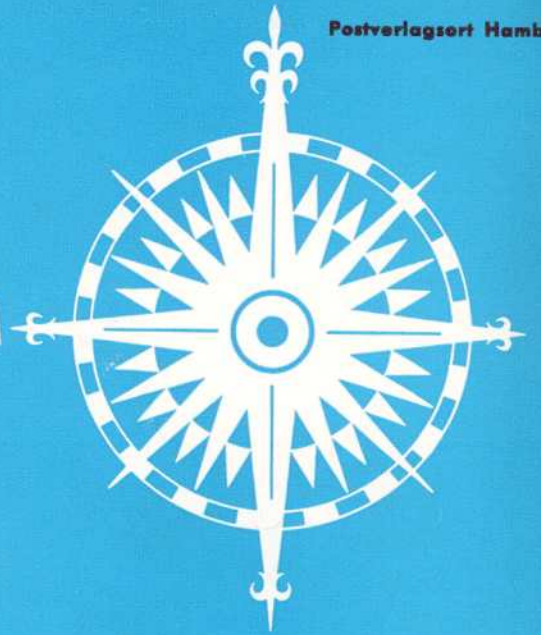
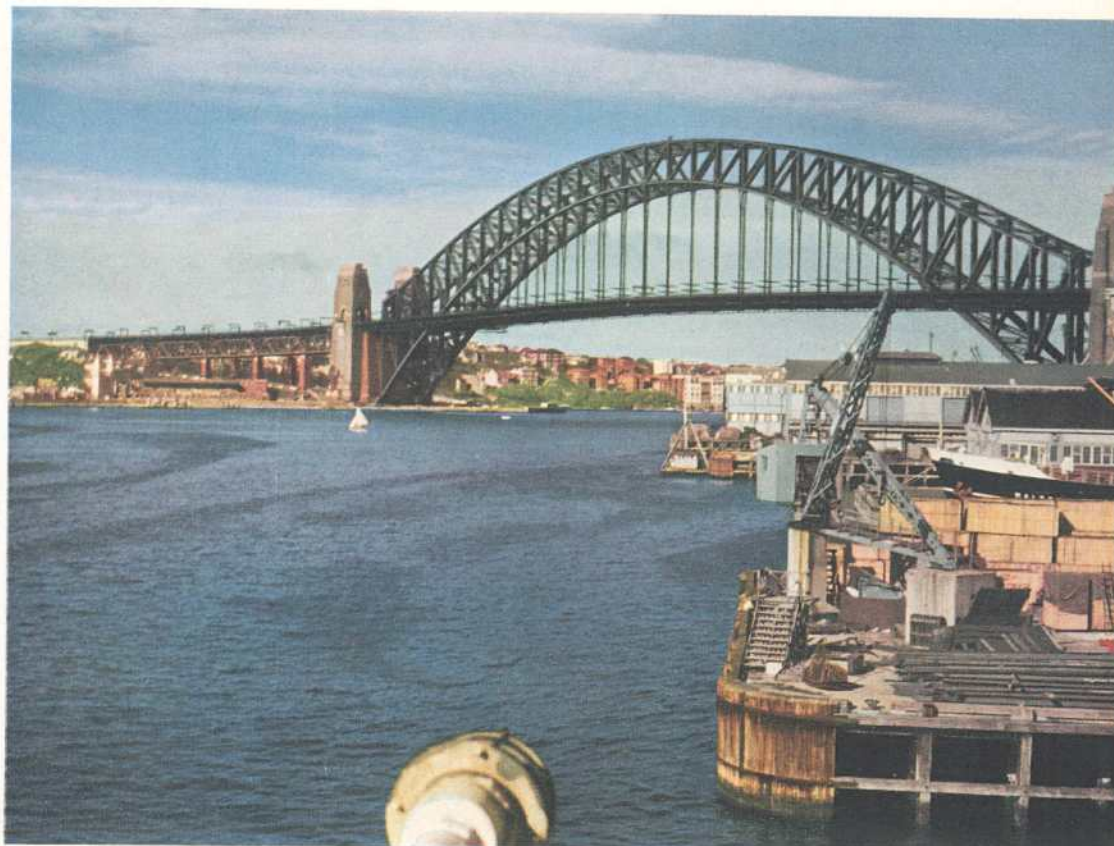


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Elsfleth
- Allerlei von der Schiffbauerei
- Der Panamakanal
- Flotten-Umschau
- Sport an Bord
- Fiete und Ursula
- Finkwarder Leed
- Die große Bilderseite
- Die Probefahrt
- Soll sich doch 'n büschen vorsehn
- Was den Seeman sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten . . .
- Schiffs-An- und Verkäufe



Die große Hafenbrücke von Sydney, Australien, wurde 1932 dem Verkehr übergeben.

Aufn.: Hermann Bohl



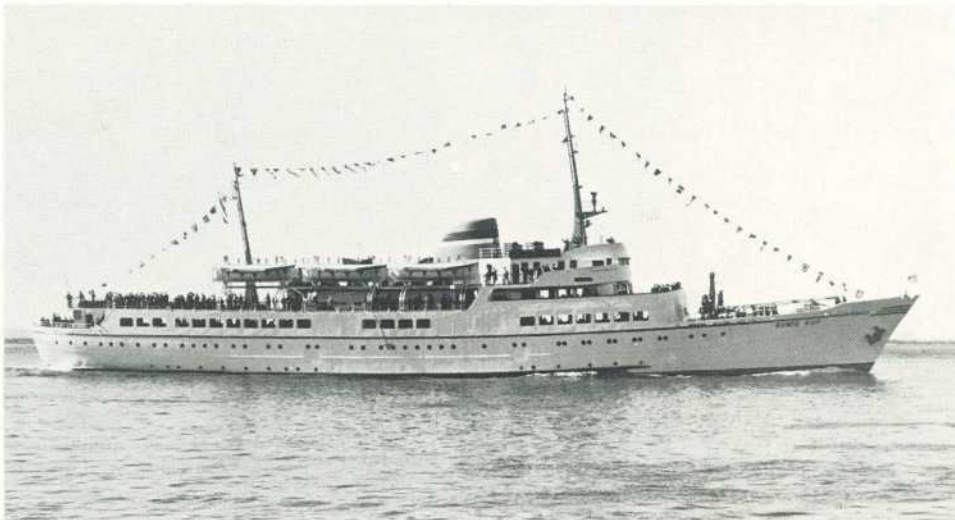
HAMBURGER STAUEREI GESELLSCHAFT M. B. H.

(HAMBURG STEVEDORING COMPANY, LIMITED)

GEGR. 1874

HAMBURG-FREIHAFEN · POSTAMT 11 · ST. ANNENUFER 6

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



„BUNTE KUH“

Frachtschiffe

Tanker

Fischerei-Fahrzeuge

Spezialschiffe

NORDERWERFT

KÖSER u. MEYER

HAMBURG

Schwimmdock

HANSEATIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

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



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

International



BINGETRÄGENE HANDELSMARKE

STIVALINE

schnellfrocknende widerstandsfähige Raumfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G. M. B. H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



BINGETRÄGENE HANDELSMARKE

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

September 1958

Nr. 9

AM PEILKOMPASS

Über das weitere Anhalten der Frachtenflaute in der Seeschifffahrt geben die Zahlen der Auflieger eindeutige Auskunft. Mit einem Stand von 103 Schiffen mit 377 000 t d w Ende April war in Deutschland der Höhepunkt erreicht. Seit einigen Wochen wird das Niveau gehalten mit etwa 55 Schiffen von 150 337 BRT. Dieser Rückgang und der augenblicklich gleichbleibende Stand ist bemerkenswert, läßt aber noch keine Schlüsse auf die zukünftige Entwicklung zu.

Auch andere europäische Schifffahrtsländer sind dazu übergegangen, in gewissen Zeiträumen ihre Auflieger zu veröffentlichen. Eine Zusammenstellung dieser zwar zeitlich auseinanderliegenden Nachrichten ergibt aber in etwa einen Überblick. So ist aus England bekannt, daß in den Häfen Großbritanniens und in überseeischen Häfen Ende Juni insgesamt 155 englische Schiffe (über 500 BRT) mit 833 000 BRT an den Pfählen lagen, zu denen in englischen Häfen selbst noch 72 Einheiten mit 481 000 BRT ausländischer Reedereien hinzukommen. **H o l l a n d** meldet zum gleichen Zeitpunkt 52 Schiffe mit etwa 218 000 BRT ohne Beschäftigung, zu denen in niederländischen Häfen noch 41 Schiffe mit ca. 230 000 BRT fremder Staaten hinzukommen. Weniger aufschlußreich sind die Angaben der nordischen Länder. Immerhin läßt sich aus der Mitteilung **D ä n e m a r k s**, daß 8 % des Bestandes der dänischen Handelsflotte aufliegen, schließen, daß die Auflieger mit 160 000 BRT veranschlagt werden können. **N o r w e g e n** schätzt seine beschäftigungslosen Schiffe mit 7 % ein, was bei einem Gesamttonnagebestand von 8,5 Mio. BRT fast 600 000 BRT ausmachen würde. **F i n n l a n d** stellt fest, daß z. Z. mit 39 Schiffen mit 93 000 t d w ein Fünftel der finnischen Handelsflotte angebunden sind und **S c h w e d e n** schließlich zählt 90 Schiffe mit 372 113 BRT (ca. 18 %) als aus der Fahrt gezogen.

Schon aus diesen wenigen Angaben der traditionellen europäischen Seefahrtstaaten läßt sich erkennen, daß allgemein die bis etwa Mitte 1957 reichende Aufwärtsentwicklung vorläufig zu einem Stillstand gekommen ist und sich eine Verbesserung der augenblicklichen Situation noch nicht abzeichnet.

In das Blickfeld der öffentlichen Meinung ist neuerdings wieder der St. Lorenz-See-
weg getreten. Jahrelang wurde um dieses Projekt in den USA gekämpft, wobei es vor

allem die Verkehrsträger an Land waren, die sich dem Plan der Vertiefung des St. Lorenz-Stromes widersetzen, um sich ihr bisheriges Kontingent am Güterverkehr zu erhalten. Die geplante Vertiefung des St. Lorenz-Stromes auf 27 Fuß ist bzw. wird nunmehr durchgeführt und läßt den Seeverkehr in größerem Umfang als augenblicklich bis weit in den nordamerikanischen Raum zu. An den Großen Seen wohnen rund 40 Mio. Menschen, hinzukommt noch, daß alle größeren Städte Kanadas und 57 amerikanische Hafenstädte an dieser Wasserstraße liegen. In allen Orten wird bereits fieberhaft gearbeitet, um die Hafenanlagen einschließlich der Getreidespeicher und der großen Erzlager dem zukünftigen Verkehr anzupassen. Allgemein wird angenommen, daß sich der Überseehandel in den kommenden Jahren verzehnfachen wird. Vorab sind der einzige Engpaß die Schleusen des Wellandkanals, die das Gefälle von 600 Fuß vom St. Lorenz-Strom zu den Großen Seen überwinden sollen. Sie sind schon heute dem Verkehr nicht mehr gewachsen und müßten durch umfangreiche Erweiterungen der neuen Kapazität des Seeweges angepaßt werden. Daß die Verbindung zu den Großen Seen auch nachher nur 8 Monate im Jahre befahrbar ist, ist auf die Naturverhältnisse zurückzuführen, die sich nun einmal nicht ändern lassen.

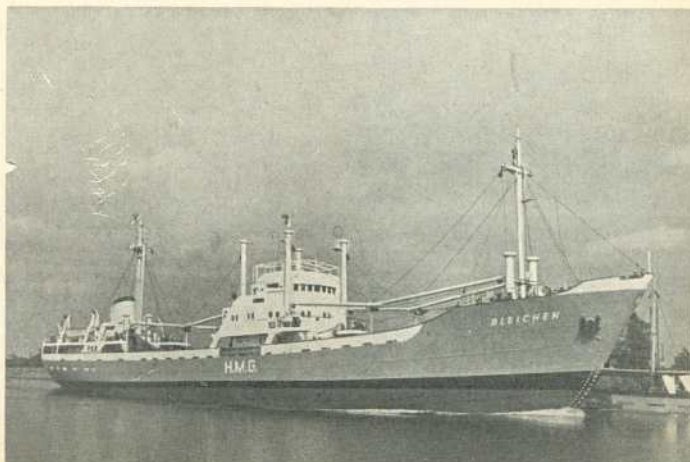
Von einem weiteren Wasserweg ist in letzter Zeit sehr viel gesprochen worden. In der Ostzone wird ernsthaft darüber diskutiert, einen Wasserweg von dem Ostseehafen Rostock nach Prag zu schaffen. Nachdem Rostock schon in den letzten Jahren hafennmäßig stark ausgebaut worden ist, bietet es heute schon größeren Seeschiffen

Platz. Das Kanalprojekt sieht eine Ausbaggerung der Warnow, die Erweiterung des Nebel-Kanals bis Güstrow und den Neubau eines Kanals von Güstrow durch den Krakower See bis zum Plauer See vor. Der weitere Anschluß bis nach Berlin soll ebenfalls ausgebaut werden, während der Hauptwasserweg vom Plauer See über die Elde in die Elbe führen soll. Dieses System, für das als Termin der Fertigstellung das Jahr 1965 genannt wird, kann dann von Binnenschiffen bis zu 1000 t befahren werden. Die Diskussion um dieses Projekt ist besonders in Norddeutschland hart entbrannt, weil der Hafen Hamburg im Falle der Verwirklichung eine Bedrohung seiner eigentlichen Interessen sieht. Für Hamburg war bisher wie für jeden Hafen das Hinterland, das über den normalen Lauf der Elbe bis zur Tschechoslowakei reicht, mit entscheidend für seine Lebensfähigkeit. Der neue Kanal in der Ostzone würde Deutschlands größter Hafenstadt einen nicht wieder gut zu machenden Schlag versetzen.

Eine weitere interessante Nachricht, die an frühere Zeiten erinnert, kommt aus der Ostzone. Man könnte fast sagen, „Kraft durch Freude“ lebt wieder auf. Der ostzonale Freie Deutsche Gewerkschaftsbund beabsichtigt den Bau eines Urlauberschiffes, mit dem drei- bis vierwöchige Urlaubsreisen in das Schwarze Meer gemacht werden sollen. Den Passagieren an Bord soll aller mögliche Komfort geboten werden. Die Arbeiterschaft in der Zone ist bereits aufgerufen worden, zusätzliche Schichten zu fahren und Sonderarbeiten zu leisten, um dazu beizutragen, die Idee des „Arbeiter-Urlauberschiffes“ zu verwirklichen.

Der Wachoffizier

Am 28. August 1958 machte MS „Bleichen“ der Reederei H. M. Gehrckens, Hamburg, Probefahrt. Der Neubau, ein Schwesterschiff der „Borgesch“, vermisst 1400 BRT und hat eine Tragfähigkeit von 2200 t. Länge über alles 93,4 m, Breite 12,3 m und Seitenhöhe 7,2 m. Ein Deutz-Motor, Type RBV 8 M 366, verleiht dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12 Knoten. Das von der Werft Nobiskrug, Rendsburg, gebaute Schiff wird in die Schweden-Finnland-Fahrt eingesetzt und ist daher mit Eisverstärkung nach der finnischen Eisklasse versehen.





Der Mann am Ausguck

Der September verspricht als ein recht ereignisreicher Monat in die Geschichte einzugehen. Bis zum 30. September soll der Generalsekretär der Vereinten Nationen, Dag Hammarskjöld, seinen Vorschlag zur Lösung der Krise im Nahen Osten einschließlich der Zurückziehung der amerikanischen und britischen Truppen einreichen. Dieser Auftrag ist ihm einstimmig von der Vollversammlung der Vereinten Nationen zuteil geworden. Für den 28. September hat Ministerpräsident de Gaulle die neue Verfassung Frankreichs zur Volksabstimmung gestellt. Aufgerufen zur Stimmabgabe sind nicht nur die Bewohner des Mutterlandes, sondern auch die der Departements und überseeischen Gebiete. Und schließlich steht ein Tag in der Bundesrepublik bevor, der nicht so sehr von hochpolitischer als vielmehr von ideeller Bedeutung ist: der „Tag der Heimat“ am 14. September.

*

Warum ist es nötig, den „Tag der Heimat“ besonders zu begehen? Ein Berliner, der

seit Jahren zum ersten Male wieder in Westdeutschland war, drückte es so aus: „Weil viele Deutsche im Zeichen des Wirtschaftswunders es vergessen haben oder wollen, daß zwischen Westdeutschland und Berlin Millionen Deutsche entrechtet sind und daß jenseits der Oder und Neiße deutsches Land auf die Wiedervereinigung wartet.“ In den letzten Wochen ist die Anzahl der Flüchtlinge, die aus der Zone nach dem Westen kamen, so hoch angewachsen, wie sie noch nie in diesem Jahre war. Von 1949 bis heute flüchteten mehr als 2 Millionen Männer, Frauen und Kinder aus der Zone, darunter nicht weniger als 15 000 Volkspolizisten und Soldaten. Bundesminister Lemmer richtete einen Appell an Moskau, das Martyrium der Zone zu beenden und dem Frieden einen wahren Dienst zu erweisen durch Beendigung des grausamen Spiels zwischen Oder und Neiße und Werra-Elbe. Niemand ist an Verzweigungsakten interessiert, wie sie sich im Juni 1953 ereigneten, und niemand will eine gewalt-

same Lösung der Frage der Wiedervereinigung. Auf demokratischem Wege gibt es nur eine Möglichkeit: die der Abhaltung freier Wahlen. Im Zeichen der heftig propagierten Demokratisierung der Welt ist es immerhin verwunderlich, daß man einem einzelnen Manne — wie jetzt Hammarskjöld — eine solche ungeheure Verantwortung zuschiebt und

ihn mit einer Aufgabe betraut, deren Lösung oder Nichtlösung unter Umständen Frieden für lange Zeit oder einen neuen Weltkrieg bringen kann. Bei aller Achtung vor der Demokratie darf man hier wieder einmal feststellen, daß auch Abstimmungen höchster Instanzen Grenzen gesetzt sind und daß gerade an Wendepunkten Persönlichkeiten entscheiden. Noch immer machen Männer Geschichte. Daß es das Ziel Hammarskjölds ist, friedliche Geschichte zu machen, darf man dem schwedischen Politiker und Nationalökonom aus altem Geschlecht schon zutrauen. Seinem Vorgänger im Amt, dem Norweger Trygve Lie, haben es die Russen nie verziehen, daß er sich im Koreakonflikt auf die Seite des Westens gestellt hatte. Dag Hammarskjöld hielt von Anfang an mit eiserner Konsequenz eine Linie strikter Überparteilichkeit ein. Er verurteilte den Angriff Englands auf Ägypten und erhob sofort Einspruch gegen die Landung der Amerikaner im Libanon. Das verschaffte ihm Vertrauen bei allen Mitgliedsstaaten und brachte ihm das einstimmige Mandat zum Versuch einer Lösung der nicht ungefährlichen Nahostkrise ein. Ob er es schaffen wird, wissen wir nicht. Wenn aber einer es schaffen könnte, dann dürfte er es sein, dessen Wahlspruch „Ausdauer ist Geduld“ ihm schon so oft geholfen hat, aussichtslos erscheinende Verwirrungen zu lösen. Der tapfere Schwede ist begeisterter Radfahrer und Bergsteiger. Bevor er Generalsekretär wurde, amtierte er als stellvertretender Außenminister in seinem Heimatland. Heute residiert er im 38. Stock eines Glashochhauses am East River in New York.

*

Außer dem glimmenden Unruheherd im Nahen Osten gibt es natürlich noch andere Stätten der Spannung. Als Ministerpräsident de Gaulle seine Afrikareise hinter sich gebracht hatte, mußte er feststellen, daß mit der Übernahme der Regierung durch ihn keineswegs alle Probleme gelöst waren, die man ihm zu lösen aufgetragen hatte. Aber zähe, wie der General ist, fand er sich auch mit dieser — ihm sicher nicht überraschend gekommenen — Erkenntnis ab. Mit Zuversicht sieht er der für den 28. September angesetzten Abstimmung über die neue Verfassung entgegen. Dem französischen Volk bleibt in seiner prekären Lage nichts anderes übrig, als sie anzunehmen. Und auch die Franzosen in Afrika werden zustimmen, wenn sie nicht den völligen Abfall riskieren wollen. Daran können auch die Sabotageakte im Mutterland und in Afrika nichts ändern. Die volle Unabhängigkeit den Algeriern zu geben, kann de Gaulle sich nicht erlauben. Wie er nach der Volksabstimmung mit Algerien fertig werden will, ist vorläufig noch sein Geheimnis. Aber an Einfällen hat es dem General noch nie gefehlt, und erst recht nicht an Energie. Fritz Roßberg

Männer am Strom und auf See

Eine besondere Zunft in den Häfen bilden die Schiffsbefestiger, die „Fastmoker“, wie sie in Hamburg genannt werden. Fixe Kerle gehören dazu, mit wachen Sinnen und Fäusteln, die zupacken können. In ihren kleinen, wendigen Motorbooten müssen sie die Trossen ausfahren, vom Schiff nach Land oder zu den Pfählen. Bei jedem Wetter, bei Sturm, Nebel oder Eisgang, immer müssen sie zur Verfügung stehen und immer müssen sich Kapitän und Lotse auf sie verlassen können. Die Schiffsbefestiger sind in den meisten Häfen, wie z. B. in Hamburg, noch selbständige Unternehmer, die zwar ein kleines, aber doch sehr wichtiges Gewerbe betreiben.





Der Hafen



ELSFLETH

Auf eine tausendjährige Vergangenheit kann die Seefahrerstadt Elsfleth zurückblicken. Heute über 7000 Einwohner zählend, wurde Elsfleth am 1. Mai 1856 zur Stadt erhoben. Magister Gleim gibt uns eine treffliche Schilderung, wie Elsfleth vor 1800 aussah: „Das kleine, aber schöngebaute Städtchen liegt dicht an der Weser. Sein blühender Handel, die vorteilhafte Lage, die schönen von Bernstein (bernen bedeutet brennen) gebauten Häuser, vor Anker liegende oder wegsegelnde Schiffe, der glückliche Boden an diesem Ort gewähren einen reizenden Anblick und erhöhen den Wohlstand einer Menge von Bewohnern.“

Die Stadt wurde im deutschen Vaterland bekannt, als es dem Freiheitshelden Friedrich Wilhelm von Braunschweig-Öls am 7. August 1809 gelang, sich mit Hilfe der Elsflether Bürger dem Zugriff Napoleons zu entziehen und er von hier mit mehreren Schiffen nach England segelte. Fünfzig Jahre später wurde der Grundstein zu dem an dieses Ereignis erinnernde



Dort hinter den Bäumen liegt das „Hotel zum Großherzog von Oldenburg“. Wenn wir gut bei Kasse waren, haben wir dort unsern Schoppen getrunken, wir jungen Steueremannschüler. Und dann ging's natürlich zum alten Anker vorm Rathaus. Der Gerd, der konnte das, der machte den einarmigen Handstand oben auf dem Ankerstock und sagte, er machte das genauso auf dem Großtopp der „Potosi“ oder der „R. C. Rickmers“.

Denkmal gelegt, das noch heute den Rathausplatz und die Kaje als Wahrzeichen der Stadt beherrscht.

Elsfleth war in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts einer der bedeutendsten Reedereiplätze Deutschlands und stand zeitweise nach Hamburg und Bremen mit Rostock an dritter Stelle aller deutschen Seehäfen. Elsflether Segler waren auf allen Weltmeeren anzutreffen, doch die Segelschiffahrt, die der Stadt, dem Hafen und auch den Bewohnern ihr Gepräge gegeben hat, erlag der Konkurrenz der aufkommenden Dampfschiffahrt.

Die Blütezeit der Elsflether Segelschiffahrt ging in den 90er Jahren zu Ende. 1905 waren dort nur noch wenige Schiffe registriert. Nicht anders erging es den Werften, die sich nicht dazu entschließen konnten, zum Eisenschiff überzugehen. Eine nach der andern mußte den Betrieb stilllegen. Erst 1916, als die „Elsflether Werft A.G.“ gegründet wurde, lebte der Schiffbau wieder auf.

Ein Stapellauf ist in Elsfleth immer ein Volksfest. Von der Feuerwehrkapelle bis zu den alten Kapitänen, die noch auf den Rahseglern fahren, ist dann alles auf dem Werftplatz versammelt, was sich mit der Schifffahrt irgendwie verbunden fühlt.

Wenn Elsfleth trotz des Niederganges seiner Segelschiffahrt und seines Schiffbaues eine Seemannstadt geblieben ist und dadurch den alten Charakter in vieler Hinsicht bis heute bewahrt hat, so ist das hauptsächlich auf die bereits 1832 gegründete Seefahrtsschule und die 1953 eröffnete Schiffsjungenschule zurückzuführen. Auch auf andere Weise wurde versucht, die Schifffahrt und Wirtschaft in Elsfleth neu zu beleben, was durch Gründung von Großfischereien, besonders der Heringsfischerei, gelungen ist.

Elsfleth ist nie arm an Originalen gewesen. Zu diesen gehört auch Kapitän Rehme, der gern anderen einen Schabernack spielte, manchmal aber auch selbst der Genasführte war. So erzählte er oftmals die Geschichte von seiner Begegnung mit dem Zaren:

„Das war in St. Petersburg. Ich lag da mit meiner ‚Liesbeth‘, der Schonergalio, wißt ihr. Schiffer Reinhard Lohse war auch da. Eines Abends wollten wir mal schön einen zwitschern. Wir gehen an Land und suchen uns das vornehmste Restaurant aus. Gerade will ich einen zweiten Wodka bestellen, kommt ein Herr auf mich losgesteuert, macht einen Diener und sagt:



Die Steinstraße zu Elsfleth. Hier in den Dachstuben und Mansarden wohnten für billiges Geld die Steueremannschüler. Die Schaufenster sind inzwischen größer, die Reklameschilder auffälliger geworden, die kleinen Häuschen aber und das Holperflaster sind geblieben.

‚Herr Kapitän Rehme von der Liesbeth?‘ sagt er. ‚Dort drüben in der Ecke sitzt Seine Majestät der Zar, der möchte Sie gern kennenlernen. Ob Sie ihm wohl die Ehre geben und an seinen Tisch kommen würden?‘ Warum soll ich dem Zaren nicht so ‚nen kleinen Wunsch erfüllen? Ich setz‘ dann also Kurs ab auf seinen Tisch. Der Zar kommt mir schon ein paar Schritte entgegen. ‚Herr Kapitän Rehme‘, sagt



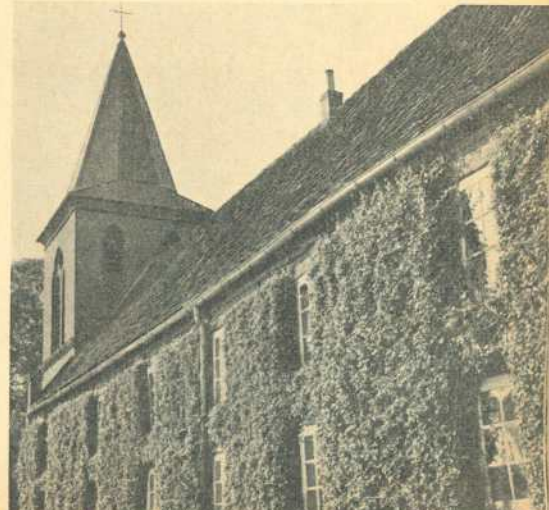
Ein bescheidenes Haus, eine enge Tür. Aber wieviele angehende Kapitäne gingen hier ein und aus? Die Monate auf der Elsflether Seefahrtsschule gehören zu den schönsten Erinnerungen.

der Zar, ‚ich habe schon viel von Ihnen gehört. Darf ich bitten, heute abend mein Gast zu sein? Ich kann Ihnen besonders gebackene Bärenatzen empfehlen. Das ist eine Spezialität des Hauses.‘ Ich war ganz gerührt und sagte: ‚Ich danke auch schön für die Gnade, Königliche Hoheit! — ‚Majestät, wenn ich bitten darf und es Ihnen nichts ausmacht‘, sagt der Zar mit einem freundlichen Lächeln.

Na, das war mal so eine kleine Entgleisung, aber gleich lag ich wieder auf dem richtigen Kurs. Bei der zweiten Pulle Schampus fragt mich der Zar: ‚Mein lieber Kapitän Rehme, was macht denn mein lieber Vetter, der Großherzog von Oldenburg?‘ — ‚Och‘, sag ich, ‚der befindet sich bei bester Gesundheit, Majestät.‘ Nun sieht mich der Zar lauernd von der Seite an und fragt: ‚Wieviel Soldaten hat denn jetzt eigentlich mein Vetter?‘ — Junge, Junge, Hinnerk, nimm dich in acht, der will bloß spionieren, denke ich. Und wißt ihr, was ich da gesagt habe? ‚Das weiß ich nicht, Majestät. In Elsfleth in der Deichstraße habe ich mal so Stückker sechs gesehen, aber er wird wohl noch 'n paar mehr haben, Majestät.‘ Ich werd den Deubel tun und hier Landesverrat begehen.“

Kapitän Rehme hat es nie erfahren, daß der vermeintliche Zar kein anderer war, als der Agent von Kapitän Lohse, der sich eine Portiersuniform angezogen hatte. Ernst de Jong.

Mancher junge Steuermann, manch frischgebackener Kapitän hat in Elsfleth die richtige Lebensgefährtin gefunden und ließ sich in der alten Kirche trauen.



Allerlei von der Schiffbauerei

Wir wissen es alle und merken es täglich — zu Wasser und zu Lande — wie sehr die Technik das heutige Leben auf allen Gebieten beherrscht. Vernünftig angewandte Technik bedeutet Fortschritt und Wohlergehen für alle. Ohne sie geht es nicht. Schifffahrt und Schiffbau gehören unloslich zusammen. Der Schiffbauingenieur schafft dem Seemann das Werkzeug, dessen er für seine Zwecke bedarf. Um dieses Werkzeug, das Schiff nämlich, noch näher kennenzulernen, werden wir in zwangloser Folge eine Reihe ausgewählter Aufsätze über den Schiffbau veröffentlichen.

„Die See ist die Hochstraße des Erdballs, der Paradeplatz der Nationen, der Tummelplatz von Kraft und Unternehmerteil aller Völker der Erde und die Wiege der Freiheit! Wer an der See keinen Anteil hat, ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt.“

Friedrich List, 1843

Immer wieder, wo auch immer, wer auch immer — wenn wir ein Schiff sehen, zieht es unsere Aufmerksamkeit auf sich, ob wir wollen oder nicht. Einerlei ob es groß ist oder klein, ob es Segel führt oder nicht, ob es alt ist oder neu, ob es festliegt oder fährt; mit fast magischer Gewalt wird unser Blick und damit auch unser Denken und Sinnen von ihm angezogen. Wer dieses noch nicht erlebt haben sollte, mag sich nur für eine Stunde auf einer der großen Schleusen in Brunsbüttel oder Holtenau aufhalten, oder auf den Elbhöhen bei Blankenese oder am Weserdeich bei Bremerhaven. Dann wird auch der Mann aus dem tiefsten Binnenland einen Hauch von dem verspüren, was man Seefahrt und Schiffbau nennt.

Natürlich gehen die Gedanken des Beschauers verschiedene Wege, je nach Beruf, Liebhaberei oder auch augenblicklicher Laune. Der eine begeistert sich — da uns allen ein wenig Fernweh im Blut steckt — für die Fahrt über See und in die weite Welt mit allem Neuen und Fremden, der andere für Flaggen und Nationalität und Besatzung, der dritte für die Manöver beim An- und Ablegen, der vierte für die Ladung oder die Fahrgäste, der fünfte endlich, und dazu gehören auch alle Schiffbauer, für das imposante Bauwerk mit seinen vielen Einzelheiten, die ihm besonders in die Augen stechen.

Ein langes Garn ließe sich darüber spinnen, was ein Schiff ist, über seine geschichtliche Entwicklung vom Wikingerboot bis zum modernsten Motorschiff, über die umstürzenden Veränderungen in den letzten Jahrzehnten, über die große wirtschaftliche Bedeutung von Schifffahrt und Schiffbau gerade in heutiger Zeit.

Wieviele Menschen sind doch mittelbar oder unmittelbar für Schifffahrt und Schiffbau beschäftigt! Wieviele leben davon! Deutschland ist überwiegend Industrieland, das Qualitätswaren exportieren und Rohstoffe und Lebensmittel importieren muß, um leben zu können.

Dieses aber wird am billigsten auf eigenen Schiffen. Somit ist die Schifffahrt lebensnotwendig und daher auch der Schiffbau.

Die Welthandelsflotte ist auf über 100 Millionen BRT gestiegen, die Handelsflotte der Bundesrepublik auf fast 4,4 Million BRT, nachdem sie zweimal kurz nacheinander fast ausradiert worden war. Also gilt es, angesichts des rapide wachsenden Welthandels, mancherlei wiederaufzuholen, vom Reeder, dem wagen- den Kaufmann, wie er in hanseatischer Zeit hieß, vom Seemann, vom Schiffbauer. Der Reeder ist der Auftraggeber der Werft. Für sein ökonomisches Hauptbestreben: wettbewerbsfähig zu sein in der rauhen Luft der Seefahrt, nämlich bester, schnellster, billigster Transport, verlangt er von der Werft das für seine Zwecke bestgeeignete, modernste Schiff zu günstigem Preis und schneller Lieferung. Die beste Werft ist nichts ohne Aufträge, was auch vom letzten Werftangehörigen wohl zu beachten ist. Schöpferischer Geist und planende Köpfe müssen, wie bei allen wirtschaftlichen und technischen Angelegenheiten, der schaffenden Handarbeit vorangehen, und in bester Gemeinschaft muß so das gemeinsame Werk entstehen zum Nutzen aller.

Heute sieht man als Folge des großen Krieges die ganze Welt auf allen Gebieten im Umbruch und Wandel. So auch im Schiffbau. Der Frachtdampfer von gestern, der dort soeben in die Schleuse einläuft, ist ein eckiger, scharfkantiger, schwarzer, langsamer — natürlich trotz seines wenig ansprechenden, da'ir zweckbetonten Aussehens — durchaus ehrenwerter, hochverdienter Stahlkasten. Das Frachtmotorschiff von heute, das zufällig in der Nachbarschleuse liegt, präsentiert sich in einem ganz anderen Gewand: überall geschwungene, harmonische Stromlinienform, sympathischer heller Anstrich, ernstes Bemühen um beste äußere Erscheinung, dabei auch an Leistungsfähigkeit dem älteren Bruder gegenüber erheblich überlegen. Aus diesem Vergleich ergibt sich in anschaulicher Weise, wie die fortgeschrittene Technik — von Kohle zum Öl, vom Nietens zum Schweißen — außerdem wieder mit Geschmack und Kunst in engeren Kontakt getreten ist.

Nach diesen mehr allgemeinen Gedanken des betrachtenden Schiffbauers gehen seine Gedanken zu Einzelheiten über. Was ist ein Schiff? Ein Schiff ist ein Stück Lebensraum für Men-

schen inmitten der Weite der Weltmeere, ganz auf sich selbst gestellt, losgelöst von der Sicherheit und Bequemlichkeit des Festlandes, ein richtiges „Ding für sich“, dabei das größte Transportmittel, das es gibt, das auch bei schwersten Beanspruchungen ein eigenes Leben führen muß. Daher erklärt sich auch wohl die Sonderstellung des Schiffes unter den Bauwerken der Technik. Mögen Mondraketen, Sputniks, Explorer oder Atomwerke im einzelnen vielleicht auch interessantere Probleme enthalten (im kommenden Atom-Handelsschiff werden wir ihnen noch begegnen), aber in der Mannigfaltigkeit der Anforderungen wird das moderne Seeschiff nicht erreicht werden. Man darf wohl mit Recht sagen, daß hier alle nur erdenkbaren Probleme zugleich auftreten, nämlich jene der Statik, der Dynamik (Strömung und Schwingung), der Energieerzeugung, der Wirtschaftlichkeit, der künstlerischen Gestaltung und viele andere mehr. Mit einem Wort: das Seeschiff ist ein Niederschlag des menschlichen Denkens und Könnens schlechthin. Zudem, wie schon erwähnt, das idealste Gemeinschaftsprodukt — Team Work, wie der Amerikaner sagt — von Tausenden, nicht nur Werftmännern, sondern noch unendlich vielen Zulieferern. Dieses alles, dazu allerhand Sagen und Aberglauben um Schifffahrt und Schiffbau in romantischem Schimmer, die Tagesarbeit durchsetzt von Teer- und Farb- und Schweißgeruch, der stete Anblick des stetig wechselnden Wassers, der Rhythmus des pulsierenden Lebens, die Entstehung und Vollendung des Werkes von eigenen Händen, vor eigenen Augen, verschafft dem Schiffbauer ein beglückendes Gefühl in seinem oft nicht ganz leichten Beruf. Das Qualitätswerk ist das beste Zeugnis seines Qualitäts-Werkens. Und diejenigen, die damit in alle Welt fahren dürfen, werden seiner sicherlich oft genug anerkennend gedenken.

In solche Gedanken vertieft, geht der aufmerksame Beobachter von Schifffahrt und Schiffbau froh und wohlgenut wieder an sein gewohntes Tagewerk. Vielleicht auch eingedenk eines Wortes unseres großen Philosophen Immanuel Kant: „Ich träumte, Leben sei Freude. Als ich erwachte, war es Arbeit. Als ich arbeitete, war es doch Freude.“

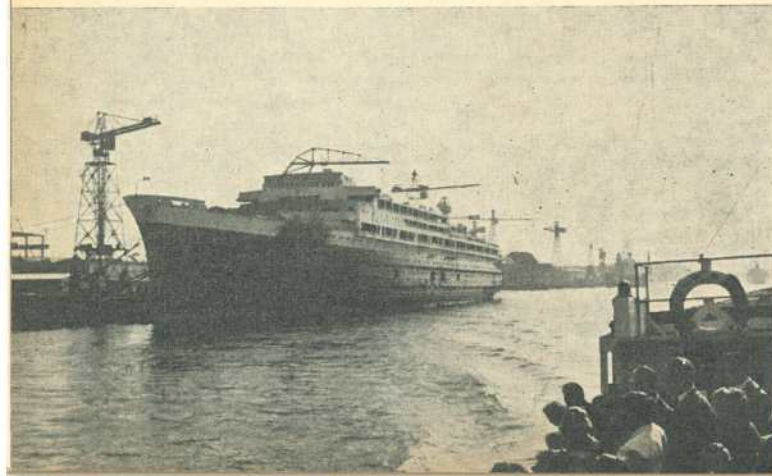
Dr. Ernst Dehning

Das ist kein Seemannsgarn

Die Genueserin Concettina Napoli hatte sich vor einem Gericht wegen Betruges zu verantworten. Vor einem Jahr schleifte sie einen betrunkenen amerikanischen Seemann an eine Bar und bedeutete ihm, daß er sich auf dem Standesamt befände. Der Barmixer spielte den Standesbeamten. Wieder nüchtern geworden, schickte der Amerikaner einige Monate lang Unterstützungsgelder aus den Staaten an seine „Frau“. Erst als er sich scheiden lassen wollte, kam er hinter den Schwindel.

Nach der Umfrage eines New Yorker Test-Institutes weiß jeder zehnte Amerikaner nicht, wer Christoph Kolumbus war. Unter anderen gingen folgende Antworten ein: „Ein süd-amerikanischer Fernsehstar“, „der verrückte Kerl, der zum Mond fliegen will“, „der Verwaltungsratspräsident der Fordwerke“, „ein Olympiasieger in Cortina“, „der Oberbefehlshaber der NATO“. Wohl die originellste Antwort gab ein Straßenfeger aus Chicago: „Kolumbus, Kolumbus — wo habe ich das schon gehört? Ach ja, die Stadt Columbus in Ohio! Heißt bestimmt so nach irgendeinem alten, dicken Bürgermeister.“

Auf dem Bremer Vulkan in Vegesack macht der Umbau des Fahrgastdampfers „Bremen“ für den Norddeutschen Lloyd gute Fortschritte. Dieses Schiff wurde 1938 von den Chantiers & Ateliers de St. Nazaire unter dem Namen „Pasteur“ erbaut, 29 253 BRT groß und 25 Knoten laufend. Es hatte bisher nur solche Passagiere gefahren, die für ihre Reise nichts zu bezahlen brauchten, nämlich Soldaten. Erst jetzt soll es unter bundesdeutscher Flagge seinem eigentlichen Zweck zugeführt werden und neben der „Berlin“ in den Nordatlantik-Dienst eingereiht werden.



PANAMAKANAL

Von Gerhard Eckardt

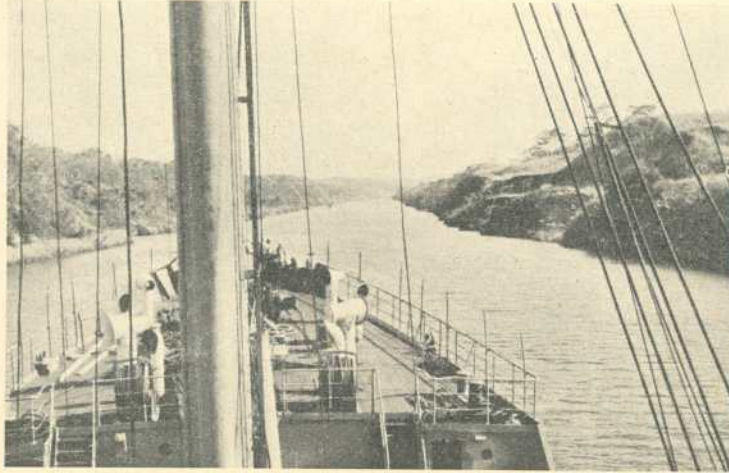
Die beiden langen Wellenbrecher zur Seite, haben wir die drei grünen Richtfeuer der Gatun-Schleuse recht voraus. So gelangen wir in die Limon-Bai, ankern und warten auf das Einklarieren in den Panamakanal und auf den Lotsen. Für Cristobal bestimmte Schiffe gehen sofort an die Pier. Die gebaggerte Fahrinne für 11 Meter Tiefgang führt in die Kanal-

hebt sich das ganze Schiff in etwa zehn bis zwölf Minuten auf die nächste Stufe. Müheles nehmen die Muli die rund 30° betragende Steigung, um auf die nächste Schleusenebene zu gelangen.

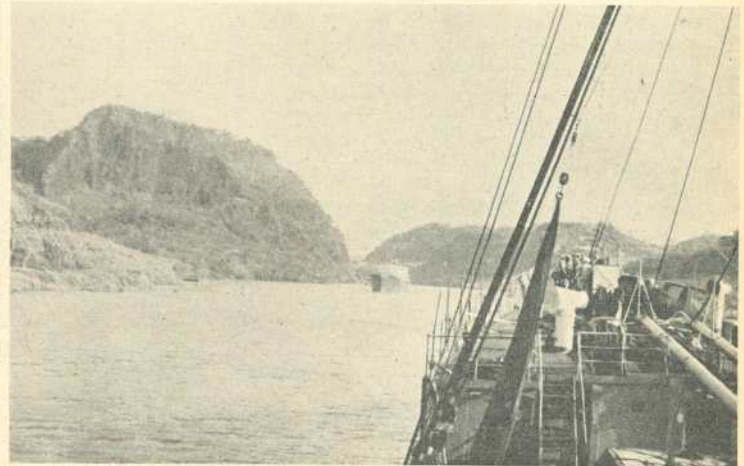
Von künstlichen Wasserspeichern gespeist, laufen die Kammern schnell voll. Das ganze



So modern der Panamakanal auch ist, das Ausfahren der Verholtrossen geschieht doch noch durch Ruderboote. Die beiden Männer in den Jollen tragen stets Schwimmwesten. Es wird wohl schon mancher außenbords gegangen sein.



Der Gaillard Cut ist die erste Enge, die wir zu überwinden haben.



Im Culebra Cut bubberte uns doch zunächst ein wenig das Herz, besonders als uns ein dicker Dampfer entgegenkam.

strecke zwischen Limon-Bai und Gatun-Schleuse.

Vorbei geht es jetzt an der Telfers-Insel mit den Resten des verlandeten französischen Kanals, dessen Bau 1889 eingestellt wurde.

In Cristobal kommt eine Gang Kanalmatrosen an Bord, die das Fest- und Losmachen in den Schleusen besorgt. Ihre Zusammenarbeit mit den elektrischen Lokomotiven auf den Schleusen ist meisterhaft und gut eingespielt. Am Kopf des Mitteltrakts jeder Schleuse deutet ein überdimensionaler schwenkbarer neonbeleuchteter Pfeil die Schleusenkammer an, in die der Lotse das Schiff hineinbringen soll.

Hier wartet ein Ruderboot, das die Verbindung zwischen Schiff und E-Loks herstellt. Von Bord wird eine Wurfleine ins Boot gegeben,



Diese Muli sind zwar klein, aber oho. Spielend tauen sie die dicksten Dampfer in die Schleusenkammern hinein. Es sieht lustig aus, wenn sie die Steigungen hinaufklettern oder hinabgleiten.

dort wird die Leine an ein Joltau gesteckt, das mit dem Draht des Mula — so werden hier die E-Loks genannt — verbunden ist. Unsere Winschen hieven die Trossen tott. Glockensignale wie bei der Straßenbahn zeigen an, wenn die Verbindung hergestellt ist. Laut ratternd, schütternd und klappernd setzen sich die Muli — je drei an jeder Seite — in Bewegung. Nun liegen wir in der ersten Kammer dieser gewaltigen Schleusenanlage, deren jede etwa 330 m lang und 30 m breit ist. Drei Kammern liegen hintereinander, die das Schiff um 27 m heben. Nach dem Schließen der Tore — es wird als zusätzlicher Schutz eine starke Eisenkette vor die Schleusentore gespannt —

Schleusen hat nur zwei Stunden gedauert. Die Schleppverbindung wird losgeworfen und wir laufen mit eigener Kraft in den Gatunsee ein. Das Land mit den Schienenwegen der Panama Railroad tritt zurück. Unzählige Inseln und Inselchen, entstanden durch die Aufdämmung des Rio Chagres, machen die Fahrt abwechslungsreich. Das Fahrwasser ist vorzüglich betont und jede Kursänderung durch Richtbaken bezeichnet.

In der Magmai-Curve tritt der Kanal in das Bett des Rio Chagres und folgt ihm bis zur Gamboa-Station, einer Siedlung der Panama Company mit Reparaturwerkstätten, Bereisungsfahrzeugen und sonstigen Wasserbaugeräten. Sogar ein alter deutscher Schwimmkran, eine Reparatursleistung aus dem Ersten Weltkrieg, ist vorhanden. Bei der Einmündung des Chagres in den Kanal überquert die Eisenbahn den Fluß. Hier bei Gamboa beginnt der Kanal auch das eigentliche Gebirge zu durchschneiden. An der Einfahrt zum Gaillard Cut — wie diese Teilstrecke heißt — steht eine Signalstation. Früher erhielten die Schiffe hier Warteorder, wenn die Strecke nicht frei war. Heute bekommen die Lotsen ihre Weisungen durch Sprechfunk.

Endlich taucht voraus die engste Stelle, der Culebra Cut mit dem Gold Hill, auf. Zuerst sind die Berge noch nicht so hoch. Auf der einen Seite aber steilen sich bald senkrechte Felswände in die Höhe, während sich auf der anderen Seite ein in mehrere Terrassen abgebauter Berg erhebt. Die starke Faltung dieses Teils der Erdoberfläche ist wegen ihres vulkanischen Ursprungs der neuralgische Punkt des ganzen Kanalsystems.

Ein weißer Gedenkstein erinnert an die unzähligen Opfer, die der Kanal, besonders an dieser Stelle, gekostet hat. Hier muß ständig an der Befestigung der Uferanlagen gearbeitet

Ein letzter Blick noch auf den Hafen von Balboa, dann hat uns die offene See wieder.

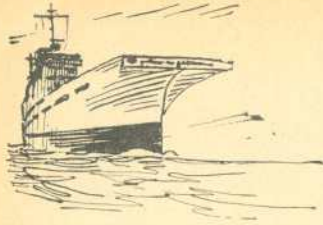
werden. Dicht am Ufer führt eine Straße entlang mit Warnschildern. Fahren die Kraftwagen zu schnell, wird der Boden stark erschüttert und Erdbeben sind die Folge.

Nach dem Passieren des Culebra Cut haben wir wieder freie Fahrt bis zur Schleuse Pedro Miguel. Sie hat nur eine Stufe. Im Hintergrund gewahren wir das große Gebäude, von wo aus der gesamte Schleusenbetrieb überwacht und gesteuert wird.

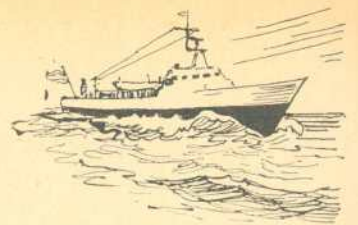
Wir entdecken auch noch die Not- und Hilfschotten, die als weitere Sicherungen der Schleusenkammern gedacht waren, falls eines der Tore durch ein Schiff beschädigt werden sollte. Das ist aber niemals der Fall gewesen. Sie sollen jetzt verschrottet werden. Weiter geht es durch den Miraflores-See. Haben wir ihn passiert, steigen wir in zwei Stufen bei der Miraflores-Schleuse zum Pazifik hinab.

Nachdem uns die Muli zum letzten Mal getaut und wir nach der zweiten Schleuse das Niveau des Stillen Ozeans erreicht haben, fallen die Trossen und mit eigener Kraft geht es unter Lotsenassistenten in die Kanalstrecke nach Balboa, wo auch unsere Kanalmatrosen das Schiff verlassen. Breiter wird das Fahrwasser, das Festland tritt zurück und bald verschwinden auch die Türme der Stadt Balboa. Wir sind auf dem Stillen Ozean.





Flotten-Umschau



Die Unterquerung der Eiskappe des Nordpols, die dem amerikanischen Atom-U-Boot „Nautilus“ auf seiner Fahrt von Honolulu nach Portland (Südengland) gelungen ist, darf man mit Recht als ein weltbedeutendes Ereignis auf dem Gebiet des Seewesens bezeichnen. In rund 96stündiger Unterwasserfahrt hat das U-Boot 1830 Seemeilen unter der Eisdecke zurückgelegt und am 4. August den Nordpol unterquert. Die am 21. Januar 1954 vom Stapel gelaufene „Nautilus“ wurde noch im gleichen Jahr fertiggestellt und hatte im Oktober vorigen Jahres schon eine Spitzenleistung von 14 Tagen und 3½ Stunden ununterbrochener Unterwasserfahrt gemeldet. Nun hat sie also in zügiger Langfahrt die oben erwähnte Leistung vollbracht mit einer Besatzung von 116 Mann. Kommandant war Fregattenkapitän Anderson. Es braucht nicht betont zu werden, mit welcher Begeisterung die „Nautilus“ bei ihrem Aufenthalt in Portland und nachher in New York empfangen wurde.

Die Bedeutung der Nordpolunterquerung der „Nautilus“ läßt auch für die künftige Handelsfahrt die kühnsten Erwartungen gerechtfertigt erscheinen. So würde die Benutzung des „Eiskappenwegs“ unter dem Nordpol durch Tauchfrachter die Strecke London—Tokio von rund 11 200 Seemeilen eines Überwasserschiffes auf etwa 8000 Seemeilen abkürzen. Tatsächlich sind ja auch schon in verschiedenen Ländern Unterseefrachter im Bau bzw. in ernsthafter Planung. Man sieht auch hier, daß manches von den Kriegsmarinern erstmals erprobte später der Handelsfahrt zugute kommt, wie auch früher schon, etwa im Fall der Dampfturbine, des Kreiselkompasses, des Meßfunkwesens (Radar), der Motorenentwicklung usw.

Am 20. August lief der 5900 t große U-Kreuzer „Triton“ der US Navy in Groton (Mass.) vom

Stapel. Er ist 143 m lang und verdrängungsmäßig fast doppelt so groß wie die „Nautilus“. Mit zwei Atom-Reaktoren versehen, soll die „Triton“ über Wasser 35 Knoten und getaucht etwa 18 Knoten laufen können. Preis 109 Millionen Dollars, also rund 437 Millionen DM, ein recht nettes Sümmchen gegenüber den Herstellungskosten des im vorigen Monat zur Verschrottung freigegebenen britischen Schlachtschiffes „Vanguard“ (50 000 ts Höchstverdrängung, Fertigstellung 1946), das ursprünglich nur 108 Millionen DM kostete. Die „Triton“ soll hauptsächlich im Radar-Überwachungsdienst eingesetzt werden.

Die Sommerübung der Bundesmarine unter dem Namen „Wallenstein“ begann am 11. August unter der Leitung des Flottillenadmirals Johannesson in der Kieler Bucht und erstreckte sich unter Ausführung verschiedenster Übungen und taktischer Manöver durch die Ostseeausgänge bis in die Nordsee. Gesamtdauer 20 Tage. Auch an den NATO-Manövern haben bundesdeutsche Marinefahrzeuge teilgenommen.

Am 23. August lief bei Blohm & Voss in Hamburg das Segelschulschiff „Gorch Fock“ im Beisein des Inspektors der Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge, vom Stapel, wobei der Bruder des in der Skagerrak-Schlacht gefallenen Seedichters Gorch Fock, Rudolf Kinau, die Taufrede hielt und seine Nichte Ulli Kinau das Schiff taufte. Die neue „Gorch Fock“ lehnt sich stark an die letzten Marineschulschiffe der Vorkriegszeit an, die sich hervorragend bewährt hatten und es auch heute im fremden Besitz noch tun.

Anlässlich des Stapellaufs der „Gorch Fock“ gab Vizeadmiral Ruge bekannt, daß die Bun-

desmarine Ende August 93 Kriegsfahrzeuge und 10 Hilfsschiffe besitzt. Mit 15 600 Mann hat sie die Gesamtstärke von 15 000 Mann, wie s. Zt. im Versailler Diktat vorgeschrieben, bereits überschritten. Die Bundesmarine soll von der US Navy noch fünf weitere Zerstörer erhalten und hat vier neue Zerstörer in Bau gegeben. Sogar von Atom-U-Booten für die Bundesmarine, in Zusammenarbeit mit der französischen und italienischen Marine, war unlängst in der Tagespresse die Rede.

Ende August sind die beiden Schulfregatten „Eider“ und „Trave“ zu einer zweimonatigen Schulreise ins Mittelmeer ausgelaufen. Es dürfte dies wohl die letzte Schulreise der beiden ehemaligen britischen Fregatten vor anderweitiger Verwendung sein.

Die schwedische Marine befindet sich z. Zt. in der Umstellung. Sie will in Zukunft keine Kriegsschiffe über Zerstörergröße hinaus haben, worüber es natürlich allerhand Auseinandersetzungen in der Tages- und Fachpresse gibt, nicht zuletzt in parlamentarischen Kreisen. Schweden gehört als neutrales Land nicht der NATO an und fühlt sich den Russen gegenüber anscheinend doch nicht recht wohl in seiner Haut.

R. Andriano

D. „Hanseatic“

Leider hat sich in der Nr. 8 „Kehrwieder“ auf Seite 121 ein Druckfehler eingeschlichen. Das Turbinenschiff „Hanseatic“ gehört der am 1. August 1958 gegründeten „Hamburg-Atlantische Linie GmbH. & Co.“. Die Hamburg-Amerika Linie führte lediglich die Bemannung und Ausrüstung des Schiffes durch.



Sport an Bord

T/S „Leipzig“ spielte auf der 14. Reise:

Durch den Rotterdammer Erfolg gegen MS „Bärenstein“ mit 1:6 angespornt, gingen wir in Port Swettenham voller Zuversicht daran, ein Spiel gegen eine malaiische Mannschaft auszugetragen. Beide Mannschaften kamen gut ins Spiel und man merkte bei uns keine Schwächen. Nach der ersten Halbzeit stand es 1:0 für die Malaien. Wir „Leipziger“ ließen aber noch lange nicht die Köpfe hängen, doch machte uns die ungewohnte Hitze sehr zu schaffen, indes die Gegner frisch weiterspielten und so zu ihrem 4:0-Erfolg kamen.

Die Niederlage hielt uns keineswegs davon ab, am nächsten Tag gegen eine Marine-Mannschaft zu spielen. Sie bestand zum größten Teil aus Indern, die sich als schnellwiegend und wahre Ballartisten entpuppten. Der Sieg der Marine war gerechtfertigt; mit 11:2 aber vielleicht ein bißchen zu hoch.

Diese Schlappe sollte in Singapur wieder ausgeglichen werden, wo wir gegen eine englische Armee-Mannschaft spielten. Die Platzverhältnisse waren sehr schlecht, das Spiel hatte keine Höhepunkte und auf beiden Seiten wurde etwas lustlos gespielt. Es endete 6:4.

Auch in Hongkong sollte uns noch kein Sieg

gelingen. Durch unsere Mißerfolge waren Unstimmigkeiten in der Mannschaft aufgetreten, was die Spieler des D. „Bennevis“ ausnutzten. 4:0.

Nach diesem Spiel beschlossen wir, die Mannschaft neu aufzubauen. In Dairen spielte dann Maschine gegen Deck. Es wurde ein sehr interessantes Spiel, das mit 3:3 endete.

Das nächste Spiel wurde gegen das dänische MS „Himmerland“ ausgetragen. Wir „Leipziger“ schienen wie neugeborenen, zeigten ein gutes Zusammenspiel und großen Eifer. Die Dänen wurden buchstäblich an die Wand gedrückt und kamen kaum aus der eigenen Hälfte. 4:0. Zwei Tage später spielten wir gegen den englischen Frachter „Dartmoor“. Man merkte von Anfang an, daß man es mit harten englischen Fußballern zu tun hatte. Nach der Halbzeit zeigten sie aber Müdigkeit, während wir schneller und sicherer wurden. Der Endstand von 3:0 für uns war durchaus gerecht.

Da beide Schiffe in Dairen blieben, forderten die Engländer Revanche. Nach dem Anstoß sah man eine schnelle britische Mannschaft, die auch nach 10 Minuten zu einem 1:0 kam. Das spornte die „Leipziger“ an, aber es wollte kein Ausgleich gelingen, bis es eben vor der Halbzeit durch ein Eigentor 1:1 stand. Nun aber wollten wir es wissen und starteten einen An-

griff nach dem andern. Nach einem 2:1 für uns wurden die Engländer nervös, stellten ihre Mannschaft um und bedrängten das deutsche Tor. Wir waren aber nicht mehr aufzuhalten und so war unser Erfolg 5:1 gerecht und keineswegs zu hoch.

„Die Sportfreunde“ des MS „Ilse Schulte“

Am 20. März 1958 gelang es uns von dem MS „Ilse Schulte“ einen Sportverein zu gründen, der jetzt 15 aktive und 10 passive Mitglieder zählt. Wir haben auch schon mehrere Spiele hinter uns, doch leider war nur eine deutsche Elf darunter. Die meisten Spiele trugen wir in Rotterdam und Antwerpen aus, weil es in den USA leider an Plätzen und Mannschaften fehlt. Auf der letzten Reise trafen wir in Galveston/Texas eine holländische Mannschaft an, die gern gegen uns spielen wollte. Wir suchten uns gemeinsam einen Rasen aus und bauten dort, so gut es ging, unsere Tore auf. Trotz starker spielerischer Überlegenheit der Holländer erreichten wir einen 1:0-Sieg.

Wir trainieren zumeist auf den Ballastreifen in den leeren Laderäumen. Das ist zwar kein idealer Sportplatz, aber wir sind doch zufrieden damit. Da wir unter unserer Besatzung einen guten Sportler mehrerer Disziplinen haben, können wir unter seiner Leitung zweimal wöchentlich die verschiedensten Körperübungen durchführen.

Zunächst waren wir noch nicht in der Lage, uns die entsprechende Sportkleidung zu beschaffen. Jetzt aber spielen wir im schwarz-roten Dreß.



Die Freiwache



Fiete und Ursula

Von Hein Bruns

Mit Fiete Seehorst haben wir allerhand erlebt. Fiete, Erster Steuermann auf MS. „Eidertal“, besaß eine Airedalehündin von rassistischer Schönheit, Ursula.

Diese Ursula war der Schatten ihres Herrn. Sie soff wie eine alte Seejungfrau, denn sie war aus gutem Hause. Fiete soff auch, bloß Ursula war morgens zum Dienstbeginn wieder nüchtern, zumindest beim Dienstbeginn an Deck, und bellte ins Matrosenlogis ein mörderisches „Törn to“ hinunter. Die Jantjes nannten sie nur „Sauzahn“. Seltsamerweise hörte sie auch auf diesen Namen.

Ursula war mit uns ein Jahr in Westindien und einen Winter in Norwegen gewesen. Es gab kein Wetter, bei dem sie nicht standhaft durchgehalten hätte. Sie war eben edlen Geblüts. Pfiff es im Nordatlantik aus allen Knopflöchern, stand Ursula wie ein Mann neben Fiete auf windiger Brücke. Der Sturm bürstete ihr die schwarz-braunen Locken glatt, und der Schnauzbart stand an Backbord und Steuerbord nach achtern gebraßt.

Knallte die Sonne da unten irgendwo in einem verdreckten, verstinkten Kanakernest aufs Deck, daß das Pech in den Plankennähten schon träge Blasen warf, Ursula war nicht zu erschüttern. Nur ein verächtliches Zungeheraushängen war Antwort auf den ganzen Zauber. Sie wich nicht einen Schritt von Raum und Ladung.

Fror es in der Nordsee und in den Schären, daß die Schwarte knackte, der Moses die Seefahrt verfluchte und sich nach Mutters warmem Ofen sehnte, der Schnee vom scharfen Ost heruntergeschnitten wurde, stand Fiete mit blaugefrorener Nase und zugebundenen Ohren pelzbemüht an Deck. Ursula war dabei: Braue und Bart vereist, weiß das Fell, darin warme gute Hundeaugen.

Ursula war jung und darum unverdorben. Puh, es lag unter ihrer Würde, sich mit verflöhten Hafenköttern und Strandläufern einzulassen. Ursula übersah diese herumstreuenden Bastarde, die mit heißen Blicken zu ihr an Deck schielten. Es tat wirklich nicht nötig, daß Fiete die Tugend Ursulas mit Argusaugen überwachte. Umgekehrt eher! Es ist wahr, daß Fiete in den heißen Armen einer Negerin lag und Ursula klagend vor der Tür des Krals ihren Schmerz den blanken Sternen des Tropenhimmels entgegenwinkelte. Es stimmt, daß aus dem Gewinsel ein Geheul und ein Gebell wurde, so daß die Petroleumfunzeln in den Negerhütten an zu blaken fingen. Und es ist nicht erlogen, daß Fiete sich vom Busen der Blackmammy losriß, um die Qual seines Hundes zu beenden, und Ursula legte ihre schweren tapsigen Pranken auf die Schultern Fietes und sah ihn an, als hätte sie tiefstes Verständnis für die Schwächen der Männer.

Oft habe ich es gehört, wie der einsame Steuermann, so nach einem himmelhohen Brand, in seiner Kammer mit dem Hund Zwiesprache hielt, wie er von der Schlechtigkeit der Menschen und der Welt sprach: „Das merke dir, die schlechtesten Menschen sind die Maschinen. So schwarz wie ihr Beruf, so schwarz ist auch ihre Seele.“



Gorch Fock

sein eigentlicher Name ist Johann Kinau — erblickte am 22. August 1880 auf der Elbinsel Finkenwerder als Sohn eines Seefischers das Licht der Welt. Er schrieb manches Buch, hauptsächlich in Finkenwerder Platt. Zu einem großen Erfolg wurde sein Werk „Seefahrt ist Not“, das die Finkenwerder Hochseefischerei zum Gegenstand hat. Mit dem Kleinen Kreuzer „Wiesbaden“ ging er 1916 in der Skagerrak-Schlacht unter. Sein Name wird in der Seefahrt immer einen guten Klang behalten und weiterleben in manchen Trawlern, Kümos und Fährdampfern und nun zum zweiten Mal auch in einem Segelschulschiff der Marine, der Bark „Gorch Fock“.

Seiner geliebten Elbinsel schrieb er das

FINKWARDER LEED

De Dierns van Finkwarder, de kiek't öbern Diek
Un fangt an to singen: binn Diek ward keen
riek.

De Jungs van Finwarder, de fohrt no de See,
de Dierns kriet dat Weenen, dat Hatt deit jüm
weh.

Un kiek't öbert Woter un lurt jede Stünn
un hört op de Winden und paßt up de Sünn.

De Floot bringt de Scheepen, de Jungs up'n Mol,
de Dierns van Finkwarder, de lacht up'n Sol
und danzt mit de Jungens und freit sich un
singt,

un jucht bi dat Danzen un dreht sich un
springt.

Das war der letzte Satz. Dann griff Fiete in dieser trüben Stunde wieder zur Flasche.

Auf langem Seetörn saß ich in meiner Freiwache manche Stunde auf Luke Vier, den Arm um den Hals des Tieres gelegt. Wir schauten aufs Wasser in die Weite. Wir beide waren ganz still und glücklich.

Und in den schönen dunklen Augen des Hundes spiegelte sich die Weite des Meeres, brach sich der milde Glanz der Abendsonne oder das Leuchten des Mondes.

Darum werde ich Ursula nie vergessen.

Ich sehe Fiete und Ursula noch in Esbjerg an Land gehen. Beide waren schon staff, aber Ursula trug es mit Würde. Es war zur Winterzeit. Fiete trug, in Erinnerung an die andere Hälfte der Weltkugel, einen weißen Tropenanzug und Tropenhemd. So ein seltsames Paar sahen die braven, satten Bürger der ehrwürdigen Handelsstadt Esbjerg noch nie. Und in der Kneipe „Kong Christian“ stieg der Tuborgbierverbrauch rapide. Fiete und Ursula holten sich hier den Rest. Ursula verhielt sich wie ein alter Lotse und Fahrersmann. Sie brachte die wirklich mitgenommene und abgetakelte Freigatte Fiete sicher in den ruhigen Port.

Der Hund war weg!

Auslaufen aus Bremen!

Als wir Bremerhaven schon passiert hatten, stellte Fiete fest, daß der Hund nicht mehr da war.

War das eine Aufregung!

Freiwache an Deck!

Fiete leitete von seiner Kammer aus den Einsatz der Suchaktion. In die Maschine kam er selbst. Ich sah es an seinem Gesicht, daß er uns „Schwarzen“ nicht traute, uns verdächtigte, daß wir Ursula eventuell durch den Schornstein gejagt hätten. Auch den Koch, der da sein Fleisch für Mittag zurechtschnitt, sah er mit merkwürdigen Augen an.

Ursula war nicht mehr an Bord.

Wer weiß es, warum sie ging. Sollte ihr braves Hundeherz doch gesprochen haben? Sollte sie sich an einen Unwürdigen verloren haben? Letzteres können wir nicht glauben. Sie war treu und rein.

Und ich möchte hoffen, daß unsere treue Ursula einen neuen Herrn, der auch die Sprache des Tieres versteht und so gut ist, wie es Fiete einst war, gefunden hat. Dann kann er hören, wenn Ursula von langen Seereisen spricht, von fernen Ländern, von Nächten lind und warm und vom Kreuz des Südens. Ich wünsche, daß der neue Herr Ursulas Sprache versteht.

*

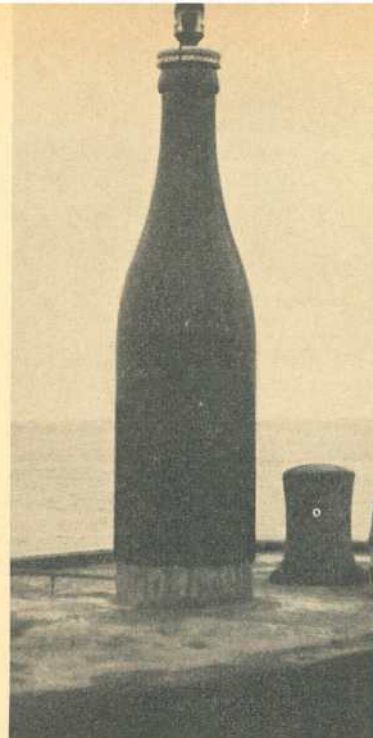
100 Jahre

Kapitän Hörnemann feiert seinen 100. Geburtstag. Natürlich kommt der Rundfunk. „Welchen Umständen haben Sie ihr hohes Alter zu verdanken, Herr Kapitän?“, fragt der Funkreporter und hält ihm das Mikrofon hin.

„Das kann ich heute noch nicht so genau sagen“, brummte der Seemann, „kommen Sie man nächste Woche wieder, dann weiß ich das. Ich verhandle deswegen noch gerade mit zwei pharmazeutischen Fabriken.“



Eine Bierflasche als Leuchtturm! Das findet man nur in Kopenhagen an der Einfahrt in den Tuborg-Hafen. Hier hat eine Brauerei nämlich ihren eigenen Hafen.

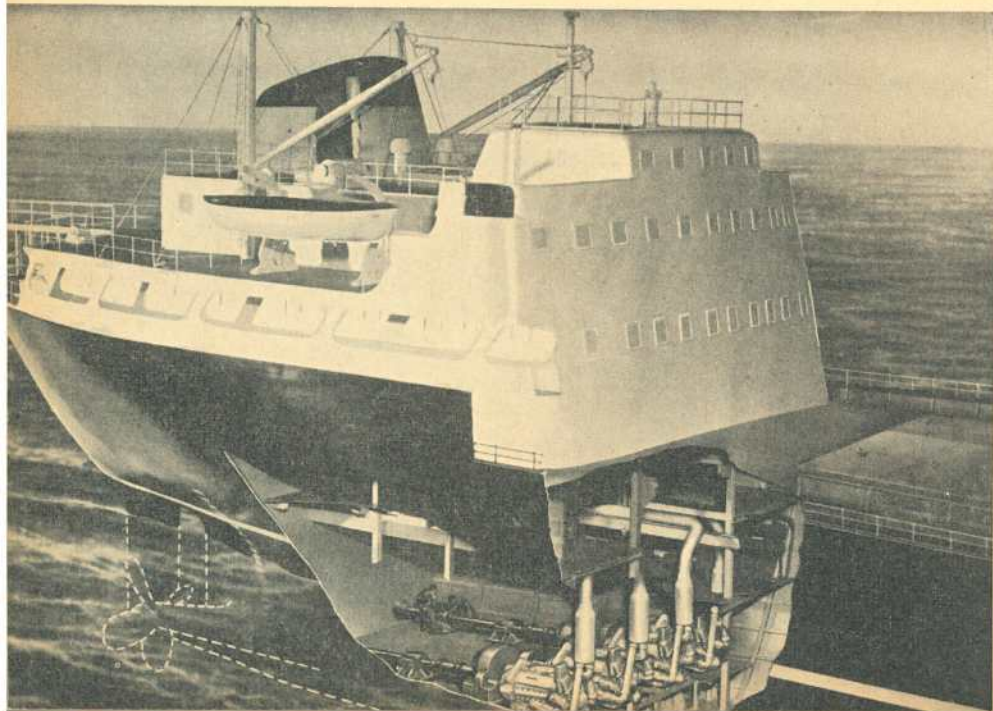


„Ick dööp de des Seedi den Steven Es ist dies „Gorch Fod am 3. Mai 1945 fiel wieder herma stellten (Bild lang, in der Verdrängung Schiff stellt Kriegsman als „Eagle“ sind Länge Hilfsmotor

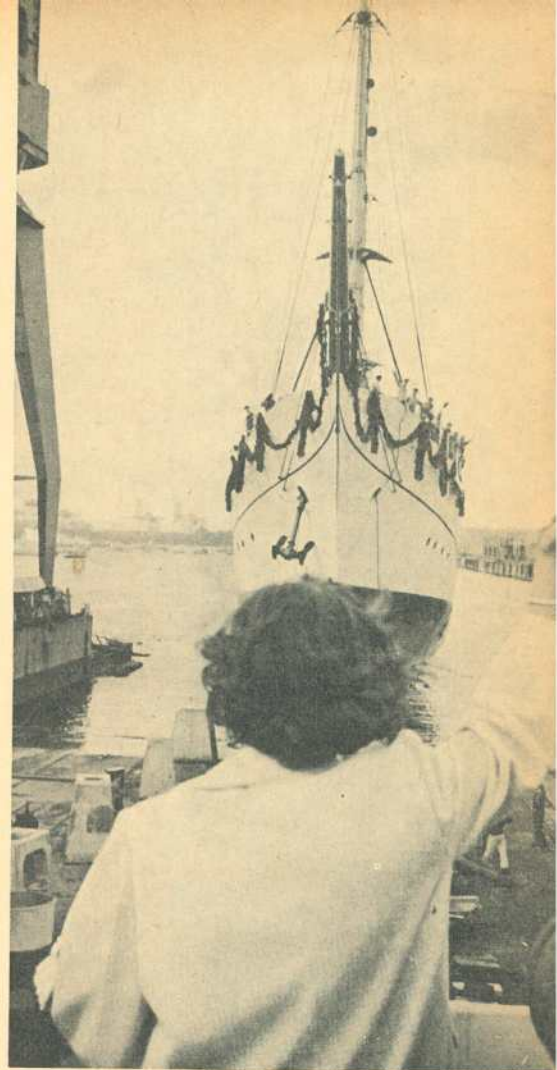


Bremen hat eine neue Seefahrtsschule erhalten, die sich auf dem Stadtwerder am Weserufer erhebt. Wie eine Kommandobrücke ist das Obergeschoß ausgebaut und hat alle neuzeitlichen Navigationseinrichtungen erhalten. Vom Kreiselskompaß bis zum Radar fehlt nichts. Auf dem oberen Bild sieht man rechts vor der Seefahrtsschule die Gebäude der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Im Vordergrund liegt das neue Fährschiff „Oldenburg“ der Deutschen Bundesbahn, das kürzlich die Rolandwerft in Bremen-Hemelingen ablieferte. Rund 300 Fahrgäste kann es von Karolinenstiel nach Wangerooge bringen.

Welcher Seemann kennt nicht Neptun, den alten Gott des fließenden Wassers? Vielen ist er schon persönlich erschienen, wenn er beim Passieren der Linie an Bord erschien und die Neulinge der Seefahrt nach hartem Kreuzverhör erst zu wahren Fahrleuten machte. Hier hat man ihm im Hof der Bremer Seefahrtsschule ein Denkmal gesetzt.



Das MS „Geneve“, 7167 BRT, das 1929 auf der Kieler Germania-Werft unter dem Namen „California“ vom Stapel lief, ist das erste Seeschiff, das als Hauptantrieb Napier-Deltic-Maschinen erhält. In Rotterdam werden jetzt gerade die alten Motoren ausgebaut und dafür vier Deltic-Motore eingebaut. Zusammen werden sie 6400 PS leisten und dabei nur 59 t wiegen und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 14 Knoten verleihen, gegenüber 10 Knoten bei der alten Maschinenanlage. Wie aus der nebenstehenden schematischen Darstellung hervorgeht, benötigen die Deltic-Maschinen sehr wenig Platz. Damit kann der Laderaum vergrößert werden und die Tragfähigkeit erhöht sich um 400 t. Die „Geneve“, die 1956 zum Erztransporter umgebaut wurde, gehört der Reederei Bobe S.A. in Panama.



Ulli Kinau, die Nichte
 der Gorch Fock, und schleuderte die Sektflasche gegen
 dieses Schulschiffes der Bundesmarine.
 Die neue „Gorch Fock“ der deutschen Marine. Die erste
 Bark von 1354 ts mit einem 520 PS Motor. Lief
 Blohm & Voss für die Reichsmarine vom Stapel
 in Stralsund den Russen in die Hände, die es
 unter dem Namen „Towarischtsch“ in Dienst
 Die neue „Gorch Fock“ ist 81,26 m über alles
 12 m breit und geht 4,85 m tief. Bei 1760 t
 sie eine Amwindsegelfläche von 1964 qm. Das
 die zweite Entwicklung des zweiten Segelschiffes der
 die „Gorch Fock“ dar, das heute bei der US Coast Guard
 das berühmte Schiff geworden ist. Deren Abmessungen
 über 89 m, Breite 12 m, Tiefgang 5 m und dazu einen
 von 520 PS.



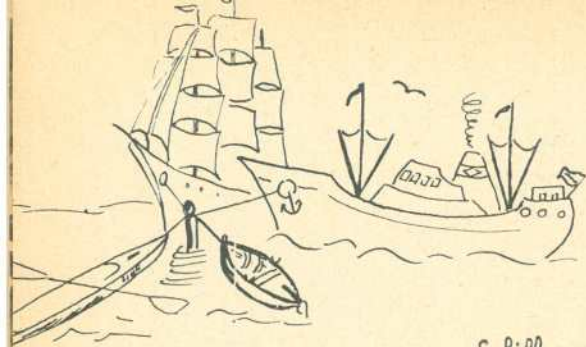
Dasselbe Bild wie im Waltershofer Hafen zu Hamburg hat man auch in Genua und in allen größeren Häfen der Welt. Ganze Ketten von Aufliegern künden die augenblickliche Flaute in der Seeschifffahrt an.



Der Westen des zweigeteilten Berlin wird von Tag zu Tag schöner. Wer lange nicht mehr dagewesen ist, wird die alte Reichshauptstadt kaum wiedererkennen können. Diese Hochhäuser zum Beispiel stehen dicht neben dem Bahnhof Zoo.

auftritt und tritt merkt man es, daß Genua eine Seefahrtsstadt ist. Sogar die Arrangements beim Triumphbogen zeigen Blumenarrangements mit Seefahrtsmotiven.





Die Probefahrt.

Schulaufsatz von Emil Duneke

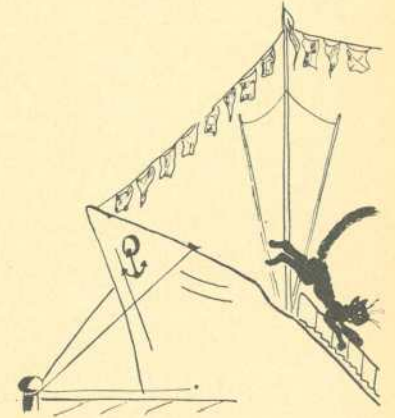
Schiffe werden auf der Werft gebaut aus Eisen, früher aus Holz, dann
brannten sie besser. Es gibt große und kleine Schiffe. Auch ganz kleine, die
keine Maschine haben, nur Ruder, nämlich Ruderboote, manchmal auch
Segel und ^{von} viel Wind weht, dann kippen sie um. Die großen Schiffe, die haben
alle Maschinen, meist Motoren. Es gibt auch ganz große Schiffe, die haben
keine Motoren, nur Turbinen. Wenn der Schornstein qualmt, laufen sie. Das
sind Fahrgastschiffe und die ~~Fahrt~~ Passagiere werden schwarz von dem Qualm
Deutschland hat nur alte Passagirdampfer weil Krieg war, nämlich der Lloyd,
und das sind Motorschiffe wegen des Qualms.



Wenn ein Schiff neu gebaut ist, wird Probefahrt gemacht. Wenn die Probefahrt
früh ist, kriegt die Werft ihr Geld auch früh, wenn nicht, dann später. Aber
nur den Rest, weil das meiste schon bezahlt ist, nämlich vorher auf Raten Da-
für haben die Arbeiter ihre Familien ernährt, die Direktoren auch. Der Rest ist
für die Aktionäre. Nämlich als Dividende, das heißt Teilung, sonst werden sie
böse. Auf der Probefahrt wird das Schiff geprüft. Die Inspektoren haben dann
viel Arbeit, weil sie hin und her laufen müssen. Sie schreiben alles auf einen
Zettel, aber nur das, was nicht fertig ist und nichts taugt, und das wird
dann abgerufen und dann verdient die Reederei. Die Behörden auch, die
stempeln alles ab. Die Direktoren auch, wegen der Möbel, auch um die
Gardinen und Bilder. Wer ein Bild nicht leiden mag, kriegt ein an-
deres oder es bleibt hängen. Einige sind auf die Wand gemalt, die können
nicht abgehängt werden. Im Maschinenraum ist alles elektrisch, nicht
die Schraube, die hat einen Motor, deshalb ist die auch hinten dran
festgemacht. Der elektrische Strom kommt von einem Generator, der
sich dreht, weil ein Motor daran ist. Das ist dann Drehstrom.
Auf der Probefahrt fahren viele Gäste mit, alles Freunde von der Reederei,
auch von der Werft, und Makler, auch von Hamburg und von Behörden.
Die können sich dann mal ordentlich satt essen, weil es das Essen da um
sonst gibt. Auch trinken, bis sie genug haben Bier und Weinbrand, eben
falls Bratkaat und Gin, auch Apfelsinensaft, wer mag. Im Laderaum wird
gegessen, morgens Frühstück, auch Mittagessen und Kaffee. Dann gibts auch Zigaretten u
Zigarren, die sind gerichtet verzollt und müssen daher an Bord verqualmt werden, was sehr
unangenehm ist für die, die es nicht tun und doch Luft holen müssen. Viele liegen an Deck
herum, einige sitzen im Salon und spielen Skat. Die in den Liegestühlen,
schlafen meist und lassen sich in der Sonne braten. Einige jappeln nach
Luft, wenn es warm ist, nämlich die Dickern, die, welche nicht Karten spielen,



laufen am Deck herum und warten, bis der Mann mit der Glocke wieder klingelt. Dann gibt es wieder was zu essen. Welche stehen auch an der Bar oder in der Messe und pietschen sich welche Manchmal auch welche von der Werft. Wer genug hat, wird unterm Arm gestützt, damit er nicht von der Gangway fällt. Quer ab von Bordkum ist Übergeben. Wenn Seegang ist und schlechtes Wetter, stehen alle auf der Luke. Ein Werftdirektor hält sich dann am Mikrophon fest und hält eine Rede. Der Reedereidirektor nimmt dann Besitz und spricht auch. Der Kapitän muß dann flöten. Dann ist Flaggenwechsel. Der Beste Ingenieur ist auch dabei, der heißt Chef. Der darf dann die Maschinen selbst anstellen. Alle trinken dann Sekt und rufen hurrah und der Direktor muß viele Hände schütteln. Wenn die Probefahrt vorbei ist, kriegt die Mannschaft den Rest, auch die Blumen und die Vasen, wenn sie nicht geklaut sind. Und sie machen das Schiff sauber, indem sie alles an Land kriegen, was nicht mehr zu brauchen ist. Wenn das Schiff sofort Ladung holen soll, fährt es gleich auf die erste Reise, oder später, und die Mannschaft hat alles noch vor sich. So hat mir der Onkel Dirk erzählt, der hat schon viel zur Probe gefahren.



(Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion der Zeitschrift „Der Anker“.)

Soll sich doch 'n büschen vorseh'n

Von Arnold Behm

Man konnte von Max Cordes bestimmt nicht sagen, daß er ein „never-mind-Gast“ gewesen wäre. Im Gegenteil, er nahm seine Sache verdammt ernst, als er auf der „Karlsruhe“ als Schiffsjunge angemustert hatte, und Carl Mittag, unser Bootsmann, wurde so etwas wie sein Promotor.

Max hieß eigentlich Karl-Heinz. Seine Eltern hatten ihm unter dem unauslöschlichen Eindruck einer „Alt-Heidelberg“-Aufführung des Oldenburger Landestheaters in Rodenkirchen den zarten Namen des fürstlichen Helden mit auf den Lebenskurs gegeben. Deshalb war Mutter Cordes auch gegen den Seemannsberuf, als Max diesbezügliche fernweherfüllte Berufswünsche geäußert hatte, weil ihr noch fünfzehn Jahre später der erschütternde Aufschrei von Käthe: „Karl-Heinz, du kommst nicht wieder!“ in den Knochen lag. Aber Karl-Heinz hatte sich durchgesetzt, weil sein Vater als Fischermann und sein Bruder August von der großen Fahrt Mutter Cordes den Wind abkniffen.

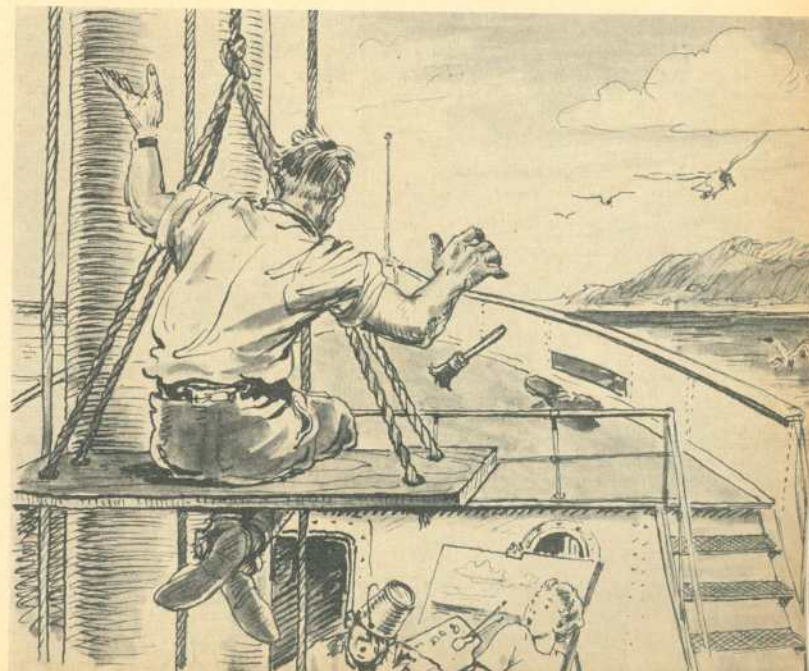
Karl-Heinz hatte Unterarme wie sechszöllige Manila-Trossen. Er hatte nämlich in der Jugendabteilung vom Sportclub „Heros“ in Nordenham vom Boxen was mitgekriegt, und deshalb hatten sie ihm unter der Back einen Vornamen verpaßt, der schwer hinhaute: „Max“. In honour to Max Schmeling, versteht sich. Trotz seiner athletischen Konstitution war Max ein wohlzogener Junge. Auch die Fahrgäste mochten ihn gern. Mit diesen kam er gelegentlich in Gedankenaustausch, weil er Ernst Kippenberg, dem Promenadendecksgast, als „Assistent“ zugeteilt war. Die Ausdrucksweise von Max erreichte allerdings nicht die geschliffene Diktion eines Thomas Mann, sie zeichnete sich normalerweise durch eine einseitige Klarheit aus, gewann aber an Farbe und Plastizität, wenn er binnenbords unter den Einfluß eines „seelischen Tiefs“ geriet. Dann

konnte er geradezu sprachliche Böenfronten vor sich herstoßen; diese brachten die Abwehrlhaltung eines Gesprächspartners von vornherein zum Erschüttern, wenn er das gesprochene Wort durch die Schwinger-Ausgangstellung seiner gefürchteten „Trossen“-Rechten unterstrich.

Leider kam Max wegen seiner temperamentvollen Ausdrucksweise eines Tages in einen kleinen Konflikt mit „Karlchen“ Strauss, unserem Ersten Offizier. Nicht unmittelbar, sondern über Hildegard Hess. — Die war wohlbehütet in einem schwäbischen Städtchen aufgewachsen und machte ihre erste Seereise. Ihr Vater, Major in einem Artillerieregiment, hatte in Sachen der Kunst ein sicheres Urteil und seiner Tochter deshalb frühzeitig das Klavierspielen verboten. Leider war er 1916 gefallen, und so konnte sie ungehemmt eine andere, in ihr keimende künstlerische Komponente zur Entfaltung bringen. Sie warf sich auf die Malerei. Ihr Bemühen war heiß und von ehrlicher Gesinnung getragen. Carl Fedding, unser II. Bootsmann, der sein kritisches Urteil schon bei Betrachtung von man-

chen Hochsee-Kunstschauen auf der „Sierra Cordoba“ geschärft hatte, faßte seine Meinung über die schöpferischen Kräfte dahingehend zusammen: „Nett, Frollein, was Se dor so molmt ... Nix von Entartung. Allens klor binanner ... Ick kunn 't nich ... Nee, wirklich ganz prima!“

Die Wohlbehütete war mit einem jener von H. H. Meyer bereits entworfenen und über acht Jahrzehnten bewährten Schreiben der Direktion an Bord gekommen, mit der die Prominenz dieser Welt „der bewährten Fürsorge der Schiffsleitung empfohlen und diese ersucht wurde, ihr die Reise so angenehm wie möglich zu gestalten“.



Mit dieser Aufgabe wurde der „Erste“ vom Alten betraut, und wir können von ihm berichten, daß er sich seinen Pflichten in untadeliger sittlicher Grundhaltung unterzog. Er erwies seinem Schützling die kleinen Aufmerksamkeiten, die von ihm als Herrn des Decks ohne Entstehung von Sonderkosten zu vergeben waren. Sie dankte mit leuchtenden Augen für diese Gunstbeweise. Mit geradezu schwärmerischer Verehrung erwiderte sie die Einrichtung eines Hochsee-Ateliers auf dem Wünschendeck im Vorschiff der „Karlsruhe“. Dieses war wegen Lagerung von Bootsmann-Vorräten für Fahrgäste gesperrt. Dort wurde sie durch Aufstellung von Persenningen und Sonnensegeln vor neiderfüllten Blicken mitreisender Fahrgäste geschützt. Wahres Mäcenatentum hatte Karlchen Strauss hiermit bewiesen: Ihre schöpferische Kraft ließ sich jetzt nicht mehr bändigen. Alles, was der Vater versucht hatte, zu unterdrücken, wurde frei, so daß Carl Mittag, der als Boots- und Fachmann nun doch, weiß Gott, etwas von der Malerei verstand, sich zu der bewundernden Bemerkung hinreißen ließ: „Wat de Deern för Farv hätt! Alle Achtung! So 'n Geel hebbt wi nich för uns Schosteen!“

Hildegard hatte gerade viel Gelb auf die Leinwand zur Gestaltung des mediterranen Sonnenglasts geschmettert. Wir steuerten just auf Kap Matapan zu und schipperten an der Landschaft Arkadiens vorbei. Jetzt mußte die unerhörte Bläue der See in der Grundierung angelegt werden. Die genoß übrigens Ernst Kippenberg von oben auch in unvorstellbarer Reinheit. Er hing nämlich mit Bootsmannsstuhl eben unterhalb der Saling, um das stehende Gut (Pardunen, Stage und Wanten) zu lab-salben.

Ernst Kippenberg hing da oben nicht von ungefähr. Gestern abend hatten sie nämlich unter der Back den Geburtstag von Hermann Ötjen, dem ersten Zimmermann, gefeiert. Zu den bekömmlichen bremischen Bieren hatten sie jenen Pflaumenschnaps getrunken, der unter

dem Namen „Slibowitz“ Nationalgetränk der Serben geworden ist. Dem verdammten Geßöff wohnt die unangenehme Eigenschaft inne, daß sie sozusagen eine „Fahnen“-Kompagnie hinterläßt, die mit physikalischen und chemischen Mitteln nach 12 Stunden noch nicht zu tarnen ist. Deshalb hatte der „Erste“ die ganze Gesellschaft nach oben geschickt, damit alle mal gründlich auslüfteten in der klassischen Brise. Auf diese Art war Ernst Kippenberg in die Wanten des Vortops gekommen, und nun durfte er sich dieses „Stück Natur“ unmittelbar und wie es durch das Temperament von Hildegard Hess gesehen wurde, von oben betrachten. Als „Untermann“ am Jolltau wirkte Max Cordes, um seinen Macker mit fortschreitender Arbeit weiter nach unten zu fieren. — Er und der am Großmast arbeitende Herrmann von Thünen mußten einen geradezu giftigen Hauch ausströmen, denn alle Möwen, die doch, weiß Gott, die Qualität der von Albert Enchelmaier und seinem „Sous-Chef“ über Bord gegebenen Lloyd-Abfälle zu schätzen wissen, waren mit Entrüstungsschreien nach den arkadischen Gefilden versiegt, seitdem die seemännische Besatzung der „Karlsruhe“ in Masten und Schornstein „auslüftete“.

Just um diese Zeit passierte es, daß Ernst Kippenberg, umnebelt von den Dünsten des Slibowitz und dem Anblick der vorüberziehenden heroischen Landschaft die Pütz mit dem teerigen Labsal beim Verschieften auf die andere Seite des Bootsmannsstuhls entglitt. Den Gesetzen der Schwerkraft unterworfen, traf sie den Untermann auf das glücklicherweise durch eine dicke wollene „Fischklott“ geschützte Haupt, wobei sich die „Labe“ unter gleichmäßiger Verteilung über das frisch gewaschene Arbeitspäckchen und das sauber geschrubhte Deck verteilte.

Was dann vier Schrecksekunden später erfolgte, war ein mit dramatischer Wucht in unserer kernigen plattdeutschen Sprache himmelwärts geschleuderter Protest, der mit „dusseliger Hund“ begann und in demagogischer Beredsamkeit mit einer Beleidigung endigte, in der die unwissenschaftliche Bezeichnung des menschlichen „Südpols“ als Dominante auftrat.

Durch die Hinzufügung der zweiten Person des persönlichen Fürwortes und eines ebenfalls im herabsetzenden Sinne gemeinten Altersprädikates wurde die Absicht, den Täter dort oben wenigstens geistig zu treffen, noch unterstrichen.

Sich durch Ausrauschenlassen des Jolltaues weitere Genugtuung zu verschaffen, verhinderte der Zusammenbruch der Wohlbehüteten, die hart getroffen im seelischen Bereiche unter Preisgabe des Malergerätes einer Ohnmacht nahe an Max vorbeistürzte mit rechtweisendem Kurs Kabine. Sie schloß sich dort ein und soll sich — wie Frau Hühnerberg, die Stewardess, später erzählte — so verhalten haben, als wenn sie die Pütz hätte ausrauschenlassen. Selbst der als Signal zum Mittagessen von Pommerenke, dem größten Hochseetrompeter aller Zeiten, wundervoll geblasene Wächterruf aus „Fidelio“

vermochte sie nicht aus ihrer Gemütsstarung zu lösen. — Als der „Erste“ sich aber am Schluß der Mahlzeit besorgt nach ihrem Befinden erkundigte, bekam er alles zu hören, was ihre zarte malerische Seele sprachlich bedrängt hatte. Er versprach erzieherische Maßnahmen, und ließ sich Max Cordes auf seine Kammer kommen.

„Sag mal, Max, was war denn da los, so um viertel vor zwölf auf dem Wünschendeck?“

„Was da los war? ... Nüx, Herr Strauss.“

„Dummes Zeug! Natürlich war da was los. Ich hab den Krach ja auf dem Achterdeck gehört ... Nun mal los, Max, was war da los?“

„Och soo, das, Herr Strauss ... Ernst Kippenberg hat die Pütz ausse Saling fallen gelassen ...“

„Na, und weiter?“

„Die fiel auf mein' Kopf.“

„Und was hast du dann gemacht?“

„Och, weiter nüx. Ich ... ich hab' ihm bloß gesagt ... er soll sich doch'n büschen vorsehn ... hab ich gesagt.“

Nachmittags waren die Möwen wieder da. Der dicke Spüring, unser Sous-Chef, freute sich. Er war nämlich schon in Sorge gewesen, ob etwas mit der Verpflegung nicht gestimmt hätte.

Lloyd blifft Lloyd!

*

Wußten Sie schon, daß ...

... die Ortsbestimmung auf See nach Länge und Breite bereits 150 Jahre v. Chr. bekannt war? Sie war von dem griechischen Astronomen Hipparchos eingeführt worden. Bis dahin wurden größere Entfernungen auf See nach der Zahl der Reisetage gegliedert. Hipparchos ging aber bei seiner Theorie schon von der Kugelgestalt der Erde aus und unterteilte diese durch Breiten- und Längengrade. Den Null-Meridian legte er durch Rhodos, wo er selbst seinen Wohnsitz hatte.

... nach einer in Süddeutschland durchgeführten Statistik der Anteil der Arbeiter an Teilzahlungsgeschäften, der 1953 rd. 38 % betragen habe, bis 1956 auf 22 %, der der Angestellten durch 31 % auf 18 % gesunken ist?

... es auf den ersten Auswandererschiffen für die Zwischendecker nur einen gemeinsamen Schlafraum für die Männer und einen für Frauen und Kinder gab? Das Essen mußten sich die Zwischendeckspassagiere selbst kochen. Oft gab es heftige Streitereien um die wenigen Kochstellen.

... von dreieinhalb Millionen Rundfunkgeräten, die 1957 in Westdeutschland hergestellt wurden, die Hälfte ins Ausland gegangen ist?

... das Jahr 1911 einen Wendepunkt in der Geschichte der Unterseeboote bedeutet? Der bis dahin übliche Petroleummotor wurde durch den Dieselmotor ersetzt. Damit wurde das U-Boot überhaupt erst für Kriegszwecke brauchbar.

... das frühere deutsche Segelschulschiff „Horst Wessel“ jetzt als „Eagle“ (Adler) unter der Flagge der US Coast Guard als Schulschiff fährt?

... es früher keine Seltenheit war, wenn Schiffe 100 Jahre und noch länger in Fahrt blieben? So segelte beispielsweise das englische Schiff „Betsy Cains“ rund 150 Jahre teils als Kriegs-, teils als Handelsschiff. Vor 1688 gebaut, diente die „Betsy Cains“ König Wilhelm III. als Jacht. Erst 1827 ging das Schiff durch Seeunfall verloren.





Klar bei Schmunzelauge



„Fällt mir gerade ein: unser Kutter muß neue Fender haben.“

Der Kammersteward klopft aufgeregt an die Kabinentür des Passagiers.

„Was machen Sie denn da, Herr Schiefelmann?“

„Wieso, ich spiele doch Geige, Steward.“

„Gott sei Dank, ich dachte schon, Sie sägten die Stuhlbeine ab.“

*

Unterricht auf der Seemannsschule.

„Warum müssen wir das Mannschaftslogis immer tadellos sauber halten?“ fragt der Lehrer die angehenden Seebären.

„Weil jeden Augenblick der Kapitän kommen kann, Herr Lehrer.“

*

Helmut fährt als Chief auf einem Trampdampfer. Drei Jahre war er nicht zu Haus. Das ist nun mal so. Endlich wieder zurück, spielt er den besorgten Vater. Und bringt Lieschen ins Bett. „Nun wollen wir erstmal sehen, ob unterm Bett auch ein Seeräuber liegt!“

„Och, Pappi, Seeräuber sagst du dazu? Mutti sagt immer ‚Nachtpott‘.“

*

Nur mit sauber gewaschenen Händen faßt Cord Cordsen sein A 5-Patent an, so neu ist das noch. Und auf das schöne Patent hin hat sich Steuermann Cord Cordsen mit der Tochter Ina seiner Logismutter verlobt. Auf der Treppe begegnet er ihrem kleinen Bruder:

„Na, Heinz, tut es dir nicht leid, daß ich dir deine Schwester wegnehme?“

„Nee, Herr Cordsen, aber Sie tun mir leid!“

Einen Passagier hat es besonders stark getroffen. Der Fahrgast ist König, heißt es in der Seefahrt und so bemüht sich sein Kammersteward hilfreich um den Armen.

„Fassen Sie sich doch, Herr Generaldirektor. Es ist doch noch kein Mensch an der Seekrankheit gestorben.“

„Ausgerechnet mir müssen Sie das sagen“, lallte der Fahrgast, „wo mich doch nur die Hoffnung auf einen baldigen Tod noch am Leben erhalten hat.“

*

Die erste Frage des Seemanns, wenn er an Bord kommt: „Wie ist das Essen bei euch? Viel Abwechslung oder immer derselbe Fraß?“

„Haben wir“, nickten sie im Fok'sel. „Unser Chef ist ein Genie. Der hat allein sieben verschiedene Namen für denselben Schlangenfraß.“

*

Sieben Jahre lang lebte der Schiffbrüchige auf der einsamen Insel. Da kam endlich ein Dampfer, sah die Notflagge, drehte bei und setzte ein Boot aus. Zwei Matrosen stiegen aus und wateten an Land. Der Schiffbrüchige umarmte sie weinend und geführt, betrachtete dann mit großen Augen das Paket, das der eine in der Hand hielt. „Das sind die Zeitungen der letzten Wochen“, sagte der Matrose. „Unser Kapitän meint, die sollten Sie erstmal durchlesen und wenn Sie dann noch Lust haben, in die Zivilisation zurückzukehren, will er Sie gern mitnehmen.“

Silbenrätsel

Aus den Silben

a — aar — ab — äh — au — bahn — ber —
bing — burgh — bus — chen — da — da —
de — de — dee — den — der — di — di — di
— din — dorf — druck — dun — e — e — e
— e — e — e — ed — eins — eis — ek — el
— ent — ep — er — fahr — fen — fjord —
flek — för — fun — ge — geb — ger — ha —
ha — hard — haus — he — holz — hus — i
— ist — it — je — jol — ju — ke — kel —
kern — la — lauf — le — lo — lo — ment —
mi — neer — neu — ni — nipp — nis — nock
— nu — pe — re — re — ree — ri — ri — ri
— rings — roo — schen — schisch — se — see
— ser — strom — su — ta — tau — ti — to
— velt — wa — war — was — wer — zei

sind 40 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. Teil der Schraubenwelle
2. Städtchen an der Ostküste Schleswig-Holsteins
3. italienischer Adriaafen
4. Wintersportanlage
5. Rauschgift
6. ehemaliger türkischer Titel
7. Badeort in der Nähe von Swinemünde

8. Zuwasserbringen eines Schiffsneubaus
9. kleiner Hafen an der Westküste Norwegens mit bedeutenden Gerbereien
10. Sammlung altnordischer Dichtungen
11. Vorhafen von Danzig
12. Name eines 6838 BRT großen Hapag-Dampfers der Vorkriegszeit
13. Wegweiser auf dem Wasser
14. schwere Talje
15. arabisches Wort für Trockental
16. kleines Boot
17. Hafenstadt mit berühmter Werft am Frischen Haff
18. Angehöriger eines Mönchsordens
19. männlicher Vorname
20. Hochseefischereihafen an der Ostküste Schottlands
21. griechische Unterwelt
22. USA-Präsident
23. Gefährt
24. Tiden-Gegenströmung
25. französischer Kanalhafen
26. schottischer Seehafen am Firth of Forth
27. Schiffseigner
28. Flachgehender Küstensegler
29. Hof um Mond oder Sonne
30. Hafenstadt an der Ostküste Jütlands
31. Unterlage für Kessel und Maschine

32. Resultat
 33. taube Flut
 34. ostfriesische Insel
 35. Material, aus dem Bootsriemen gefertigt werden
 36. französischer Handels- und Kriegshafen in der Bretagne
 37. Blütenstand der Grasgewächse
 38. Schutzhaus auf der Kommandobrücke
 39. größter italienischer Handelshafen
 40. Hafenplatz an der Wesermündung.
- Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben einen Ausspruch von Bernhard Shaw.
Sch und ä = ein Buchstabe.

Auflösungen aus Nr. 8

Waagrecht: 2. Tip; 4. Ob; 6. Odeur; 11. Ta; 14. Ra; 16. Atlantis; 18. Erato; 21. er; 22. rar; 24. Aar; 25. Anger; 26. Hameln; 29. Asyl; 31. Owambo; 32. Tee; 33. Aloe; 34. Tal; 36. USA; 37. Transfusion; 38. Leiste.
Senkrecht: 1. Brenner; 2. Terrasse; 3. Po; 4. Ottawa; 5. Bai; 7. da; 8. Eta; 9. Ulan; 10. rar; 12. Goten; 13. Ara; 15. Aas; 17. Sam; 18. ego; 19. Re; 20. Art; 23. Ritus; 27. Ma; 28. Lot; 30. Last; 35. Lie; 36. UN.

Für Zeitgewinn und Sicherheit



ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE

Was den Seemann sonst noch interessiert

Aus der Tätigkeit des Deutschen Hydrographischen Instituts, Hamburg, im Jahre 1957

Das Deutsche Hydrographische Institut veröffentlicht jetzt, wie in den Jahren zuvor, einen Bericht über seine Tätigkeit im Jahre 1957, dem u. a. folgendes zu entnehmen ist: Wie in der Vergangenheit war das DHI im abgelaufenen Jahr 1957 bestrebt, seine Pflicht gegenüber der Öffentlichkeit, insbesondere der deutschen Schifffahrt, zu erfüllen. In dem Arbeitsbereich der nautischen Veröffentlichungen wurden die Seehandbücher „Mittelmeer, III. Teil“ und „Westküste Frankreich“ neu herausgegeben. Das Handbuch „Nordsee, nördlicher Teil“ (6. Auflage) ist um die Jahreswende erschienen, während für zwei weitere Seehandbücher die Druckarbeiten in Angriff genommen werden konnten. Durch vierzehn neuerschienene Nachträge wurden andere Seehandbücher auf dem laufenden gehalten. Die Auflage der „Nachrichten für Seefahrer“ mit ihren Anlagen „Zwangswege“ und „Deckblätter zum Leuchtfeuerverzeichnis“ erhöhte sich auf 3200 Exemplare.

Die im Vorjahre herausgegebenen Bände des Leuchtfeuerzeichnisses wurden nach einjähriger Laufzeit sämtlich durch Neuauflagen ersetzt. Erstmals seit 1945 wurde der Teil X (Westseite des Stillen Ozeans) neu herausgebracht, während sich der Teil XI (Ostseite des Stillen Ozeans) in Vorbereitung befindet. Der in Ringbuchform erschienene dreibändige nautische Funkdienst sowie der Sprechfunk für die Küstenschifffahrt wurden durch Nachträge und Deckblätter laufend gehalten sowie für Neuausrüstung und Ergänzung des Bestandes Neudrucke aller vier Bände vorbereitet.

Die Zahl der vom Deutschen Seekartenwerk hergestellten Blätter erhöhte sich auf 853 Seekarten, wobei die im vergangenen Jahr angekündigte Herausgabe der

Küstenkarte der Ostküste der Vereinigten Staaten bis auf einen kleinen Rest durchgeführt werden konnte. Segel- und Übersichtskarten für dieses Gebiet werden in Kürze zur Verfügung stehen. Aus dem Bereich des Indischen Ozeans sind bisher sechs Karten wieder aufgelegt worden, vierzehn weitere befinden sich in Vorbereitung. Die Absicht, für die Nordsee Decca-Karten mit dem englischen Hyperbelnetz herzustellen, mußte zunächst auf Decca-Karte 196 beschränkt bleiben. Es kann damit gerechnet werden, daß auch die Karten 202, 204, 217 und 245 mit der englischen Kette bald erhältlich sind. Der Absatz der Seekarten hielt sich mit rund 117 000 Stück auf der Höhe des Vorjahres.

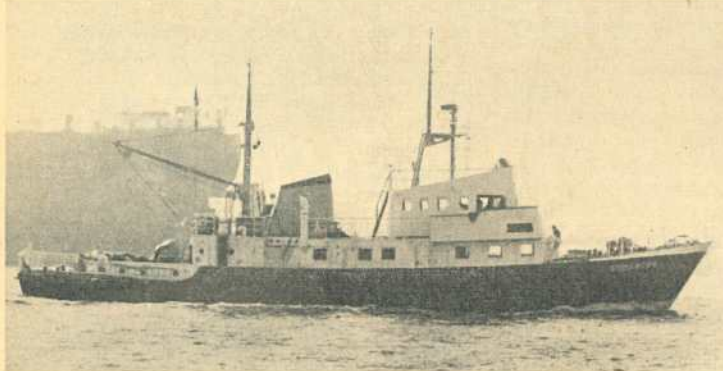
Die Ozeanographische Abteilung lieferte für sieben Seehandbücher die einschlägigen Beiträge über Ozeanographie, Strömungen, Bodenbeschaffenheit, Eisen- und Erdmagnetismus sowie gemeinsam mit der Gezeitenabteilung Gezeiten-, Strom- und Hubkarten.

Die Gezeitentafeln erschienen wie bisher in zwei Bänden, Band I: Europäische Gewässer, erweitert um ausführliche Vorausberechnungen für die zwei norwegischen Bezugsorte Narvik und Bergen. Im Jahre 1958 wird Band II, der bisher den Atlantischen und westlichen Indischen Ozean umfaßt, auf den ganzen Indischen Ozean und Australien ausgedehnt. Die Kalender der Hoch- und Niedrigwasserzeiten für die Deutsche Bucht und deren Flußgebiete erschienen im bisherigen Umfang.

Das Vermessungsschiff MS „Süderoog“ wurde 1956 auf der Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg, erbaut. 154 BRT, 31,39x6,54x1,90 m. Zwei MWM-Motoren von 620 PS geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 12 Knoten.



Das bekannteste Vermessungsschiff des D.H.I. ist das MS „Gauss“, 1941 von D. W. Kremer Sohn, Elmshorn, erbaut. 846 BRT, 56,60x8,82x3,95 m. 1000 PS, 12 Knoten.



Staatsbeihilfen für den Küstenschutz

Mit der Frage der Erhöhung der Deiche im norddeutschen Küstenraum beschäftigt sich Ministerialrat Dr. Witzel vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten im Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung und führt zu dem Thema folgendes aus:

Der Kampf des Menschen mit dem Meer um die Erhaltung unseres Küstenlandes ist so all, wie die menschliche Siedlung am Meer. Die Gewähr für die Sicherheit der Küste bilden die Landesschutzdeiche in einer Gesamtlänge von rd. 1600 km, deren Unterhaltung und Ausbau eine Aufgabe der in Deichverbänden zusammengeschlossenen Küstenbewohner, darüber hinaus aber auch eine Aufgabe des Staates ist. Er hat mit Mitteln der Staatsaufsicht und der Finanzhilfe dafür zu sorgen, daß die Küstenschutzanlagen sich in einem Zustand befinden, der größere volkswirtschaftliche Schäden verhüten kann.

Die mit der Staatsaufsicht beauftragten Organe schreiben deshalb für die Landesschutzdeiche Sollabmessungen, das sogenannte Deichbestick, vor. Dies ist zwar seit Jahrhunderten schon so gehandhabt worden, doch ist die Überprüfung, ob das Bestick noch ausreichend ist, in der Kriegs- und Nachkriegszeit vernachlässigt worden, obgleich bereits vor dem Kriege technische Vorschläge für eine Erhöhung der Deiche ausgearbeitet waren. Da größere Sturmflut-schäden zunächst nicht eintraten, waren die Menschen hinter den Deichen zu sicher geworden und glaubten nicht, daß eine Sturmflut mit größeren Auswirkungen sie treffen würde. Die Rufe einzelner Sachverständiger „Die Deiche schreiben nach Erhöhung“ blieben auch nach der Warnung durch die Sturmflut von 1938 unbeachtet.

Aus diesem Sicherheitswahn rüttelte der „Holland-Orkan“ auf, der eine Überschwemmungskatastrophe in den Niederlanden, in Belgien und England verursachte. Die Zahl der Toten dieser Katastrophe betrug in den Niederlanden 1800 und in England 300. Die Verluste an Vieh gingen in die mehrere Zehntausend, desgleichen wurden zehntausende von Wohnungen und zahlreiche Industrieanlagen zerstört. 600 000 Menschen mußten ausgesiedelt werden.

160 000 ha wurden in den Niederlanden und 10 000 ha in Belgien überflutet. Wenn dieser Sturm auch als ein extremes Ereignis zu betrachten ist, so haben deutsche Fachleute doch festgestellt, daß auch in der Deutschen Bucht mit dem aufgetretenen Wasserständen bei entsprechender Windgeschwindigkeit zu rechnen ist.

Diese Feststellung veranlaßte Erhebungen über die Stärke und Höhe der Landesschutzdeiche. Sie bestätigten die bereits vor dem Kriege gewonnene Auffassung und ergaben, daß die bisher angenommenen und für das Deichbestick zugrunde gelegten Sturmflutwasserstände und die Vorstellungen über den Wellenaufbau an den Deichen nicht mehr ausreichend sind, um der Gefahr einer Überschwemmungskatastrophe vorzubeugen. Damit wurde die bisher vielfach geäußerte Meinung widerlegt, die Deiche seien so stark und hoch genug ausgebaut, daß sie nach menschlichem Ermessen den höchsten Sturmfluten Trotz bieten. Eine weitere Gefahr für die Deiche besteht aber auch darin, daß das Marschland, durch das Gewicht des Deichkörpers überlastet, zu Sackungen und Setzungen neigt und diese Neigung noch durch die Entwässerungswirkung der Schöpfwerke und sonstiger Entwässerungsmaßnahmen verstärkt wird.

Neben diesen Wirkungen lokaler Natur stehen noch Vorgänge von großräumiger Bedeutung, nämlich die sogenannte Küstensenkung und die Hebung des Meereswasserstandes. Bei diesen Niveau-Verschiebungen, deren Ursache noch nicht zweifelfrei geklärt ist, muß mit weiteren ungünstigen Verschiebungen zu Lasten der Deichsicherheit für die Zukunft gerechnet werden. Langjährige Untersuchungen und Beobachtungen haben ergeben, daß zwar die säkulare Küstensenkung zum mindesten für Schleswig-Holstein nicht nachgewiesen werden kann, aber der an

An dem vom Ausschuß für Funkortung und der Nachrichtentechnischen Gesellschaft durchgeführten Vergleich der vorhandenen Funkortungsverfahren ist das DHI beteiligt und hat außerdem auf der Dreinationen-tagung in London an der Frage des Kollisionsschutzes durch Radar oder andere elektrische Hilfsmittel mitgearbeitet.

Aus der großen Zahl der Untersuchungen im Bereich der Nautischen Technik sind als wichtigste hervorzuheben: die Bestimmung der magnetischen Schutzabstände funkt technischer Geräte von den Schiffskompassen, die Untersuchung des dynamischen Fehlers an Magnetkompassen, die zu einem Entwurf einer Ergänzung der bestehenden Prüfvorschriften führten, Messungen der bei den Schiffsbewegungen im Seegang auftretenden Neigungen und Verschleuungen sowie Loterprobungen im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für das Internationale Geophysikalische Jahr. Die Untersuchungen an funkttechnischen Hilfsmitteln betreffen in erster Linie Baumusterprüfungen von Funkpeilanlagen, die Erarbeitung von Prüfvorschriften für Radaranlagen sowie Untersuchung der Loran- und Consol-Verfahren. Die Verordnung über Positionslaternen und die dazugehörigen Zulassungsbedingungen sowie der Norm-Entwurf für Schiffspositionslaternen für Seeschiffe und Binnenschiffe wurden fertiggestellt.

Der Einsatz der Vermessungsfahrzeuge erstreckte sich vorwiegend auf die heimischen Gewässer. Die öffentlichen Dienste des Instituts, der Nautische Warndienst, der Sturmflutwarndienst sowie der Eisdienst, wurden in gewohnter Weise fortgeführt.

Die internationalen Beziehungen des Instituts und der Austausch nautischer und wissenschaftlicher Veröffentlichungen mit dem In- und Ausland konnten in der Berichtszeit weiter ausgebaut werden.

den Küstenpegeln beobachtete Anstieg des Mitteltidehochwassers in den letzten 80 Jahren durchschnittlich 2,7 mm im Jahr beträgt und mit diesem Anstieg auch für die Zukunft zu rechnen ist. Die Beobachtungen haben weiter ergeben, daß die Deiche durchschnittlich etwa alle hundert Jahre um 30 bis 40 cm erhöht werden müßten. Der zur Zeit offenbar noch anhaltende säkulare Anstieg des Meeresspiegels mußte aus Gründen dauerhafter Sicherung bei der Neufestsetzung des Deichbesticks ebenso berücksichtigt werden wie die „maßgebende Sturmfluthöhe“ als Summe des maßgebenden Sturmflutwasserstandes und des Wellenaufbaus.

Deiche können aber nur so hoch aufgeführt werden wie die Tragfähigkeit des Untergrundes es erlaubt. Soweit Deiche mit sehr großen Deichfuß nicht möglich sind, ist ein Überschwappen der Wellen in Kauf zu nehmen, es müssen deshalb Bauformen und Bauweisen gewählt werden, die eine unschädliche Ableitung der Schwappwellen an der Innenböschung zulassen. Absolut sichere Maße für höchste Sturmfluten können schon an sich nicht gegeben werden. Ein gewisses Risiko wird angesichts der nie ganz erfaßbaren Naturgewalten bleiben.

Nach Festsetzung der neuen Deichbesticke sind bereits 326 km Landesschutzdeiche verstärkt worden. Für 760 km ist dies aber noch erforderlich und soll innerhalb von zehn Jahren durchgeführt werden. Die Verstärkung kostet im Durchschnitt je km eine halbe Million DM. Von den Baukosten hat der Bund in den vergangenen Jahren 62 Mill. DM übernommen, während die übrigen Kosten zum Teil von den Küstenländern und zum Teil von den Deichverbänden getragen werden.

In landwirtschaftlichen Kreisen wird trotz der Erfahrungen aus der Holland-Katastrophe mancherorts die Meinung vertreten, daß die Staatsbeihilfen für den Küstenschutz vorteilhafter für Meliorationen, d.h. für Zwecke der Erhöhung der Bodenfruchtbarkeit, verwendet werden sollten. Abgesehen davon, daß für diese Zwecke Bund und Länder schon von Jahr zu Jahr steigende erhebliche Mittel bereitstellen, wird es immer erste Staatsaufgabe bleiben, durch ausreichende Deiche für die Sicherheit des Lebens und Eigentums der Staatsbürger zu sorgen.

Die ständige Kampfbereitschaft der Küstenbewohner gegen die Naturgewalt des Meeres kommt in dem alten friesischen Spruch zum Ausdruck „Trutz blanker Hans“.



HAMBURG-ALTONA
GROSSE ELBSTRASSE 36
31 48 48

HANS STAACK
BUNKERBOOTE IN HAMBURG UND HARBURG
BUNKERSTATION UND SCHIFFSPROVIANT IN RENDSBURG

HAMBURG-HARBURG
KANALPLATZ 2
77 06 32

RENSBURG
AM KREISHAFEN 1
28 98

Ankerplätze

DER SEEMANNSSMISSIONEN

Deutsche Seemannsmission Hamburg 11, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
 Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
 Tonfilm: Di. 30. 9., 19.30 h
 Preis-Skat: Di. 7. 10., 19.30 h
 Ausspracheabend: Do. 11. 9. und 25. 9., 19.30 h
 Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h

Sprechstunden des Seemannspastors: Mo. u. Do. von 9.00 bis 10.00 h und nach Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
 Fernsehen: Jed. So., Mi. u. Sa.

Sprechstunden des Seemannspastors: Jed. Di. von 16.00 bis 19.00 h (ausgenommen Geldsorgen).

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

Hochamt m. Predigt: Jed. So. 15.00 h
 Heilige Messe m. Predigt: Jed. Do. 20.00 h
 Geistliche Musik: Jed. Sa. 19.00 h
 Tee und Tanz: Jed. So. 16.30—18.30 h
 Bunter Abend: Jed. So. 20.30—22.20 h
 Tanzabend: Jed. Do. 20.30—22.30 h
 Film: Jed. Fr. 20.00 h

Bücherbrett

„Schiffahrt, See und Seemann“ von Jan Witt. Verlag Teigeler & Co., Hamburg, 132 Seiten. Mit vielen Zeichnungen von Hans Löhner. DM 6,80.

Warum muß man eigentlich alles so tierisch ernst nehmen? Man kann doch auch so eine verzwickte Sache, wie es die Schiffahrt mit allem, was daran bimmelt und bammelt, nun einmal ist, auf eine recht vergnügliche und unterhaltsame Art dem Leser vorstellen? Besonders dann kann man es, wenn man dieses Gebiet so hervorragend beherrscht wie der Verfasser Jan Witt, der noch dazu über einen so goldenen Humor verfügt. Viel leichter lernt sich das alles und man behält auch alles viel besser, bedient man sich dieses Büchleins. Nicht nur die blutige Landratte hat ihren Spaß daran, auch der miesmüschelbewachene Jantje, der auf dem salzigen Wasser nicht mehr fremd ist. So ist es zu einem Handbuch der Schiffahrt im Westentaschenformat geworden, in dem in über 50 Kurzvorträgen über so manches unterrichtet und auch manches — das natürlich nur zur positiven Seite hin — bespöttelt wird. Nun ja, selbst lesen! Id.

Heinz von Broock: „Das Stromgebiet der Niederelbe“. Verlag Bock & Schulz, Hamburg 19, mit Federzeichnungen von Ursula von Broock. 83 S., brosch. DM 6,80.

Wir kennen alle die Elbe und wissen genau, wie sie zwischen den roten und schwarzen Böjen aussieht, kennen alle Leuchttürme und hier und da wohl auch ein Städtchen, einen Kirchturm. Aber wissen wir, was sich rechts und links von dieser Chaussee tut? Nein, nein, die Elbe ist gar kein so reizloser Graben, wie es oberflächlich betrachtet, den Anschein hat. Heinz von Broock, der von Kind an auf der Elbe segelt und dem kein Hafen, kein Nebenarm, kein Flütchen und kein stilles Ankerplätzchen unbekannt ist, weist uns ein in dieses Gebiet und lehrt uns die Geschichte des Stromes, erzählt von den Dörfern und Städten, von der Tier- und Pflanzenwelt, vom Tidenhub und dem Verlauf der Tiden. Es ist eine mit dem Herzen geschriebene Segelanweisung, die uns allen viel Freude bringt, sehen wir doch nun die Elbe nicht mehr als die langweilige Rinne an. Id.

Die Elbe von Cuxhaven bis Lauenburg. Ein Kartenwerk mit 12 Tafeln, 12 Seekarten, 21 Hafenplänen und je einer Karte des Hamburger Hafens und des Nord-Ostsee-Kanals. Druck und Verlag Carl Griese, Hamburg 11. DM 12,—

Im Jahre 1932 wurde das erste Elbe-Kartenwerk im Auftrage des Deutschen Segler-Verbandes durch den Hamburger Segel-Club geschaffen, dessen Mitglieder Ernst Krasemann und Edgar A. Volkersen in langjähriger Kleinarbeit die Unterlagen zusammentrugen und die äußere Form schufen. In den folgenden 25 Jahren erschien „Die Elbe“ in ständig verbesserten und vervollständigten Auflagen und ist seitdem in den Kreisen der Schiffahrt, vornehmlich der Küstenschiffahrt, und vor allem Wassersportlern auf der Elbe und ihren Nebenflüssen unentbehrlich geworden. Der jetzt erschienenen Ausgabe liegen die neuesten Peilungen von 1957 der Wasser- und Schiffsahrtsämter Hamburg und Cuxhaven, des Strom- und Hafenaues Hamburg und des Deutschen Hydrographischen Instituts zu Grunde. Das Werk wurde weiterhin erweitert durch eine Karte der Einfahrt zum Meldorfer und Büsumer Hafen sowie der Hundebalje mit dem Hafen Neuwark.

Dieses handliche Buch wird auch der Küstenschiffahrt und allen, die ständig auf der Elbe verkehren, sehr willkommen sein und wir müssen dem Hamburger Segel-Club, der wieder diese große Mühe auf sich genommen hat, dankbar sein. Id.

Der Weg zum Patent

Seefahrtsschule Cuxhaven

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf Kleiner Fahrt (A4) die Herren:

Günther von Barga, Peter Christiansen, Rudolf Eick, Johannes Ellingsen, Hans-Karl Rönnau, Peter Theissen, zum Seesteuermann auf Kleiner Fahrt (A 2) die Herren: Heinrich Angendiet, Rainer Bludau, Heinz Brüsewitz, Oltmann Büscher, Egon Butt, Horst Ciemnyjewski, Helmut Deiger, Rudolf Diewald, Gerhard Eisenrager, Günther Freihöfer, Siegfried Kalinowski, Bernhard Langer, Heinz-Karl Langfort, Heinrich Neumann, Johannes Petersen, Gerhard Rohden, Ernst Schiller, Frerich Schuis, Franz-Ferdinand Schudrowitz, Ernst Schünemann, Peter Thiel, Helmut Wagner, Erich Wehking, Robert Wehner, Rolf Wever.

Seefahrtsschule Eilsfleth

Am 30. August 1958 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann II auf großer Fahrt die Herren:

Klaus-Peter Adler, Udo Bergmann, Wolfgang Brümmerstedt, Peter Bühr, Hartwig Diekhoff, Helmut Gehrts, Karlheinz Gräber, Nikolaus Jurcschek, Horst Lax, Lothar Maxwitat, Horst Pehlke, Ernst Perbandt, Christian von Perger, Bruno Pichler, Hannjörg Rügemor, Adolf Schütte, Dieter Sons, Joachim Stoll, Erwin Thiele, Dietrich Wennhold, Peter Wentzel, Manfred Wolff.

Schiffingenieurschule Flensburg

Es bestanden die Prüfung zum Seemaschinist II (C 3) die Herren:

Gert Bluhm, Ernst Bohmann, Adolf Buss, Hans-Heinrich von Essen, Helmut Faust, Hans Girullis, Wilhelm Haase, Erich Hoffmann, Hinrich Ibelings, Gerhard Illies, Helmut Johannsen, Hans Klingner, Richard Kunze, Fritz Kuschminder, Jens Langholz, Karl Limburg, Hans Löffler, Karl Meier, Rudolf Menzel, Siegfried Moewert, Uwe Mordhorst, Wilhelm Paul, Wilhelm Peschkes, Otto Petersen, Jürgen Rippe, Richard Ryll, Hermann Schmidt, Wilfried Walkowiak, Günther Bendig, Willy Beutel, Hubertus Blana, Herbert Brandt, Willy Claussen, Otto Driessack, Hans-Walter Düring, Johannes Ficker, Klaus Grabowsky, Johannes Hempel, Alfred Huber, Hermann von der Höden, Hans-Otto Jirka, Günther Kunick, Günther Kunze, Hans Madsen, Hans-Werner Mahnke, Emil Mutschler, Werner Mückenheim, Klaus Rast, Klaus von Rossow, Gregor Selke, Hubertus Schwebel, Rolf Stahl, Peter Straubel, Wolfgang Uhlmann, Jan-Dirk Kerting.

Zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:

Claus Burow, Werner Ebsen, Heinrich Hildebrandt, Wilhelm Johannsen, Ernst Kerkovius, Helmut Koschmieder, Walter Köpkel, Karl-Heinz Mackensen, Ulrich Markschat, Dieter Merz, Walter Nolte, Kurt Plambeck, Wilh. Friedr. Stute, Arno Witt, Heinz Wöllick, Jürgen Böstling, Heinz Bruhn, Dietrich Buse, Günther Dangjock, Walter Greck, Hans Kaiser, Karl-Heinz Kupka, Heinrich Lemken, Wolf Löwisch, Hermann Ludwig, Erich Rosenkranz, Friedrich Schäfer, Gerd-Joachim Schäfer, Horst Schwarzenbach, Uwe Stäcker, Hubert Thalau, Erich Waldujat, Kurt Werner, Herbert Wurzel.

Zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:

Kurt Bartsch, Fritz Berg, Helmut Blaas, Herbert Hartstein, Harald Hofmann, Christian Jürgensen, Hans Kay, Herbert Kutowski, Reinhard Lux, Hans Olbrich, Herbert Preuß, Erich Schöning, Hans-Joachim Wehrstedt, Erich Wurm.

Grüße aus dem Heimathafen

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

Bekanntmachung über die Seemannsämter der Bundesrepublik Deutschland außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes vom 25. Juli 1958

Auf Grund des § 9 Nr. 2 des Seemannsgesetzes vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 713) werden hiermit folgende weitere konsularische Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland, die Wahlkonsulate jedoch nur im Rahmen der Befugnisse gemäß §§ 15 bis 17, 19 bis 21, 49, 51, 52 und 76 des Gesetzes, zum Seemannsamt bestimmt:

Vertretung	Staat bzw. Territorium
Concepcion, Konsulat	Chile
Mombasa, Wahlkonsulat	Kenya
Groningen, Wahlkonsulat	Niederlande
Volos, Wahlkonsulat	Griechenland

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 2. April 1958 (Bundesanzeiger Nr. 70 vom 12. April 1958).

Bonn, den 25. Juli 1958

Der Bundesminister des Auswärtigen
 In Vertretung
 Knappstein

Eine Strukturanalyse

Aufschlußreich ist ein Strukturbericht, den das Deutsche Institut für den 1. Weltkrieg über den derzeitigen Status der deutschen illustrierten Zeitschriften als Ergebnis einer vorbildlich systematischen und objektiven Untersuchung einschließlich demoskopischer Tests vorgelegt hat.

Getestet wurden 27 acht- bzw. vierzehntägig erscheinende Zeitschriften mit überwiegend Bildteil, von der „Bunten Illustrierten“ über „Constanze“, „Quik“, „Revue“ und „Stern“ bis zum „Weltbild“. Interessant ist vorweg die Gesamtzahl der in einem Vierteljahr verkauften Exemplare: 571 138 000! Bemerkenswert und typisch für die Verlagerung vieler Branchen in der Nachkriegszeit ist die Massierung der Auflageziffern in Hamburg (6 361 000) und München (2 525 000) gegenüber dem einstigen Zentrum Berlin (541 000), das nur noch Frankfurt, Baden-Baden und Dortmund hinter sich hat.

Bleiben wir noch einen Augenblick bei den Auflageziffern. Die Bevölkerung vermehrte sich von 1950 bis 1957 um 4,5 %, die Beschäftigtenzahl um 27,6 %, die Zahl der Kinobesucher um 67,7 %, die Auflageziffern der Tageszeitungen um 35,7 %. Die Auflage (Nachfrage) der Illustrierten, d. h. der hier untersuchten Blätter jedoch schlug den Rekord mit 181 %!

Die Frauenbeschäftigung in der Welt

Der Anteil der berufstätigen Frauen an der weiblichen Bevölkerung ist in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich. Die Frauenarbeit in den Vereinigten Staaten hat beispielsweise in den Jahren 1900—1950 von 14 % auf 22 % und in Kanada von ebenfalls 14 % auf 24 % der weiblichen Bevölkerung zugenommen. In Europa stehen gegenwärtig die Türkei mit 44 %, Polen mit 43 % und Finnland mit 38,5 % an der Spitze. Hier ist die Frauenarbeit stark an die Landwirtschaft gebunden. In den westlichen Industrieländern beträgt der Anteil der arbeitenden Frauen an der weiblichen Bevölkerung in Österreich 35 %, in der Bundesrepublik 32,5 %, in Frankreich 30 %, in England 27,5 %, in Schweden 23,2 %, in den Niederlanden rund 20 % und in Belgien 19 %. Die südeuropäischen Länder, die zum Teil noch große Arbeitskraftreserven besitzen, haben eine geringe Frauenbeschäftigung. In Italien sind es 20,3 %, in Griechenland 13 % und in Spanien 11,8 % der weiblichen Bevölkerung.

Was ist unsere DEUTSCHE MARK im Ausland wert



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

Die Segelschulschiffregatta 1958

In dem Rennen der Segelschiffe, das unter der Schirmherrschaft des Herzogs von Edinburgh am 2. August vor Brest gestartet wurde, siegte in Klasse I (rahgetakelte Schiffe) die Bark „Sagres“ der portugiesischen Kriegsmarine mit 10 Tagen, 8 Stunden und 39 Minuten. Bei der „Sagres“ handelt es sich um die 1896 in Geestemünde gebaute 3067 BRT große „Rickmer Rickmers“, die nach dem Ersten Weltkrieg an Portugal fiel. In der Klasse II (Schiffe mit Schratsegeln über 100 t Themse-Maß) gewann der Schoner „L'Etoile“ der französischen Kriegsmarine, (227 ts, erb. 1932) mit 9 Tagen, 14 Stunden und 25 Minuten. Der Kurs dieser beiden Klassen führte über 1325 Seemeilen nach Las Palmas.

In der Klasse III (Schiffe mit Schratsegeln unter 100 t Themse-Maß), deren Rennstrecke nur über 348 Seemeilen nach La Coruña ging, siegte die Yawl „Artica II“, 16 ts, der italienischen Kriegsmarine mit 7 Tagen, 3 Stunden und 19 Minuten. Auch im Rennen 1956 von Torbay nach Lissabon siegte die „Artica II“ in der Gruppe der kleinen Schulschiffe unter 100 t.

Cap Horniers

Die nächste Versammlung der „Amicale des Capitaines au Long Cours Cap Horniers“ findet am Montag, 13. Oktober, um 20 Uhr im Adolph-Woermann-Haus, Hamburg-Altona, Palmallee 29, statt.

ZU EINEM TEXTIER
 IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
 WEINBRAND

Die Werften meldeten . . .

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5225 Schnelles Minensuchboot „Steinbock“, 250 t, f. Bundesmarine. Stapell. 25. 8. 58

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

828 D (tu) „Anna Katrin Fritzen“, 16 000 tdw, f. Johs. Fritzen & Sohn, Emden, Ausged. 8. 8. 58
857 MS „Cyrene“, 2353 BRT, f. Atlas Levante Linie A.G., Bremen. Profef. 26. 8. 58
858 FD „Spitzbergen“, 842 BRT, f. Hochseefischerei „Spitzbergen“ Heinrich Wohlers & Co., Bremerhaven. Profef. 26. 8. 58
859 FD „Island“, 840 BRT, f. Ludwig Janssen & Co., Bremerhaven. Stapell. 29. 8. 58

Atlas-Werke, Bremen

397 MS „Lehstein“, 7000 tdw, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapell. 13. 8. 58

Blohm & Voss AG., Hamburg

801 MS „Asterope“, 15 600 tdw, f. Reederei van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Mij. N. V., Rotterdam. Profef. 20. 8. 58
802 MS „Rhenania“, 15 450 tdw, f. Part. Reed. „Rhenania“ (KR.: Christian F. Ahrenkiel), Hamburg. Stapell. 27. 8. 58
804 S „Gorch Fock“, 1760 t, Bark, Schulschiff f. Bundesmarine. Stapell. 23. 8. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

880 MS „Burgenstein“, 10 800 tdw, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapell. 12. 8. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Marburg“, 370 t, f. Bundesmarine. Stapell. 4. 8. 58
Küstenminensuchboot „Wetzlar“, 370 t, f. Bundesmarine. Profef. 20. 8. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

726 MS „Concordia Tadj“, 9349 BRT, f. Christian Haaland, Haugesund. Profef. 7. 8. 58

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

310 MS „Karin Bornhofen“, 5098 BRT, f. Robert Bornhofen, Hamburg. Profef. 9. 8. 58

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

573 MS „Magdalena Oldendorff“, 10 800 tdw, f. Egon Oldendorff, Lübeck. Stapell. 14. 8. 58

Hanseatische Werft GmbH., Hbg.-Harburg

8 Schwimmgreiferponton f. Getreideheber GmbH., Hamburg. Stapell. 18. 8. 58

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

221 MS „Carlene“, 298 BRT, f. Translanta G.m.b.H., Rendsburg. Profef. 30. 7. 58

Howaldtwerke A.-G., Hamburg

936 TMS „Indian Success“, 12 250 tdw, f. India Steamship Co., Kalkutta. Stapell. 23. 8. 58

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

59 SMS ? , 1060 PS, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapelhub 22. 8. 58

Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

40 Saugebagger „Atlas“, 700 t, f. A/S Danena, Aarhus. Stapell. 1. 8. 58

Kieler Howaldtwerke A.-G.

1060 MS „Höegh Drake“, 9900 BRT, f. Leif Höegh & Co. A/S, Oslo. Profef. 14. 8. 58

1062 TMS „Ringdief“, 16 300 BRT, f. Olav Ringdal, Oslo. Profef. 12. 8. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1064 TMS „Cornelis B“, 500 BRT, f. Gebr. Broere N. V., Dordrecht. Profef. 22. 8. 58
1072 Fischkutter „Albatroz“, 47 BRT, f. brasilian. Regierung. Profef. 12. 8. 58
1073 Fischkutter „Galvota“, 47 BRT, f. brasilian. Regierung. Profef. 10. 8. 58

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsorf

110 MS „Angelica Schulte“, 3300 tdw, f. Reederei Bernhard Schulte A.G., Hamburg. Stapell. 7. 8. 58

Lübecker Flender-Werke

492 MS „Johanna Oldendorff“, 15 000 tdw, f. E. L. Oldendorff & Co. G.m.b.H., Lübeck. Profef. 28. 8. 58
494 MS „Leiv Eiriksson“, 12 700 tdw, f. A/S Laboremus, Oslo. Profef. 8. 8. 58

C. Lühring, Brake/Unterweser

5802 MS „Weser“, 1040 tdw, f. Part. Reed. „Weser“, Bremen. Stapell. 19. 8. 58

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13276 Schnellboot „Seeadler“, 140 t, f. Bundesmarine. Profef. 26. 8. 58
13280 Schnellboot „Falke“, 140 t, f. Bundesmarine. Stapellauf 30. 8. 58

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

487 MS „Kesarya“, 1960 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co. Ltd., Haifa. Übergabe 27. 8. 58

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

607 MS „Bleichen“, 1400 BRT, f. H. M. Gehrckens, Hamburg. Profef. 28. 8. 58
609 MS „Edwin Reith“, 3840 BRT, f. „Orion“ Schiffahrt-Ges. Reith & Co., Hamburg. Stapell. 20. 8. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

539 MS „Marburg“, 5143 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Profef. 1. 9. 58

Ottensener Eisenwerk A.-G., Hamburg

529 MS „Candebe“, 3743 BRT, f. Worms Compagnie Maritime et Charbonnière S. A., Paris. Profef. 7. 8. 58

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

186 MS „Thor“, 424 BRT, f. Horstmann & Harms, Königreich. Stapell. 30. 8. 58

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

316 MS „Henri G.“, 13 450 tdw, f. Société de Surveillance S. A., Genf. Profef. 21. 8. 58

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

305 FMS „Regensburg“, 720 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven. Profef. 8. 8. 58

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

871 TMS „Pass of Dalveen“, 1250 tdw, f. The Bulk Oil Steamship Company Ltd., London. Stapell. 20. 8. 58
872 MS „Oldenburg“, Fährschiff f. 300 Fahrgäste, f. Deutsche Bundesbahn. Profef. 6. 8. 58

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

1690 SMS „Bugsier 17“, 850 PS, f. Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G., Hamburg. Stapelhub 13. 8. 58

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

405 FMS „Thunfisch“, 760 BRT, f. Kohlenberg & Putz, Seefischerei A.-G., Bremerhaven. Stapell. 20. 8. 58

Schulte & Bruns, Emden

199 MS „Geertje Buisman“, 1870 BRT, f. N. V. R. Buisman's Koninklijke Fabrik van Gebrande Zuikerpouder, Zwaartlouis. Stapell. 27. 8. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

424 MS „Thyra Behrens“, 300 BRT, f. Kapt. Amandus Behrens, Hamburg. Stapell. 9. 8. 58
431 MS „Ursula Block“, 425 tdw, f. Kapt. Heinrich Block, Hamburg-Wohldorf. Profef. 27. 8. 58
438 MS „Schulau“, 425 BRT, f. Hinrich u. Christel Brunckhorst, Schulau. Stapell. 23. 8. 58

Stülckenwerft, Hamburg

871 MS „Leapaul“, 7300 tdw, f. Leo Adams (KR.: Ahrenkiel & Bene), Hamburg. Profef. 28. 8. 58
875 MS „Volumnia“, 4900 tdw, f. Hamburg-London Linie A. Kirsten & Co., Hamburg. Stapell. 26. 8. 58

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

228 MS „Varodd“, 2900 tdw, f. Reederei Egil Naesheim A/S, Haugesund. Stapell. 2. 8. 58

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

FD „Ostmark“, erb. 34 Einswarden, 435 BRT. Verk. v. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven, an Hartermann & Off, Wischhafen (KR.: Günther Truelsen, Cuxhaven). Nach Umbau zum Küstenmotorschiff neuer Name „Balje“, 471 BRT.
MS „Hertha Johanne“, erb. 31 Rendsburg, 299 BRT. Verk. v. Ernst de Buhr, Rhaudermoor, an Kapt. Heinrich Niemeyer, Westrhauderfeh. Neuer Name: ?
MS „Heimat“, erb. 28 Westerbroek, 148 BRT. Verk. v. Hinrich Brunckhorst, Wedel-Schulau, an Dietrich Thorberg, Dornbusch. Neuer Name: ?
MS „Anke Henrici“, erb. 55 Hamburg-Neuenfelde, 493 BRT. Verk. v. Peter Hiss, Burgstaaken/Fehmarn, an Zippa-Reederei G.m.b.H., Düsseldorf. Neuer Name „Ute“.
MS „Ute“, erb. Hitzacker, 499 BRT. Verk. v. Zippa-Reederei G.m.b.H., Düsseldorf, an H. Heinrich, Hamburg-Cranz. Neuer Name: „Capella“.

Ankäufe aus dem Ausland

TD „Caperata“, erb. 50, 17 995 BRT. Angek. v. Deutsche Shell Tanker G.m.b.H., Hamburg, aus Panama. Neuer Name: ?
TMS „Nico“ (Weintanker), erb. 47, 466 BRT. Angek. v. Keßler & Co., Hamburg-Altona (KR.: A. F. Harmstorf & Co., Hamburg). Jetzt „Minon“.
SMS „Rema“, erb. 57 Holland, 196 PS. Angek. v. O. Wulf, Cuxhaven, aus Holland. Neuer Name: „Taucher O. Wulf 6“.
MS „Sandettie“, erb. 51 Delfzijl, 341 BRT. Angek. v. Kapt. G. Schütt, Rendsburg, v. M. Kampe, Appingdam. Neuer Name: „Wiking“.
MS „Viking“, erb. 39 Holland, 360 BRT. Angek. v. H. Janssen, Elsfleth-Linen, v. N. V. Poromoka, Rotterdam. Neuer Name: „Visurgis“.

Verkäufe ins Ausland

D „Carina“, ex „Randa Dan“, erb. 30 Nakskov, 1600 BRT. Verk. v. K. C. Hornemann, Lübeck, nach Uruguay. Neuer Name: „La Plata“.
D „Kormoran“, ex „Singorita“, erb. 27 Kopenhagen, 1554 BRT. Verk. v. Reederei u. Transport-Ges. m.b.H., Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: „Margarita“.
MS „Najade“, erb. 54 Hamburg-Finkenwerder, 1231 BRT. Verk. v. Seereederei „Nereus“, Hamburg, nach Liberia. Neuer Name: „Naiade“.
MS „Simplon“, ex „Leine“, erb. 44 Brake, 600 BRT. Verk. v. Lloyd Seeschiffahrt G.m.b.H., Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: ?

Abgewrackt werden:

TMS „Margot Entz“, ex „Laurilwood“, erb. 29 Newcastle o. T., 7301 BRT. Verk. v. Thomas Entz Tanker G.m.b.H., Rendsburg, an Eisen und Metall K.-G. Lehr & Co., Hamburg.
D „Pitea“, erb. 02 Helsingör, 1066 BRT. Verk. v. H. M. Gehrckens, Hamburg, an Eisen und Metall K.-G. Lehr & Co., Hamburg.
D „Söderhamn“, ex „Empire Congham“, erb. 99 Helsingör, 1499 BRT. Verk. v. H. M. Gehrckens, Hamburg, an Eisen und Metall K.-G. Lehr & Co., Hamburg.
D „Wilhelm Russ“, ex „Elsie Beth“, erb. 21 Stettin, 999 BRT. Verk. v. Schiffahrt- u. Assekuranz-Ges. E. Russ & Co., Hamburg, an Walter Ritscher, Hamburg-Harburg.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Bödecker & Drauz S. 142; Conti-Press Heinz Fremke S. 140; Gerhard Eckardt S. 133; Kurt Gerda S. 136; Ernst de Jong S. 131, 132, 136; Walter Lüden S. 130, 135; Heinrich von Medvey S. 139; Kurt Schmischke S. 136, 141; Günter Schowalter S. 137; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 129, 136, 137.

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

SCHULBEDARF · BRIEFPAPIER · FÜLLHALTER · 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 Kapitansgröße.



KARL GRAMMERSTORF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenuau

Hamburg - Brunsbüttelkoog

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

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

SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE

EMDEN

NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen

Tel.: 37 51-59

Telex: 027 821

JOH. FRITZEN & SOHN

KIEL

Wall 65

Telegr.: Seefritzen

HAMBURG

Spaldingstraße 130-36

Telegr.: Seefritzen

WILHELMSHAVEN

Weserstraße 188 a

Telegr.: Seefritzen

NEW YORK

JOHS. FRITZEN & SON, INC.

50, Broadway - Phone: Whitehall 4-5945

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



ANSCHÜTZ

KREISELKOMPASS = *Sicherer Kurs*

„SELBSTEUER“ = *Schnelle Reise*

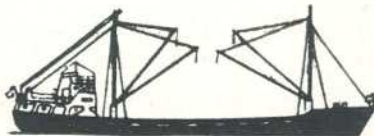
Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt



ANSCHÜTZ

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



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

Bordspiele **Spielzeug-Rasch**
Hamburg 1 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf. 359922

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


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

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

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

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 FOR
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


**SIEMENS-
HAUSGERÄTE**
Geschenke
von bleibendem Wert
Brotröster 29,80 DM
Wasserkocher 29,50 DM
Tauchsieder ab 9,90 DM

CARL PLÜCKER
ROTTERDAM AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT



EXPORT

gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487

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.