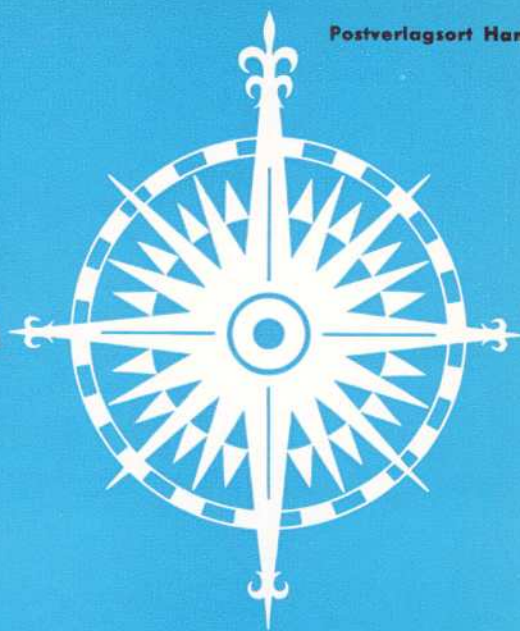


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Stettin
- BRT / NRT / tdw, eine verzwickte Sache
- Einmal noch nach Rio
- Flotten-Umschau
- Der schwarze Admiral
- Die große Bilderseite
- Darüber schnackt man noch in Kiel
- Die Bootsfahrt
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten . . .
- Schiffs- An- und Verkäufe



Es geht wieder in See

Aufn.: Herm. Boh

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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

WERFT NOBISKRUG

G. M. B. H.

RENSBURG



„Die deutsche Handelsflotte 1958“

Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT

Im SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hamburg, erschien auch in diesem Jahre wieder eine Zusammenstellung aller deutschen Seeschiffe über 300 BRT unter dem Titel „Die deutsche Handelsflotte 1958“. Dieses Buch enthält auf 700 Seiten die Zeichnungen (Generalpläne) der deutschen Handelsflotte, und wird Ende Oktober erscheinen.

Das Buch ist in Leinen gebunden zum Preise von DM 38,60 beim SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hbg. 1, Spaldingstraße 210, V., bei der Buchhandlung ECKARDT & MESSTORFF, Hbg. 11, „Neptunhaus“ und der Fa. HEINRICH BROECKER, Hbg. 1, Ferdinandstraße 61 zu erhalten, die auch den Vertrieb ins Ausland übernommen hat.

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)

Katendrechtsestraat 44, Ruf: 7 15 28 (Lager), nach 18 Uhr
Ruf: 12 05 35, 12 95 35, 12 17 84 · Telegramme: JEC EEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr

Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

International



INTERLAST

Aluminium-Raumfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G. M. B. H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

2. Jahrgang

Oktober 1958

Nr. 10

AM PEILKOMPASS

So wenig man sich in internationalen Schiff-fahrtskreisen in der Charakterisierung der augenblicklichen Frachtenlage einig ist, so eindeutig ist doch, daß es sich bei dem gegenwärtigen Tief in der Seeschifffahrt um den einschneidendsten Niedergang seit dem Kriege handelt. Nachdem die Suez-Krise 1956/57 eine übertriebene Nachfrage nach Tonnage und damit auch einen entsprechend stürmischen Ratenanstieg gebracht hatte, begannen die Frachtraten Anfang des vergangenen Jahres zu fallen. Zuerst als durchaus angebrachte Korrektur eines überhöhten Marktes sogar begrüßt, wurde der Frachtenfall etwas später mit wachsender Aufmerksamkeit und bald mit Besorgnis verfolgt. Erstmals sanken die Raten unter das durchschnittliche Selbstkostenniveau und seit Herbst vergangenen Jahres decken sie in vielen Fällen nicht einmal mehr die variablen Kosten.

Der konjunkturelle Abstieg begann damit zu einem Zeitpunkt, als die deutschen Reedereien noch mitten im Wiederaufbau standen und noch keine Möglichkeit gehabt hatten, die bisherigen Wiederaufbausergebnisse zu festigen. Als Folge ihrer immer noch äußerst unbefriedigenden Kapitalstruktur — der Anteil des Fremdkapitals an den Investitionen für den Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt beträgt im Durchschnitt immer noch etwa 65 v. H. — sind die deutschen Reedereien weitaus empfindlicher gegenüber allen Schwankungen auf den Märkten des Seeverkehrs. Es wäre falsch, die Schwere der gegenwärtigen Situation zu unterschätzen und den Ratenverfall nur als Marktreinigungs- und Ausleseprozeß werten zu wollen.

Der konjunkturelle Niedergang in der Seeschifffahrt wird begleitet von Wandlungen der Größenstruktur der Handelsflotten, sowie von einer immer tiefer greifenden Aushöhlung des Grundprinzips des internationalen Seeverkehrs der „Freiheit der Meere“. Die Größe der Schiffe, die seit einiger Zeit für die Tankfahrt und für die Fahrt trockener Massengüter in Auftrag gegeben werden bzw. schon im Einsatz sind, nimmt ständig zu. Diese Veränderungen in Richtung zum Superschiff sind nicht vergleichbar mit der seit der Jahrhundertwende in der internationalen Seeschifffahrt beobachteten Tendenz der laufend größer werdenden Schiffseinheiten. Der Übergang zum Superschiff ist eine völlig neue Entwicklung

mit einer sehr vielseitigen und vielfältigen Problematik. Fest steht, daß Großtanker und Großfrachter — volle Auslastung vorausgesetzt — kostengünstiger fahren, als beispielsweise die 10 000-Tonner, die einmal als Standardschiff für die Trampfahrt galten. So besteht für die Reeder der früheren Standardschiffe in der großen Trampfahrt die akute Gefahr, daß selbst bei ansteigender Konjunktur die Frachtraten hauptsächlich von den Selbstkosten der Superschiffe bestimmt werden.

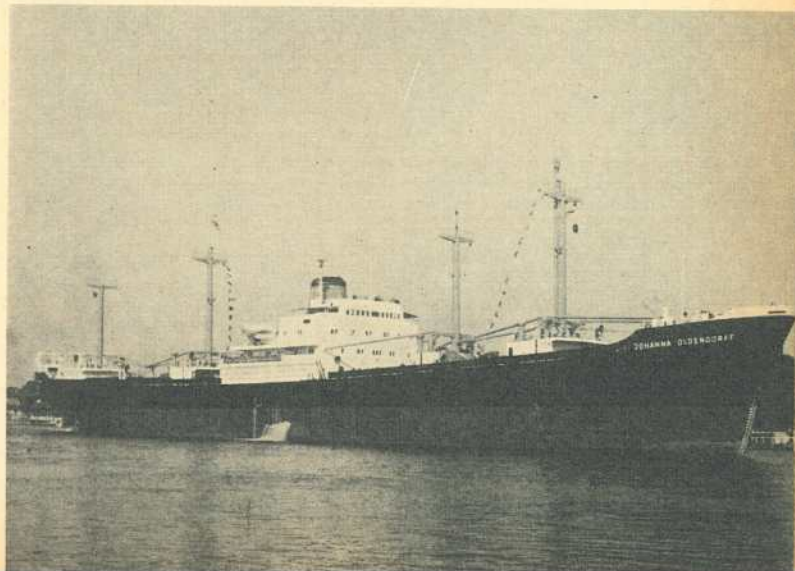
Der Bau von Superschiffen erfordert aber finanzielle Mittel in einem Ausmaß, das die Kraft der meisten privaten Reedereien übersteigt. So kann das Problem der Größenstruktur auch zu einer Frage der Betriebsform, wenn nicht sogar zu einer Existenzfrage für mittlere und kleinere Privatreedereien in der Trampfahrt und Tankfahrt werden.

Es ist eine beinahe natürliche Folge einer ungünstigen Konjunktur, daß Probleme im internationalen Schifffahrtsszusammenspiel dann sehr deutlich und offen zutage treten. So wird eigentlich erst jetzt in vollem Ausmaß spürbar, wie weit das Prinzip der Freiheit der Meere, daß bekanntlich den freien und fairen Wettbewerb zum Grundsatz hat, bereits außer Kraft gesetzt ist. Viele Staaten sind dazu übergegangen, ihre Handelsflotten durch solche Maßnahmen der Ladungslenkung, die unter den Begriff Flaggendiskriminierung fallen, zu begünstigen. Bedauerlicherweise hat auch hier die deutsche Seeschifffahrt einen besonders

schweren Stand, weil einerseits der deutsche Seeverkehrsmarkt voll liberalisiert ist und die deutschen Reeder gegenüber ihrer ausländischen Konkurrenz keinerlei Vorzüge genießen. Erfahrungsgemäß lassen sich ausländische Regierungen nur durch den Druck von der Warenaufnahme her zum Nachgeben bewegen. Die Bundesrepublik hat durch ihre weitgehende Liberalisierung etwaige Möglichkeiten für einen solchen Schutz jedoch aus der Hand gegeben.

Als Folge der schlechten Konjunktursituation ist das Problem der Verzerrung der Wettbewerbsverhältnisse durch finanzielle und steuerliche Hilfsmaßnahmen und insbesondere durch die Steuerfreiheit der unter den sogenannten „Billigen Flaggen“ fahrenden Reedereien noch bedeutsamer. Bekanntlich erheben Länder wie Panama, Honduras, Liberia und Costa Rica außer einer geringen Registrierungs- und Jahresgebühr keinerlei Steuern. Wie groß in den traditionellen Schifffahrtsländern der Wettbewerbsnachteil ist, wird an der Höhe der dort üblichen Besteuerung deutlich. Fast alle anderen traditionellen Schifffahrtsländer haben durch steuerliche Maßnahmen die Position ihrer Reedereiunternehmen bereits zu stärken gesucht. In Deutschland stehen Maßnahmen gegen die erdrückende Konkurrenz der billigen Flaggen noch aus, obwohl der Ruf nach einer Festigung und Kräftigung der Wettbewerbsposition der deutschen Reeder im Interesse des gesamten deutschen Wirtschaftsgefüges längst laut geworden ist. Der Wachoffizier.

Am 28. August 1958 übernahm die Reederei E. L. Oldendorff & Co. GmbH, Lübeck, von den Lübecker Flender-Werken A.G. den Neubau „Johanna Oldendorff“. Das Schiff ist speziell für die Massengut-fahrt gebaut, kann aber auch in die Stückgutfahrt eingesetzt werden und ist deshalb mit entsprechendem Ladegerüst versehen. Dieses besteht aus zwölf Bäumen zu 3–5 t und einem 20-t-Schwergutbaum. Als geschlossener Schutzdecker hat die „Johanna Oldendorff“ eine Tragfähigkeit von etwa 15 200 t bei 9960 BRT. Mit einem einfach wirkenden Zweitakt MAN-Dieselmotor, Type K 8 Z 10/120 A, der bei 125 Umdrehungen pro Minute 5340 PSe leistet, erreicht der Neubau eine Geschwindigkeit von 14 Knoten. Die Besatzung wird mittelschiffs und achtern untergebracht. Außerdem hat das Schiff noch vier Doppelkammern für Fahrgäste.





Der Mann am Ausguck

Wie wir schon in einem früheren Artikel voraussagen konnten, hat die Abstimmung in Frankreich und in den überseeischen Gebieten eine überwältigende Mehrheit für die neue Verfassung und damit für den Ministerpräsidenten de Gaulle ergeben. Eine Ausnahme bildet lediglich Guinea in Westafrika, das den Verfassungsentwurf ablehnte und sich damit von Frankreich lossagte. In allen anderen Gebieten fand de Gaulles Politik fast vorbehaltlose Zustimmung. Parlaments- und Präsidentschaftswahlen sollen im November oder Dezember folgen. Eine Welle der Freude und Hoffnung ging durch Frankreich. Es war so, als hätte man einen Alpdruck von dem ganzen Volk genommen. Nun liegt es an de Gaulle, die Erwartungen zu erfüllen, die die Millionen auf ihn setzen.

Mit dieser Abstimmung tritt Frankreich in ein neues Stadium seiner Geschichte ein. Die „Vierte Republik“ ist tot; es lebe die „Fünfte“! Die „Erste Republik“ nannte man das Staatsgebilde, das nach der großen französischen Revolution vom Jahre 1789 im Jahre 1792 entstand. Es wurde zwölf Jahre später durch das Kaiserreich Napoleons abgelöst. Ihm folgte die „Zweite Republik“, die ihr Dasein wieder einer Revo-

lution verdankte, nämlich der von 1848. Sie dauerte nur drei Jahre. Dann kam der Neffe Bonapartes, Louis Napoleon, der sich zum erblichen Kaiser ausrufen ließ. Die Niederlage im deutsch-französischen Krieg 1870/71 zwang ihn zur Abdankung und ließ die „Dritte Republik“ entstehen, die bis zum Jahre 1940, also bis zum Einmarsch der deutschen Truppen, dauerte. Nach Beendigung des Krieges gab sich Frankreich im Oktober 1946 eine neue Verfassung und konstituierte die „Vierte Republik“. Sie ging in den inneren Wirren der Nachkriegsjahre unter. Frankreich hat nun den „starken Mann“, nach dem es lange vergeblich gerufen hatte. Es ist wieder ein General. Nach der maßvollen und klugen Politik, die er in den letzten Wochen betrieben hat, darf man von ihm erhoffen, daß er dem vielgeprüften Land den Frieden nach innen und außen geben wird, den nicht nur die Franzosen, sondern ihre Nachbarn und alle wohlgesinnten Völker der Erde ersehnen. Als während der Nahostkrise der Sowjetische Ministerpräsident Chruschtschow der Volksrepublik China seinen Blitzbesuch abstattete, ahnte man in der politischen Welt, daß sich hier ein neuer Akt im Zusammenspiel der kommunistisch gelenkten Staaten anbahnte. Und wenige Wochen danach überschütteten Batterien der rotchinesischen Artillerie die

von den nationalchinesischen Truppen besetzte Insel Quemoy mit Tausenden von Granaten jeden Kalibers. Ist das nun Agression oder nicht? Natürlich fand man die Entschuldigungen, daß es hier um ein Gebiet geht, das zu China gehört. Aber anstatt nun diplomatische Wege zu gehen, griff man zum Mittel der Gewalt, und es schien eine Zeitlang, daß hier der berüchtigte Funke aufspringen könnte, der das Pulverfaß in die Luft jagt. Inzwischen hat

sich die Erkenntnis durchgesetzt, daß Quemoy keinen dritten Weltkrieg wert ist. Auch die Gattin Tschiang Kai Schecks, die anderer Meinung ist, wird das einsehen müssen. Es laien eigenartige Fäden zwischen dem Machtnaber auf Formosa und dem Gegenspieler in Peking, Mao Tse Tung. Tschiang Kai Schecks Schwägerin Soong Ching Ling — die Witwe des großen Sun Yat Sen, der das moderne China anbahnte — ist die vertraute Ratgeberin Mao Tse Tungs.

Viel wichtiger noch als die Vorgänge um Quemoy sind die Maßnahmen, die jetzt von der „Volksrepublik China“ durchgeführt werden. Mit riesigen Aufmärschen wurden sie angekündigt und eingeleitet. Sie bezwecken nicht mehr und nicht weniger als den Sozialismus in seiner jetzigen Form durch den Kommunismus abzulösen. Das Zentralkomitee hat die Bildung von „Volkskommunen“ verfügt. Die Anordnungen sind so einschneidend, daß sie weit über das hinausgehen, was selbst in Sowjetrußland geschehen ist. Alle Haushalte müssen diesen „Kommunen“ beitreten, die das Leben fortan bestimmen. Die Kommune schreibt das gemeinsame Essen in Kantinen vor, die Erziehung der Kinder durch Kindergärtnerinnen, die Festsetzung der Löhne, die Bestellung der Felder und selbst die Regelung der Geburten. Diese Maßnahmen sprechen all den Voraussagen Hohn, die wissen wollten, die chinesische Familientradition werde sich niemals dem Kommunismus beugen.

Im Nahen Osten ist zweifellos eine Atempause eingetreten. Es bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen auf längere Sicht die irakische Revolution und die amerikanisch-britische intervention im Libanon und in Jordanien haben werden. Sehr beachtlich war die Thronrede des Königs Hussein von Jordanien, die er bei Eröffnung des Parlaments hielt. Er meldete den Beginn des Abzugs von britischen Truppen für Mitte Oktober an, versicherte seine Zustimmung zur Herbeiführung der Einheit der Araber, beklagte sich aber gleichzeitig über den andauernden Druck aus den angrenzenden Arabischen Ländern auf Jordanien. Seine Armee will er verstärken. Ein Teil der amerikanischen Soldaten ist bereits abgezogen. Was sagt Nasser zu den neuen Ereignissen? Zweifellos steht er mit Gewehr bei Fuß und wartet eine günstige Gelegenheit ab, die geeignet sein könnte, seine Position zu stärken. Daß er auch einige Rückschläge hinnehmen mußte, ist nicht zu bezweifeln.

Männer am Strom und auf See

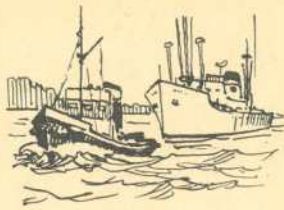
Der Segelmacher

Solange Schiffszimmerleute das kunstvolle Werk eines Schiffes erstellen, so lange gibt es auch schon den Segelmacher. Kein Windjammer ging in See, der nicht einen „Büdelneher“ oder kurzweg auch „Büdel“, andernorts auch wohl „Seils“ genannt, an Bord hatte. Ein erfahrener Kapitän suchte sich seinen „Büdel“ immer selbst aus. Auch jetzt, da die Zeit der großen Sternengraser auf immer dahin ist, hat der Segelmacher noch immer seine wichtige Aufgaben. Manche alten und jungen Segelmacher sind wahre Künstler in ihrem Fach.

Der UNO obliegt es, in diesem Herbst einem anderen Problem auf den Leib zu rücken, dem der Abrüstung. Skeptiker halten nicht viel davon, aber man sollte die Sache doch sehr ernst nehmen, denn es gibt kaum einen anderen Weg, der geeignet ist, dem wahnsinnigen Wettrüsten diesseits und jenseits des Äquators ein Ende zu bereiten. Ende Oktober tritt in Genf die Konferenz zur Einstellung der Kernwaffenversuche zusammen. Wünschen wir ihr einen guten Erfolg, zum Wohle aller Lebewesen dieser schönen, aber gefährlichen Welt!

Fritz Roßberg





Der Hafen



STETTIN

Wollte man Pommerns Hauptstadt kennenlernen, dann durfte man nicht unten im Menschengewühl und Wagengedränge der Straßen mit ihren blitzenden Schaufenstern und ihrem Handelslärm stehen bleiben. So etwas sah man auch in anderen großen Städten. Nein, man mußte dahin gehen, wo Stettins riesiges Wahrzeichen gen Himmel ragte: die alte Jakobikirche, ein gotischer Dom. Nach der Betrachtung der herrlichen Kunstwerke stieg man enge Wendeltreppen hinan, durch das mächtige Gebälk empor zum „Dachreiter“, einem kleinen Turm auf dem Kirchendach. Welch ein Blick auf das Häusermeer! Scharfkantig gingen die



Am Bollwerk

stellen Giebedächer der engstraßigen Altstadt auf und nieder. Hier war das Geschäftsviertel. Dampf rauschte das Straßengetöse herauf. Die schmucke Neustadt mit meist flach gedeckten Häusern wurde von der Altstadt durch die breiten schönen Baumanlagen des Paradeplatzes und des Königsplatzes geschieden. Ehemals zogen sich dort die Festungswälle hin.

Aber weiter schweifte der Blick über die Dächer hinweg: gen Westen bis zur Vorstadt Torney, gen Süden über die Oberwiek nach Pommerendorf, gen Norden über die Vorstädte Grünhof, Grabow, Ober- und Unterbredow hinweg bis zu den Hügeln von Frauendorf. Alles war ein einziges Gewoge von schönen neuen Häusern. Qualmende Schornsteine von Fabriken und Werken wiesen auf Stettins lebhaftige Gewerbetätigkeit hin.

In der Vorstadt Bredow ragte ein merkwürdiges hohes Gerüst aus Eisenbalken empor. Es waren die Helgen des „Vulkan“, der größten Werft der Schiffbaustadt Stettin, ja, der größten deutschen Werft überhaupt. Hier liefen sie von Stapel, oft unter den Augen von Kaisern und anderen Fürsten: die gewaltigen Handelsschiffe wie „Kaiser Wilhelm der Große“ von 14 349 BRT, „Deutschland“ von 16 500 BRT, „Kaiser Wilhelm II“ von 19 361 BRT oder gar die „Kaiserin Auguste Victoria“ von 24 581 BRT, Schiffe, die um die Jahrhundertwende zu den schnellsten und größten Dampfern der Welt gehörten.

Und damit ruhte das Auge schon auf der weiten Wasserfläche der Oder. Ihr Hauptarm, die Reglitz, verbreitert sich ganz nahe der Stadt zu dem großen Dammschen See.

Ja, er war und ist noch Stettins Lebensader, der Oderstrom. Stettin war in erster Linie Handelsstadt, die größte Pommerns, ja, ganz Ostdeutschlands. Über 5000 größere Handelsschiffe besuchten alljährlich den Stettiner Hafen. Sie brachten Steinkohle, Eisenerz, Getreide, Petroleum, Heringe, Kolonialwaren und Wein. Ausgeführt wurden Zucker, Mehl, Zement, Schamottewaren, Maschinen und Spiritus.

Majestätisch windet sich die Oder von Süden durch saftgrüne Wiesenniederungen heran, in viele Arme gespalten. Wie sind diese Arme doch im Stadtgebiet kunstvoll ausgenutzt, erweitert und vertieft zu bequemen Häfen! Der größte war der Freihafen. Er wurde 1899 für 15 Millionen Mark hergestellt.

Nicht immer hatte Stettin eine solche Bedeutung. Wald und Sumpf umgab im 9. Jahrhundert nur ein wendisches Fischerdorf mit einer Art Burg auf einer Anhöhe am linken Oderufer. Aber der Ort wuchs. Bischof Otto von Bamberg „predigte“ hier (1124 und 1128) das Evangelium, zerstörte das Götzenbild des Triglaf und baute zwei Kirchen. Später regierten die pommerschen Herzöge in Stettin. Herzog Barnim III. begann 1346 den Bau des Schlosses, das später von preußischen Königen ausgebaut und erweitert wurde. Im Westfälischen Frieden von 1648 wurde die Stadt schwedisch. Blutig rang der Große Kurfürst zweimal um ihren Besitz, aber die Federn französischer und österreichischer Staatsmänner entrissen seinem Schwert wieder den Siegespreis. Erst König Friedrich Wilhelm I. erwarb 1720 Stettin endgültig für Preußen und befestigte die Stadt aufs neue. Schmächtig aber übergab sie der Festungskommandant in Preußens Unglücksjahr 1806 den Franzosen. Sieben Jahre lang

bedrängten französische Soldaten die Bürgerschaft. Erst 1813 schlug die Befreiungstunde. Unter Preußens Zepher atmete Stettin wieder auf, gedieh und wuchs, besonders nachdem es seit 1873 aufgehört hatte, Festung zu sein.

Solch eine blühende Stadt mußte sich auch äußerlich verschönern. Prachtige Anlagen entstanden an der Oder wie die Hakenterrasse. Von dieser aus hatte man einen wundervollen



Ein Blick auf den Oderstrom

Blick auf die Oder und den Dammschen See. Nach der anderen Seite überschaute man den Rathausplatz mit seinem Gartenschmuck und dem Marktgewimmel. Ganz vorn erhob sich das schönste Denkmal der Stadt, der nach seinem Schöpfer benannte Manzelbrunnen.

Ja, das war das Stettin, das 1939 noch 383 000 Einwohner zählte. Heute ist „Szecin“ mit 73 000 Einwohnern (1946) Polens Tor zur Welt. Trotz seiner Trümmerfelder bietet es wieder Interessantes. Vor nicht allzu langer Zeit wurden hier große Lagerhäuser, Rampen und die größten polnischen Verladeanlagen in Betrieb genommen. Stettin wird künftig nicht nur Exporthafen sein, sondern auch Industriestadt mit eigenem Hüttenkombinat. Ferner soll es zusammen mit Swinemünde zur größten Hochseefischereibasis Europas ausgebaut werden.

Kurt Kersten.



Blick von der Oder auf die Hakenterrasse

Allerlei von der Schiffbauerei II.

BRT / NRT / tdw — eine verzwickte Sache

„Der Maschinenraum ist so bemessen, daß der größtmögliche Abzug bei der Vermessung der Netto-Tonnage erreicht wird.“ Für Quiddjes ist dieser Satz ein Buch mit sieben Siegeln; für manche von der Wasserkante übrigens auch. Die Reeder aber und die Schiffbauer wissen sofort, was damit gemeint ist. Und sie wissen einem gewissen Mr. Moorsom, der vor hundert Jahren lebte, noch immer Dank dafür. Denn dieser auf ihn zurückgehende Satz hat Goldeswert. Doch davon — weil es so besser verständlich wird — später ...

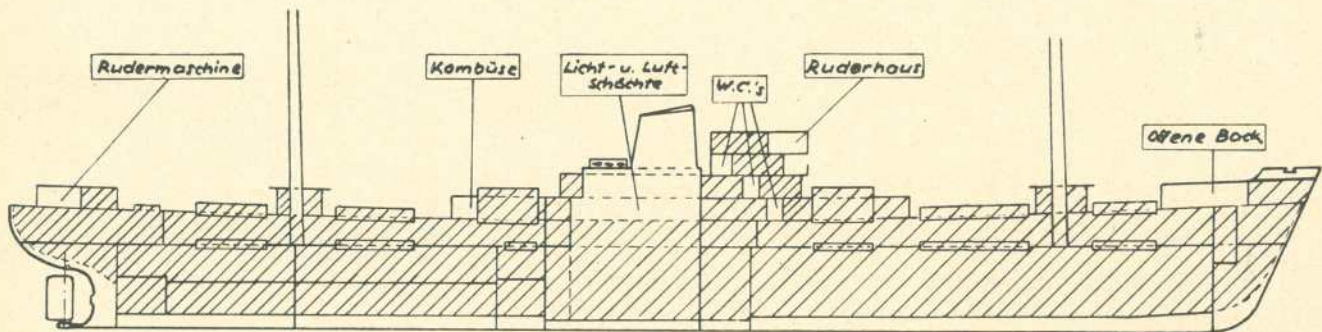
mehr in Kauf nehmen, um vielleicht einen 19 500-„Tonner“ auf einen 20 000-„Tonner“ aufzurunden.

Bevor ein Schiff zur Jungferreise ausläuft, gehen die Schiffsvermesser mit ihren Meßgeräten an Bord. Sie messen alle umbauten Räume, addieren ihre Zahlen und haben schließlich seinen Inhalt in Kubikmetern. Teilen sie diese Summe durch 2,83 oder multiplizieren sie sie mit 0,353, so haben sie das Ergebnis, das man in allen Schiffslisten findet: Die BRT = Brutto-Register-Tonnen. Eine BRT hat 100 Kubik-

kamen, mit riesigen Maschinen und noch größeren Kohlenbunkern, glaubte er, ihnen gegen die Segler, die alle Räume vom Bug bis zum Heck mit Ladung füllen konnten, eine Starthilfe geben zu müssen. Und so setzte er jene Bestimmung durch, die noch heute in Kraft ist: Wenn der Maschinenraum eines Schiffes größer ist als 13 Prozent des gesamten Brutto-Raum-Gehalts, dann dürfen bei der Berechnung der Netto-Tonnage automatisch 32 Prozent dieses Gesamtinhalts als Maschinenraum abgezogen werden.

Nehmen wir ein Beispiel: Hat ein Schiff von 10 000 BRT einen 1300 RT (13 Prozent) großen Maschinenraum, dann zieht man bei der Berechnung der NRT automatisch 3200 RT ab. Inzwischen sind die Segler zwar ausgestorben, inzwischen brauchen die Dampfer und Motorschiffe für ihre Maschine und Bunker zwar nur noch einen Bruchteil des früheren Raumes

▨ — Bruttonraumgehalt und Bezeichnung der ausgesonderten Räume — ▨



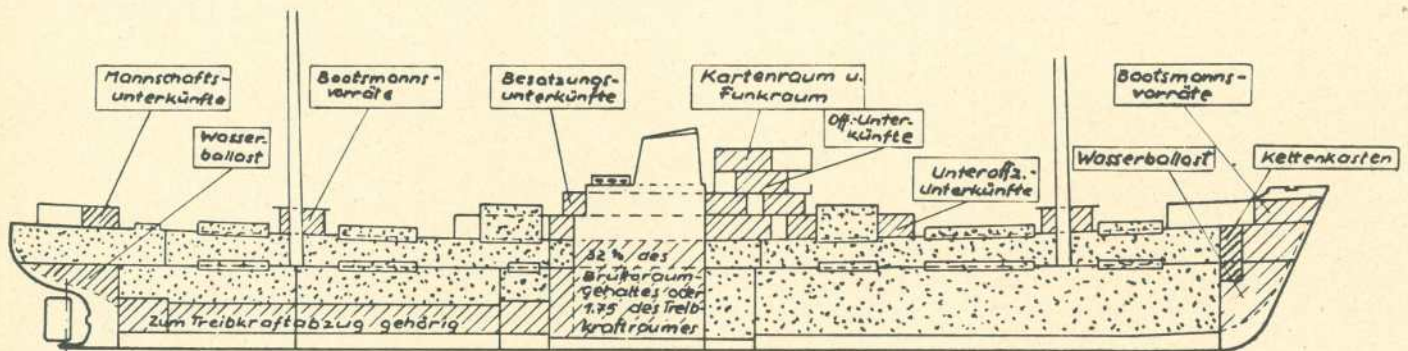
Das Stichwort Tonnage hat es bereits gesagt: Hier soll die Rede sein von der Größe der Schiffe, von BRT und NRT und tdw. Es ist eine etwas komplizierte Angelegenheit, exakt zu sagen, wie groß denn nun ein Schiff ist. Man hat mehrere Möglichkeiten. Man kann zum Beispiel die Tragfähigkeit als das Maß der Dinge nehmen (wie man es gern bei Tankern und Massengutfrachtern macht), man kann aber auch die Brutto-Tonnage, die Netto-Ton-

fuß und ist 2,85 Kubikmeter groß. Es ist ein rund 100 Jahre altes Maß, aber in der internationalen Seefahrt ist man in solchen Dingen bekanntlich konservativ.

Nun ist jedoch bei der BRT-Größe die Definition „umbauter Raum“ des Schiffes eine nur sehr grobe Umschreibung. Folgende Räume werden z.B. nicht berücksichtigt: Der Doppelboden, die Hilfsmaschinenräume irgendwelcher Art, alle offenen Räume, die Niedergänge, das

— die alte Moorsom-Regel besteht trotz unzähliger Versuche, sie abzuschaffen, noch immer. Und weiterhin schreiben die Reeder in ihren Baukontrakt: „Der Maschinenraum ist so zu bemessen, daß für die Netto-Tonnage der größte Abzug ermöglicht wird“. So kommt es, daß der Leitende Ingenieur eines modernen Schiffes sich über Mangel an Platz meistens nicht beklagen kann. Er käme in vielen Fällen leicht mit weniger aus. Doch müssen eben der

▨ — Nettoraumgehalt und Bezeichnung der abgezogenen Räume — ▨



nage oder sogar das Gewicht, was gleichbedeutend ist mit Wasserverdrängung, ins Feld führen, wenn es um die Frage geht: „Welches Schiff ist größer?“

Doch bleiben wir zunächst bei den Brutto-Tonnen, nach denen zuweilen, und den Netto-Tonnen, nach denen in der Regel die Hafengebühren und die Kanalgebühren zu entrichten sind. Auskunft darüber gibt der amtliche Meßbrief des Schiffes, in Deutschland ausgestellt vom Bundesamt für Schiffsvermessung, das seinen Sitz in Hamburg in der Bernhard-Nocht-Straße hat.

Es leuchtet ohne weiteres ein, daß die Reeder der Gebühren wegen ein möglichst kleines Schiff wünschen. Doch kommt es auch vor, daß sie der Repräsentation wegen, bei Passagierschiffen zum Beispiel, gern ein paar BRT

Rudermaschinenhaus, die Ladeposten, Licht- und Luftschächte, die Klos und bei Dampfschiffen auch noch die Schornsteine.

Noch komplizierter wird es bei der Errechnung der Netto-Tonnen, die im wesentlichen den „verdienenden“ Raum des Schiffes angeben, also seine Laderäume und Passagierkammern. Nach den NRT richten sich, wie gesagt, im wesentlichen die Abgaben. Dabei erscheinen in der Rechnung nicht: Alle Räume für die Besatzung, der Maschinenraum einschließlich Wellentunnel, die Navigationsräume und bedingt die Wasserballasttanks. Das ist das einfach erscheinende Prinzip. Die Wirklichkeit ist etwas komplizierter. Denn bei dieser Berechnung hat auch noch der schon erwähnte Mr. Moorsom aus England seine Hand im Spiel. Als vor gut hundert Jahren die Dampfer auf-

32 Prozent wegen, die den größeren Vorteil bieten, die ominösen 13 Prozent erreicht werden.

(Schluß folgt)

Das ist kein Seemannsgarn

Zum erstenmal seit Menschengedenken hat eine Spinne einen Schiffbruch verursacht. Es war ihr gelungen, hinter die Schutzscheibe eines Leuchtturms zu krabbeln und die Gaszufuhr zur Beleuchtungsanlage zu verstopfen. So fielen die Strahlen des Leuchtturms gerade in dem Augenblick aus, als sich ein Fischerboot der Küste näherte. Das Boot lief auf die Felsen und zerschellte. Die Besatzung konnte glücklicherweise gerettet werden.

Einmal noch nach Rio

Von Hans-Christian Pinkert

Am 10. November 1957 verließen wir mit unserm 15 315 tdw großen MS „Domsheide“ den Hafen von Norfolk, USA. Eine Ladung Kohlen sollten wir nach Rio de Janeiro bringen. Vor der großen Reise hieß es bereits, daß es nach Rio ginge, doch keiner wollte so recht daran glauben, bis es endlich so weit war.

Keiner von uns jungen Matrosen war vorher jemals in Rio gewesen. Die Spannung auf das große Abenteuer war daher doppelt groß. Eine milde Brise schob unser Schiff immer weiter gen Süden. Nach zwei Tagen legten wir schon die ersten Kleidungsstücke ab. Zuletzt liefen wir an Deck mit freiem Oberkörper herum. Elf Tage später, am 21. November, um 14 Uhr Bordzeit, erreichten wir die Linie. Hier war es ganz schön warm. Einige hatten bereits einen Sonnenbrand und waren ständig auf der Suche nach einem schattigen Platz. Die Temperaturen schwankten zwischen 30 und 35°. Man hätte an Deck Eier braten können. Unsern Durst stillten wir bei der Arbeit mit Zitronentee.

„Heute abend sind wir da“, hieß es, als wir am 27. November zutörnten. Im Laufe des Tages wurde bereits kräftig Ausschau gehalten nach dem Zuckerhut, ist er mit seiner Höhe von 470 m doch das Wahrzeichen von Rio de Janeiro.

Um 18 Uhr war es endlich so weit. Rio kam in Sicht. Die ganze Freiwache stand an der Reling und schaute bewundernd die schöne Landschaft an.

Da, ein Rasseln im Maschinentelegraf! Maschine stop!

Nach einer Seereise von 17 Tagen schwiegen die Motoren zum ersten Mal wieder. Es war eine wohlthuende Ruhe im Schiff. Nur das schwache, gleichmäßige Tuckern der Lichtmaschine war noch zu vernehmen.

„Fallen Backbord Anker!“ kam der Befehl von der Brücke. Der Anker platschte ins Wasser und die Kette polterte hinterher.

Nun aber waren wir alle enttäuscht. Wir hatten gedacht, daß wir gleich an die Pier kommen würden. Dort wartete doch auch die Post

auf uns. Aber daraus wurde nichts. So mußten wir die Nacht über hier liegen bleiben und auf Nachricht unseres Agenten warten. Inzwischen war es auch dunkel geworden, so daß wir nicht mehr viel von der Stadt sehen konnten. Nur ein Meer von Lichtern!

Wir gingen in unsere Kammern zum Schlafen. Am nächsten Morgen bot sich uns ein schönes Bild. Wir sahen die riesigen Wolkenkratzer. Das muß ja eine ganz moderne Stadt sein, dachten wir. Wir hatten recht damit.

Vier Wochen sollten wir in dieser schönen Stadt liegen bleiben. Es lag also noch allerhand vor uns. Zehn Tage aber blieben wir noch vor Anker liegen, da der Platz an der Pier besetzt war. In diesen zehn Tagen malten wir außenbords, hatte das Salzwasser doch mächtig an der Farbe gezehrt.

Endlich kam der Tag, an dem es an die Pier ging. Damit war unser Landgang in Aussicht gestellt. Ohne Schwierigkeiten manövrierten wir an den Kai. Hier warteten vier primitive Greiferkräne darauf, sich auf die Kohlenladung zu stürzen.

Abends holten wir uns den nötigen Vorschuß, um an Land zwitschern zu können. Mit der Straßenbahn fuhren wir in die Stadt. Ich war sehr erstaunt über die Bahn. An den Eingängen hingen die Leute wie Trauben auf dem Trittbrett. Was wohl die Polizei dazu sagte? Sie sagte gar nichts. In anderen Ländern herrschen eben andere Sitten.

Unser Reiseziel war der Zuckerhut. Wir hatten ihn immer vor Augen gehabt und wollten ihn nun einmal richtig kennenlernen. Eine Seilbahn führte hinauf. Da es aber schon dämmerte, verschoben wir unsern Ausflug auf den nächsten Sonntag. Wir fuhren deshalb zu dem berühmten Badeort Copacabana, der nicht allzuweit vom Zuckerhut entfernt ist. Hier scheinen allerdings nur die reichen Leute und die Touristen zu verkehren. Man merkte es an den Preisen, kostete dort doch eine Coca Cola mit Rum 100 Cruzeiros, das sind nach deutschem Geld 5 Mark.

Am nächsten Tag wollten wir eine Fußballmannschaft gründen. Wir hatten ja vier Wochen Zeit. Die Mannschaft kam auch zustande. Jeder spendete einen gewissen Betrag und wir konnten uns eine vollständige Ausrüstung kaufen.

Wir trugen drei Spiele gegen Mannschaften anderer Schiffe aus. Die erste Begegnung endete unentschieden mit 2 : 2 gegen Argentinier. Im zweiten Spiel siegten wir 5 : 3 gegen Dänen. Das dritte Spiel gegen Finnen wurde von uns 2 : 1 gewonnen. Viele Spiele haben wir auch unter uns ausgetragen.

So verging Woche für Woche. Wir sahen endlich auch Rio vom Zuckerhut aus mit seinem bunten Treiben in den Straßen und auf den Plätzen. Überall, wo man merkte, daß wir Deutsche waren, wurden wir freundlich aufgenommen, denn der Deutsche ist in Brasilien hoch angesehen.

Immer näher rückte der Tag unserer Abreise. Nachdem die Kohlen gelöscht waren, wurde das Schiff wieder mit Erz beladen.

Der Ausreise-Termin war nun endgültig festgesetzt. Am 29. Dezember schob sich das Schiff langsam aus dem Hafen.

Einige waren traurig, andere wieder froh, daß es nun fort ging. Mir hat es in den vier Wochen dort sehr gut gefallen.

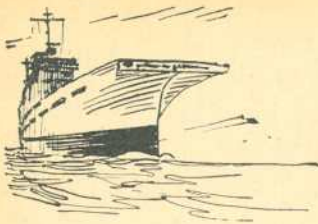
Langsam zieht das Schiff am Zuckerhut vorbei. Ein Blick noch zurück auf Rio de Janeiro. Die Motoren singen wieder ihr Lied. Vor uns breitet sich der weite Atlantik aus.

„Es geht nach Hause — es geht nach Hause!“ singen in immer gleichem Rhythmus die Maschinen.

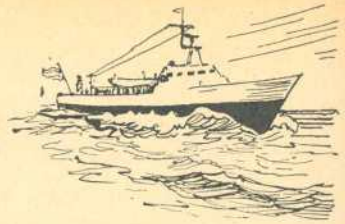
Das ist kein Seemannsgarn

Ein Polizist sprang in einer nordamerikanischen Hafenstadt einem Ertrinkenden nach, machte Wiederbelebungsversuche, flößte ihm einen doppelten Whisky ein und redete ihm väterlich zu. Als der Gerettete endlich wieder auf den Beinen stand, verhaftete er ihn wegen Badens an verbotener Stelle im Hafen.





Flotten-Umschau



Der „Kabeljau-Krieg“ innerhalb der 12-sm-Grenze vor der isländischen Küste geht allem Anschein nach vorläufig weiter. Neuerdings haben nun auch die Faröer Anspruch auf die Zwölfmeilengrenze vor ihren Küsten angemeldet, wodurch auch Dänemark in die Frage hineingezogen wurde. Bekanntlich war es der im Frühsommer d. J. in Genf abgehaltenen internationalen Seerechtskonferenz nicht gelungen, eine endgültige Klärung der grundsätzlichen Regelung dieser 12-sm-Angelegenheit herbeizuführen. Norwegen hat übrigens auch für bestimmte Küstengebiete seines Landes die 12-Meilengrenze gefordert. Die ganze Sache ist volkswirtschaftlich, und in der Folge auch seemilitärisch, von großer Bedeutung.

Die Zypernfrage ist immer noch nicht geklärt. Festzustellen wäre hierbei, daß die Insel als Flottenstützpunkt im östlichen Mittelmeer unter den heutigen Verhältnissen nicht im entferntesten mehr die Bedeutung hat, wie vor dem Zweiten Weltkrieg. Das haben die Amerikaner ihrem britischen Bundesgenossen auch deutlich genug zu erkennen gegeben. Schließlich haben die Amerikaner ja auch gezeigt, daß selbst unter wirklich ersten Verhältnissen eine entsprechend aufgelegene Flottenstreitmacht, wie ihre 6. Flotte im Mittelmeer, auch ohne feste Stützpunkte auskommen kann, allerdings nur unter Aufwendung von Mitteln, die auf westlicher Seite sich nur Amerika leisten kann. Nach den neuesten Nachrichten soll die 6. Flotte im Mittelmeer in bisheriger Stärke verbleiben. Der bisherige Flottenchef, Vizeadmiral Brown (Cat Brown), hat unlängst sein Kommando an Vizeadmiral Ekström abgegeben und das Kommando der NATO-Streitkräfte Süd-Europa

übernommen. Er hat seine Stellung als Flottenchef zwei Jahre innegehabt, und man hat seinen Namen auch in Westdeutschland öfters gehört.

Bei der 7. USA-Flotte in Ostasien hat ebenfalls ein Kommandowechsel stattgefunden, wo Vizeadmiral Kivett den als stellv. Stabschef der US Kriegsmarine nach Washington berufenen Vizeadmiral Beakley abgelöst hat. Angesichts der ernstesten Lage, die wegen der Quemoy-Angelegenheit und sonstiger Fragen in Ostasien entstanden ist, kommt der 7. Flotte große Bedeutung zu, ohne daß gleichzeitig die 6. Flotte dadurch weniger wichtig als bisher wird.

Das amerikanische U-Boot „Skate“ hat nach erfolgreichem Besuch in England auch Norwegen besucht und wurde dort vom König Olav eingehend besichtigt. Die dänische Regierung und auch die Bundesregierung haben sich einem geplanten Besuch des Bootes gegenüber bisher sehr zurückhaltend gezeigt, wohl weniger weil sie selbst etwa mögliche Gefahren von den Atomanlagen her sahen, sondern weil die Bevölkerung vielleicht noch nicht überall erkannt hat, daß die friedliche Verwendung der Atomspaltung für Antriebszwecke, und die u. U. allerdings höchst gefährlich sein könnende Herstellung und Verwendung von Atombomben zwei ganz verschiedene Dinge sind. Bekanntlich sind ja auch Atom-Reaktoren schon für Handelsschiffe geplant.

Ende September wurde in Amerika bekannt gegeben, daß das amerikanische Atom-U-Boot „Sea Wolf“ bereits 50 Tage eine ununterbrochene Unterwasserfahrt hinter sich gebracht

hat, und daß eine Weltumfahrungsstrecke in getauchtem Zustand vorgesehen ist. Natürlich unter Begleitung entsprechend zusammengesetzter Überwasser-Sicherungsfahrzeuge. Die bisherige Bestleistung hatte das A-U-Boot „Skate“ mit 31 Tagen Unterwasserfahrt vollbracht.

Im September hielt die schwedische Marine unter dem Namen „Operation Westsee“ mit über 100 Kriegsfahrzeugen in Form von See-, Land- und Luftmanövern große Geleitschutzübungen in der Nordsee, dem Kattegat und der schwedischen Westküste ab.

Nach Verlegung von drei leichten Kreuzern und fünfzehn Zerstörern aus der Ostsee in die arktischen Gewässer unter gleichzeitiger Aufstellung von achtzehn Kleinschiffsverbänden sollen die Sowjets z. Z. über 580 Kriegsfahrzeuge in der Ostsee haben, zu denen noch die Seestreitkräfte Polens und der DDR mit etwa 10 000 Mann Besatzungsstärke hinzukommen.

Die erste der in England erworbenen sieben Fregatten für die Bundesmarine ist jetzt bei uns eingetroffen. Zu erwähnen wäre besonders, daß die BM nun auch ein sehr vielseitig verwendbares Ausbildungsschiff von 4500 t Verdrängung erhält, nachdem der Rat der Westeuropäischen Union die Überschreitung der sonst geltenden 3000-t-Grenze für die BM und den Bau des Schiffes in der Bundesrepublik genehmigt hat. Es ist für die Ausbildung des Marineoffiziersnachwuchses vorgesehen, soll nach bisherigen Nachrichten „Berlin“ heißen und einen Baupreis von 70 Millionen Mark erforderlich machen. Der Bau erfolgt auf der Rendsburger Werft Nobiskrug GmbH.

R. Andriano.



Sport an Bord

„Sportfreunde“ MS „Ilse Schulte“: Wir haben an Bord eine Fußballmannschaft und tragen in den Häfen Wettspiele gegen andere Schiffe aus. Sind wir während des Sports weiterversichert oder bedarf es einer gesonderten Versicherung?

Wir haben Ihre Anfrage an die See-Berufsgenossenschaft weitergeleitet, die uns folgende Auskunft erteilt hat: „Die häufig aufgeworfene Frage, ob die Besatzungsmitglieder deutscher Seeschiffe im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung auch gegen solche Unfälle versichert sind, die sie bei betrieblichen Sportveranstaltungen, z. B. bei Fußball- oder Handballspielen gegen andere Schiffsmannschaften erleiden, läßt sich nicht ohne weiteres mit einem klaren Ja oder Nein beantworten. Vielmehr ist der gesetzliche Unfallversicherungsschutz insoweit an bestimmte Voraussetzungen geknüpft, die eine Beurteilung nur nach den Umständen des Einzelfalles möglich machen.“

Ausgangspunkt für die Beantwortung dieser Frage ist die gesetzliche Definition des „Arbeitsunfalles“, denn nur Arbeitsunfälle unterliegen dem Versicherungsschutz nach der Reichsversicherungsordnung (RVO). Nach der gesetzlichen Definition (§ 542 RVO) ist nur der Unfall ein Arbeitsunfall, der sich bei Ausübung oder doch im Zusammenhang mit der Berufstätigkeit ereignet. Eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Anerkennung eines Sportunfalles als Arbeitsunfall ist demnach, daß dieser Unfall in einem wesentlichen inneren Zusammenhang mit der versicherten Arbeit oder mit dem Betrieb steht und den Zwecken des versicherten Betriebes zu dienen bestimmt ist.

Nun wird man den Betriebssport nicht schlechthin als mit dem Betriebe nicht im Zusammenhang stehend ansehen können, denn die sportliche Betätigung der Belegschaftsmitglieder, hier der Besatzungsmitglieder, liegt ja nicht nur in ihrem eigenen Interesse begründet, sondern dient insofern auch dem Interesse des Betriebes, als sie einen wertvollen Ausgleich für die meist einseitige und den Körper einseitig beanspruchende Betriebsarbeit darstellt. Unter diesem Gesichtspunkt ergibt sich damit eine zweite Einschränkung: der Zusammenhang mit dem Betriebe oder der Betriebsarbeit ist jedenfalls dann ausgeschlossen, wenn das Ziel des Sports und des einzelnen Spiels mehr in der Erreichung sportlicher

Spitzenleistungen, als in der körperlichen Ertüchtigung liegt.

Aus diesem Grunde hat die Rechtsprechung den Grundsatz entwickelt, daß die Teilnahme am sportlichen **Wettkampfsverkehr** den Versicherungsschutz grundsätzlich ausschließt. Wenn es sich um ein Spiel verschiedener Betriebssportgemeinschaften oder Belegschaften (Besatzungen) gegeneinander handelt, so wird man davon ausgehen müssen, daß der Wettkampfscharakter überwiegt; dabei ist es unbeachtlich, ob es ein sogenanntes Freundschaftsspiel oder ein Meisterschaftsspiel ist. Der Versicherungsschutz erstreckt sich also grundsätzlich nicht auf die Wettkampfs Spiele der Besatzungsmitglieder mit betriebsfremden Mannschaften, sondern nur auf jene Sportveranstaltungen, die sich auf die Besatzungsangehörigen beschränken, nur unter Beteiligung dieser und innerhalb der Betriebssportgemeinschaft stattfinden und möglichst unter der Leitung und Aufsicht des vom Betrieb zugelassenen Sportlehrers oder sonstigen zur Aufsicht Berufenen stehen. Nur wo diese Voraussetzungen vorliegen, läßt sich ein Interesse des Betriebes und damit ein innerer Zusammenhang der Sportausübung mit der Betriebsarbeit der Teilnehmer anerkennen. Wenn gleich auch andere sportliche Veranstaltungen einen hohen Wert für die körperliche Ertüchtigung des einzelnen Teilnehmers sowie der Gesamtheit haben mögen, so fehlt es bei ihnen jedoch an der Verbundenheit der Teilnehmer mit dem Betrieb und damit an der Grundvoraussetzung für die Einbeziehung in die gesetzliche Unfallversicherung.

Es besteht kein Anlaß, von dieser von der ständigen Rechtsprechung entwickelten und von den Gerichten auch heute noch vertretenen Auffassung abzuweichen. Gewiß mag die Entscheidung — wie schon oben angedeutet wurde — im Einzelfall aus besonderen Gründen anders ausfallen, und sicherlich zwingen die besonderen Verhältnisse in der Seeschifffahrt zu einer großzügigen Auslegung und Anwendung dieser Grundsätze. Doch wird man selbst bei der großzügigsten Auslegung nicht übersehen dürfen, daß die gesetzliche Unfallversicherung in erster Linie vor den Betriebs- und Arbeitsgefahren schützen will und daß sie demzufolge nur dort wirksam werden kann, wo ein — wie auch immer gearteter — Zusammenhang mit dem Betriebe festzustellen ist.“

Neue Seemannsheim

In Brake wurde kürzlich ein neues Seemannsheim seiner Bestimmung übergeben. Nachdem seit langem das bisherige Heim, das fast fünfzig Jahre seinen Dienst versah, den Bedürfnissen nicht mehr genügte, war die Einrichtung eines neuen Hauses notwendig geworden. Neben den üblichen Aufenthaltsräumen stehen nunmehr hier den Seeleuten 27 Wohnräume mit 44 Betten zur Verfügung. Dem Haus angeschlossen ist eine modern ausgestattete Wäscherei und ein Gepäckraum. In dieser weitläufigen Umgebung werden sich die Seeleute, denen der Aufenthalt von dem Hausvater nach bewährtem Muster so angenehm wie möglich gemacht wird, wohlfühlen.

Wenig später, Ende September, wurde in unmittelbarer Nähe der St. Michaelis Kirche der Grundstein zu dem neuen Hamburger Seemannsheim gelegt. Das im Kriege durch Bomben zerstörte und später wiederaufgebaute Seemannsheim am Wolfgangsweg hatte sich längst als zu klein erwiesen. Durch den Verkauf dieses Hauses wurde der Grundstock für den Bau des neuen Heimes, das rund 1,1 Millionen DM kosten wird, gebildet. Die fehlende Summe wurde von der Seemannsmission, aus Mitteln des Zahlenlotos und durch Hypotheken aus Hamburger Bankinstituten aufgebracht.



Die Freiwache



Der schwarze Admiral Von Kapitän Kurt Gerdau

Eine durchaus nicht alltägliche Seeamtsverhandlung wurde im April des Jahres 1891 vor der Königlich Britischen Admiralität in Plymouth eröffnet. Hinter den schweren, hölzernen Planken stand William Norton, ehemals Chief-Maat des Vollschiffes „White Horse“. Er warf einen großen Schatten, als er so da stand und durch die kleinen Butzenscheiben hinausschaute. In der Ferne lag die Insel St. Nicholas und noch weiter der endlose Ozean. Ein steifer Nordwind ließ die regenschweren Wolken auf den Horizont hinabstürzen.

„Nun, William Norton, nachdem Sie Ihren Kapitän Matthew Ellison gehört haben, erteile ich Ihnen das Wort.“

Der hagere Mann räusperte sich leicht. „Wir befanden uns noch runde tausend Meilen von den Azoren entfernt, als der Ausguck ein Schiff voraus an Steuerbord meldete. Es war eine Brigg, und, wie sich später herausstellte, ein Norweger, der in Christiansand beheimatet war. Das merkwürdige aber war, daß die Segel unter den Rahen festgezurrten waren, obwohl der Wind so recht nach unserem Herzen wehte. Wir fielen zwei Strich von unserm Kurs ab, machten die Obersegel fest und refften das Großsegel. An Bord zeigte sich keine Menschenseele, auch nicht, als wir einen vollen Kreis um die treibende Brigg geschlagen hatten. Es war übrigens die „Magdalena Charlotte Rudenschöld“. Unser Kapitän, Matthew Ellison, ließ unser Boot klarmachen und aussetzen. Ich meldete mich freiwillig und rief den Bootsmann und noch drei Matrosen ins Boot. Wir waren nur hundert Meter von der kleinen Brigg entfernt, und die Matrosen legten sich tüchtig in die Riemen; denn wir waren alle von einer fieberhaften Neugierde befallen. Dann stieß unser Boot an die Bordwand und der Bootsmann schwang sich hinüber, um die Leine festzumachen. Ich hörte den Bootsmann erschreckt aufschreien und kletterte sofort über die Schanzung. Das, was ich sah, war fürchterlich. Zuerst winkte ich jedoch den Matrosen zu, damit sie im Boot blieben. Ich stand und starrte auf ein formloses Wesen, reglos, und mein Herz hämmerte wie wild.

Ich erschrak fast, als es neben mir flüsterte: Der schwarze Admiral. Es war aber nur der Bootsmann, der mit verzerrten Gesichtszügen und weit aufgerissenen Augen am Want lehnte.

Ja, es war die Pest.

Direkt vor meinen Füßen lag eine blaugefärbte Leiche, vielmehr das, was von ihr übriggeblieben war. Möwenschnäbel hatten sie zerhackt und gelöchert. Wo einst Augen gesessen hatten, gähnten jetzt leere Höhlen. Noch grauenerregender jedoch war der Gestank, der über dem Deck zu brodeln schien. Ich brauchte dem Bootsmann keine Anweisungen zu erteilen; denn freiwillig würde er den von ihm eingenommenen Platz nie verlassen. Ich raffte meinen restlichen Mut zusammen und stieg über die Leiche hinweg, um nach achtern ins Kartenhaus zu gelangen. Auf dem Wege dahin, entdeckte ich die zweite und noch drei weitere Leichen. Sie sahen um nichts besser aus als die erste.

Vorsichtig stieg ich den Niedergang hinunter. Eine Dunstwolke schlug mir entgegen, als ich



Der Schmierer

Ich bin nur ein Schmierer
ich fahr nicht an Deck
ich trag keine Streifen
ich wühl nur im Dreck
ich laß mich ganz selten da oben mal sehn
für mich ist das Deck
nur um nach achtern zu gehn
ich müh mich da unten
ganz redlich wohl ab
doch meine Heuer
die ist man nur knapp
ich werd auch kein Chief mehr
und auch kein Kaptein
ich bin nur ein Schmierer
das muß wohl so sein
doch endet die Reize
vorbei ist die Qual
dann bin ich Herr Meier
und jı könt mi all.

Theodor Janeczek

das Schott öffnete. Ich mußte mich heftig übergeben; aber besser war mir nicht geworden. Unten angekommen schob ich die Türen einer Koje auseinander. Eine dicke, fette Ratte huschte über meine Hände und fiel herunter. Automatisch stieß mein Fuß zu, und quiet-schend flog sie in die Ecke. Meine Hände zitterten. Ich schob die Türen wieder vor — die Sargtüren. Irgendwo schlug eine Uhr. Es mußte die neunte Abendstunde sein. Die Tür zur Kapitänskajüte bekam ich nicht ganz auf.

Ich zwängte mich durch einen Spalt. Genau davor lag ein Toter. Wahrscheinlich war es der Kapitän. Er hatte wohl noch versucht, an Deck zu gelangen; denn außer einem Hemd trug er nichts auf dem Leib, und der Weg von der Koje zur Tür war mit Auswurf bedeckt.

Das Journal lag auf einem mit Leder bezogenen Sofa. Ich schnappte es mir und eilte zurück an Deck. Der Bootsmann stand noch da, wo ich ihn verlassen hatte. Ich rief das Boot herbei, das sich wenige Meter von der Bordwand entfernt aufhielt. Wir schlangen uns hinein und ruderten zurück. Die „White Horse“ kreuzte in Lee. Als wir noch ungefähr zehn Meter entfernt waren, beugte sich unser Kapitän über die Reling und fragte mich laut, was drüben los wäre.

„Die Pest ist an Bord“, schrie ich zurück.

„Unten bleiben und warten“, befahl er.

Plötzlich fielen die gerefften Segel und blähten sich im Wind, und die „White Horse“ nahm Fahrt auf.

„Käpten“, schrie ich, „wollt ihr uns nicht mitnehmen?“

Doch kein Mensch der Besatzung ließ sich blicken und zu einem Enterversuch war es zu spät. Die „White Horse“ entfernte sich immer mehr. Das Boot war nicht ausgerüstet, wenn man von einer kleinen Tonne Wasser absah. Segel waren ebenfalls nicht im Boot. Außerdem begann es zu dämmern. Es gab für uns keine andere Wahl. Wir mußten zurück auf das Pestschiff. Wir beeilten uns nicht, nein; denn irgendwie konnten wir es einfach nicht fassen, daß man uns im Stich ließ. Wir machten das Boot am Heck fest und säuberten erst einmal das Deck von Leichen. Es war eine harte Arbeit, da ich verboten hatte, die Leichen anzufassen. Unter einem der Rettungsboote lagen noch zwei Tote. Gemeinsam setzten wir das Großsegel, später auch noch die Bramsegel und nahmen Kurs auf die Azoren. Zu unserem Glück hatten wir eine stete achterliche Brise, und zehn Tage später fiel unser Anker vor Ponta Delgada. Man brachte uns dort in ein Hospital.

Wir waren am Ende unserer Kräfte; denn wir hatten nichts auf der „Magdalena Charlotte Rudenschöld“ zu uns genommen, wie wir überhaupt nie mehr unter Deck gegangen waren. Wir blieben alle am Leben. Der schwarze Admiral bekam uns nicht.“

Nortons Blick löste sich vom eifrigen Spiel des Windes mit den Wolken. „Ja, so war es.“

Der Vorsitzende, mit langer, weißer, gepudertes Perücke, fragte leise, ob er weiter zur See fahren wolle.

„Yes, Sir.“

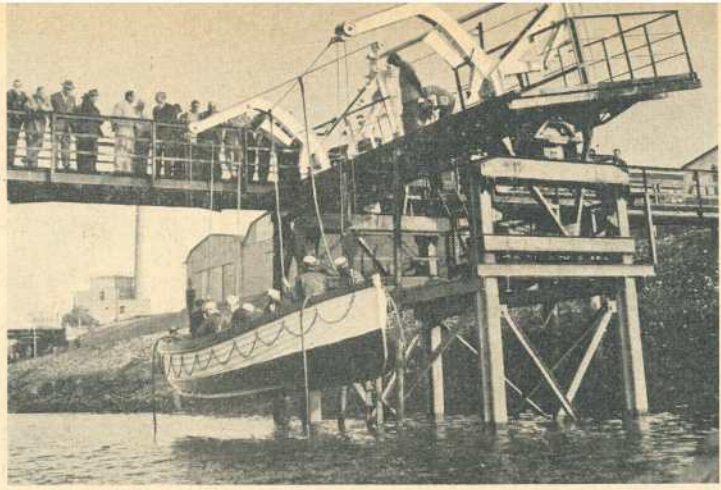
Nach einer kurzen Beratung fällt das Gericht der Königlich Britischen Admiralität folgenden Spruch: „Matthew Ellison, Kapitän der White Horse, wird die Befugnis, ein englisches Seeschiff zu führen, auf Lebenszeit entzogen.“

*

Der Passagier

Passagiere können manchmal dem Schiffsvolk auf die Nerven fallen. So auch Herr Lothar Meyer. „Mein Doktor hat mir dringend geraten auszuwandern“, erklärte er sehr gewichtig an der Mittagstafel.

„So, so“, fragt bescheiden der Tischsteward, „war das ein Doktor med. oder ein Doktor jur.“

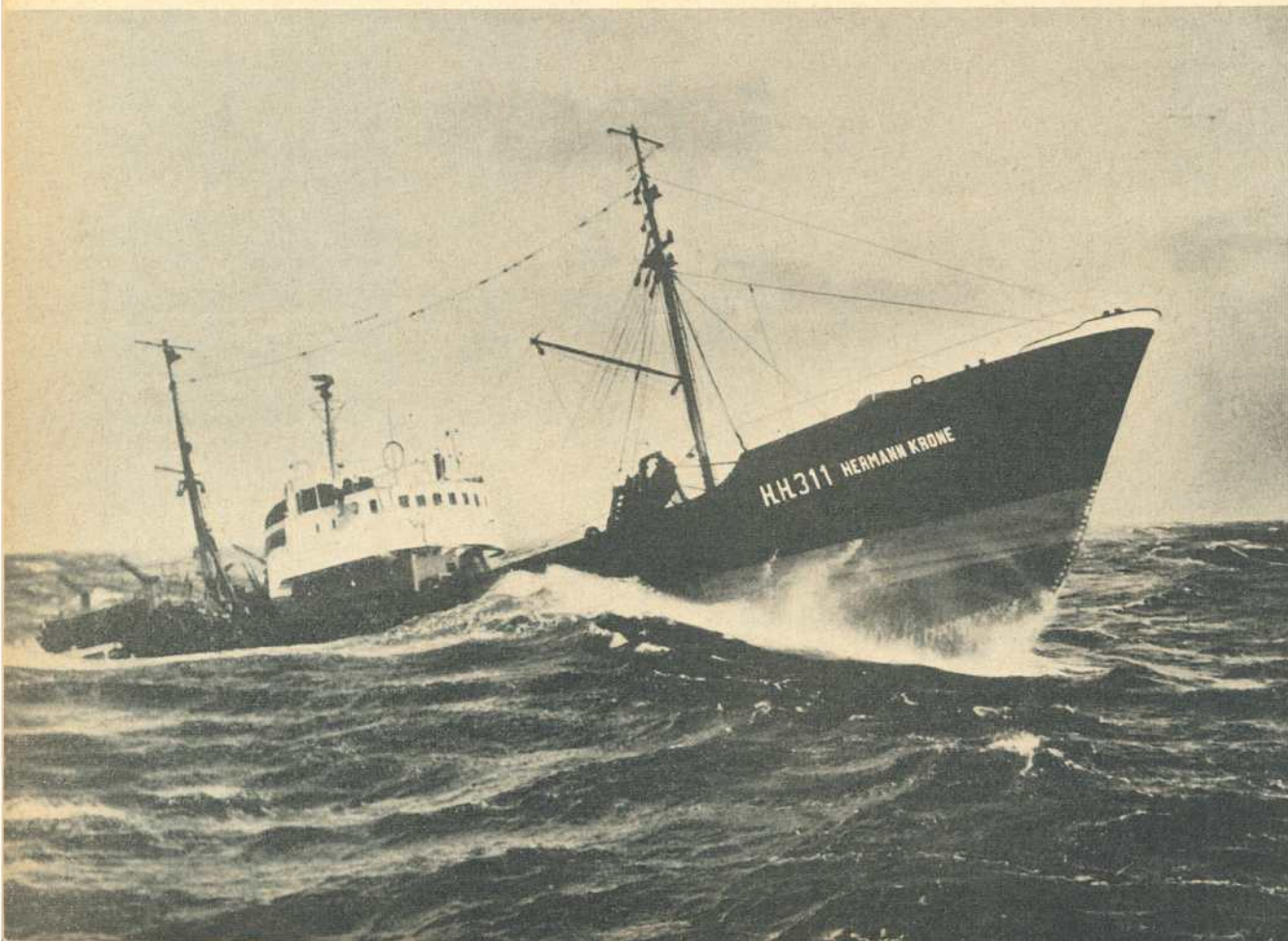


Auf der Weser bei Bremen wurde eine „Matrosen-Prüfstelle“ mit einer Rettungsbootanlage eingerichtet. Die Plattform mit den Davits ist so konstruiert, daß man sie bis zu 25° Schlagseite nach jeder Seite hin verkippen kann. Nicht nur die Matrosenanwärter müssen das Boot unter solchen erschwerten Umständen sicher zu Wasser bringen können, sondern es üben daran auch schon die angehenden Seeleute vom „Schulschiff Deutschland“. Auch die Seebühnengesellschaft benutzt die Anlage für Versuchszwecke.

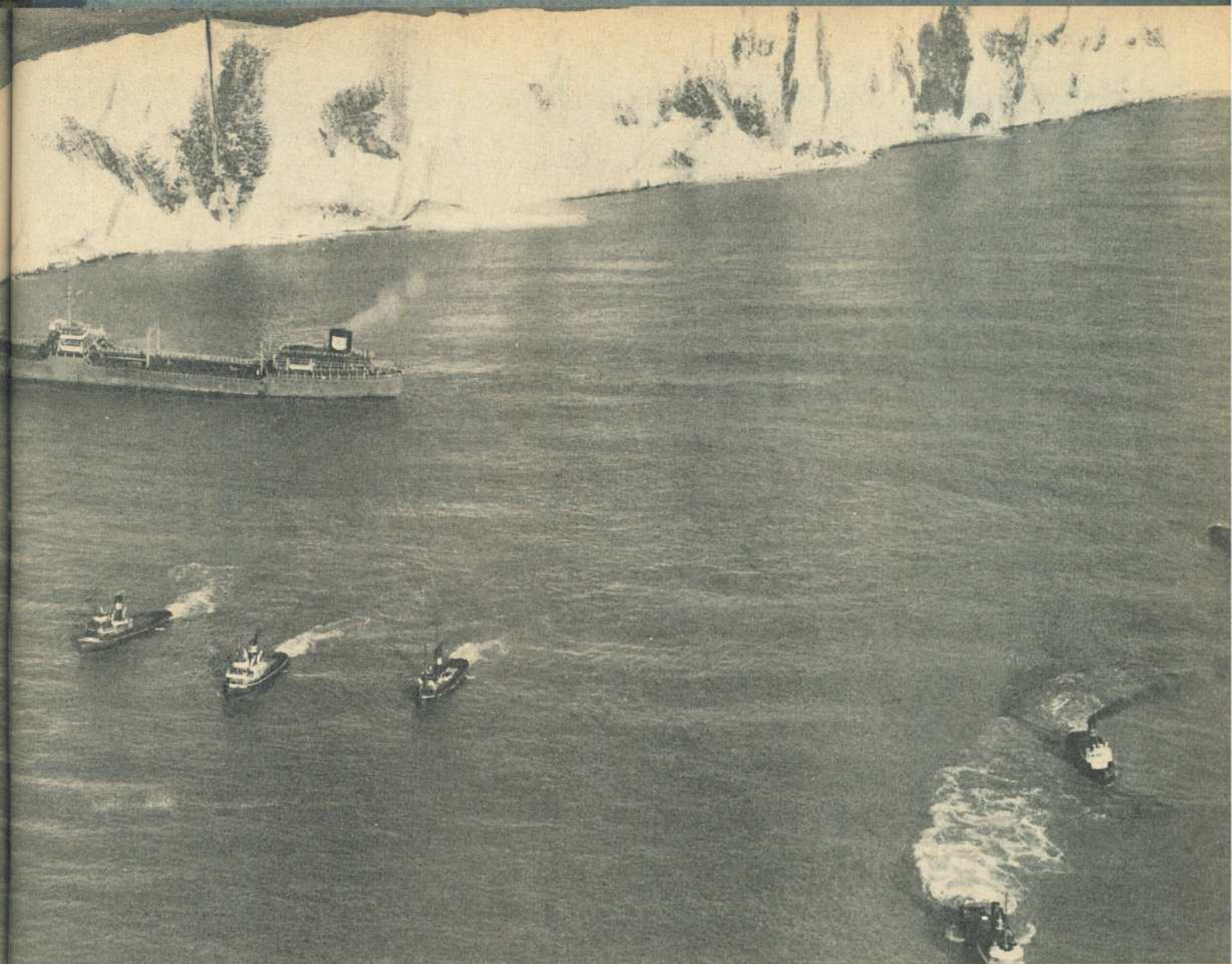
Im September stattete das norwegische Vollschiß „Christian Radich“ dem Hamburger Hafen einen Besuch ab. Das Schulschiff, das der nautischen Ausbildung des Nachwuchses sowohl für die Kriegs- wie für die Handelsmarine dient, wurde 1937 in Sandefjord erbaut und vermisst 676 BRT. Im stürmischen Wetter auf dem Nordatlantik ging die Fockstange über Bord.

Nebel im Kanal! Gerade in diesem belebten Gewässer hat der dicke, undurchdringliche Nebel schon manchen Unsinn angerichtet. Vielleicht wollte dieser Tanker einem entgegenkommenden ausweichen und ist dabei selbst gegen die Kreideküste von Dover geknallt. Bis auf ein paar Schäden im Vorschiff scheint aber alles gut gegangen zu sein. Sechs Schlepper haben bereits angepackt und versuchen, den Tanker wieder von den Klamotten abzubringen.

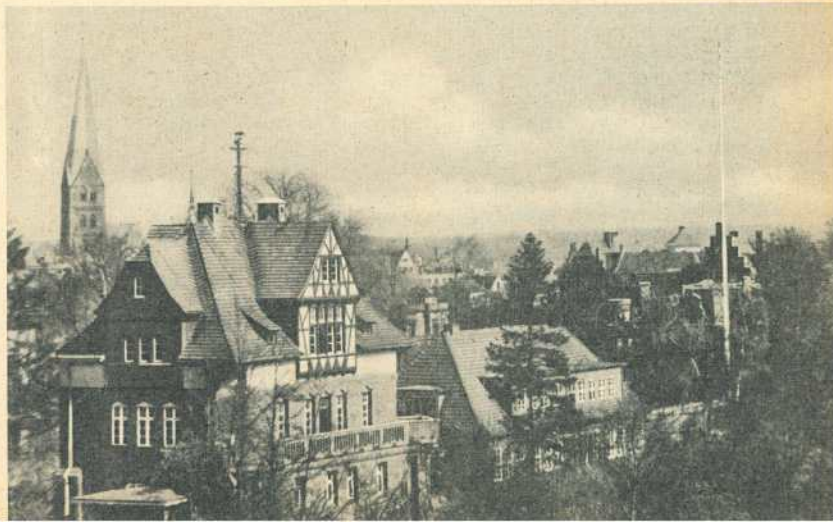
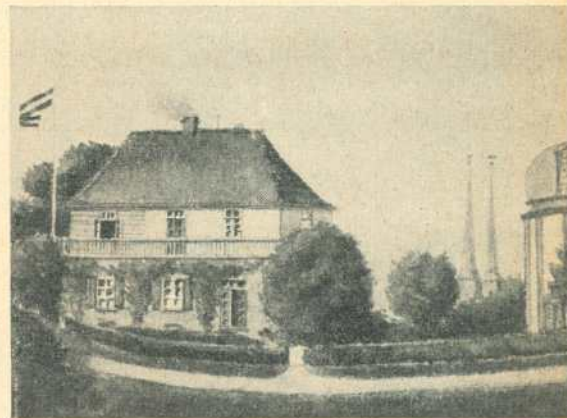
Seemann sein! Das muß man schon sein auf einem Fischdampfer, erheblich mehr wohl noch als auf einem dicken „Musikdampfer“. „Hermann Krone“ von der Hamburger Reederei Hans Prickenpack, 602 BRT, ist ein ganz modernes Schiff mit dieselektrischem Antrieb.



Als vor zwei Jahren Ottensener Eisenwerk ein Gelände am Süder Ufer, Hamburg über, von Blohm & Lohse erwarb, war es eine Ruinen bedecktes und mit Buschwerk und mit überwuchertes Grundstück. In dieser kurzen Zeit die modernste Werft Europas daraus entstanden einer Belegschaft von 1000 Mann. Als bisher größtes Schiff lief am 20. September hier der 22.600 t Bauxitfrachter „Oltor“ amerikanische Flagge vom Stapel.



Am 19. September konnte die Seefahrtsschule in Lübeck auf ihr 150-jähriges Bestehen zurückblicken. Das obere Bild zeigt das Schulgebäude von 1826 nach einem Gemälde von E. Thiel. Das untere Bild zeigt die Schule um 1957, so wie sie die meisten Nautiker, die dort ihr Patent gemacht haben, kennen.



Darüber schnackt man noch in Kiel

von Hans Hoffmann

Vor ungefähr 60 bis 70 Jahren wurde der Verkehr zwischen Kiel und den an der Förde gelegenen Ortschaften noch durch recht bescheidene kleine Fährdampfer der ersten Generation der „Neuen Dampfer-Compagnie“ besorgt. Die Schiffswerft Schwefel & Howaldt, Kiel-Neumühlen, hatte diese Schiffe gebaut. Sie war die Stammfirma der späteren Kieler Howaldtswerke.

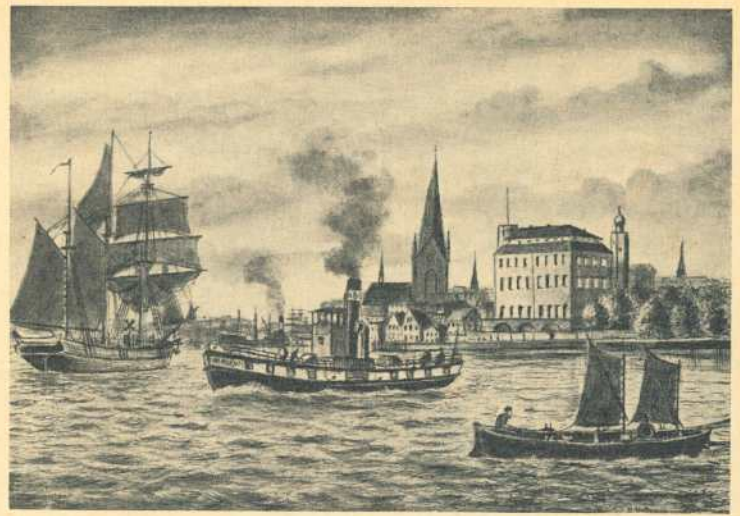
In jener fernen Zeit lebte man in einem wahrhaft goldenen Zeitalter und glaubte, es müsse immer großartiger und vollkommener im deutschen Kaiserreich emporblühen.

Die kleinen Dampfer mit dem schwarzen Schornstein und einem roten Ring mit den weißen Buchstaben NDC besaßen vorn eine Kajüte, die nur für Männer bestimmt war. Neben der Niedergangstreppe an Steuerbordseite lag das WC, an Backbord aber eine kleine Pantry, in der ein Wasserkessel über der ewigen Petroleumlampe behaglich summt. Außer steifem Grog konnten auch Kümmel, Flaschenbier und Zigarren die Fahrzeit verkürzen helfen. Natürlich fehlten auch Spielkarten und einige Knobelbecher nicht. Die Pantry verschaffte der Schiffsbesatzung ein zusätzliches Einkommen zu der schmalen Heuer. Gern saßen wir Jungen hier, den gewichtigen oder scherzhaften Männergesprächen zu lauschen.

Im Achterschiff befand sich eine etwas muffige Kajüte für die Damen und das feinere Volk. Hier waren die Bänke mit rotem Plüsch überzogen, rechts und links eines Spiegels hingen zwei Petroleumlampen. Nicht selten mußten Fahrgäste mit schwachen Nerven oder Mägen den Meeresgöttern ihren Tribut zollen. Die dreiköpfige Besatzung der Dampfer bestand aus dem Steuermann, dem Festmacher, der gleichzeitig Billettkontrollleur und Pantrymann war, und dem Maschinisten. In der Regel stammten diese Männer aus den Fischerdörfern an der Förde. Aus der Schar der oft recht markanten Gestalten ragte eine besonders hervor: Heinrich Möller. Heinerich aber war die ortsübliche Aussprache des Namens. Sein kluges, von einem grauen Kinnbart gerahmtes Gesicht zeigte einen kritisch überlegenen Ausdruck. Im Mundwinkel hing die Shagpipe. Bekannt war seine glänzende Gabe, erlebte und fesselnd ausgeschmückte Seeabenteuer von sich zu geben.

Eines Tages bestieg ein Fahrgast aus kaiserlichem Geblüt den Dampfer „Telegraph“, näm-

Der alte Kieler Hafen mit dem Schloß und der Nikolaikirche. Die NDC-Dampfer und die Ellerbecker Fischerboote gaben ihm neben den Kriegsschiffen das Gepräge.



lich Prinz Heinrich. Sein Schloß, aus dem 13. Jahrhundert stammend, lag unfern der Dampferbrücken. Der Zweite Weltkrieg hat es leider zu einer schaurigen Ruine zerstört. Der Prinz hatte sich von Jugend auf der Marine und dem Seewesen verschrieben. So zeigte er sich sehr jovial zu den Männern der Seefahrt und auch zu unserem „Heinerich“. Er zog ihn in ein fachmännisches Gespräch über Erinnerungen an gefährvolle Abenteuer auf

fernen Meeren mit Taifunen und Hurrikanen. Als dann Heinrich Möller in sein Steuerhaus steigen mußte und die Glocke zum Ablegen klingelte, schloß er die Unterhaltung mit dem hohen Herrn:

„Un dat Beste ist, Königliche Hoheit, wi heet beid' Heinerich!“

Der Namensvetter aus Hohenzollernblut schmunzelte, ein Zeichen, daß er den Schnack nicht übelgenommen hatte.

Hein Tünpott

von H. Ricklefs

Hein Tünpott war Steuermannschüler und dafür bekannt, daß er die kleinen Mädchen gern leiden mochte und auch mit ihnen gut umzuspringen mußte. Eines Tages war er in die Geburtstagsfeier einer seiner Kusinen geraten. Lauter seute Deerns gab es da. Eine große Blondine hatte es ihm besonders ange-tan. Da er neben ihr saß, hatte er schon einmal vorsichtig seinen Arm um ihre Hüfte gelegt, was sogleich mit Gekicher und lautem Protest geahndet wurde.

Beim Abräumen der Kaffeetafel zeigte sich Hein als Kavalier und half das Geschirr in die Küche schleppen. Ob gewollt oder ungewollt, in der Küche fand er sich plötzlich allein mit seiner Blondine. Heins einziger Gedanke war: jetzt ist Chance. Aber wenn die das drinnen merkten?! Diese Gedanken gaben seiner Frage den Inhalt: „Ist Ihr Lippenstift kußeucht, Fräulein?“

Sie sah ihn groß und verlockend an, so richtig zum Anbeißen:

„Und was machen Sie, wenn er das nicht ist?“
„Das Manöver des letzten Augenblicks!“

Das ist kein Seemannsgarn

„Bristolser Erzeugnisse“ war auf einem Schild zu lesen, das vor einem Laden am Hafen von Bristol hing. Matrosen stahlen es und hängten es vor einem Entbindungsheim auf.

Als 1952 der Bürgermeister von Wyk auf der Nordseeinsel Föhr eine neue Hafencmole einweihete, erklärte er in seiner Ansprache den anwesenden Festgästen: „Und jetzt kann ich Ihnen allen die erfreuliche Mitteilung machen, daß soeben auf dem amtlichen Weg die Baugenehmigung dieses Objektes eingegangen ist.“

Der Bau der Mole war 1949 begonnen worden und gleichzeitig hatte man um die Baugenehmigung nachgesucht.

LUDWIG DINKLAGE

Die Bootsfahrt

Die britische Bark „Endurance“ war von den schwimmenden Eisfeldern der Weddell-See zerdrückt und gesunken. So schnell ging alles, daß Sir Ernest Shackleton und seine Männer kaum Zeit fanden, ein paar notwendige Ausrüstungsgegenstände und Vorräte von dem sinkenden Schiff zu bergen und auf eine Eisscholle zu schaffen. Auf dieser richteten sie sich ein Lager ein. Sechs Monate lang harrten sie hier aus, den Polarsommer hindurch, hofften auf Rettung durch einen Walfänger, durch einen Robbenschläger, durch eine Hilfsexpedition, ausgesandt von der britischen Admiralität. In England aber hatte man andere Sorgen. Dort wütete der Krieg um die Inseln. In den letzten Märztagen des Jahres 1916 begann die Eisscholle nun wie ein Schiff zu rollen und zu dümpeln. Der Packeisgürtel brach aus. Es wurde die höchste Zeit, dieses von Tag zu Tag gefährlicher werdende Lager zu verlassen.

Im Norden, ungefähr siebzig Seemeilen entfernt, lag hohes Land, die Elefanteninsel. Dort wußten die Männer eine Höhle, die ihnen während des Polarwinters Schutz gewähren konnte. Mit achtundzwanzig Mann machten sie sich nach dorthin auf den Weg. Boote und Vorräte auf Schlitten verladen, zogen sie über das Eis, ruderten dann wieder durch die blauen Spalten zwischen den Schollen, bis sie nach zehn Tagesmärschen endlich das Ziel erreichten. In der Nähe eines Gletschers schlugen sie auf einer Sandbank das Winterlager auf.

Kapitän Shackleton überprüfte die Vorräte. Für zehn Wochen konnten diese bei sparsamer Wirtschaft reichen. Das war nicht viel. An eine Auffrischung des Proviantes durch die Jagd war nicht zu denken. Bei Eintritt des Winters hatten sich Robben, Pinguine und Möwen bereits nach Norden verzogen. Auch auf einen Einsatz durch einen verspäteten Walfänger

war nicht mehr zu hoffen. So harrte ihrer der Hungertod.

Es blieb nur ein Ausweg: nämlich zum nächsten bewohnten Ort zu gehen. Das war Port Stanley auf den Falkland-Inseln. Die Entfernung nach dort betrug zwar nur fünfhundert- undvierzig Seemeilen, doch befand sich der Hafen im Nordwesten, also in Luv. Mit den kleinen Schiffsbooten und der geringen Bese-gelung ließ sich Port Stanley nicht erreichen. Da lag die Insel Süd-Georgien schon günstiger. Nach dort war waren es achthundert Seemeilen, aber nach Lee, nach Nordosten. Vielleicht traf man auf der dortigen norwegischen Walfangstation noch ein verspätetes Schiff an, das innerhalb eines Monats den auf der Elefanteninsel zurückgebliebenen Hilfe bringen konnte. Sehr groß war die Auswahl an Booten nicht. Das geeignetste Fahrzeug schien Shackleton ein kleiner Spitzgatter von 6,70 Meter Länge und 2,13 Meter Breite zu sein. „James Caird“ hatte man das Bootchen getauft. Mit recht kritischen Augen wurde es gemustert. Würde diese Nußschale überhaupt die Fahrt durch die

Brüllenden Vierziger aushalten? Zum mindesten müßte es verstärkt werden. McNeish, der Zimmermann, erhöhte den Bord um eine Planke, so daß die Raumböhe wenigstens knapp einen Meter betrug. Doch immer fand es noch nicht den Beifall Kapitäns Shackletons. McNeish mußte noch ein Kielschwein einbauen. Das Vorschiff wurde mit Schlittenkufen und Kistenbrettern eingedeckt und über das ganze dicke Segeltuch genagelt.

So dürftig wie die „James Caird“ selbst war auch die nautische Ausrüstung. Ein Kompaß, ein Sextant, ein Chronometer und eine Admiralitätskarte mußten genügen. Die deutsche Seekarte hatte allerdings einen zu kleinen Maßstab, so daß mit ihr nicht allzuviel anzufangen war. Bei dem Landfall auf Südgeorgien war man also auf sein gutes Glück angewiesen. Der Kompaß besaß keinerlei Beleuchtung. Man mußte ihn schon mit der Sturmlampe beleuchten oder ein Streichholz anreißern, wollte man nachts den Kurs kontrollieren. Ein Treibanker war nicht vergessen. Er lag gebrauchsfertig auf der Ducht. Außer den Vorräten und der Ausrüstung wurden tausend Pfund Ballast in Gestalt von Sand und Steinen im Boden verstaubt. Schließlich kamen noch zweihundertfünfzig Pfund Gletschereis als Trinkwasser an Bord.

Außer Kapitän Shackleton waren fünf Mann als Besatzung ausersehen. Es waren dieses der Segelmeister Worsley, ein ganz hervorragender Nautiker, weiter Crean, der Zweite Offizier der „Endurance“, der Zimmermann McNeish, sowie die beiden Seeleute Vincent und McCarthy. Diese sechs Mann wurden in zwei Wachen eingeteilt. Sie gingen immer vier um vier Stunden. Wie es sich später zeigte, war die Besatzung nicht zu groß.

Während der Vorbereitungen zur Reise beobachtete Kapitän Shackleton genau die Eis- und Witterungsverhältnisse. Am 23. April herrschte ein Landwind mit Sturmstärke, der die Spalten des Packeises aufriß. Dadurch kamen die Eisberge ins Treiben. Mit einer Geschwindigkeit von vier bis fünf Knoten trieben sie nach See hinaus. Eine solche günstige Gelegenheit zur Abreise fand sich so leicht nicht wieder.

Am Mittag des 24. April 1916 warf Kapitän Shackleton von der Elefantinsel los. Noch vor Einbruch der Nacht war die „James Caird“ gänzlich frei vom Packeisgürtel. Um jedoch ganz sicher zu gehen, ließ Shackleton weiter nach Norden steuern. Draußen stand eine schwere Dünung, die die erste Nacht an Bord recht ungemütlich machte. Mit diesem zweitägigen Nordwärtslaufen hoffte man nicht nur den Eisregionen zu entgehen, sondern auch wärmeres Wetter anzutreffen. Am dritten Tage erst wurde nach Osten abgedreht und Kurs auf Südgeorgien genommen. Der Wind schwoll an zum Sturm. Schwere Brecher gingen über Deck. Es war wie ein Wunder, daß dieses schwache Gebilde den harten Faustschlägen standhielt. Unter dem Segeltuch und den Kistenbrettern lag die Freiwache. Von den eisigen Sturzbächen, die durch das Deck drangen, wurde sie vollkommen durchnäßt. Die Wache mußte lenzen, eine gute Gelegenheit, sich warm zu arbeiten.

In diesen drei Tagen hatte sich die Mannschaft bereits vollkommen in das Bordleben eingewöhnt. Bequemlichkeiten kannte man nicht. Überall leckte Wasser hindurch. Die Schlafsäcke aus Renntierfell waren bereits quatschnaß. Die Freiwache schlüpfte in diese hinein und zwängte sich dann in den engen Raum zwischen Duchten und Ballaststeinen. Ja, der Ballast, diese Kopfsteine, der machte ihnen zu schaffen. Man ergab sich die erdenklichste Mühe, jeden einzelnen Stein kennen zu lernen, um besser darauf liegen und seinen Körper den Buckeln anpassen zu können. Die Knochen



schmerzten. Unter diesen Umständen war an ein Schlafen nicht zu denken. Es war nur ein dumpfes Hindämmern, ein Vergessensuchen, bis man wieder zur Wache gepurrt wurde. Der Mann, der dann lenzen mußte, konnte sich glücklich preisen.

Viel mehr noch als unter der Nässe und der harten Lagerstatt auf den Feldsteinen litt die Mannschaft unter der Kälte. Das einzige, was sie bei Kräften hielt, war die warme Fettsuppe, die es mehrmals am Tage gab. Die Kocherei war allerdings außerordentlich schwierig. Einer mußte den Primuskocher, der seinen Platz unter dem Vordeck hatte, halten, während zwei andere auf den Topf achteten, damit dieser nicht überschülpte.

Ein weiteres großes Leiden war, daß sie ihre Glieder an den nassen Kleidern wundscheuerten. Seit sieben Monaten hatten sie ihr Zeug nicht gewechselt. Die Innenseiten der Schenkel waren rauh gerieben. Durch das grausame Beißen des Seewassers wurde der Schmerz bald unerträglich. Beim Hinunterkriechen unter die Duchten schunden die Knie und Ellbogen. Und trotzdem verloren sie nicht den Humor, sondern scherzten über ihr eigenes Ungemach.

Der vierte Tag bescherte wiederum recht hartes Wetter. Unter doppelt gerefftem Großsegel und kleinem Besan lag die „James Caird“ begedreht. Bisher hatte sie täglich sechzig bis siebzig Meilen geschafft, wirklich eine recht gute Leistung bei diesem Wetter. Der Sturm kam weiter aus der kalten Ecke, aus Südwest. Da er mehr und mehr zunahm, mußte bald das Großsegel geborgen werden. Der Treibanker hielt das Boot wohl mit dem Kopf auf der See, doch hielt er es so hart, daß oftmals die Seen von vorn bis achtern über das Schiff hereinbrachen. Jetzt stellte sich dazu noch ein neuer Feind ein: das Eis. Der frostige Atem des Südwest hatte die Temperatur bis unter den Gefrierpunkt gebracht. Der auf dem Boot zu Eis werdende Gischt bildete eine große Gefahr: denn er begann die Schwimmfähigkeit zu verringern. In kurzen Pausen mußte ein Mann auf das Vorseck klettern und die Eismassen mit Pickeln abschlagen.

Nach vierundzwanzig Stunden war das Boot bereits so niedergeeist, daß die Gefahr ernst wurde. Man warf alles überflüssige Geschirr über Bord. Den Anfang machten ein paar Reservieriemer. Den gleichen Weg wanderten zwei vollständig durchnähte Schlafsäcke, die schwer wie Blei waren. Jetzt konnten die beiden Wachen wenigstens die gleichen Schlafsäcke benutzen und brauchten ihre eigenen nicht jedesmal über dem Primuskocher aufzutauen. Um das Pech voll zu machen, wurde noch einer der Männer krank und konnte keine Wache mehr gehen.

Die Gewichtserleichterungen bewirkten, das das Vorschiff der „James Caird“ hochkam, und das Boot erheblich besser zu Wasser lag. Nun aber brach die Trosse des Seeankers, und das Boot fiel dwars in die Wellentäler. Nur der Ballast bewahrte es vorm Kentern. Das Großsegel war jetzt vollkommen vereist. Mit Keulen schlug man die dicke Eisschicht ab. Endlich konnte das Segel von neuem gesetzt werden. Alles atmete erleichtert auf, als der kleine Spitzgatter wieder über die Seen dahinflog. Da das Boot aber nach Lee abgetrieben war, bestand keine Aussicht mehr, den losgerissenen Seeanker aufzufischen. So aßen sie schweigend ihre Fettsuppe, behandelten ihre Wunden und hofften auf eine Besserung des Wetters. Zwar sah der Himmel noch recht drohend aus, ebenso lief die See noch gleich hoch, doch gegen Dunkelwerden ließen Wind und See an Heftigkeit nach und auch die am meisten gefürchteten Schneeböen kamen weniger häufig. Die Navigation war wirklich nicht einfach. Nur selten war an dem bleigrauen Himmel ein Gestirn auszumachen. Nachts konnte man nur nach Wind und Seen steuern. Für die Sturmlampe hatte man keinen Brennstoff mehr, und die wenigen Streichhölzer, die sich an Bord befanden, um hin und wieder einen Blick auf den Kompaß zu werfen, waren bald aufgebraucht. Am siebten Tage endlich konnte Worsley eine Sonnenhöhe nehmen. Diese ergab, daß sie auf dem richtigen Kurs lagen und bereits den halben Weg nach Südgeorgien geschafft hatten.

Hell und klar kam an diesem Tage die Sonne hervor. Ein bißchen Sonnenschein, da vergißt man sofort sein ganzes Ungemach. Überall im Takelwerk wurden die nassen Schlafsäcke zum Trocknen aufgehängt und ebenso alle durchweichten Kleider. Das Eis schmolz gänzlich vom Bootskörper ab. Kaptauben umkreisten die „James Caird“ und bewiesen, daß es doch noch mehr Leben auf dieser unwirtlichen Erde gab.

In den nächsten drei Tagen wurde es wieder härter. Es war aber ein braver Nordwest, der das Boot mit Siebenmeilenstiefeln vorwärts brachte. Eisfelder waren hier nicht mehr zu befürchten. Trotzdem wurde die Luft nicht wärmer. Um sich bei Kräften zu halten, mußten sie nachts noch eine besondere Mahlzeit einlegen.

Am elften Tage trafen sie auf eine wilde Kreuzsee, der schwersten, der sie je begegnet waren. Außerdem kamen wieder Schneeböen aus Südwest, und die Plage mit dem Eis begann von neuem. Um Mitternacht, als Kapitän Shackleton selbst am Ruder saß, bemerkte er plötzlich einen Strich ganz klaren Himmels in Luv. Er rief seinen Gefährten zu, daß der Himmel jetzt aufklarte, doch einen Augenblick später erwies es sich, daß das, was er gesehen hatte, kein Spalt in den Wolken gewesen war,

sondern der weiße Kamm einer ungeheuren Woge. Während seiner sechsundzwanzigjährigen Seefahrtszeit hatte Kapitän Shackleton noch keine so gewaltige See gesehen. Es war wie eine mächtige Erhebung des Ozeans, ein ganz anderes Ding als die weißmütigen Wellen, gegen die sie bisher gekämpft hatten. Im gleichen Augenblick lagen sie in einer kochenden Wassermasse. Doch wider Erwarten überlebte das Boot diese See; nur war es halb voll Wasser und zitterte noch von dem ungeheuren Stoß. Sie östeten es aus, östeten um ihr Leben, und nach zehn Minuten kam das Boot wieder hoch. Alles, was sie eben mühsam getrocknet hatten, war durch und durch naß. Primuskocher und Aluminiumtopf trieben im Bilgenwasser und ebenso die frisch gekochte Suppe. Drei Stunden arbeiteten sie ununterbrochen, um den Kocher wieder in Gang zu setzen und sich aus Milchpulver eine Suppe zu kochen.

Der zwölfte Tag endlich bescherte klareres Wetter. Worsley konnte zum zweiten Mal auf dieser Fahrt den Schiffsort bestimmen. Diesmal lagen sie hundert Seemeilen nordwestlich von Südgeorgien. Zwei Tage noch dieser günstige Wind, dann könnten sie die Insel erreicht haben. Durch die zweite heiße Mahlzeit während der Nacht wurde der Frischwasservorrat sehr knapp, so daß ihr tägliches Maß an Trinkwasser auf eine halbe Pinte je Kopf herabgesetzt werden mußte. Das war recht unangenehm, zumal das Wasser brackisch schmeckte und ihren Durst nur noch vergrößerte.

Am Mittag des vierzehnten Tages endlich sah McCarthy durch einen Wolkenspalt einen Zipfel der schwarzen Felsen Südgeorgiens. Der Tag begann bereits mit stürmischen Böen aus Nordwest. Man suchte das Wasser nach Landzeichen ab. Diese kamen bald. Zunächst war es nur ein wenig Salzkraut, doch bald darauf trieben dichte Felde mit Kelp, auf denen ein paar Seevögel saßen. Jetzt konnte das Boot nicht weiter als fünfzehn Meilen von der Küste entfernt sein. Ein Kormoran auf einem Bündel Kelp ist so gut wie ein Leuchtturm.

Ogleich alle Männer abgekämpft, schwach und durstig waren, ging doch eine Fröhlichkeit von ihnen aus, als ob sie zu einer Hochzeit segelten. Sie hielten mit alle Mann Ausguck nach einem günstigen Landeplatz. Voraus und im Süden zeigten hungrige Klippen ihre Zähne. Dreißig bis vierzig Fuß hoch brandete daran die See. Eine Landung an dieser Küste würde sicheren Selbstmord bedeuten. Inzwischen war der Durst zur Qual geworden. Die Nacht kam, und der Himmel sah nicht nach gutem Wetter aus. Bis zum Morgengrauen mußten sie nun wieder auf die offene See hinaus. Beigedreht lagen sie so die ganze Nacht in einer hohen, westlichen See. Bald drehte der Wind auf Nordwest und schwoh an zur Sturmstärke. Es war der schwerste Sturm, den sie bis jetzt erlebt hatten. Wind und Seen jagten das Boot auf die todbringenden Klippen. Gegen diese Gewalten waren sie ohnmächtig. Durch einen Spalt in dem fliegenden Gischt sahen sie gegen Mitternacht einen Zipfel der Felsen. Sie lagen bereits dicht davor. Die große Todesgefahr und die übermäßigen Anstrengungen ließ die Männer ihren Durst vergessen. So schoben sie sich im Getöse der Brecher unter der Küste entlang. Hoch über ihnen thronen ein schneebedeckter Berg. Plötzlich, gegen sechs Uhr morgens, sprang der Wind um. Im gleichen Augenblick ließen auch Sturm und See nach. Da brach einer der Bolzen, der den Großmast in der Ducht hielt. Wäre ihnen dieses in der Nacht zugestoßen, hätten sie wahrscheinlich ihre Abenteuer später nicht erzählen können. Und damit wären auch ihre Kameraden auf der Elefantinsel dem Hungertode verfallen gewesen. In diesem Augenblick aber waren die Männer der „James Caird“ schon so abgekämpft, daß ihnen alles gleichgültig war. Seit langem war ihr Trinkwasser aufgebraucht. Die letzte Pinte einer haarigen Flüssigkeit hatten sie durch Gaze gießen müssen, um sie überhaupt trinkbar zu machen. Als sich dann der sechzehnte Tag seinem Ende näherte, war es zwar totenflau geworden, doch lief

noch eine wilde Kreuzsee. So konnten sie sich nur langsam an das Ufer heranarbeiten. Eine Landung aber mußten sie dem Zufall überlassen.

Gegen Abend drehte der Wind auf Nordwest zurück. Wiederum drohte der Sturm. Vor dem Boot lag ein tiefer Einschnitt in den Bergen. Es mußte die König-Haakon-Bucht sein. Auf diese lief das Boot zu. Voraus wurde ein riesiger Gletscher gesichtet, der keinen Landeplatz bot. Rund herum donnerte die Brandung gegen den kahlen Fels. Schließlich aber entdeckten sie doch noch eine Lücke zwischen den Klippen, auf die sie zuhielten. Das Boot jagte durch die Brandung und wurde auf den Strand hinaufgeworfen. Das Getöse des Gletscherbachs war ihr Willkommensgruß. Niemals ist von sturmerzausten Seeleuten das klare süße Wasser freudiger begrüßt worden als hier.

Nun war noch die Walstation zu erreichen, die der König-Haakon-Bucht gegenüber an der Ostseite der Insel lag. Zwischen dieser und dem Landungsplatz befanden sich ein Gletscher und ein Berg, die bisher keines Menschen Fuß betreten hatten. Für die bevorstehende Wanderung stärkten sie sich zunächst an einer kräftigen Suppe von jungen Albatrossen und dem Fett eines See-Elefanten. Unendliche Mühen kostete es, Berg und Gletscher zu überwinden, doch endlich erreichten sie die Walfängerstation Grytviken. Sofort ging von dort ein Walfänger in See, um die zweiundzwanzig Mann von der Elefantinsel abzuholen. Ein anderer Fangdampfer schleppte die „James Caird“ zur Station. Dieses kleine Fahrzeug hat jetzt einen sicheren Hafen im Museum zu Liverpool gefunden.

Wußten Sie schon, daß...

... die erste Weltumsegelung 1124 Tage dauerte. Der portugiesische Seefahrer Fernando de Magalhaes trat sie im August 1516 mit fünf Schiffen an, und am 20. September 1519 kehrte Sebastian de Camoes mit einem Schiff, der „Viktoria“, zurück. Der Erlös aus der Gewürzladung dieses einen Schiffes deckte jedoch die Kosten der gesamten Expedition.

*

... nach Auffassung des Bundesarbeitsministeriums ein Kreis unabhängiger volkswirtschaftlicher Experten die Sozialpartner beraten soll? Wenn der Staat bei der Gründung eines solchen Gremiums Hilfestellung geben würde, könnte das die geeignete Form eines staatlichen Mitwirkens bei der Lösung des Lohnproblems sein.

*

... 1722 die Holländer eine Anleihe von 600 000 Gulden aufnahmen, um den Walfang zu fördern? Die damalige Damenmode, die Fischbein zu Korsettstangen verarbeitete, zwang sie dazu.

*

... nach der ostzonalen „Märkischen Volksstimme“ drüben wie einst in der HJ verfahren wird? „... Die gesamte Arbeit in den Ferienlagern sollte mit der weitanschaulichen Erziehung unter den Kindern verbunden sein; so wird es auch gelingen, noch mehr Jugendliche für die Teilnahme an der Jugendweihe zu gewinnen...“

*

... 500 Schiffe nötig waren, um 80 000 Vandalen von der Südküste Spaniens nach Oran in Nordafrika überzusetzen? 14 Tage brauchte dieser germanische Volksstamm unter König Geiserich zu dieser Fahrt, die am 29. Mai 429 n. Chr. angetreten wurde.

*

... von den bei privaten Bausparkassen im 2. Quartal 1958 abgeschlossenen Bausparverträgen 71,6% auf Arbeitnehmer entfallen, wobei der Anteil der Arbeiter 39,6% vor dem der Angestellten mit 18,3% liegt?





Klar bei Schmunzelauge



„Wo sind Sie zu Hause, Herr Steuermann?“
 „Wir Seeleute sind überall zu Hause!“
 „Und wo haben Sie Ihre Braut?“
 „Zu Hause!“

*

Steuermann Petersen wird wegen eines kleinen Bordunfalls ins Hafenkrankehaus eingeliefert. „Sie trinken viel zu viel, Herr Petersen“, sagt der Arzt. „Sehen Sie mich an, ich habe auf den Tag seit fünfundzwanzig Jahren keinen Tropfen Alkohol mehr getrunken.“

„Meine herzlichsten Glückwünsche, Herr Doktor!“

„Wieso Glückwünsche?“

„Nun, Sie haben doch sicher heute silberne Hochzeit, Herr Doktor?“

Fiete Senkpiel klagt über Magenschmerzen und geht zum Kassenarzt.

„Hm!“, meint der Medizinmann, „nicht weiter schlimm. Trinken Sie jeden Morgen ein Glas warmes Wasser.“

„Tu ich ja schon drei Reisen lang. Unser Koch nennt das allerdings Kaffee.“

*

„Sich einsam fühlender Seemann, 1,75/25, sucht einen Menschen, der ihm täglich schreibt“, steht eine Anzeige in der Zeitung.

Einer antwortet: „Ihr Wunsch geht in Erfüllung, wenn Sie sich bei meinem Schneider einen Anzug auf Kredit anfertigen lassen.“

*

Konstantin fährt schon lange zur See. Er kommt von Westindien zurück. Charterfahrten. Der dritte Abend am heimatlichen Herd. Er blättert gelangweilt die Illustrierten durch, sie gähnt und löst zwischendurch Kreuzworträtsel. Plötzlich läutet das Telefon.

„Hallo, hier Konstantin, wer dort?“ Und nach einem Augenblick: „Hier Konstantin, Schiffsingenieur Konstantin. Wie soll ich das wissen, rufen Sie doch das Seewetteramt an.“ Damit hängt er auf.

Etwas nervös flötet sie: „Was war denn, Liebling?“

„Ach, da wollte so ein Idiot wissen, ob die Luft rein sei.“

*

MacAndrews geht in Glasgow zu einer Reederei-Agentur.

„Sagen Sie, bitte, wie komme ich am billigsten nach Halifax?“

„Da kann ich Ihnen die Schiffe unserer Gesellschaft empfehlen. Am 15. fährt unsere ‚Benbow‘, ein älteres Schiff zwar, läuft auch nur zehn Meilen, aber die Passage ist am billigsten. Darf ich für Sie buchen?“

MacAndrews läßt die Passage buchen.

In Halifax angekommen, sieht er gerade, wie ein Taucher aus dem Hafengewässer steigt. Wutentbrannt stürmt er zur Brücke hinauf.

„Ihre Reeder, Kapitän, das kann ich Ihnen sagen, sind ganz große Gängster. Ich werde sie verklagen. Die hätten mir sagen müssen, daß man auch zu Fuß nach Halifax kommen kann.“

*

Die westafrikanische Küstenfahrt hat es in sich. Nicht umsonst sprach man ehemals von „Schnapsdampfern“. Nach vier Jahren Küstenkupperei kommt Kapitän Cohrs wieder in die Heimat zurück. Am ersten Abend im Familienkreis gibt es viel zu erzählen. Was sind die Gören alle groß geworden!

Erika, sie ist schon 15, besieht sich Vater ganz genau.

„Was nast du bloß für 'ne rote Nase, Vati?“

„Das will ich dir sagen, Rike, das macht der Passat, der uns immer um die Nase weht.“

„So?“ meint Erika und lächelt, wie nur junge Backfische lächeln können.

„Nun laß dein blödsinniges Kichern und Gaffen nach, Rike. Trudel uns lieber mal einen Lütten aus der Buddel ein.“

„Gern, Vati, willst du lieber von dem weißen oder von dem roten Passat?“

*

Das Kümo „Henriette Friederike“ liegt in einem winzig kleinen Hafen und löscht Holz für die Papiermühle.

Abends kommt der Bestmann nach achtern.

„Schipper, kann ick vanobend mol Ehr Taschenlamp hebban?“

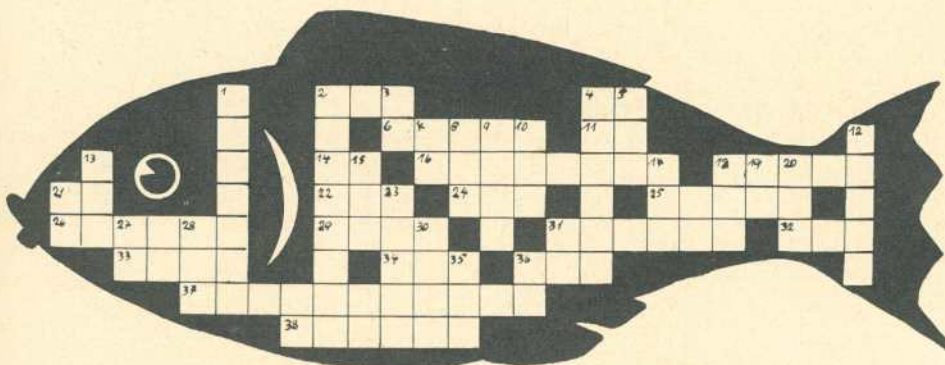
„Woto dat denn, Klaus?“

„Ick will mol op Brautschau gohn, Schipper.“

„Dorto brukst du keen Lamp, Klaus. As ick op Brautschau gohn wär, harr'ck ook keen Lamp mitnohmen?“

„Heff ich mi glieks dacht, Schipper, as ick Ehr Froo seen heff.“

Kreuzworträtsel



Waagrecht: 1. römisches Zahlenzeichen für 1000; 2. Getränk; 4. Unterscheidungszeichen der Finkenwerder Seefischer; 6. vom Wasser umschlossenes Land; 11. persönliches Fürwort; 12. chemisches Zeichen für Uran; 13. chemisches Zeichen für Sauerstoff; 14. Abkürzung für „siehe dieses“; 16. Bezeichnung einer nordischen Flagge; 18. großes Gewässer; 21. Ausruf; 22. Eingang; 24. Mädchenname; 25. starker Sturm; 26. Süßwasserfisch; 29. griechischer Liebesgott; 31. Stadt in Kleinasien;

32. Tierpark; 33. Entwässerungsanlage; 34. Einkerbung; 36. Schiffsteil; 37. kanadische Provinz; 38. die heute häufigste Schiffsladung.
Senkrecht: 1. Seefisch, der am besten frisch gefangen schmeckt; 2. Teil der Schreibmaschine; 3. Tierprodukt; 4. der auf den Nordmeeren häufigste Fisch; 5. nordischer Männername; 7. Abkürzung für Niederdruck; 8. weibliches Haustier; 9. Schwimmvogel; 10. dem Winde abgewandte Seite; 12. Vereinigung; 13. Sinnesorgan; 15. Kirche; 17. portugiesische

Besitzung in Indien; 18. Nebenfluß der Wolga; 19. chemisches Zeichen für Kalzium; 20. Nebenfluß des Neckars; 21. Strom in Sibirien; 23. musikalischer Ausdruck; 27. Spielkarte; 28. japanische Münze; 30. englischer Ausdruck für Regel; 31. Schmerzensruf; 35. geographischer Ausdruck; 34. Abkürzung für Band.

Auflösungen aus Nr. 9

1. Drucklager; 2. Eckernförde; 3. Rimini; 4. Eisbahn; 5. Haschisch; 6. Efendi; 7. Heringsdorf; 8. Ablauf; 9. Flekkefjord; 10. Edda; 11. Neufahrwasser; 12. Itauri; 13. Seezeichen; 14. Takel; 15. Wadi; 16. Jolle; 17. Elbing; 18. Jesuit; 19. Eberhard; 20. Dundee; 21. Erebus; 22. Roosevelt; 23. Auto; 24. Neerstrom; 25. Dieppe; 26. Edinburgh; 27. Reeder; 28. Ewer; 29. Halo; 30. Aarhus; 31. Fundament; 32. Ergebnis; 33. Nipptide; 34. Juist; 35. Eschenholz; 36. Lorient; 37. Ähre; 38. Nockhaus; 39. Genua; 40. Einswarden.

Der Ekehafen ist wie jeder andere Hafen: je länger ein Schiff darin liegt, desto mehr Rost setzt es an.

Was den Seemann sonst noch interessiert

Jahresbericht der Seemannsschule „Schulschiff Deutschland“

vom 1. April 1957 bis 31. März 1958

Für den dreimonatigen Vorbildungslehrgang waren auch in diesem Berichtsjahr die Anmeldungen für die Lehrgänge aus allen Bevölkerungsschichten sehr groß. Nach Beendigung der Vorausbildung konnten die Schüler fast ausnahmslos auf fahrende Schiffe vermittelt werden. Die Wartezeiten der einzelnen Jungen zwischen Lehrgangsende und Anmusterung waren in den meisten Fällen nur kurz. Dieses danken wir der engen Zusammenarbeit der Schulleitung mit den zuständigen Abteilungen der Reedereien und der Heuerstellen. Auch in diesem Berichtsjahr bestätigte sich die günstige Einteilung der monatlichen Einstellungen und Entlassungen.

Da alle Jungen sich mit ernsthaftem Interesse auf den von ihnen erwähnten Seemannsberuf freuten und mit Eifer an die Vorausbildung herangingen, konnte der theoretische und praktische Unterricht erweitert werden. Es wurde eine gewisse Gleichschaltung aller Bildungsstufen erreicht, die sich wieder positiv auf die Bordkameradschaft auswirkte.

Mit intensiver Unterstützung der hiesigen Reedereien war es möglich, den praktischen Unterricht wirklichsnah zu gestalten. So wurden z. B. Schwergutstropfen, Ladestropfen, Lotsentropfen usw. hergestellt. Der Bootsdienst wurde bordgetreu durchgeführt und fand jeweils seinen Abschluß bei der Abnahmeprüfung zum Rettungsbootsmann.

Der theoretische Unterricht wurde durch Besichtigungen der Hafen- und Werftanlagen, des Planetariums, der Seefahrtschule und des Überseemuseums in Bremen aufgelockert und den Jungen verständlicher gemacht.

Dem gleichen Zweck und auch der Freizeitgestaltung dient das neuerworbene Filmvorführgerät. In dankenswerter Weise stellten uns die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und das amerikanische Generalkonsulat (Bildstelle) Lehr-, Kultur- und Unterhaltungsfilme zur Verfügung.

Wie bisher, wurde auch in diesem Jahr allen Jungen Gelegenheit gegeben, sich freizuschwimmen und den Grund- oder Leistungsschein der DLRG zu erwerben.

In uneigennütziger Weise stellte sich auch in diesem Berichtsjahr Herr Dr. med. W. Schade der Bremer Seemannsschule zur Verfügung, um den Schülern ärztlichen Unterricht zu erteilen und sie auf das Verhalten in tropischen Gegenden sowie auf die erste Hilfeleistung bei Unfällen eingehend hinzuweisen.

Durch Neueinstellung eines zusätzlichen Ausbildungsoffiziers (Patent A 6) konnte die Ausbildung intensiver durchgeführt werden.

Neben den bereits erwähnten Filmvorführungen wurde eine Radioubertragungsanlage eingebaut, die eine Vortrags- und Musikübertragung in alle Wohnräume ermöglicht. Außerdem stand den Jungen wie bisher das See-

mannsheim mit seinen sozialen Einrichtungen uneingeschränkt frei zur Benutzung. Der Leiter des Heimes, Herr Pastor Haarmann, hielt außerdem in regelmäßigen Abständen Vorträge über die Deutsche Seemannsmission und deren Tätigkeit im Ausland. Weiter veranstaltete er an Sonn- und Feiertagen gemeinsame Ausflüge für die Schüler.

Die gesundheitliche Fürsorge war ausgezeichnet, so daß sich auch die Grippeepidemie im Herbst 1957 absolut in tragbaren Grenzen gehalten hat.

In Zusammenarbeit mit der Bremer Gesundheitsbehörde wurden alle Jungen zahnärztlich untersucht und durch die Schulleitung zur regelmäßigen Zahnbehandlung angehalten.

Die Verpflegung wurde der Jahreszeit entsprechend abwechslungsreich, kräftig und wohlgeschmeckend zubereitet. Daß den Jungen das Essen geschmeckt hat und bekommen ist, zeigen die monatlich durchgeführten Gewichtskontrollen, die stets ein positives Ergebnis auswiesen.

Allen Lehrgangsteilnehmern wurde an Sonn- und Festtagen Gelegenheit zum Kirchgang gegeben.

Neben den im Abschnitt Betreuung erwähnten Möglichkeiten wurden während der Freizeit auch die Schiffsboote den Schülern zur Verfügung gestellt, um dadurch die im Unterricht erworbenen Kenntnisse, wie Segeln, Wrigen und Kutterfahren, zu erweitern.

Das Leben der Schüler an Bord unseres Schiffes gestaltet sich wirklichsnah. Besonders wurde dies durch die erforderlichen praktischen, seemannischen Arbeiten unterstützt, wie die sachgemäße Pflege des Schiffskörpers, der Masten mit allem Zubehör, der Wohn- und Wirtschaftsräume, der Boote und der Landanlagen. Kpt. Kurt Köppl, Schulleiter

Die Auswirkungen des Krankengeldschutzgesetzes

Die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände hat im Bereich ihrer gesamten industriellen Mitgliedsverbände sowie der Landwirtschaft eine Erhebung über die Auswirkungen des Krankengeldschutzgesetzes (Gesetz zur Verbesserung der wirtschaftlichen Sicherung der Arbeiter im Krankheitsfall) durchgeführt, von der mehr als 40 Prozent aller in der Industrie beschäftigten Arbeiter repräsentativ erfaßt wurden. Obgleich sich die Erhebung zunächst nur auf den Zeitraum des 1. Halbjahres nach Inkrafttreten des Gesetzes (Juli bis Dezember 1957) erstreckte, gibt das nunmehr vorliegende Ergebnis bereits ein aufschlußreiches Bild über die Entwicklung des Krankenstandes unter dem Einfluß dieses Gesetzes. Vergleicht man die von der Grippeperiode unbeeinflussten Ergebnisse des Monats Dezember 1957 mit dem entsprechenden Monat des Vorjahres, so zeichnen sich im wesentlichen folgende Tendenzen in der Entwicklung der Zahl der Krankheitsfälle ab:

1. Die Zahl der Krankheitsfälle in der Industrie hat sich insgesamt um durchschnittlich 44 Prozent erhöht.
2. Dieser Anstieg der Krankheitsfälle der Industrie war bei den Männern mit 45 Prozent noch etwas stärker als bei den Frauen (mit 39 Prozent). Dies dürfte sich teilweise aus dem an sich höheren Niveau der Zahl der Krankheitsfälle bei den Frauen erklären (1,73 Krankheitsfälle je 100 Frauen, gegenüber 1,35 Krankheitsfällen je 100 Männer im Dezember 1956).
3. Für die Wirkung des Gesetzes besonders aufschlußreich ist die Feststellung, daß die Zahl der Krankheitsfälle bei einer Krankheitsdauer von mehr als 14 Tagen (bis 42 Tagen) mit 63 Prozent nahezu um die Hälfte stärker stieg als bei einer Krankheitsdauer von 3 bis 14 Tagen (mit 48 Prozent). Dieser Anstieg war bei den Männern noch stärker (von 45 auf 73 Prozent). Dies läßt darauf schließen, daß vor allem bei den Männern eine vor Inkrafttreten des Gesetzes nicht vorhandene Neigung zur Ausdehnung der Krankheitsdauer über die 14-Tage-Grenze hinaus aufgetreten ist.
4. Gliedert man das Gesamtergebnis der Erhebung auf die einzelnen Industriezweige auf, stellt man fest, daß in den einzelnen Bereichen die Zahl der Krankheitsfälle bei den männlichen Arbeitern von Dezember 1956 bis Dezember 1957 — vor allem bei Krankheitsfällen über 14 Tagen — fast regelmäßig um mehr als 50 Prozent gestiegen ist und die Neigung zur Überschreitung der 14-Tage-Grenze fast bei allen Industriezweigen in entsprechend zusätzlich erhöhten Steigerungssätzen der Zahl der Krankheitsfälle mit über 14 Tagen Dauer sichtbar wird.

5. Bei den Krankheitsfällen unter drei Tagen und über 42 Tagen zeigen sich in der Zahl der Krankheitsfälle dagegen nur fast unmerkliche, zwischen Männern und Frauen teilweise gegenläufige Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr.

6. Die Ergebnisse der Landwirtschaft weichen — abgesehen von einem insgesamt stärkeren Anstieg der Krankheitsfälle (+ 68 Prozent gegenüber 44 Prozent in der Industrie) — in der Grundtendenz nur unwesentlich von den Ergebnissen des industriellen Bereichs ab.

Die bei den Krankheitsfällen festgestellte Steigerung des Krankenstandes findet auch in der Entwicklung der Krankheitstage ihren entsprechenden Niederschlag. Dabei zeigt sich noch folgende Besonderheit:

Während sich die Zahl der Krankheitstage insgesamt parallel zu den Krankheitsfällen erhöht hat, sind die Krankheitstage bei den Fällen mit über 14 Tagen Krankheitsdauer weniger angestiegen (z. B. bei den männlichen Arbeitern statt 73,3 Prozent nur 67,5 Prozent), d. h. die durchschnittliche Krankheitsdauer der Fälle über 14 Tage hat sich verringert. Dies bedeutet, daß eine relativ hohe Zahl dieser Krankheitsfälle bei wenig mehr als 14 Tagen Dauer endete. Auch hierin spiegelt sich deutlich der negative Einfluß der derzeitigen Gesetzesbestimmungen auf die Entwicklung des Krankenstandes der Arbeiter.

Bausparen weiter im Anstieg

Verstärkte Nachfrage nach Eigentumswohnungen

Die günstige Entwicklung des Vorjahres hat sich bei den öffentlichen Bausparkassen 1957 verstärkt fortgesetzt. Geldzugang, Neugeschäft und Auszahlungen erreichten ein Volumen, das bisher noch nicht erzielt werden konnte. Der Geldeingang stieg um 20 v. H. auf 1 164 (1956: 966) Mill. DM und lag damit erstmalig über der Milliarden-grenze. Von diesem Gesamtbetrag entfallen 860 (743) Mill. DM auf Sparbeiträge, 222 (161) Mill. DM auf Zins- und Tilgungsleistungen und 82 (62) Mill. DM auf Wohnungsbauprämiengutschriften. Wie die Geschäftsstelle Öffentliche Bausparkassen dazu in ihrem Jahresbericht ausführlich, war auch die Sparintensität 1957 nahezu unverändert hoch: Die tatsächlichen Einzahlungen betragen das Zweieinhalbfache der vertraglichen Pflichtleistungen.

Daß durch die Wohnungsbauprämien insbesondere die einkommensschwächeren Schichten zum nachhaltigen Sparen für den Wohnungsbau angeregt werden, zeigt die Berufs-

gliederung der Bausparerschaft: Der Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger an den Neubeschlüssen ist ständig gestiegen. 1957 wurden nahezu 60 v. H. aller Verträge von diesen Berufsgruppen abgeschlossen.

Für den Bau neuer Wohnungen, vor allem in Eigenheimen, haben die öffentlichen Bausparkassen 1957 über 965 (1956: 848) Mill. DM bereitgestellt und 830 (745) Mill. DM ausgezahlt. Die Bereitstellungen waren, wie in den Vorjahren, höher als die Auszahlungen. Der Grund wird vor allem in dem Mangel an geeignetem Bauland gesehen, der häufig die sofortige Verwendung des Baugeldes verhindert. Die Frage, wie diesem Mangel abgeholfen werden kann, entwickelt sich immer mehr zu einem Kernproblem der Wohnungsbaupolitik. Nach Auffassung der Geschäftsstelle Öffentliche Bausparkassen reichen die bisherigen gesetzgeberischen Maßnahmen — das Baulandbeschaffungsgesetz und die beiden Wohnungsbaugesetze — zur Lösung dieser Frage nicht aus.

Für andere wohndwirtschaftliche Zwecke außerhalb des Wohnungsneubaus, insbesondere für Hausreparaturen, Hypothekenablosungen und Hauskäufe konnten die öffentlichen Bausparkassen weitere 171 Mill. DM bereitstellen, so daß der Gesamtbetrag der Bereitstellungen mit 1 136 Mill. DM erstmals über der Milliarden-grenze liegt.

Eingehend befaßt sich der Bericht mit dem Wohnungseigentum in der Praxis. Es hat in letzter Zeit nicht an kritischen Äußerungen gefehlt, die dieser neuen Wohnform den erhofften Erfolg absprechen wollten. Die öffentlichen Bausparkassen weisen demgegenüber darauf hin, daß die — im Gesetz im einzelnen nicht geregelte — Abgrenzung der Interessenssphäre des einzelnen gegenüber der Eigentümergemeinschaft die entscheidende Voraussetzung für den Abschluß, eine Eigentumswohnung zu bauen, wie auch für ihre Markt-fähigkeit und Beilehung ist. Diese Abgrenzung erfordert umfangreiche Vorarbeiten technischer und rechtlicher Art, die Einzelpersonen nur in Ausnahmefällen auf sich zu nehmen bereit sind; in der Regel ist die Einschaltung einer Bauträger-gesellschaft notwendig. Nur dann findet die Eigentumswohnung bei Wohnungssuchenden und Geldgebern Zustimmung.

Die öffentlichen Bausparkassen, die die Verwirklichung des Wohnungseigentums-gedankens von Anfang an tatkräftig vorangetrieben haben, sind daher teilweise dazu übergegangen, eigene Bauträger-gesellschaften zu gründen oder sich an Baugesellschaften, die sich des Baus von Eigentumswohnungen annehmen, zu beteiligen. Von solchen Spezialinstituten sind bisher nahezu 5000 Eigentumswohnungen errichtet worden. Nach ihren Beobachtungen nimmt die Nachfrage nach Eigentumswohnungen ständig zu. Die Zukunftsaussichten der neuen Wohnform können infolgedessen nach Auffassung der Geschäftsstelle Öffentliche Bausparkassen positiv beurteilt werden.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE



Ankerplätze

DER SEEMANNSSMISSIONEN

Deutsches Seemannshaus, Hamburg 11, Wolfgangsweg 12
 Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
 Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
 Musik-Unterhaltungs-
 abend: Di. 14. u. 28. 10. u. 11. 11. 19.30 h
 Tonfilm: Di. 21. 10. 19.30 h
 Preis-Skat: Di. 4. 11. 19.30 h
 Ausspracheabend: Do. 23. u. 30. 10. u. 6. 11. 19.30 h
 Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h
 Fernsehens: So., Mo., Mi., Sb.
 Sprechstunden d. Seemannspastors: Mo. und Do. 9—10 h
 u. nach Vereinbarung.

Deutsches Seemannshaus Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132
 Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h
 (offen i. jed. Seemann u. d. Bewohner d. Woermannhauses)
 Seemannsrauen: Di. 14. 10. u. 11. 11. 20.00 h
 Seefahrtschüler: Diskussionsabend
 Di. 25. 11. 20.00 h
 Schallplattenkonzert: Di. 4. 11. 20.00 h
 Heimabend: Sb. 12. 10. u. 15. 11. 20.00 h
 („Japan, Land und Leute“)
 bußtag, 19. 11. 20.00 h „Das
 Spiel von Jedermann“.
 Sprechstunden des Seemannspastors: Jed. Di. v. 16.00—
 19.00 h (ausgen. Geldsorgen).

**Katholisches Seemannshaus „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. Sb. 19.00 h
 Tee und Tanz: Jed. So. 16.30—18.30 h
 Bunter Abend: Jed. So. 20.30—22.30 h
 Tanz: Jed. Do. 20.45—22.45 h
 Film: Jed. Fr. 20.15 h

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 11. Oktober, 8. November und 2. Dezember. Wellenlängen, Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 7/58.

Die Postboje

I. Ing. H. Gl. aus Rotterdam: In der Mai-Ausgabe Ihrer Zeitschrift, die wir hier mit großem Interesse und großer Freude lesen, brachten Sie einen Artikel über Anerkennung von steuerfreien Zuschlägen. Hierzu bitte ich um Aufklärung. Unser Bordfunker macht die monatliche Heuerabrechnung. Er steht auf dem Standpunkt, daß ich als I. Ingenieur mit einer Feststeuer von monatlich DM 1260,— diesen Betrag voll versteuern muß. — Ich bin anderer Ansicht, denn im 2. Absatz der Finanzminister-Verlautbarung heißt es doch wörtlich, daß die pauschalen Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit steuerfrei bleiben. Der Funker sagt, dieses gilt nur bis zu einer Verdienstgrenze von jährlich DM 15 000,—. Nach meiner Meinung müßte der Funker den pauschalierten Zuschlag von 25 % der in der Feststeuer eingeschlossenen Mehrarbeitsvergütung vor der Berechnung der Steuer in Abzug bringen. Wenn das gemacht würde, käme ich nicht an die Grenze von jährlich DM 15 000,— heran.
 Ich frage nun, ist meine Meinung die richtige oder hat der Funker Recht?

Unser Mitarbeiter in Steuersachen erklärt dazu: Im Erlaß des Bundesministers für Finanzen über die Anerkennung von steuerfreien Zuschlägen für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit in der Seeschifffahrt wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die nach dem neuen Tarifvertrag zu zahlenden pauschalen Zuschläge im Rahmen des § 32 a LStDV steuerfrei bleiben sollen. Hieraus ergibt sich die Folgerung, daß die im § 32 a LStDV eingefügte Jahreseinkommensgrenze in Höhe von DM 15 000,— p. a. auch für die Seeschifffahrt zum Zuge kommt. Der § 32 a LStDV sagt aber weiter, daß zur Berechnung der Einkommensgrenze die gesetzlichen oder tariflichen Zuschläge für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit außer Ansatz bleiben.
 Das würde im Falle des I. Ingenieurs folgendes bedeuten:

Der Tarifvertrag schließt bei Festuern eine Mehrarbeitsvergütung von 30 % ein, von der 25 % als pauschalierter Zuschlag für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit gelten sollen.	
Brutto-Gehalt monatlich	DM 1 260,—
das entspricht einem Jahresgehalt von abzgl. 25 % für Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit:	DM 15 120,—
30 % von DM 1260,— = DM 378,—	
hiervon 25 %	DM 94,50
auf ein Jahr umgerechnet	DM 1 134,—
Steuerbemessungsgrundlage monatlich:	DM 1 165,50
jährlich	DM 13 986,—

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Rosemarie Fleischer S. 152; Foto-Kino-Sonnecke S. 145; Hans Hoffmann S. 154; Kurt Kersten S. 147; Joachim Krauss S. 152; Walter Lüden S. 146; Heinrich von Medvey S. 155; Kurt Schmidschke S. 151; Richard Schüller S. 156; Seefahrtschule Lübeck S. 153; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 149, 152, 153.

Der Weg zum Patent

Seefahrtschule Bremerhaven

Es bestanden die im September beendete Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A5 II)**, die Herren:
 Gerhard Balsam, Wolfgang Conrads, Volker Ditzgen, Gerd Engelhardt, Volker Gerstmann, Jürgen Klinger, Ulrich Klotz, Ralf Kroger, Hartwig Ricklefs, Georg Ried, Olaf Rordenberg, Horst Roskamp, Klaus Sander, Karl Schulz, Rolf Schulz, Uwe Schünnck, Ulrich Stabbert, Hans Trey, Gerd Alwin Wode, Hermann Ziganak.

Seefahrtschule Cuxhaven

Es bestanden die Prüfung zum **Kapitän in Großer Hochseefischerei (B 5)** am 1. 9. 58 die Herren:
 Balthasar Ahlf, Hans Bergmeier, Claus Busse, Heinrich Denker, Werner Feltenkneuer, Herbert Grimm, Klaus Jacobeit, Rolf Matthiesen.
Seesteuermann in Großer Hochseefischerei (B 4) am 2. u. 3. 9. 58 die Herren
 Werner Biester, Oswald Katzenberger, Manfred Klafki, Heinrich Klement, Herbert Korschin, Hans Lemm, Walde-mar Mathwig, Günther Möhring, Heinz Peleikis, Helmut Pömpner, Hermann Schultz, Otto Schwedtko, Paul Trakowski, Hermann Wagner.

Seefahrtschule Hamburg

Es bestanden am 30. September 1958 die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt** und zum **Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei** folgende Herren:
 Franz Barthky, Walter Hans Erniks, Harald Hackstein, Günter Hahn, Albert Hühne, Werner Jacobs, Manfred Jürgensen, Johann Junge, Peter Körber, Hans Kroeger, Kurt Kumutat, Friedrich Kurz, Peter Labantz, Horst Lambrecht, Hans Otto Linn, Uwe Mextorf, Karl Nissen, Johannes Reckmann, Willi Roersch, Heinrich Schilling, Peter Weiss, Klaus Wiewik, Wolfgang Wiese, Egon Will.
 Es bestanden am 6. September 1958 die Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A5 II)** folgende Herren:
 Günther Borowiak, Giseler Brandt, Gerhard Buddendorff, Hermann Dantzer, Johann Friedrich Eschricht, Günter Heinz Geisler, Lorenz Glas, Niels Groos, Uwe Heidhoff, Hans Hermannsen, Ingo Herrmann, Paul Anton Krüss, Dieter Lange, Cordt Lattmann, Siegfried Meißner, Johannes Naubert, Imm Ohlfest, Martin Polykwa, Martin Rübcke, Klaus Richter Claus Sander, Karl Schäfer, Friedrich Steinlesberger, Helmut Stradt, Jürgen Zwierner.

Seefahrtschule Lübeck

Die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** bestanden am 18. September 1958 die Herren:
 H. Berg, W. Boels, H. Brammer, P. Breckwoldt, W. Buchwitz, A. Eichholz, M. Fenger, E. Henne, G. Kanowski, G. Klement, E. Kunert, R. Ostreich, R. Peikert, J. Schade, R. Schatzmann, J. Sievers, G. Tunnesmann.
 Die Patente erhielten die Herren beim Festakt am 19. September 1958 aus Anlaß des 150-jährigen Bestehens der Seefahrtschule Lübeck durch Herrn Ministerialdirektor **Sureth** vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein ausgehändigt.

Der Ultrakurzwellen-Sprech-Seefunkdienst

Neuer Abschnitt in der Geschichte des Seefunks — Zum Nutzen der Schifffahrt

Das Bundesministerium für das Post- und Fernmeldewesen teilt mit: Am 1. Juli 1958 begann ein neuer Abschnitt in der Geschichte des deutschen Seefunks. Die Deutsche Bundespost eröffnete an diesem Tage den Ultrakurzwellen-Sprech-Seefunkdienst über die Küstenfunkstellen Elbe-Weser Radio und Kiel Radio sowie über die neu errichteten Ultrakurzwellen-Küstenfunkstellen Hamburg Radio und Helgoland Radio. Norddeich Radio nahm diesen Dienst im August auf.

Die Voraussetzungen für den Seefunkdienst auf Ultrakurzwellen sind durch das „Abkommen über den Sprech-Seefunkdienst auf Ultrakurzwellen“ geschaffen worden, das am 26. Januar 1957 in Den Haag durch die Vertreter der Fernmeldeverwaltung von den zwölf an die Nordsee und Ostsee angrenzenden Länder unterzeichnet wurde. Das Abkommen regelt die Sprechfunkdienste: Anruf und Sicherheitsverkehr, Schiff/Schiffsverkehr, Hafenabfertigungsverkehr und öffentlicher Sprechfunkverkehr. Für den Sprech-Seefunkdienst auf Ultrakurzwellen stehen nach dem Abkommen außer dem Sprechweg für Anruf und Sicherheit (156,80 MHz) 25 Sprechwege zur Verfügung.

Der Seefunkdienst auf Mittelwelle, Grenzwellen und Kurzwelle umfaßt neben dem Not- und Sicherheitsverkehr den Funkverkehr der Schiffe untereinander und mit den Küstenfunkstellen (öffentlicher Verkehr) außerhalb der Häfen. Der Ultrakurzwellen-Sprech-Seefunkdienst bietet nunmehr die Möglichkeit, sich des öffentlichen Sprechfunkverkehrs auch in den Häfen zu bedienen und außerdem am Hafenabfertigungsverkehr teilzunehmen.

Unter Hafenabfertigungsverkehr ist der nichtöffentliche Funkverkehr der Schiffsführung mit Hafendienststellen — wie dem Hafenmeister, den Docks, den Schleusen usw. —, mit den Radarberatungsstellen an Land und mit der Fest-mechanik zu verstehen. Zu dem Schiff/Schiffsverkehr in den Häfen gehört auch der Funkverkehr zwischen den Schleppern und den geschleppten Schiffen.

Die genannten Funkdienste, die der Seeschifffahrt zunächst in den Häfen und an den Küsten der Nord- und Ostsee-länder geboten werden, tragen zweifellos zu einer beschleunigten Abfertigung der Schiffe in den Häfen und zu einer Verkürzung der Fahrzeit bei unsichtigem Wetter an den Küsten, in den Flußmündungen und in den Häfen bei. Das Bundesministerium für Verkehr betreibt bereits Landradar-Beratungsstellen an den Flußmündungen. Die Hafenbehörden werden demnächst Landfunkstellen für den Hafenabfertigungsverkehr einrichten.

In diesem Zusammenhang soll nicht unerwähnt bleiben, daß die Seeschiffe, die teilweise den Rhein befahren, mit ihren Ultrakurzwellen-Seetunkanlagen auch am internationalen Ultrakurzwellen-Rheinfunkdienst teilnehmen können. Diesen Dienst wird die Deutsche Bundespost noch im Jahre 1958 in Betrieb nehmen. Das internationale Ultrakurzwellen-Rheinfunknetz wird durch entsprechende Landfunkstellen in den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz ergänzt werden.

Es ist zu erwarten, daß auf Grund des regionalen Abkommens, Den Haag 1957, eine weltweite Regelung entsteht. Somit dürfte der Ultrakurzwellen-Sprech-Seefunkdienst bald in allen Häfen und an allen Küsten der Welt zum Nutzen der Seeschifffahrt eingeführt werden.

Berufsausbildungsverhältnis in der Seeschifffahrt

Die für die verschiedensten Bereiche sehr bedeutsame Frage, ob die Junggrade der Seeschifffahrt (Schiffsjunge, Jungmann und Leichtmatrose) in einem echten Berufsausbildungsverhältnis stehen, kann nunmehr im wesentlichen als entschieden gelten. Nachdem das Bundesarbeitsministerium im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium wiederholt, das Bundesfinanzministerium und die Finanz- und Verkehrsministerien der Küstenländer anerkannt haben, daß das Berufsausbildungsverhältnis der Junggrade einem Lehrverhältnis gleichzusetzen ist, haben sich nunmehr auch der Gesamtverband der Familienausgleichskassen und die See-Berufsgenossenschaft unter Hinweis auf die Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen vom 28. Mai 1956 in dem gleichen Sinne ausgesprochen. Für alle in Betracht kommenden Fälle kann daher davon ausgegangen werden, daß für folgende Zeiträume das Bestehen eines Berufsausbildungsverhältnisses anerkannt wird:

1. der dreimonatige Lehrgang an einer staatlich anerkannten Seemannsschule (§ 3 Abs. 1 der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen vom 28. Mai 1956),
2. die Seefahrtszeit als Schiffsjunge auf Kauffahrteischiffen bis zu 9 Monaten (§ 3 Abs. 3 der Verordnung vom 28. Mai 1956),
3. die Seefahrtszeit als Jungmann bis zu 12 Monaten (§ 4 Abs. 3 der Verordnung vom 28. Mai 1956),
4. die Seefahrtszeit als Leichtmatrose bis zu 12 Monaten (§ 5 Abs. 3 der Verordnung vom 28. Mai 1956),
5. die Schulzeiten an einer staatlich anerkannten Seefahrtschule.

Europa

verfügt über 53 Millionen BRT Schiffsraum

31 v. H. der europäischen Gesamttonnage entfielen auf Erdöltanker

Aus einem unlängst veröffentlichten Bericht des Europäischen Wirtschaftsraums (OEEC) über Seetransporte geht hervor, daß die Welthandelsflotte zwischen 1956 und 1957 um mehr als 5 Millionen BRT zunahm. Sie umfaßt gegenwärtig einschließlich der amerikanischen Reserveflotte rund 106,8 Millionen BRT. Die Hälfte der Zunahme entfiel auf die Mitgliedstaaten der OEEC, 60 v. H. davon allein auf vier Länder, nämlich Norwegen, die Bundesrepublik Deutschland, Italien und die Niederlande. Insgesamt verfügte der OEEC-Raum Mitte 1957 über 53,25 Millionen BRT, die USA und Kanada über rund 24 Millionen und die übrige Welt über nicht ganz 30 Millionen BRT. 31 v. H. der europäischen Gesamttonnage entfielen auf Erdöltanker. Im europäischen Raum stand Großbritanniens mit 19,85 Millionen BRT bei weitem an der Spitze. Mit Abstand folgen Norwegen (8,5 Millionen), Italien (4,5), die Niederlande (4,3), Frankreich (4,0) und die Bundesrepublik Deutschland (3,6).

In Europa hatten 23 v. H. der Handelsflotte ohne die Erdöltanker ein Alter von weniger als fünf Jahren, 21 v. H. waren über 20 Jahre alt, 20 v. H. zwischen 5 und 10 und 36 v. H. zwischen 10 und 20 Jahren. Den stärksten Anteil neuer Einheiten weisen die Bundesrepublik mit 47 v. H., Norwegen mit 33 v. H. und Dänemark mit 30 v. H. auf. Den höchsten Bestand an alten Schiffen (über 25 Jahre) haben die Türkei mit 58, Italien mit 31 und Schweden mit 20 v. H. In Belgien betrug der Anteil an Schiffen dieser Altersklasse nur noch 3, in Frankreich 10 und in der Bundesrepublik 17 v. H.

Im Dezember 1957 waren insgesamt 9,95 Millionen t neuer Schiffe im Bau, etwas weniger als die Hälfte davon für Erdölförderung. Auf die OEEC-Länder entfielen 5,93 Millionen t, davon 2,21 Millionen t auf Großbritannien, 1,10 Millionen auf Norwegen und 0,51 Millionen auf die Niederlande. Schließlich sei erwähnt, daß 1957 die Handelsflotte Großbritanniens fast 150 000 Personen beschäftigte. Die zweitgrößte Belegschaft findet man in Norwegen mit fast 50 000 Personen. Es folgen Italien mit 45 000, die Niederlande mit rund 44 000, die Bundesrepublik mit rund 42 000 und Frankreich mit rund 37 000 Personen. Im Vergleich zur Tonnage ist die Produktivität in Norwegen größer als in Großbritannien, in Frankreich größer als in Deutschland, soweit in dieser Beziehung globale Vergleiche möglich sind. (EP)

ZU EINEM TEXIER
 IST IMMER ZEIT



DER KLASSISCHE
 WEINBRAND

Die Werften melden...

An- und Verkäufe

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5287 Polizeiboote „DKN 905“, 3000 PS, f. Indonesien. Profef. 4. 9. 58

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1320 TD (tu) „Eurydice“, 22 000 tdw, f. Compania Maritima San Basilio S. A., Panama. Profef. 18. 9. 58
1334 MS „Scheide“, 12 100 tdw, f. Havenbedrijf Mabe-soone N. V., Antwerpen. Profef. 25. 9. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

867 TD (tu) „Acavus“, 12 322 tdw, f. Tankers Finance Ltd., London. Profef. 25. 9. 58
881 MS „Buchenstein“, 10 800 tdw, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapell. 30. 9. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Tübingen“, 370 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 25. 9. 58
Küstenminensuchboot „Konstanz“, 370 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 30. 9. 58

Büsumer Schiffswerft W. & E. Slielaf

185 MS „Thekla“, 420 BRT, f. Johann Schepers, Haren/Ems. Profef. 17. 9. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

725 TD (tu) „Troll“, 32 500 tdw, f. Halle & Peterson, Oslo. Stapell. Hintersd. 20. 9. 58
727 MS „Concordia Tarek“, 10 960 tdw, f. Christian Haaland, Haugesund. Stapell. 4. 9. 58
732 D (tu) „Baune“, 35 000 tdw, f. Torvald Klaveness, Oslo. Profef. 24. 9. 58
736 TD (tu) „Esso Berlin“, 36 000 tdw, f. Esso Tank-schiff Reederei GmbH., Hamburg. Stapell. Vor-sch. 24. 9. 58

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

571 MS „August Leonhardt“, 15 650 tdw, f. Leonhardt & Blumberg, Hamburg. Profef. 3. 9. 58

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

592 MS „Susanne Reith“, 999 BRT, f. „Orion“ Schiff-fahrtsgesellschaft Reith & Co., Hamburg. Profef. 6. 9. 58

Howaldtwerke A.-G., Hamburg

923 MS „Lelykerk“, 9000 BRT, f. N. V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., Den Haag. Profef. 9. 9. 58
937 MS „Indian Strength“, 12 250 tdw, f. India Steam-ship Co., Kalkutta. Stapell. 27. 9. 58

Husumer Schiffswerft

1126 TMS „Esso Bremerhaven“, 840 tdw, f. Esso Tank-schiff Reederei GmbH., Hamburg. Stapell. 13. 9. 58

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

53 Wassertrecker „Lütje Hörn“, 250 PS, f. Bundes-marine. Stapell. 30. 9. 58

Kieler Howaldtwerke A.-G.

1065 TD (tu) „Alcides“, 26 000tdw, f. J. M. Skaugen, Oslo. Stapell. 16. 9. 58
1072 TD (tu) „Hovdefjell“, 32 000 tdw, f. Olsen & Ugel-stad, Oslo. Profef. 20. 9. 58
1079 MS „Cap Corrientes“, 4500 tdw, f. Hamburg-Süd-amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck, Hamburg. Stapell. 4. 9. 58

Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

147 MS „Erik Seyd II“, 499 BRT, f. Fracht-Schiffahrt Erik Seyd (KK.: Walter Lass), Hamburg. Profef. 6. 9. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1066 MS „Dalsland“, 925 tdw, f. Mathies Reederei KG., Hamburg. Stapell. 26. 9. 58

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

1120 MS „Noren“, 3400 tdw, f. O. F. Ahlmark, Karistad, Profef. 9. 9. 58

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

110 MS „Angelica Schulte“, 1998 BRT, f. Bernhard Schulte A.G., Hamburg. Profef. 29. 9. 58
115 TMS „Sioux“, 1200 tdw, f. Hansa Tank-Reederei Günther & Joch, Hamburg. Stapell. 23. 9. 58

Lübecker Flender-Werke

496 MS „Kersten Miles“, 10 200 tdw, f. Hanseatische Reederei Emil Offen & Co., Hamburg. Stapell. 10. 9. 58

C. Lühring, Brake/Unterweser

5802 MS „Weser“, 497 BRT, f. Part. Reed. „Weser“, Bremen. Profef. 22. 9. 58
5803 MS „Steinvarg“, 493 BRT, f. Kommanditselskab Slättholmen (S. Bartz-Johannesen), Bergen. Stapell. 18. 9. 58

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

488 MS „Ashdod“, 1960 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co., Ltd., Haifa. Stapell. 18. 9. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

531 MS „Georgia“, 5650 tdw, f. A/S Gerrards Rederi, Kristiansand. Stapell. 6. 9. 58

Ottensener Eisenwerk A.-G., Hamburg

516 MS „Danholm“, 3760 BRT, f. A/S D/S Dania, Kopen-hagen. Profef. 27. 9. 58
517 MS „Olin“, 22 600 tdw, f. Ormet Shipping Corpo-ration, Monrovia. Stapell. 20. 9. 58

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

92/496 MS „Arn IX“, 950 tdw, f. Kapt. Leistikow, Arnis/Schlei. Stapell. 11. 9. 58

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

186 MS „Thor“, 750 tdw, f. Horstmann & Harms, König-reich. Profef. 20. 9. 58

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

307 MS „Albert Vögler“, 12 900 tdw, f. Part Reed. „Albert Vögler“ (KR.: Seereederei „Frigga“ A.G.), Hamburg. Stapell. 5. 9. 58
323 MS „Rhein Stahl“, 16 000 tdw, f. Rheinische Stahl-werke, Essen (KR.: Seereederei „Frigga“ A.G.), Hamburg. Profef. 9. 9. 58

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

869 MS „Médoc“, 1203 BRT, f. Worms, Compagnie Mari-time et Charbonnière, Paris. Profef. 26. 9. 58
870 MS „Léoville“, 1600 tdw, f. Worms, Compagnie Mari-time et Charbonnière, Paris. Stapell. 10. 9. 58

Scheepswerft de Beer N.V., Zaandam/Holland

MS „Mary Nübel“, 7000 tdw, f. Emden Dampfer-kompagnie A.G., Emden. Stapell. 27. 9. 58

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

1275 MS „Waltraud Horn“, 618 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Profef. 4. 9. 58
1297 MS „Claus Horn“, 618 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Stapell. 4. 9. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

424 MS „Thyra Behrens“, 300 BRT, f. Kapt. Amandus Behrens, Hamburg. Profef. 10. 9. 58
438 MS „Schulau“, 425 BRT, f. Heinrich u. Christel Brunckhorst, Schulau. Profef. 24. 9. 58
444 MS „Stadt Schleswig“, 570 tdw, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Stapell. 14. 9. 58

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

190 MS „Wisshafen“, 950 tdw, f. Kapitän Heinrich von Bergen, Wisshafen. Stapell. 16. 9. 58

Lübbe Voss, Westerende/Kirchloog bei Aurich

6 MS „Maria Karola“, 300 BRT, f. Hermann Esders, Hage bei Norden. Profef. 13. 9. 58

Gustav Wolkau, Hamburg

1107 TMS „Makurdi“, 700 tdw, f. Monrovia Navigation Co., Incorp., Monrovia. Profef. 2. 9. 58

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes:

MS „Ingeborg“, erb. 24 Hamburg, 291 BRT. Verk. v. Fried- rich Wehdemeyer, Basbek, an Adolf Wolter, Krautsand. Neuer Name: ?

MS „Uta“, ex „Wilhelm Numssen“, 500 BRT, erb. 54 Rhein- brohl. Verk. v. Heinrich Heidhoff und Friedrich Jacobs, Hamburg, an Kapt. Hugo Pieper, Hamburg-Rissen. Neuer Name: ?

Ankäufe aus dem Ausland:

TD (tu) „Caperata“, erb. 50, 17 995 BRT. Angek. v. Deut- sche Shell Tanker-Ges.m.b.H., Hamburg, von Atlas Tan- kers Inc., Baltimore.

Verkäufe ins Ausland:

TD „Eberhart Essberger“, ex „Kassar Wiek“, erb. 29 Lübeck, 511 BRT. Verk. v. John T. Essberger, Hamburg, nach Italien. Jetzt: „Capitan Miki“.

MS „Elster“, ex D „Elster“, erb. 07 Bremen-Vegesack, 150 BRT. Verk. v. Eisen und Metall K.G., Lehr & Co., Hamburg, nach Griechenland. Jetzt: „Kostawis“.

D „Frieden“, ex „Lord Cochrane“, ex „Arcwear“, erb. 34 Sunderland, 4163 BRT. Verk. v. C. Mackprang jr., Ham- burg, nach Griechenland. Jetzt: „Martha“.

MS „Hodmeister“, ex „Skogholm“, ex „Scokholm“, erb. 43 Beverley, 593 BRT. Verk. v. Manfred Preuschkat Kom. Ges., Flensburg, nach Griechenland. Jetzt: „Grigorousa“.

D „Holstein“, et „Eskdalegate“, erb. 30 Burntisland, 4355 BRT. Verk. v. C. Mackprang jr., Hamburg, nach Brasilien. Neuer Name: ?

Umbauen:

D „J. C. Ertel“, ex „Lise“, erb. 20 Glasgow, 2640 BRT. Ertel Reederei GmbH., Hamburg. Umbau z. MS in Lübeck.

FD „Tannenberg“, erb. 35 Bremerhaven, 422 BRT. Ernst Böse, Emden. Umb. z. MS in Leer.

Abgewrackt werden:

TMS „Margot Entz“, ex „Laurelwood“, erb. 29 Newcastle o. T., 7301 BRT. Verk. v. Thomas Entz Tanker GmbH., Rendsburg nach Spanien.

D „Signal“, ex „Dietrich Oldendorff“, ex „Sigrid Nystad“, erb. 20 Holland, 998 BRT. Verk. v. Paulsen & Ivers Schiff- fahrts- u. Kohlenhandelsges. mbH., Kiel, an Alnwick Harmstorf, Hamburg.

Bücherbrett

Leckerbissen aus dem Robert Loef Verlag

Der bekannte Robert Loef Verlag, Burg, Bez. Magdeburg, hat es sich zur Aufgabe gemacht, nicht nur dem Schiffsfahrts- forschers wertvolles Material zu liefern — es sei nur an das grundlegende Werk des Schweden Fredrik Henrik af Chapman „Architectura Navalis Mercatoria“ aus dem Jahre 1768 oder an die Blattsammlung des Admiral Paris „Sou- venirs de Marine/1882 à 1892“ erinnert —, sondern auch dem Modellbauer haargenaue Unterlagen zum Bau histo- rischer Schiffe. Jetzt sind die genauen Baupläne mit einer Beschreibung des berühmten hamburgischen Konvoyschiffes „Das Wappen von Hamburg I“ erschienen. Dieser Drei- master wurde in Hamburg 1667 auf Stapel gelegt. Am 10. Oktober 1683 wurde er im Hafen von Cadix durch eine Explosion in der Pulverkammer zerstört, wobei Admiral Berent Karpfänger ums Leben kam. Alles, was an Urkun- den über dieses Schiff noch vorhanden ist, enthält dieses Buch und dazu viele Abbildungen und die genauen Bau- pläne und Detailzeichnungen. Bearbeitet von R. Hoeddel. Preis DM 12,—.

Das zweite Buch beschäftigt sich mit dem Columbus-Schiff „Santa Maria“ von 1492. Auch hier ist von H. E. Adametz alles zusammengetragen, was Forschungen nach diesem berühmten Schiff, mit dem Columbus Amerika neu ent- deckte, ergeben haben und dazu ebenfalls die genauen Baupläne und Bauanweisungen. Preis DM 10,40.

Wie alle Werke dieses Verlages werden auch diese in der Bundesrepublik ausgeliefert durch Joost Groenen, Hamburg 13, Fröbelstraße 14. Id.

W. Lohmann und H. H. Hildebrand: „Die deutsche Kriegs- marine 1939—1945“. Podzun-Verlag, Bad Nauheim. DM 5,80. Von diesem Sammelband ist nünmehr die 7. Lieferung erschienen. Diese befaßt sich mit dem Schweren Kreuzer „Admiral Hipper“, den Sicherungsdivisionen im Bereich Frankreich, Italien und Nordafrika, der Marinemachricht- inspektion, dem Schiffbau und der Erprobung auf der Kriegsmarinewerft Kiel und schließlich den Personalien der Marineoffiziere. Id.

(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 · FOLLHALTER · GESCHENKARTIKEL
BÜROMOBIEL IN HOLZ ODER STAHL · BÜROMASCHINEN ALLER ART
C H E F Z I M M E R -
E I N R I C H T U N G E N

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. 1839

Schiffmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUBRÜSTER
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 Kapitänsgrosse.

STÜLCKENWERFT HAMBURG GEGRÜNDET 1840

Neubauten bis 20000 TDW · Umbauten · Reparaturen · 6 Docks bis 8000 t Tragfähigkeit

TELEGRAMM: STUELCKENS-HAMBURG

TELEFON SAMMELNUMMER 31 11 31

FERNSCHREIBER 02 11312

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

Lindolin-Farben



F.A.C. van der Linden & Co

Hamburg · Hovestraße 57-59

Gegründet am 1. März 1828

ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

und für Überwasseranstrich innen-
und außenbords die altbewährten

Lindolin-Qualitäten



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

BUGSIER-,

REEDEREI - UND BERGUNGS - AKTIENGESELLSCHAFT

HAMBURG 11 · JOHANNISBOLLWERK 10

TELEFON 3112 81 - 86 · NACHTRUF 27 27 68 und 86 06 54 · FERNSCHREIBER 0211228 · TELEGRAMM-ADRESSE: BUGSIER

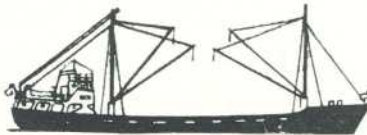
Assistenz von Seeschiffen im Hamburger Hafen

mit 18 starken, modernen Motorschleppern · Schlepperbestellungen Tag und Nacht: Hafenschleppbüro, Telefon 31 31 34

Außerdem ständig besetzte **Bergungsstationen** an der **deutschen Küste** u. in **La Coruna** (Spanien)
Rufzeichen der Schlepper: DAAB · Bugsier-Signal: 1 x lang, 3 x kurz

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Bordapotheken

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

Bordspiele

Spielzeug-Rasch

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

Drahtseile

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

Elektrische Anlagen

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



Elektromotoren-Reparaturen

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



Kolbenringe

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

Linoleum

und verwandte Fußbodenbeläge

LINOLEUM KORTE
Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8

Packungen

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

Pumpen



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

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-HANDEFEUERLOSCHER - METALLWAREN FÜR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

Schiffszimmerei

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

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

Rentenberatung - Vorberechnung - Nachprüfung - Richtige Beitragshöhe - Hamburg 67 01 39

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.