Postverlagsort Hamburg

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß

Der Mann am Ausguck

Der Hafen Papenburg

Lade-Einrichtungen

Schadensverhütung durch Ausnutzung des Wetterdienstes in der Schiffahrt

Flotten-Umschau

Sport an Bord

Osterschmaus in Neapel

Der Schiffsbrand

Die große Bilderseite

Drei Pyjamas

Vollschiff „Rickmer Rickmers" segelt schon 63 Jahre

UKW — Zauberwort für die Schiffahrt
Fünf Jahre Funkpressedienst

Was den Seemann sonst noch interessiert

Die Werften meldeten . . .

Absturz des Louis Mayer-Gletschers, Crossbai (Spitzbergen) Aufn. Miet

März 1959 Nr. 3

Jahrgang 3.

CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

SCHIFFAHRTSBUCHHANDLUNG
ECKARDT & MESSTORFF
HAMBURG 11 · NEPTUNHAUS
BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1 · 34 43 94

Seekarten · Bordformulare
Fachbücher für die Schiffahrt

HANSEATIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG FRICKE & LANKER
PROVIANT · DECK- UND MASCHINENAUSRÜSTUNG

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN
HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8
Telefon: Se.-Nr. 33 59 45, nachts: 40 40 31 / 38 73 68
Telegramme: Shipchandlers Hamburg

Blohm & Voss AG
Hamburg

B&V

Schiffswerft
Maschinenfabrik
Turbinenbau

Telegr.-Adr.: Blohmwerk Hamburg · Telex: Blohmwerk 02 11047 · Telefon: 31 32 10

International
EINGETRAGENE HANDELSMARKE

SILBER PRIMOCON
Schiffsbodengrundierung für Neubauten
HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.
HAMBURG 11 · KAJEN 8

International
EINGETRAGENE HANDELSMARKE

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang | März 1959 | Nr. 3

Am Peilkompaß

Die hinter uns liegende Herbst- und Winterzeit hat hinsichtlich der Wetterlage der Schiffahrt mehr Sorgen bereitet als in früheren Jahren. Schon im November waren erhebliche Verzögerungen durch umfangreiche Nebelbildungen im Seeverkehr eingetreten. Einen traurigen Rekord hat abei ohne Frage der diesjährige Februar aufgestellt. Immer wieder meldete die Tagespresse, das 80 bis 100 Schiffe auf der Elbe und der Weser wegen ungenügender Sicht vor Anker gehen mußten. Die Meteorologen hatten dazu festgestellt, daß im Februar an 15 Tagen die Nebelhörner auf der Unterelbe heulten. Diese lang anhaltende Nebelperiode brachte auch zahlreiche Schiffsunfälle durch Kollisionen mit sich.

Die Verstopfung der deutschen Flußmündungen durch Ankerlieger wegen Nebels hat auf der anderen Seite aber auch gezeigt, wie notwendig es ist, die Radarstraßen auf Elbe und Weser so schnell wie möglich zu vollenden. Am 10. Februar wurde mit der Radarstation Belum an der Unterelbe die Lücke zwischen „Elbe 3" und der Einfahrt in den Nordostseekanal geschlossen. Damit ist nun der wichtigste Abschnitt der geplanten Radarleitwege auf Elbe und Weser — im übrigen die größte Radar-Teilstrecke des Kontinents überhaupt — betriebsklar. Das endgültige Bild wird so aussehen, daß der Elbe-Leitweg zehn Radarstationen (Feuerschiff „Elbe 1", Neuwerk, Cuxhaven, Belum, Brunsbüttelkoog, Hollerwettern, Krautsand, Stadersand, Lühe, Wedel und das Hafenradarnetz Hamburg) und der Weser-Leitweg fünf Radarstationen (Feuerschiff „Weser", Rotersand, Mellum, Hohe Weg, Robbenplate und die Station Bremerhaven) erhalten soll. Die zentrale Auswertungsstelle für die Elbe soll der Station in Cuxhaven übertragen werden. Wenn dieser Plan vollendet ist — man spricht von Ende 1960 — wird es möglich sein, die Lotsen an Bord über Funksprechverkehr von den Stationen aus zu leiten und die Schiffe auch bei Nebel Elbe und Weser auf- und abwärts zu bringen.

*

Im Zusammenhang mit der Vertiefung der Elbe für 40 000 Tonner auf 11 Meter, die im Jahre 1960 abgeschlossen sein soll, hat sich der Seeverkehrsbeirat anläßlich seiner letzten Zusammenkunft auch mit der Vertiefung des Nordostseekanals beschäftigt. Dabei wurde erwähnt, daß heute schon Schiffe mit 35 000 t Tragfähigkeit und 10,5 m Tiefgang den Kanal passieren würden und in Zukunft mit Schiffen mit einem Tiefgang von 13 Metern zu rechnen sei. Diese Überlegung mache es notwendig, den Kanal auf eine Tiefe von 12 Meter bringen zu müssen. Vorläufig wären aber noch Altersschäden zu beseitigen, einige Kurven zu begradigen, die wichtigsten Weichen zu verlängern und die Anlagen der Betriebslenkung zu modernisieren. Bei der Vertiefung des Nordostseekanals handelt es sich allerdings im Augenblick noch nicht um eine Planung, sondern um vorläufige Erörterungen und Überlegungen.

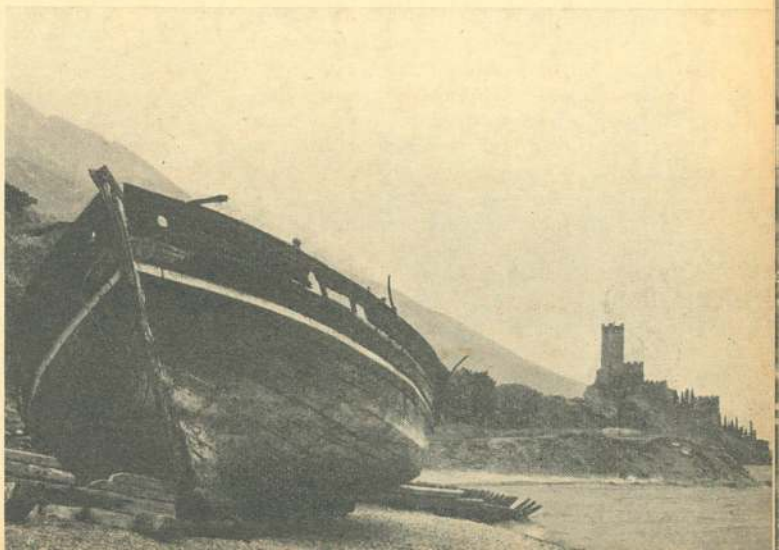
*

Bei den zahlreichen Schiffsunfällen, die in der letzten Zeit an der vernebelten deutschen Nord- und Ostseeküste zu verzeichnen waren, sind glücklicherweise bis auf einen Fall, keine Verluste an Menschen eingetreten. Nach dem tragischen Untergang der „Hans Hedthoft" im Nordatlantik nach dem Zusammenstoß mit einem Eisberg und dem Verlust von 94 Menschenleben mußte leider auch die deutsche Seeschiffahrt ihren Tribut zahlen. Mit einer Ladung Kohle von der Ostsee nach Holland laufend, wurde die 742 BRT große „Helene B. Schupp" südlich des Skagerrak im Sturm ein Opfer der See. Trotz seiner 62 Jahre, die der Frachter alt war, hatte er bei einem Umbau im Jahre 1951 die höchste Klasse des Germanischen Lloyd erhalten. Leck geschlagen von der See war es der Besatzung nicht mehr möglich, das Schiff zu halten und mußte schließlich in die Rettungsboote gehen. Zehn Mann, d. h. die ganze Besatzung außer dem Kapitän, konnten von einem dänischen Fischkutter und einem britischen Tanker gerettet werden. Bei dem Versuch, sich als letzter selbst in Sicherheit zu bringen, als das Schiff sank, verunglückte Kapitän Butt und konnte in dem hohen Seegang nicht mehr lebend geborgen werden.

Das Ende

Der Nordatlantikverkehr ist von jeher ein Gradmesser gewesen für den internationalen Passagierverkehr überhaupt. Mit dem immer mehr zunehmenden Luftverkehr auf der gleichen Strecke unterliegen die Beförderungsziffern zwischen See- und Luftverkehr einem ständigen Vergleich, um daraus Schlüsse für die Notwendigkeiten des einen oder des anderen Beförderungsmittels zu ziehen. Im Jahre 1956 erreichte der Seeverkehr in den Nachkriegsjahren erstmalig die Millionengrenze. Die gleiche Ziffer konnte im Jahre 1957 nicht nur gehalten, sondern noch leicht erhöht werden. Der Flugverkehr zeigte seit dem Jahre 1948 eine langsam ansteigende Beförderungsziffer, die erstmalig im Jahre 1957 die Millionengrenze erreicht hat. Für den Seeverkehr im Jahre 1958 ergibt sich nunmehr ein Abfall von etwa 8 %, so daß die Zahl der beförderten Passagiere wieder unter der Millionengrenze liegt, während für das gleiche Jahr der Luftverkehr wiederum eine Steigerung um rund 15 % in der Beförderungsleistung erreicht hat.

Diese Zahlen könnten sehr leicht zu der Überlegung verleiten, daß der Seeverkehr insbesondere mit ausgesprochenen Passagierschiffen nicht mehr zeitgemäß sein könnte. Uns will scheinen, daß bei solchen Schwankungen, die vielerlei Ursachen haben können, ein solcher Schluß nicht getroffen werden kann. Der Wachoffizier



Der Mann am Ausguck

Die Forderung nach Abschaffung der Geheimdiplomatie war eines der am lautesten verkündeten Postulate der neuen Politik am Ende des Ersten Weltkrieges. Rückkehr zu Vertrauen und Vertraulichkeit in der Politik und Neubelebung der Geheimdiplomatie in den internationalen Beziehungen forderte in unseren Tagen Bundespräsident Theodor Heuß. Nun ist wohl niemand mehr erhaben über den Verdacht, im Dunkeln munkeln und Verschwörungen anzetteln zu wollen, als unser gütiger und weiser Bundesvater. Er muß also seine Gründe haben, wenn ausgerechnet er die Mahnung ausspricht, zur Vertraulichkeit und damit zu Vertrauen in der Außenpolitik zurückzukehren.

Mit dem Wesen der demokratischen Staatsformen ist es verbunden, daß alles Mögliche und Unmögliche parlamentarisch durchgesprochen und in aller Öffentlichkeit behandelt wird. Für viele Angelegenheiten ist diese Prozedur angebracht und nicht zu entbehren. Ob sie für alle Vorhaben und Planungen gut ist, steht auf einem anderen Blatt. Zweifellos sind in dieser Hinsicht die autoritär geführten Staaten den demokratisch gelenkten bei weitem überlegen. Sie denken gar nicht daran, sich in die Karten sehen zu lassen. Sie ziehen ihre Fäden, wann und wie sie wollen, sie rüsten auf und ab, wann und wo sie wollen, sie schliessen Verträge und lassen gewissermaßen die linke Hand nicht wissen, was die rechte tut. So ist es ihnen eher möglich, ihre Politik zum Tragen zu bringen, als den anderen, die auf dem lauten Markt des Tages ausbreiten, was sie zu tun oder nicht zu tun gedenken. Ja, wenn wir alle Engel wären . .

*

Daß es einmal so schwer werden würde, einen Nachfolger für den in diesem Jahre aus seinem Amte scheidenden Bundespräsidenten zu finden, hatten wohl die wenigsten von uns gedacht. Freilich wäre es das Einfachste gewesen, Theodor Heuß noch eine dritte Periode auf seinem Posten zu belassen. Dem widerspricht die Bundesverfassung. Wiederwahl ist nur einmal zulässig, und diese Wiederwahl ist schon 1954 erfolgt. Bekanntlich ist Theodor Heuß — man muß solche Tatsachen immer wieder einmal in das Gedächtnis zurückrufen, — der erste Bundespräsident der Bundesrepublik Deutschland. 1949 im Alter von 65 Jahren gewählt, hat er inzwischen das 75. Lebensjahr erreicht, und sein eigener Wunsch war es, zurückzutreten und einem Jüngeren den Platz frei zu machen. In der Öffentlichkeit ist hin und wieder die Meinung zu hören, das Amt des Bundespräsidenten sei überwiegend repräsentativ und im übrigen von geringem Einfluß. Das stimmt nicht. Freilich obliegt dem Bundespräsidenten die Repräsentation der Bundesrepublik Deutschland nach innen und außen. Darüber hinaus aber obliegt ihm die völkerrechtliche Vertretung, die Ernennung und Entlassung der Bundesbeamten und -richter, sowie der Personalvorschlag für einen neuen Bundeskanzler. Die Verfassung hat ihm auch eine gewisse Aufsicht verordnet. Bundestag oder Bundesrat können ihn vor dem Bundesverfassungsgericht bei vorsätzlicher Rechtsverletzung anklagen. Gewählt wird der Bundespräsident von der Bundesversammlung. Dieses oberste Bundesorgan besteht aus den Mitgliedern des Bundestages und aus einer gleichen Anzahl von Mitgliedern, die von den Volksvertretungen der Länder nach Verhältniswahl gewählt werden. Einen Bundespräsidenten kennen noch Österreich und die Schweiz. In der Schweiz ist er gleichzeitig Chef des Staatskabinetts.

*

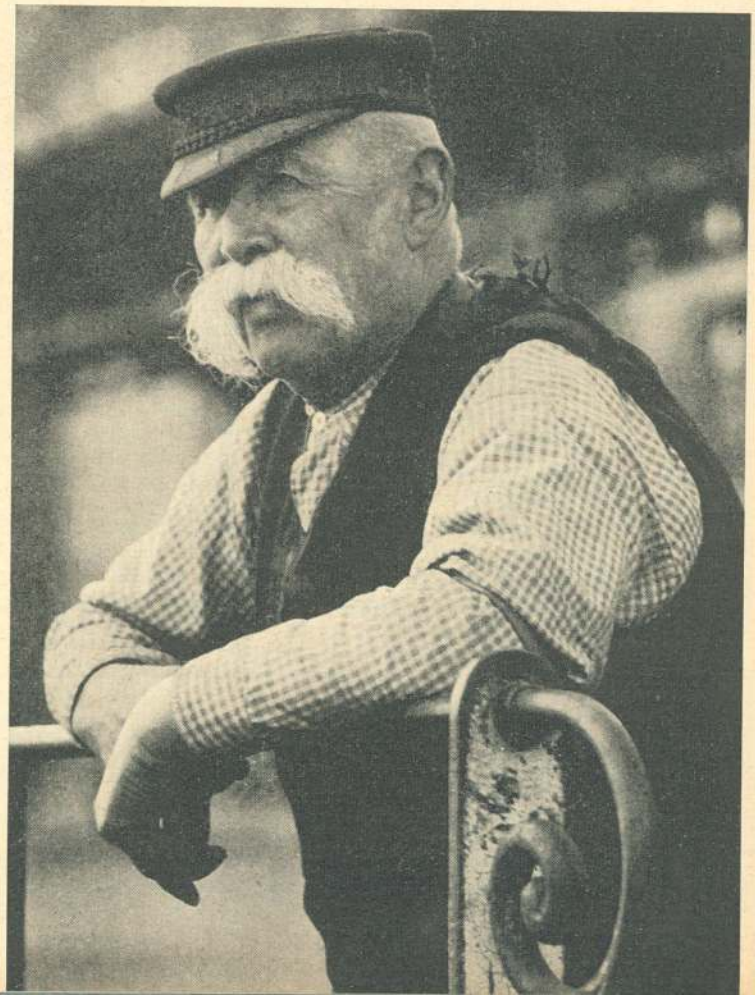
Wenn wir schon von diesem hohen Amt sprechen, so sei ein kurzer Blick auf die Funktion des Reichspräsidenten gestattet, der von 1919 bis 1934 im Deutschen Reich das oberste Organ der Reichsregierung darstellte. Auf Grund der Weimarer Verfassung war 1919 Friedrich Ebert von der Nationalversammlung auf sieben Jahre gewählt worden. Zweiter Reichspräsident wurde Generalfeldmarschall Hindenburg. Neben der völkerrechtlichen Vertretung des Reiches übte der Reichspräsident den Oberbefehl über die Wehrmacht aus, konnte den Reichskanzler und die Minister ernennen und entlassen und hatte besondere Machtbefugnisse im Falle einer Störung der Sicherheit und Ordnung. Nach dem Tode Hindenburgs wurde das Amt des Reichspräsidenten mit dem des Reichskanzlers verbunden. Das neue Staatsoberhaupt — „Führer und Reichskanzler" — hieß Adolf Hitler; was dann kam, wissen wir: die Katastrophe. Und diese Katastrophe verfolgt uns über Generationen hinweg. Was wir in unserem letzten „Ausguck" andeuteten, ist eingetroffen. Moskau ist mit einer Außenministerkonferenz nicht zufrieden. Man verlangt die Gipfelkonferenz, das heißt die Zusammenkunft der Staatsoberhäupter. Generalthema ist Berlin. Dahinter steht die Frage der Wiedervereinigung, steht die Frage eines Sonderfriedens mit der Sowjetzone. Sorgen genug, und man kann nur hoffen, daß es den Staatsmännern der beiden großen Mächtegruppen gelingen wird, einen Ausgleich zu finden, der Europa, der die Welt vor einer noch größeren, vielleicht nicht mehr gut zu machenden Katastrophe bewahrt.

Sollte nicht auch auf dem Gebiet der Politik möglich sein, was auf dem der Wirtschaft sich angebahnt hat? Nach Zustimmung des Bundestages hat nun auch der Bundesrat dem deutsch-sowjetischen Handels- und Schiffahrtsabkommen sowie dem Konsularvertrag mit der Sowjetunion zugestimmt. Der Handelsvertrag umfaßt ein Handelsvolumen von insgesamt 3,15 Milliarden DM auf beiden Seiten und erstreckt sich auf die Jahre 1958 bis 1960. Wie aus Kreisen der Bundesregierung erklärt wird, hat sich der Handel in den letzten zehn Monaten zufriedenstellend angelassen. Beide Partner konnten ihre Vorteile aus dem Vertrag ziehen.

*

Die meisten von uns werden sich wohl darüber klar sein, daß die Unruhe in dieser Welt bleiben wird, solange wir leben. Die Völker sind in Bewegung geraten, und wenn heute Zypern befriedet ist, dann tauchen neue Zwistigkeiten in Afrika oder sonstwo auf. Wer setzt wem Läuse in den Pelz? Und zu welchem Endzweck? Kein Weltreich hat es bisher vermocht, sich der alten Spielregel zu entziehen, nach der dem Aufstieg der Verfall folgt. Das Streben nach Weltherrschaft sollte besser umgewandelt werden in einen friedlichen Wettstreit um die Herstellung und Sicherung der Wohlfahrt der Völker.

Fritz Roßberg



Männer am Strom und auf See

Wer in der Seefahrt großgeworden, der wird auch im Alter nicht von ihr lassen können. Einmal an Land geworfen, sucht man sich ein Job, bei dem man mit dem Wasser, mit den Schiffen in Berührung bleibt. Mit kritischen Blicken verfolgt man, ob die jungen Springer dort an Bord auch alles richtig machen.

Der Hafen

PAPENBURG

„God is myn Leidsmann!"

Unter diesem Wahlspruch fuhren und fahren noch heute die Papenburger Schiffer auf allen Meeren der Welt. Es ist ein gutes Leitwort, hat sich doch aus der kleinen Fenn-Siedlung ein stattlicher Ort entwickelt, der nicht nur Seehafen ist, sondern auch eine bedeutende Industrie in seinen Mauern hat. Neben der Schiffswerft als dem bedeutendsten Unternehmen trifft man auf Maschinenfabriken, verschiedene Bearbeitungswerkstätten von Eisen und anderen Metallen, auf Torfwerke, nicht zu vergessen die zahlreichen Gärtnereien, die das bekannte Papenburger Frühgemüse auf den Markt bringen.

Man könnte in Papenburg schon glauben, man wäre bereits in Holland. Wie dort die Grachten, führt hier der Hauptkanal durch die Stadt.

Kommt man zum ersten Mal hierher, wird man sich wundern über die gewaltige Ausdehnung der Stadt. Will man vom Unterende zum Oberende gehen, ist das fast eine Tagesreise, nämlich 18 Kilometer. Damit dürfte Papenburg die längste Stadt Europas sein.

Man soll es nicht denken, daß die Stadt noch so jung ist. 1631 zog hier der Vogt Diedrich von Velen mit seinen Männern auf Bretterschuhen ein, den Spaten in der Hand und gründete in den unzugänglichen Fennen eine kleine Kolonie. Hier fühlte man sich sicher vor den Schrecknissen des Dreißigjährigen Krieges.

Aber es blieb nicht bei der kleinen Moorsiedlung und dem Abbau des Torfes. Die Nähe der schiffbaren Ems verleitete dazu, selbst Seefahrt zu betreiben wie die große Stadt Emden, die nur 44 km flußabwärts lag. Werften entstanden und Schiffe wurden gebaut. Das mag um das Jahr 1769/70 gewesen sein. Kurz danach, während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges 1776—1783, erlebten die Papenburger Seefahrer ihre erste Blütezeit. Sie segelten unter der neutralen Flagge Emdens und hatten so keine Scherereien mit den kriegführenden Mächten.

Natürlich wurde auch damals schon sehr viel Mißbrauch mit dieser „bequemen" Flagge betrieben, was weder den Emdener Reedern noch den Papenburger Seeschiffern paßte. Richter Bueren schlug deshalb 1806 vor, eine eigene Papenburger Seeflagge in den Farben gelb-rot-blau mit einem roten, gelbumrandeten Stadtwappen zu schaffen.

Um 1810 waren in der Papenburger Schiffergilde, einschließlich der von auswärts gecharterten, schon 422 Fahrzeuge registriert. In Papenburg selbst beheimatet waren 122 Schiffe mit 341 Mann Besatzung. Die neunzehn Schiffswerften konnten jährlich rund 60 Fahrzeuge bauen. Die nächste Blütezeit brachte der Krimkrieg 1854/56. Papenburger Schiffe machten lohnende Reisen zur Ostsee und zum Mittelmeer und drangen sogar bis ins Schwarze Meer vor. 1860 lagen in Riga gleichzeitig 64 und 1868 in Buenos Aires 44 Papenburger Schiffe.

Eine private Schifferschule gründete hier 1841 der Lehrer Eylert, die 1846 von Hannover übernommen wurde und den Namen „Königliche Navigationsschule" erhielt.

1871 lief das erste Dampfschiff nach Papenburg. Auch hier, wie in allen anderen Seehäfen, stand man den neumodischen „Qualmkotzern" noch etwas skeptisch gegenüber.

Ist der Michaelisturm das Wahrzeichen des „Oberendes", ist es das Rathaus am „Unterende". Es wurde 1910/12 im nordischen Barock erbaut.

Weiterblickenden Leuten aber war es durchaus klar, daß das maschinengetriebene Schiff den Segler verdrängen würde. Der letzte Tiefwassersegler, der in Papenburg gebaut wurde, war der 1897 vom Stapel gelaufene Dreimastschoner „Thekla".

Wie ein Leuchtturm mutet das Wahrzeichen des „Oberendes", der Michaelisturm an. Er stammt aus den Jahren 1848—1850. In unmittelbarer Nähe steht die erst 50 Jahre alte Michaeliskirche, deren Turmspitze mit den Holzschindeln des früheren Klosters zu Aschendorf gedeckt ist.

Der 1899 in Betrieb genommene Dortmund-Ems-Kanal, der an Papenburg vorbeiführt, brachte der Stadt ebenfalls einen großen Aufschwung. Es wurde eine Seeschleuse von 95 m Länge und einer Breite von 15 m gebaut und gleichzeitig entstand der 500 m lange und 80 m breite Dever-Hafen, der hauptsächlich dem Holzumschlag und dem Umschlag von Durchfuhrgütern in Leichter und Eisenbahn dient. Schleuse und Hafen sind 5,5 m tief.

Von den 19 Schiffswerften ist heute nur noch eine vorhanden, die 1872 von Meyer & Barth gegründete Schiffbauanstalt, heute Schiffswerft Jos. L. Meyer. Hier entstanden im Laufe der Jahre fast 500 Schiffe, angefangen von Schuten und Loggern über Fischdampfer, Schlepper, Fähr- und Feuerschiffe, Kümos bis hin zu Frachtschiffen von 2000 bis 3000 BRT Größe. Der Inhaber der Werft ist gleichzeitig Bürgermeister von Papenburg und bemüht sich, seine Stadt weiter zu verschönern und noch mehr Industriebetriebe heranzuziehen. So hat u. a. die Dortmunder Firma W. Brüggemann & Sohn hier die größte Holzumschlagstelle Nordwestdeutschlands eingerichtet.

Es wird in Zukunft in Papenburg weder an Arbeitskräften noch an Arbeitsplätzen fehlen. Schlendert man durch die Straßen, glaubt man es, daß Papenburg zu den kinderreichsten Städten der Bundesrepublik gehört.

Oberhalb von Papenburg, bei Dörpen, mündet der von der Weser kommende Küstenkanal in die Ems. Eine breite Straße führt an ihm entlang.

Allerlei von der Schiffbauerei

Dr.-Ing. ERNST DEHNING

LADE-EINRICHTUNGEN

Mit den Ladeeinrichtungen verdient unser Schiff in erster Linie das Geld für die, welche dafür tätig sind: der Seemann, der Kaufmann und der Schiffbauer.

Wenn der Reeder ein neues Schiff bestellt, was auch heute noch ein großes Unterfangen bedeutet, wird er vorerst an seinen ökonomischen Universal-Bewertungs-Maßstab denken, der da heißt: "Ladung mal Geschwindigkeit". In der gewöhnlich recht rauhen Luft des internationalen Wettbewerbs kann gerade dieses Produkt von entscheidender Bedeutung für seine kommerzielle Absicht und seinen Erfolg und damit auch für das Wohl der Besatzungen sein. Gerade in der Schiffahrt tritt es immer wieder besonders klar hervor, wie eng das Schicksal des einzelnen mit dem der Gesamtheit verbunden ist. Das ist aber wohl allen, die auf den Planken leben und Köpfchen haben, schon lange bewußt. Wo aber Köpfchen ist, wie der Berliner sagt, ist auch "ratio", zu deutsch Vernunft, und damit auch Rationalisierung, d.h. Vernünftigmachen.

So sehen wir denn auch im Schiffbau und Schiffsbetrieb überall viele technische Fortschritte und Verbesserungen, wodurch ebenfalls die schwere Arbeit des Seemanns mehr und mehr von der Hand in den Kopf verlagert wird — zum Segen aller Beteiligten. Ebenso ist es mit den Lade- und Löscheinrichtungen, deren Bedeutung geradezu in die Augen springt und die wir hier kurz besprechen wollen. Man kann dabei zwei große Gruppen unterscheiden. Einmal sind es die Einrichtungen am Schiffskörper wie Ladeluken und Laderäume und zum anderen das Ladegeschirr selbst mit den Ladebäumen, Ladewinden, Ladekränen, Lademasten und Ladepfosten.

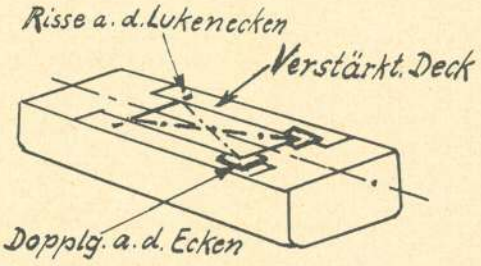
Die Einrichtungen am Schiffskörper

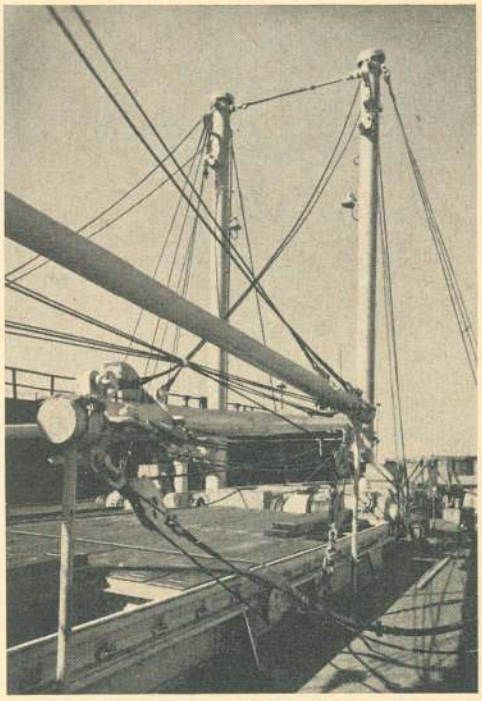
Wenn der Schiffbauer eifrig bestrebt sein muß, einen durchaus wasserdichten, festen Schiffskörper herzustellen, so geht es doch leider nicht ohne große Öffnungen für Schächte und Luken ab, die somit seine besten Grundsätze wieder durchbrechen. Daher muß er, wie so oft in seiner Arbeit, ständig um den erreichbar besten Ausgleich kämpfen, um den besten Kompromiß. Der Germanische Lloyd hat auf Grund seiner umfangreichen Erfahrungen gesagt, daß etwa 90 v.H. aller Schäden am Schiffskörper von den Lukenecken ausgehen. Und das hat dann zu entsprechenden Untersuchungen, Forschungen und Vorschriften geführt, die heute beim Bau von Schiffen genau befolgt werden müssen.

Hier möge eingeschoben werden, daß allgemein die große Öffnung im Deck "die Luke", die kleine Öffnung "das Luk", z. B. Niedergangsluk, benannt werden.

Für den schnellen Ladungsumschlag, besonders bei Stückgut, sind natürlich große Luken zweckmäßig und erwünscht. Die Sülle müssen hier aber so stark ausgeführt werden, daß der Verlust an Schiffsfestigkeit voll ausgeglichen wird. Es sind daher besonders erprobte Ausführungskonstruktionen vorgeschrieben. Die Höchstbreite der Luken ist im Gegensatz zur Länge jedoch begrenzt, gewöhnlich auf 0,4 der Schiffsbreite im Hauptdeck.

Infolge der Bewegungen im Seegang tritt eine Verwindung des Schiffskörpers auf, wodurch sich Risse in den Lukenecken bilden und dadurch Brüche bewirkt werden können und, wie die Erfahrungen auf amerikanischen Schiffen ergeben haben, unter Umständen Totalverluste eintreten. Um dieses zu verhindern, muß der Übergang zwischen Längs- und Quersüll einen genügend großen Radius aufweisen, mindestens 0,1 der Lukenbreite. Dazu müssen die abgerundeten Ecken erheblich verstärkt werden, eben weil sie so besonders gefährdet sind. Selbstverständlich sind auch alle Einzelheiten für die Sülle, wie Höhe, Dicke, Ausführung genau vorgeschrieben. Dasselbe gilt für die Längs- und Quer-Lukenunterzüge und vor allem für die Lukenabdeckungen. Wie manches Schiff ist doch dem Sturm zum Opfer gefallen, weil dessen Abdeckung der Gewalt der See in entscheidender Stunde nicht hat standhalten können! Kein Wunder, daß sich der menschliche Geist von jeher gerade mit diesem Problem immer wieder ernstlich hat beschäftigen müssen.

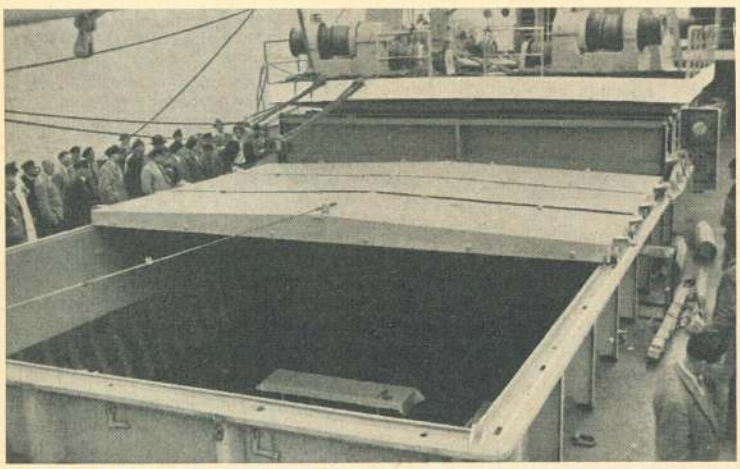




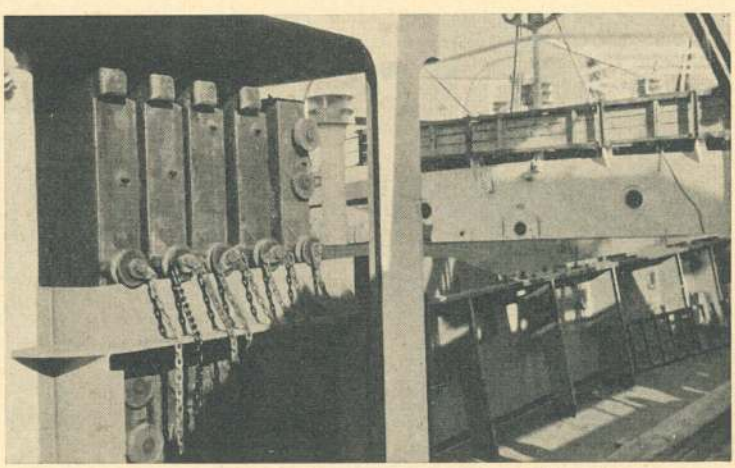
Alte Luke mit Holzdeckeln

Bis in die neuere Zeit hat der von den Segelschiffen übernommene Holzdeckel ausschließlich vorgeherrscht. Während auf Binnenschiffen querlaufende, dachförmig angeordnete Deckel gebräuchlich sind, findet man auf Seeschiffen meistens längsliegende und ebene Deckel vor. Damit diese nicht zu groß und unhandlich werden, überall genügend aufliegen und vor allem nicht so leicht durch Seeschlag zerstört werden können, werden in der Breite der Ladeluken sogenannte Schiebebalken, auch Scherstöcke genannt, als Tragelemente vorgesehen. Sie sind aus vorgeschriebenen stählernen Platten und Profilen, zuweilen auch aus Leichtmetall, zusammengeschweißt. Sie sollen leicht transportierbar sein. Bei querschiffs liegenden Deckeln sind außer den Schiebebalken je nach Lukenbreite auch noch Längsbalken nötig, entweder aus Holz oder zusammengebauten Stahl- oder Leichtmetallprofilen. Sie ruhen auf dem Schiebebalken und müssen wie diese gegen Verrutschen gesichert sein. Die geschlossene Luke wird zwecks wasserdichten Abschlusses gegen überkommende Seen mit mindestens zwei übereinanderliegenden Persenningen überzogen. Ihre herabhängenden Ränder werden nach innen umgeschlagen und mit Schalklatten und Keilen verschalkt. Quer zu den Lukendeckeln sind über den Persenningen kräftige Riegel aus Flachstahl oder flachem U-Stahl anzuordnen, die an den Enden durch Schraubbolzen befestigt werden.

(Wird fortgesetzt)



Stahl-Lukendeckel der Deutschen Mac Gregor Gesellschaft



Sämtliche Lukendeckel unter der Windenplattform verstaut

Schadensverhütung durch Ausnutzung des Wetterdienstes in der Schiffahrt

Kaum ein Wirtschaftszweig ist durch das Wetter so vielen Schäden mannigfaltiger Art ausgesetzt wie die Schiffahrt.

Darüber jedoch eine genaue Statistik zu führen, wird kaum möglich sein, da der größte Teil der Wetterschäden doch mehr oder weniger etwas von dem Charakter einer indirekten Steuer hat. Diese ist zwar selten offensichtlich, wird jedoch zwanglos eingezogen. Es sind erhebliche Beträge, die dieser Dauerzoll dem Volksvermögen abfordert, die aber nirgends zu Buch stehen.

Um diese Schäden zu verhüten bzw. zu mindern, haben sich die meisten Anliegerstaaten der Meere in guter Zusammenarbeit durch die Internationalen Schiffssicherheitsverträge von 1929 (sog. „Titanic-Vertrag") und 1948 gebunden. Unter der Regel 4 „Meteorologischer Dienst" haben sich die beteiligten Regierungen u. a verpflichtet:

Die Schiffahrt vor Wind, Sturm und tropischen Orkanen zu warnen, Wetterberichte und Vorhersagen sowie Angaben über Eisverhältnisse zu verbreiten, für die Schiffahrt wichtige meteorologische Veröffentlichungen herauszugeben (Klimaatlanten, Seehandbücher, Monatskarten, Eiskarten usw.),

bestimmte Schiffe mit meteorologischen Instrumenten auszurüsten und Kapitäne anzuhalten, Küstenfunkstellen und andere Schiffe zu warnen, sobald der Wind die Stärke 10 erreicht hat.

Als hauptsächlich ins Auge springende Schäden, die mittelbar oder unmittelbar der Schiffahrt und Fischerei zugefügt werden, sollen folgende genannt werden:

A. Schiffsuntergänge, Strandungen, Kollisionen und Personenschäden

Die Kosten für Totalverluste und Beschädigungen belaufen sich bei dem heutigen Wert der Fahrzeuge oft auf Millionen. Auch Personenunfälle fordern der Allgemeinheit durch langjährige Zahlungen von Renten an Verunglückte oder deren Angehörige große Summen ab.

Die staatlichen Wetterdienste können von Land aus Hilfestellung leisten und der Schiffsführung Gelegenheit geben, je nach Lage der Dinge entsprechend zu disponieren. Sei es z.B., um notwendige vorbereitende Maßnahmen, wie Sicherung von Ladung und Luken, das Spannen von Strecktauen, die Reiseroute zu ändern, mit dem Auslaufen zu warten oder hurrikangefährdete Plätze zu verlassen.

Verständlicherweise wird es selten möglich sein, den durch die Ausnutzung einer Warnung oder Wetterübersicht eventuell vermiedenen Verlust irgendwie direkt in Worten auszudrücken.

B. Durch Wind (und dementsprechenden hemmenden und zerstörenden Seegang) erschwerte bzw. verlängerte Überfahrt mit all den Folgerungen wie:

Zeitverlust
hoher unnötiger Brennstoffverbrauch

Beanspruchung der Verbände und Einrichtungen durch das in schwerer See arbeitende Schiff

Ladungsschäden
körperliche und seelische Beanspruchung von Passagieren und Mannschaften

Behinderung von Arbeiten am Schiff (Konservierung, Malen usw.)
Rostbildung durch überkommendes Seewasser u.a.m.

Diesem allen so weit wie möglich aus dem Wege zu gehen, ist das Endziel einer großräumigen Wetternavigation. Die Überfahrt kann erleichtert und die Reisedauer trotz eines vielleicht längeren Weges und ungünstigerer Stromverhältnisse erheblich verkürzt werden. Diese Möglichkeit voll ausnutzen kann der Nautiker jedoch nur mit Hilfe der staatlichen Wetterbüros mit ihren großen umfassenden internationalen Nachrichtenapparaten.

Denn meteorologisch navigieren heißt, die navigatorischen Planungen nebst einzuleitenden Maßnahmen mehr den bevorstehenden als den herrschenden Wetterumständen anzupassen. Dieses ist aber nur voll durchzuführen, wenn außer dem ausgeprägten Wetterinstinkt der Salzwasserleute eine gute Gesamtübersicht über das Wettergeschehen eines großen Seeraumes zur Verfügung steht.

Das laufende Verfolgen der Großwetterlage mittels Zeichnens von Bordwetterkarten nach den von den meteorologischen Instituten täglich mehrere Male herausgegebenen Funkanalysen (teils offen, teils verschlüsselt) gibt Hinweise auf den abzusetzenden Generalkurs.

Durch das Umgehen der Störungen auf der „richtigen Seite" können gute Bedingungen (z.B. Schiebewind) herausgeholt werden. So kann mittels durchdachter Wetternavigation das teure, tagelange „Gegenanboxen" gegen Wind und insbesondere Seegang vermieden oder sogar Wirbelstürmen ausgewichen werden.

Weiter sind zur Erleichterung und besseren Kurswahl bei der Überquerung großer Seeräume durch internationale Zusammenarbeit und aufgrund meteorologischer und hydrologischer Beobachtungen und Messungen der Seeleute im Laufe der Jahrzehnte Klimaatlanten, Monatskarten, Seehandbücher u.v.m. entstanden. Hierauf gestützte „Klimatologische Navigation" — nach Möglichkeit noch ergänzt durch synoptische Seewetterberichte und Analysen — kann sich erheblich nutzbringend auswirken. Denn es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß sich in vielen Fällen eine Gutwetterroute auch trotz Abweichens vom Großkreis bezahlt macht.

Die dadurch eingesparte Reisedauer — verbunden mit geringerem Treibstoffverbrauch — ließe sich sogar bei Berücksichtigung der Betriebskosten pro Tag genau in Geldwert ausdrücken.

Auch das Wohlbefinden der Besatzung und besonders der Passagiere ist ein wesentlicher Faktor.

Ladungsschäden durch das zukehr gehende Schiff machen Befrachtern und Versicherern erhebliche Kosten. Partikulare oder eventuell notwendig gewordene „Große Havarie" schädigen Schiff, Ladung und Fracht und hätten vielleicht bei der Wahl eines Weges mit besseren Wetterbedingungen vermieden werden können.

C. Niederschläge im Hafen erschweren bzw. machen das Löschen und Laden vieler Güter unmöglich

Regen, Schnee und Hagel lassen sich zwar nicht verhindern. Es ist jedoch durch die Wettervorhersagen (Radio, Wetterkarten, Telefonansage) den Schiffsleitungen, Stauereien, Reedereien usw. die Möglichkeit gegeben, das avisierte Wetter irgendwie in ihre Kalkulation einzubeziehen. Sei es z.B., um zwecks schneller Ausnutzung des noch günstigen Wetters entsprechend mehr Arbeitskräfte für eine feuchtigkeitsempfindliche Partie einzusetzen oder aber auch, um unnötiges „Stand by" der Schauerleute zu vermeiden, sowie Schuten, Lastkraftwagen, Waggons usw. umsonst bereitzustellen und für alles hohe Kosten zu zahlen.

So können auch hier durch Einschaltung des meteorologischen Apparates der Wirtschaft erhebliche Ausgaben erspart werden.

D. Verderb und Wertminderung der Ladung durch Selbstentzündung, Schweiß-, Schimmel- und Rostbildung (oft die Folge bestimmter Relationen zwischen Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt von Luft und Ladung)

Wenn man berücksichtigt, wie hoch sich der Wert der großen, oft wetterempfindlichen Ladungsmengen beläuft, dann kann man sich sein Bild machen, wieviel Verluste durch fachmeteorologische Beratung eventuell zu vermeiden oder doch zu mindern wären.

Außer diesen Beispielen gäbe es noch viele andere aufzuzählen, wo durch Ausnutzung der Organisationen der staatlichen Wetterdienste und sinnvoller zweckmäßiger Planung eine doch recht große effektive Ersparnis erzielt werden kann. Man denke u. a. nur an das in Europa eingeführte Nebelwarnsystem auf Maas, Schelde, Themse, Elbe und Weser, dessen Einrichtung in Zusammenarbeit mit dem Schiffsmeldedienst in den letzten Jahren von Schiffsleitungen, Maklern und Befrachtern doch stark begrüßt worden ist.

Der Seemann weiß zu würdigen, wieviel Arbeit und Kosten vermieden werden, wenn z. B. auf Grund günstiger Wetterberichte auf einer Kurzfahrt in den nahen Nachbarhafen die Bäume getoppt und bei Ballastreisen während des Sommers in der Ostsee die Luken offenbleiben können.

Wissenschaft und Technik schreiten schnell voran. Warum soll sich nicht die Schiffahrt dieser Errungenschaften bedienen? Denn auch bei diesem internationalsten und weltoffensten aller Berufe ist alles Trumpf, was schneller, komfortabler, wirtschaftlicher, sicherer und berechenbarer fährt.

H. Gaffrey

Das ist kein Seemannsgarn

Der dänische Staat muß für alle Schäden haften die von Mäusen in den Kasernen angerichtet werden. Ein junger Matrose, dessen Zivilschuhe von den Kasernenmäusen angenagt wurden, klagte auf Schadenersatz und gewann seinen Prozeß. Er erhielt 35 Mark, um sich andere Schuhe kaufen zu können.

*

Feldwebelin Alice Lightbound, Angehörige des WREN (Königliches Frauen-Marinekorps), hatte eine Disziplinarstrafe erhalten, weil sich Pin-up-Bilder von Errol Flynn an ihrem Spind befanden. Sie richtete eine Beschwerde an das Londoner Militärgericht, das darauf verfügte, daß es auch weiblichen Armee-Angehörigen freistehe, Bilder von Filmstars in ihren Unterkunftsräumen aufzubewahren oder anzuheften, solange dieselben nicht gegen die guten Sitten oder die Heeresmoral verstoßen.

*

Zu lesen an einer Tankstelle in einem französischen Hafen: „Bitte, auf keinen Fall hier rauchen! Bei diesen ganzen Suezgeschichten muß man mit dem Benzin sparsam umgehen."

*

Hollywoodstar Cornel Wilde mußte erleben, daß ein Meerestier oft leichter zu fangen ist, als es wieder loszuwerden. Als Wilde mit seiner Frau, der Schauspielerin Jean Wallace, am Pazifischen Ozean Ferien machte, fing er ein riesiges 22 Pfund schweres Meerestier, einer Seeschlange nicht unähnlich, und war einige Stunden maßlos stolz auf seine Beute. Da entdeckte Wilde, daß es schier unmöglich schien, das Vieh wieder loszuwerden — bis sich endlich in La Jolla ein Aquarium fand, das den ungewöhnlichen Fisch nicht nur annahm, sondern auch den Fang als außergewöhnlich erklärte.

Flotten-Umschau

Im Februar wurde der erste der vorgesehenen vier neuen Zerstörer der Bundesmarine auf der Stülckenwerft in Hamburg auf Stapel gelegt. Er wird etwa 3000 t groß sein und eine Antriebsanlage von rund 80 000 PS erhalten. Das sind nur 6000 PS weniger als die im Ersten Weltkrieg von der türkischen Marine übernommene „Göben" mit ihren 23 000 t Verdrängung, die dort jetzt noch unter dem Namen „Yavuz" Dienst tut.

Das neue Segelschulschiff „Gorch Fock" hat im Februar seine erste Segelfahrt von Eckernförde aus unternommen und eine Geschwindigkeit unter Segel bis zu 12 Knoten erreicht.

Die britische Fregatte „Flamingo" ist nach Umbau in England bei uns eingetroffen und als „Graf Spee" von der Bundesmarine übernommen worden.

Das zweite neue Geleitboot der BM, nach der „Köln", ist die „Emden", die Ende März bei Stülcken von Stapel laufen soll, rund 2000 t, 105 m lang, 10,5 m breit. Vier Dieselmotoren nebst zwei Gasturbinen, Gesamtleistung 12 000 PS, lassen eine Geschwindigkeit von 32 Knoten erwarten. Als Bewaffnung sind leichte Fla-Raketenwerfer vorgesehen. Besatzung 210 Mann.

Drei neue 100-t-U-Boote sind für Horch- und sonstige Versuchszwecke in der Ostsee bestimmt; die Kieler Howaldtswerke haben Auftrag für zwölf 350-t-U-Boote erhalten.

Zwei neue Schnellboote, „Habicht" und „Kondor", je 140 t groß, sind Ende Februar bei Lürssen, Vegesack, bzw. Krögerwerft, Rendsburg, von Stapel gelaufen. Vorgesehene Geschwindigkeit mit je zusammen 12 000 PS (vier Maybach-Motoren) 42 Knoten.

Das ins Mittelmeer entsandte I. Geleitgeschwader und das II. Minensuchgeschwader nebst den Begleitschiffen „Eider" und „Trave" werden Ende März in der Heimat zurückerwartet.

*

Unter dem Namen „Big Deal" fanden Ende Februar im westlichen Mittelmeer größere amerikanische Flottenmanöver statt, an der die seit elf Jahren im Mittelmeer tätige VI. Flotte und die II. Flotte teilnahmen. Die Übungen bezweckten „eine Verbesserung der Schlagkraft des in Frage kommenden Bereitschaftsgrades".

Vier Flugzeugträger waren auch dabei. Im übrigen wird sich zukünftig die VI. Flotte im Mittelmeerdienst mit der II. Flotte ablösen, um eine Einseitigkeit des Einsatzes zu vermeiden und eine bessere Ausbildungsmöglickkeit zu schaffen.

Die Riesenflotte eingemotteter Kriegsfahrzeuge der US Navy soll um insgesamt rund 520 000 t verringert werden. Zum Verschrotten sind nunmehr vorgesehen: 5 Schlachtschiffe, 9 schwere Kreuzer, 10 leichte Kreuzer, 4 Flak-Kreuzer, 15 leichte Flugzeugträger, insgesamt also 43 Schiffe, deren ursprüngliche Baukosten sich auf 697,6 Millionen Dollars beliefen.

Mit etwa 200 unstarren Kleinluftschiffen von je 19 000 m³ Fassungsvermögen haben die Amerikaner in jahrelangen Erprobungen so gute Erfahrungen im Aufklärungsdienst gemacht, daß sie nunmehr auf eine neue Klasse von 45 000 m³ übergehen. Diese neuen ZPG-3W-Luftschiffe, mit großen Radar-Drehantennen ausgestattet, sind für den Fernaufklärungsdienst über dem Atlantik bestimmt. Besatzung 21 Mann. Das ist von großer Bedeutung für die Bekämpfung der sowjetischen U-Boote, sowohl der, die gegen verbündete Geleitzüge eingesetzt werden als auch die, welche an Hand von Angriffen mit Mittelstreckenraketen das amerikanische Festland unmittelbar bedrohen können. Jedenfalls stellt die Sowjetmarine in dieser Hinsicht „zweifellos die stärkste Bedrohung der westlichen Welt dar", wie sich der amerikanische Marinechef unlängst äußerte.

*

Die Sowjetmarine hat einen Umbau ihres obersten Marinerats vorgenommen. Zu den Flotten in der Arktis, der Ostsee, dem Schwarzen Meer und dem Fernen Osten kommen noch die Binnenflottillen auf den großen Flüssen, dem Asowschen Meer und dem Kaspischen Meer. Der Marine-Verteidigungsbereich reicht von der Strandlinie des eigenen Landes bis 50 km landeinwärts. Beachtenswert erscheint, daß die Sowjets, die angeblich 1960 eine Gesamtzahl von 700 U-Booten haben sollen, im Atlantik in großen und größten Tiefen zur Bezeichnung genau festgelegter Abschußstellen für Mittelstreckenraketen von U-Booten aus, Geräuschpeilstellen einzurichten beabsichtigen, um von diesen aus Ziele auf dem amerikanischen Festland mit mehr oder weniger großer Genauigkeit treffen zu können. Man wird westlicherseits diese Pläne ernsthaft nachprüfen müssen.

R. Andriano.

Sport an Bord

Die Fußball-Elf von MS „Frankfurt"

Die 12. Ostasienreise von MS „Frankfurt" wa für die Fußballmannschaft eine Erfolgsserie ohnegleichen. Alle sieben Spiele wurden zum Teil sehr hoch gewonnen.

In Rotterdam spielten wir trotz vieler Abgänge in Hamburg gegen die „Ijsvogels" 5 : 3. In der ersten Halbzeit waren wir mit unserer neuen Besetzung noch recht unsicher (3 : 3), steigerten dann aber in der zweiten Spielhälfte unser Tempo erheblich.

Da in Singapur unsere bisherigen Gegner, die britischen Armee-Mannschaften, Spielpause hatten, traten wir gegen den Railway Recreation Club an. Wir besiegten die malayische Elf mit 3 : 1.

Einen dritten Sieg mit 3 : 1 errangen wir in Hongkong, wo wir gegen eine Soldaten-Mannschaft spielten.

Nach vierwöchiger Spielpause — in Japan kam es zu keiner Begegnung — trafen wir in Cebu auf einen altbekannten Gegner, die William Line III. Wir hatten ein schweres Spiel gegen die flinken Filipinos, das aber doch mit 3 : 1 für uns endete.

Zu einem „Wasserballspiel" wurde unsere Begegnung in Singapur mit der Elf des britischen D „Benvorlich". Es wurde bei strömendem Regen auf völlig aufgeweichten Rasenplatz gespielt. Die Engländer waren ein ebenbürtiger Gegner. Bei normalen Platzverhältnissen wäre es sicher ein schönes und interessantes Spiel geworden. Zum Schluß hieß es 5 : 4 für uns.

Ein Unentschieden hätte dem Spielverlauf ein gerechtes Urteil gegeben.

Der S. C. Colombo, eine Mannschaft der dortigen Agentur, war uns als Gegner nicht unbekannt. In der Annahme, daß sich die Ceylonesen im Laufe des Jahres noch verbessert hätten, waren wir von einem Sieg noch gar nicht überzeugt. Leider stand kein guter Platz zur Verfügung, sondern nur ein viel zu kleiner Platz inmitten des Eingeborenenviertels. Von Anfang an lag das Spiel in unseren Händen. Nach 8 Minuten hatten wir bereits die ersten drei Tore. Obwohl unter den Ceylonesen einige recht gute Spieler waren und sie uns an Schnelligkeit fast alle überlegen waren, kamen sie ohne System zu keinem Erfolg. Durch ein 14 : 2 konnten wir unser Torverhältnis gewaltig aufbessern.

Während der langen Liegezeit in Colombo konnten wir noch ein weiteres großes Spiel austragen, diesmal auf dem recht guten Sportplatz am Hafen. Unser Gegner war die Elf des holländischen D. „Rydderkerk". Wir waren die ganze Spielzeit hindurch tonangebend. Nur selten brauchte unsere Hintermannschaft einzugreifen. Unser Sturm stellte das Endergebnis 8 : 2 her, nachdem den Holländern zum Schluß noch ein gutes Tor gelungen war.

Rückblickend auf die schönen Erfolge unserer Fußball-Elf soll nicht unerwähnt bleiben, daß die Möglichkeit zu den sieben Spielen nicht zuletzt dem großen Entgegenkommen der Schiffsleitung zu verdanken ist. Die Spieler bedanken sich auch an dieser Stelle bei ihrem Kapitän für das dem Sport entgegengebrachte Interesse und wünschen Herrn Kapitän Hollmann, der seine letzte Reise machte, noch viele frohe und gesunde Jahre an Land.

Horst Janssen.

Sportzentrum für Seeleute in Rotterdam

Rotterdam ist für unsere deutschen Seeleute als sehr schneller Hafen bekannt, und das bedeutet für sie meistens eine sehr kurze Liegezeit. Viel weniger bekannt ist, wieviel Sorge und Überlegungen man in dieser Stadt nicht nur der technischen Hafenseite, sondern auch den Menschen des Hafens, also den Seeleuten selbst, widmet.

Seit Jahren ist das Büro "Seamen Welfare Rotterdam" unter der tratkrätigen Leitung des Herrn J.A. Nap darum bemüht, den Seeleuten den Aufenthalt in Europas größtem und der Welt zweitgrößtem Hafen so abwechslungsreich wie möglich zu gestalten.

Eine solche Möglichkeit ist beispielsweise die 1950 ausschließlich für Seeleute geschaffene Sportanlage. 1300 Fußballspiele wurden dort bisher von Schiffsmannschaften betritten. Zwei Felder, Umkleide- und Duschräume sind vorhanden; ebenso auch die Möglichkeit, Trikots und Fußballschuhe für Hfl. 1.— zu entleihen.

Dieses „Sportzentrum für Seeleute" am Schulpweg 195 bietet auch Möglichkeiten für Tischtennisspiele, Weit- und Hochsprung, Kugelstoßen, sowie Ring- und Reckturnen.

Nun wird jeder Seemann sagen, wir können allein ja gar kein Fußballspiel organisieren! Doch: rufen Sie einfach **Tel. 72200** in **Rotterdam** an — "Seamen Welfare Rotterdam", Stieltjestraat 18 — und Sie werden jede erdenkliche und mögliche Hilfe und Unterstützung finden.

Bundespräsident Theodor Heuß erhielt Kap-Hoorn-Medaille

Am 16. Januar 1959 wurde dem Bundespräsidenten Theodor Heuß von Kapitän W. von Zatorski, Präsident der deutschen Sektion der „Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours Cap Horniers", die Kap-Hoorn-Medaille überreicht. Bundespräsident Heuß bat Kapitän von Zatorski allen Cap Horniers seine besten Grüße und guten Wünsche zu übermitteln.

Die Freiwache

Osterschmaus IN NEAPEL

VON KURT KERSTEN

Das Lamm ist ein Symbol für die Ostertage — die damit verbundenen Bräuche sind allerdings überall verschieden. In Neapel z. B. gilt die ganze „settimana santa" (heilige Woche) der Vorbereitung für die festlichen Genüsse, die „Pasque" (das Osterfest) Reichen wie dem Armen bietet. Kaum ist der Montag angebrochen, so regen sich tausend fleißige Hände; auf Straßen und Plätzen werden Osterlämmer als Spielzeug zur Belustigung der Kinder verkauft; vor allem aber zum kommenden Festschmaus, und am Karfreitag hängen alle Metzgeläden voll geschlachteter Lämmer und Ziegen. Solch ein Metzgerladen sieht dann aber fast einem Blumenladen ähnlich. Lorbeer- und Myrthengezweig umrahmt die offene Tür, die Lämmer selbst aber, die nicht nur drinnen und bis weit in die Straße hinein hängen, sind mit natürlichen und künstlichen Blumen und Flittergold bedeckt. Zur selben Zeit schließen die Wurstläden frühlingsheiter wie Pilze aus der Erde, denn zu den ständigen Läden dieser Art gesellen sich für diese Woche die fliegenden. Diese Läden sind beileibe nicht trocken-prosaisch, es handelt sich sozusagen um Wurstkünstler — es gilt nämlich in edlem Wettstreit zu beweisen, daß auch einem Wurstladen die Musen hold sind. Man sieht die großen und kleinen geräucherten Würstchen nicht nur harmonisch geschichtet, nicht nur hübsch gruppiert, sondern auch große und kleine Häuser, ja, Tempel aller Art aus Speck und Würsten aufgebaut, alles umwunden mit bunten Blumen und farbigen Bändern, und in diesen Tempeln aus kleinen Puppen gebildete Gruppen der heiligen Geschichte. Anderswo werden aus ähnlichem Material große und kleine Figuren geformt und bunt ausstaffiert. Dem Wurstbudenbesitzer gereicht es zum Stolz, irgendeinen Heiligen auf diese Weise darzustellen, wobei er weit davon entfernt ist, eine Profanation zu begehen

Niemals im Jahr erblickt man so viele Bettler wie in der settimana santa. Der Grund liegt darin, daß viele, die sonst mit und ohne Mühe täglich ein paar Soldi verdienen, in dieser Woche ein lukratives Nebengeschäft ergreifen — nämlich die Bettelei. Die Genußmittel in den Läden sind dem Armen gar zu verlockend, ein Ostermahl muß er haben, und im Hinblick auf dies sein vermeintliches Menschenrecht, stellt er sich an irgendeine Ecke, irgendeinen Laden und flüstert dem Vorübergehenden zu: „La Pasqua mi vienne sopra" (Ostern kommt mir über den Hals). Wenn dies ein hartes Herz nicht erweicht, so fügt er hinzu: „Ho cinque fanciulli" (ich habe fünf Kinder). Das hilft meistens, und beim Ostermahl wird sicherlich eine jener Würste nicht fehlen. Am Sonnabendmittag verkünden sämtliche Glocken der Stadt, die großen und die kleinen, daß die Fastenzeit vorüber ist. Jetzt winkt er dann endlich aus nächster Nähe, der lang vorbereitete, allgemein ersehnte, reichlich ausgerüstete, unvermeidliche Osterschmaus! Kein Fest ohne „Hochschmaus". So hielten es schon die Griechen und Römer — so ist es geblieben bis zum heutigen Tag.

CARL BUDICH

malte uns ein

HAFENBILD

Gebändigt strömt des Wassers mächtiger Gang.
Am steinernen Hafendamm entlang
stehen Häuser, Geschäfte, Schenken und
Speicher
und Lagerschuppen in langen Reihen.
Auf platschenden, schülpernden Wellen gedeihen
aus Ölflecken schillernde Blumen und Quallen.
Es riecht nach Salz und Wind, nach Teer und
Rauch.
Dampfer warten vor Lagerhallen
und füllen sich den Bauch.

*

Kräne, dienstbare Riesen, reichen
mit langen Armen herüber die Last.
Überall Arbeit — nirgends Rast.
Fern brüllt ein Dampfer zornig sein Zeichen
der Warnung: ein dumpfes, heiseres Tuten.
Ein Zug von kohlenbeladenen Schuten
kriecht stadtwärts, die Nase ins Wasser
gedrückt,
von einem Schlepperzwerg schnaufend gezogen.

*

Aber aller Schwere entrückt,
ziehen Möwen am Himmel die Bogen
ihrer flimmernden Silberblitze
zwischen den Fahnen von grauem Rauch.
Der Himmel verschenkt heut nur eine Messerspitze
von seinem Blau.
Das ist hier so Brauch.

*

Aus einer Schenke dröhnt Radau.
Ein Seemann torkelt aus der Tür
und singt mit schwerer Zunge: Ahoi!
Untreu ist mein Mädel mir —
Aber der See, der bleib ich treu!

Der Schiffsbrand

Von Thilo von Haugwitz

Mittelmeer — Sternklare Nacht. Am Horizont blinkerte ein Leuchtfeuer der spanischen Küste. Die See war spiegelglatt. Es ging heimwärts, und die Gedanken eilten in weiten Sprüngen voraus. Ich schrieb meinen letzten Brief von dieser Reise, um nach dreimonatiger Abwesenheit meine Rückkehr anzukündigen. Zwei zischende Geräusche ließen mich verwundert aufmerken. Plötzlich ein dröhnender Schlag. Ich sprang auf und horchte: ein beängstigendes Schweigen stand im Raum. Die gewohnte Begleitmusik der Seefahrt — das Stampfen der Maschine und das Blasen der Lüftungsanlage — war verschwunden. Im gleichen Augenblick sah ich einen blutroten Feuerschein durch das Bullauge leuchten.

„Verdammt!" fuhr es mir durch den Kopf. „Schornsteinbrand — Maschinenexplosion!" — Wie der Teufel rannte ich die Treppe hinunter. Im unteren Mannschaftsgang kam mir eine dichte Qualmwolke entgegen. Das Sicherheitsschott nach hinten war durch den magnetischen Alarmkontakt zugefallen. Vorsichtig löste ich den Riegel und drückte die schwere Stahlwand ein wenig auf. Gott sei Dank! — Qualm, aber kein Feuer! Weiter! Aus den Ritzen des Maschinenschottes drang ebenfalls dicker Rauch.

„Da drin kann niemand mehr leben!" überlegte ich. „Wenn Du jetzt das Schott aufmachst, kann die erneute Luftzufuhr vielleicht die Katastrophe für das ganze Schiff bedeuten!" Plötzlich hörte ich zwei helle Schläge. So, als hätte jemand mit einem Schraubenschlüssel gegen eine Stahlplatte gehämmert. — Ich mußte nachsehen!

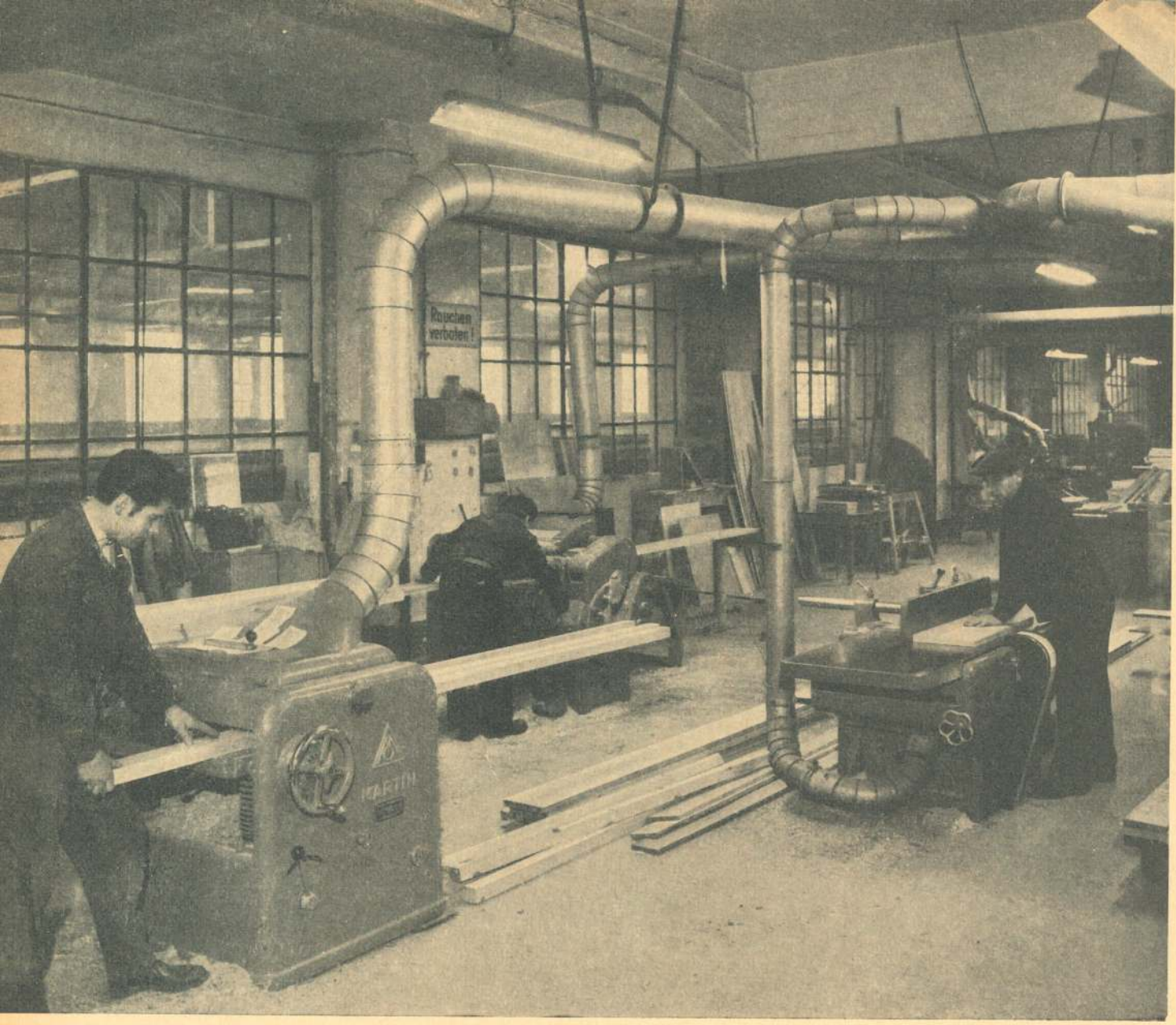
Vorsichtig öffnete ich, Gesicht und Körper zum Schutz immer hinter dem Schott haltend. Rauch und Ölgestank quollen mir entgegen. Feuerschein war nicht zu sehen.

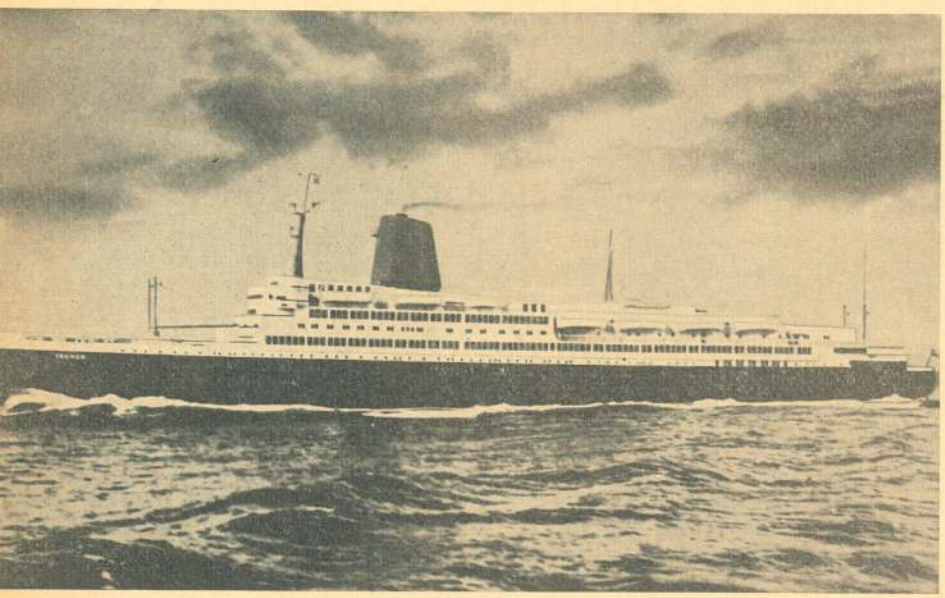
Da die erwartete zweite Explosion ausblieb, wagte ich mich schließlich hinter meiner Panzerdeckung hervor und — — — traute meinen Augen nicht: Mitten im Qualm stand — wie ein Engel auf der Wolke — der wachhabende Ingenieur. In der rechten Hand hielt er einen Feuerlöscher und sprengte damit seine Maschine ein. Er tat es mit leicht schwenkender Bewegung wie ein Schrebergärtner, der mit kummervollem Gesicht seine mißratenen Blumen begießt.

Als er den Luftzug vom Eingang her spürte, drehte er sich um. „Ah, unser Doktor!" krächzte er. „Ich begrüße Sie in unseren rauchigen Hallen. Sie hätten sich aber wirklich einen günstigeren Besuchstermin aussuchen sollen!" Dabei schwenkte er den Löscher unbeirrt weiter. Plötzlich schien ihm ein geradezu rettender Einfall zu kommen, denn seine Miene hellte sich zusehends auf. „Sagen Sie, Doktor, Sie haben doch für besondere Anlässe einen Kognak im Hospital! — Wäre das nicht ein solcher?"

Mein Gesicht war bestimmt nicht sehr geistreich. Aber schließlich bekommt man ja nicht jeden Tag einen Totgeglaubten zu sehen.

Später haben wir dann meine Privatpulle geleert. Ich wollte der Reederei nicht zuviel zumuten, da sich Knall, Rauch und Feuer hinterher als ziemlich harmlos herausgestellt hatten.





Die Tischlerei einer Werft ist genau so eingerichtet wie in einer großen Möbelfabrik. Während jene sich jedoch auf ganz bestimmte Möbelstücke beschränkt, gibt es hier nur Spezialarbeiten und damit wird der Betrieb ungleich komplizierter.

Auf dem Bremer Vulkan in Vegesack geht der Umbau des Turbinendampfers „Bremen", ex „Pasteur", seiner Vollendung entgegen. Wie das Schiff einmal aussehen wird, zeigte ein Modell, das gerade in den USA ausgestellt wird.

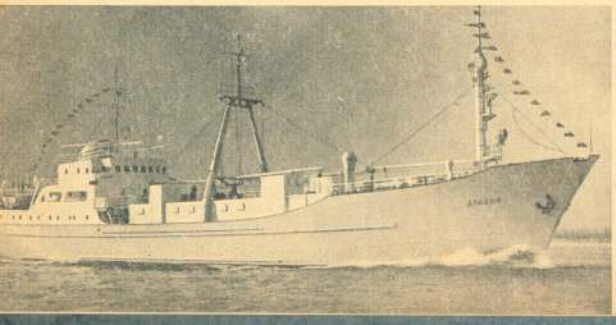
Auch im Februar konnten von deutschen Werften einige Schiffe ihren Bestellern übergeben werden.

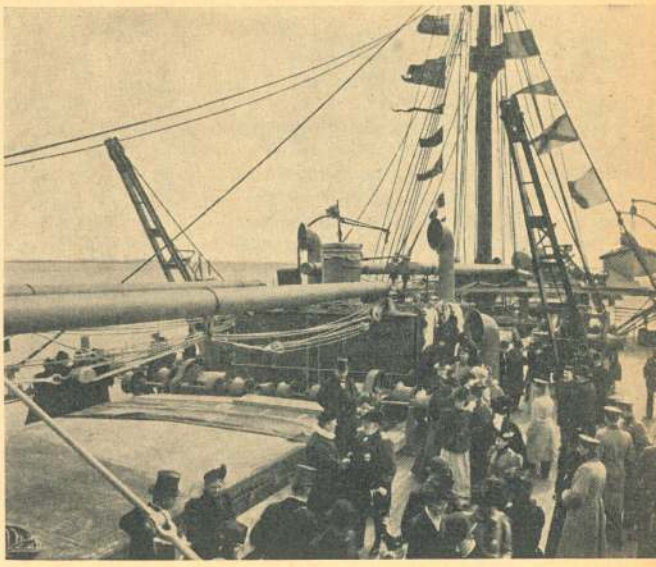
Von l. n. r.:

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O., lieferte am 21. Februar den Viehtransporter „Athene", 648 BRT, an die Interoceana Schiffahrts-Gesellschaft mbH., Hamburg, ab.

Am 8. Februar wurde von der Werft Nobiskrug G.m.b.H., Rendsburg, das MS „Steindamm", 7010 tdw, der Reederei H. M. Gehrckens, Hamburg, übergeben.

Jos. L. Meyer, Papenburg, lieferte am 3. Februar das MS „Clio", 4400 tdw, an die Reederei Hans Krüger GmbH., Hamburg, ab.





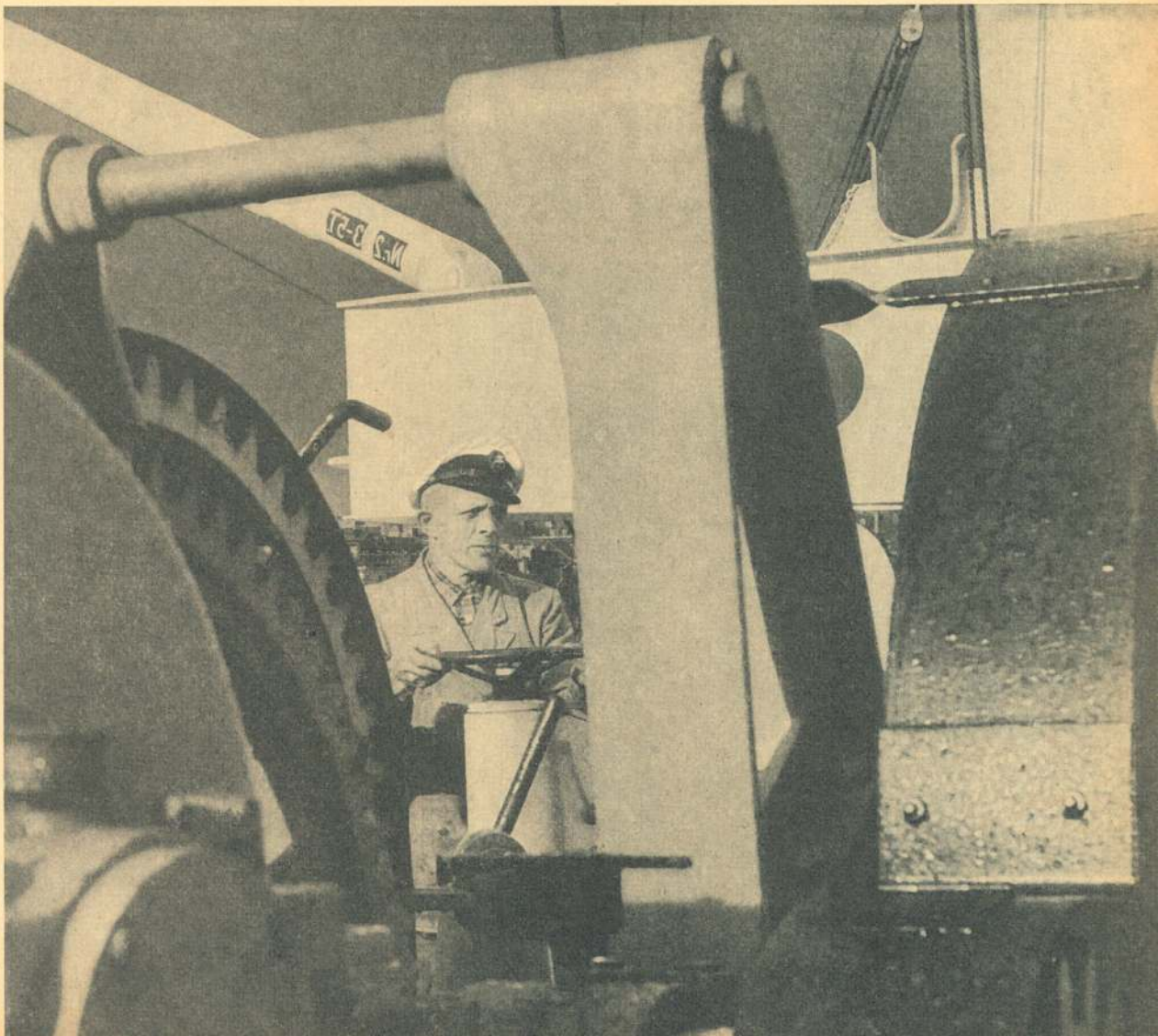
Selbst bei den Osterlämmern gibt es manchmal ein schwarzes Schaf in der Familie.

Links unten: Eine Kiste voller Osterküken! Gibt es für unsere Kleinen wohl eine größere Freude?

Rechts unten: Gibt es für den Seemann jemals einen Feiertag? In den schnellen Häfen rätern selbst am Ostermontag die Winschen.

Es war vor 60 Jahren. Am 1. April 1899 traf der D. „Bulgaria", 6550 BRT, der Hamburg-Amerika Linie unter Kapitän Gustav Schmidt (Bild rechts) im Hamburger Hafen ein und wurde hier feierlich empfangen.

Mit 28 Fahrgästen und 109 Pferden hatte die „Bulgaria" New York für die Heimreise verlassen. Am 2. Februar geriet das Schiff in der Nähe der Azoren in einen äußerst schweren Orkan. Das Ruder brach, das Bootsdeck mit allen Booten wurde zertrümmert und die auf dem Vordeck stehenden Pferdeställe zerschlagen. Alle Pferde, die noch nicht über Bord gespült oder in den ständig über Deck waschenden Seen ertrunken waren, mußten getötet werden. Auf die Notsignale hin kam der englische D „Weehawken" heran, übernahm die Passagiere und brachte sie nach Punta Delgada. Der Besatzung der „Bulgaria" gelang es, ein Notruder aufzuriggen und das Schiff ebenfalls nach den Azoren einzubringen. Nach einer Notreparatur ging es dann zurück nach Hamburg, wo die Besatzung von Kaiser Wilhelm II. ausgezeichnet wurde.



DREI PYJAMAS

Von Walter Haas

Die „Santa Christina" war ein alter Eimer. Sie hatte ihre dreißig oder gar noch mehr Jahre auf den Spanten und unter dem Kiel. Auch störte es sie herzlich wenig, daß sie schon zwei- oder dreimal für längere Zeit auf dem Meeresgrund hatte verschnaufen dürfen.

Ihr war noch keine Ruhe vergönnt. Jedesmal hatte man sie wieder gehoben und so, als ob nichts geschehen wäre, zog sie weiter ihre gemächtlichen Bahnen durch die Fluten der Weltmeere.

Ein richtiger Old-Timer war die „Santa Christina". Ihr Herz bestand aus einer Dampfmaschine, und beseelt wurde sie von jenen Typen aussterbender Heizer, die noch täglich als Kesselspeisewasser eine Schachtel Bier benötigen, um den richtigen Dampf aufmachen zu können.

Wenn die See spiegelglatt dalag, ja dann konnte die „Santa Christina" in ihrem jungfräulich vorwärtsstürmenden Drang von fast sechs Knoten nichts mehr halten. Um ihre Lebensfreude kundzutun, kringelten sich dicke Qualmschwaden aus dem stelzförmig hochgezogenen Schornstein und wie aus einem Parfümflakon legte sich um ihren Körper ein feines Rieseln von kondensiertem Dampf, den sie mächtig pustend von sich gab.

Natürlich wollen solche alten Damen gepflegt und gehegt werden. Sie müssen ständig mit Schraubenschlüsseln, Zangen und sonstigen Requisiten eines Schiffsingenieurs liebevoll behandelt werden. Auf so einem Eimer, wie die „Santa Christina" es war, da ist auch kein Platz für geschniegelte Uniformen mit Kolbenringen bis zum Ellbogen. Ein paar derbe, kräftige Overalls sind hier mehr wert als alles Lametta von zwei ausgewachsenen Großadmiralen.

Schon sehnlichst erwartet wurde da vom Chief der seit langem fehlende Dritte Ingenieur.

Nun war er endlich an Bord gekommen, und der Chief führte ihn höchstpersönlich in seine Kammer.

„Packen Sie man gleich Ihre Klamotten aus, wir haben bannig viel Arbeit."

„Okay", antwortete gelassen der neue Dritte und öffnete in aller Seelenruhe seinen Seesack. Dann breitete er seine Habseligkeiten auf der Koje aus.

Die Augen des Chiefs quollen förmlich hervor. Sah er richtig oder täuschte er sich? Da lagen schön ausgebreitet drei nagelneue Pyjamas, und recht bescheiden daneben lag ein einziges Kesselpäckchen.

„Nanu, old fellow", und dem Chief schien vor Erstaunen und Entsetzen die Stimme zu versagen: „Drei Pyjamas und ein Kesselpäckchen? Sie haben doch hoffentlich nicht nur zum Schlafen hier bei uns auf der ‚Santa Christina' angemustert?"

Seemannsgarn

von Kapitän Kurt Gerdau

Wenn es am Sonnabend über dem Elbstrom zu dämmern beginnt, dann rücken drei auf See ergraute Herren ihre bequemen Sessel vor dem breiten auf die Elbe gerichteten Fenster zurecht. Die große, aus einem alten Steuerrad hergestellte Deckenlampe wird ausgeschaltet. Nur über dem schweren Ecksofa brennt noch eine Wandleuchte, aber ihr Schein ist milde und traut. Auf dem runden, polierten Mahagonitisch liegen die zur Seite gelegten abgewetzten Skatkarten. Der Seemannsskat, wie man ihn hier scherzeshalber nennt, kann man mit einem Bier-, Grog- oder Preisskat nicht vergleichen. Nein, es geht hier ruhig und sinnig vor sich, doch der Verlierer muß in Worten bezahlen, aber, und das ist die Schwierigkeit, es muß eine wahre Geschichte sein. Nun, die

„Diese quietschenden Stiefel von dem Stehkragenmann da können einen ganz nervös machen!"

„Wahren" Geschichten die hier erzählt wurden, hätten einer „Historischen Heftreihe" zur Ehre gereicht und ihre Auflage verdoppelt.

Zusammen hatten diese drei Kapitäne einundzwanzig Meere gesehen und auf jedem hundert Stürme erlebt und erfolgreich überstanden. Die Stürme waren mit der Zeit zu Orkanen, wie sie es heute nicht mehr gibt, ausgewachsen, und die Meilen, die ihre Schiffe unter vollen Segeln gelaufen hatten, würde sich manch Reeder für sein neuestes Turbinenschiff wünschen.

Die meisten Geschichten mußte bisher Kapitän Twist erzählen. So war es auch heute wieder. Man konnte ihn direkt in Verdacht haben, daß er mit Absicht verlor.

Er strich sich, nachdem er noch einmal die Spitze seiner Zigarre bewundernd begutachtet hatte, über den ergrauten Spitzbart.

„Es war so um die Zeit der zwanziger Jahre herum, als ich die Bauaufsicht über die „Trostbrücke" bekam. Die Reederei hatte ihren letzten Segler verkauft. Wir hielten damals ja alle nicht viel von den stinkenden und qualmenden Kästen. Es war für uns schon eine große Umstellung. Bei der Werftprobefahrt stellte sich dann heraus, daß man vergessen hatte, den Heizraum einzubauen. So blieb das Schiff liegen, und die Werft baute den fehlenden Heizraum ein. Bei so einer großen Werft dauerte es nur ein paar Tage, und die zweite Probefahrt sollte beginnen. Schön war die Sache ja auch wirklich nicht, und die Zeitungen hatten den Fall selbstverständlich auch schon aufgegriffen.

Der Schornstein rauchte, die Kessel glühten, das Überdruckventil zischte ununterbrochen; aber das Schiff bewegte sich nicht."

„Hatte man die Schraube vergessen, was?" stieß prustend sein achtzigjähriger Kollege heraus."

„Das war es nicht, Jungkerl, aber das war das erste Motorschiff von der Werft!"

Vollschiff „Rickmer Rickmers" segelt schon 63 Jahre

Von Arnold Rehm

Der alte „RC" hatte mit dem neumodschen Kram nichts im Sinn. Er war dagegen, strikt dagegen. „RC" nannten sie nämlich den Gründer der Rickmers-Werft, die Leute im Kontor, die Meister auf dem Schnürboden und die Zimmerleute bei den Helgen, obwohl der heutige Abkürzungsfimmel damals noch nicht grassierte, jedenfalls an der Weser nicht. Dort ging es in den siebziger Jahren noch ein wenig gemächlich zu, und deshalb wunderte sich auch niemand in Bremerhaven, daß der alte Rickmer Clasen Rickmers den Versuchen seiner beiden Söhne Peter und Andreas den Starrsinn des Alters entgegensetzte, als sie ihn bestürmten, sich den neuzeitlichen Entwicklungen in der Schiffbautechnik nicht zu verschließen; die zeigten sich nämlich da „drüben", jenseits des Kanals schon seit zwei Jahrzehnten in Deutlichkeit ab. Immer wieder setzte namentlich Peter Rickmers dem Alten zu, den Anschluß nicht zu verpassen, weil er befürchtete, daß die Rickmers-Werft achteraus segeln mußte, wenn sie an der Geesthelle nicht bald eine Kursänderung vornehmen würden.

Eines Tages aber machte der Chef der ewigen Queeserei seiner Söhne ein ruppiges Ende; er schlug mit der knullen Faust auf den schweren Mahagoni-Tisch und legte mit „punctum und abgemacht" ein grollendes Bekenntnis zur „Göttlichen Holzordnung" ab. Dabei bediente er sich mit sprachlicher Wucht der irrigen Argumente der britischen Admiralität, deren angestaubte Lords auch nichts von eisernen Schiffen wissen wollten. Dies sei wider die Natur und außerdem gäbe es binnenbords beim Einschlagen von Artilleriegeschossen gräßliche Verletzungen. — Die neue Teufelsmaschine aber, deren Kesselfeuer ihm die schönen weißen Segel verblaakten, h a ß t e der alte Rickmers geradezu, wie die Pest. „Davon wird nichts!" donnerte er die Söhne an. „Jedenfalls nicht, solange i c h lebe!"

So rauschten dann die beiden letzten Holzschiffe der Rickmers-Werft erst in die Geeste, als sie den Alten Ende November des Jahres 1886 auf dem Wulsdorfer Friedhof endgültig zu Anker gelegt hatten. Pietätvoll gaben die Erben diesen beiden Vollschiffen noch die Namen der beiden Eltern, aber dann suchte Peter Rickmers mit Macht Anschluß zu gewinnen. Im Jahre 1871 war nämlich schon bei der Konkurrenz in Vegesack der letzte hölzerne Segler vom Stapel gelaufen und der Norddeutsche Lloyd hatte sich bei der Gründung von vornherein zum Eisen und maschinellen Antrieb bekannt.

Die Söhne bestellten deshalb sofort nach dem Tode des alten „RC" sechs eiserne Tiefwasser-Segler und zwei Dampfer auf schottischen Werften. Darunter war das schnittige Viermast-Vollschiff „Peter Rickmers", ein Segler von fast 3000 BRT, der seinerzeit als das schönste Schiff der Welt galt. Selbst acht Jahre nach seiner Indienststellung lesen wir in der Bremerhavener Presse, daß der Segler am 29. Juli 1896 beim Einlaufen in Chefoo an der chinesischen Nordküste immer noch großes Aufsehen erregt habe.

Die in Großbritannien bestellten Schiffe sah man sich auf der Rickmers-Werft sehr genau an, und man begriff bald in den Konstruktionsbüros, worauf es ankam, zumal Peter Rickmers sich einige Jahre vorher auf den britischen Inseln und an der französischen Küste gründlich umgesehen hatte. Viel schwieriger war es, die „hölzernen" Schiffszimmerleute an den neuen Baustoff zu gewöhnen. Aber auch diese Umschulung gelang schließlich, allerdings nach Überwindung von hartnäckigem geistigen Widerstand „RC"-scher Prägung. — Man stellte zunächst acht Leichter für den

Unterweser-Verkehr her, deren indische Namen auf die Handelsbeziehungen der Reederei zu den Reisbaugebieten des Fernen Ostens hinweisen. Dies waren sozusagen Lehrlingsarbeiten. Als Gesellenstücke folgten zwei Schlepper von je 80 BRT.

Die eiserne Viermastbark „Albert Rickmers" (2595 BRT) aber, die im Jahre 1895 vom Stapel lief, und das ein Jahr später folgende Vollschiff „Rickmer Rickmers" sind schon regelrechte Meisterstücke; von ihren Bestleistungen spricht man heute noch, namentlich in England, wo eine begeisterte Schar von „ship lovers" den Großseglern mit tiefer Bewegung noch immer nachtrauert.

Es ist sehr seltsam: die zwei ersten eisernen Segler der Rickmers-Werft haben ein gleiches Schicksal gehabt: beide sind später in Schulschiffe umgewandelt worden. „Albert Rickmers" wurde am 19. Februar 1900 vom Norddeutschen Lloyd erworben und als „Herzogin Sophie Charlotte" in Dienst gestellt; sie hat dreizehn Jahrgängen von Offiziers-Anwärtern des NDL als Ausbildungsschiff gedient.

Die Übriggebliebenen dieser alten Lloyd-„Crews" kommen jetzt noch jährlich einmal zusammen und klönen von alten Zeiten, namentlich von jener September-Nacht des Jahres 1906, in der sie unter Führung von Kapitän Emil Zander im Orkan vor der Hoorn kapitulieren mußten, weil Stengen und Rahen in einer harten Bö von oben kamen. Damals schlichen sie unter Notsegeln wie gerupft zurück nach Montevideo. Dort hat die Mannschaft mit Hilfe von zwei Bremerhavener Taklern die „Charlotte" wieder aufgeriggt und sie schließlich auf Hochglanz poliert. — Meistens kommt auf diesen Treffen der ehemaligen Kadetten auch die Sprache auf das Paradestück, das Emil Zander bei Beginn der Rückreise dieser unglücklich begonnenen Fahrt den Einwohnern von Sydney vorführte: ohne Schlepperhilfe legte er bei Windstärke 5 mit Mars- und Untersegeln von der Pier und kreuzte in kurzen Schlägen aus der Bucht. 72 Tage später ging das Schiff auf der Reede von Bremerhaven zu Anker.

Die „Charlotte" wurde nach dreizehn Reisen vom Lloyd verkauft, weil man glaubte, jetzt mit einem Schulschiff, der im Jahre 1902 gleichfalls bei Rickmers gebauten „Herzogin Cecilie", auskommen zu können. Die neuen Reeder der „Charlotte" hießen Schlüter & Maack in Hamburg. Sie ließen den herzoglichen Namen des Schiffes unverändert und beschäftigten das Schiff in der Fahrt nach Chile. Die „Herzogin Sophie Charlotte" wurde vom Ausbruch des Ersten Weltkrieges in ihrem Ladehafen an der Westküste Südamerikas überrascht. Fünf Jahre später ging das Schiff in norwegischen Besitz über und wurde als „Gjertrud Christian Frandsen" registriert, aber bereits im Jahre 1923 zum Abwracken nach Deutschland verkauft. In Wilhelmshaven wurde das schöne Schiff zerschnitten.

Die Halbschwester der „Herzogin", das Vollschiff „Rickmer Rickmers", kam erst viel später zu pädagogischen Ehren. Nach dem Sprichwort „Was lange währt, wird gut" stieg sie aber sozusagen noch eine Stufe höher: Sie wurde ein „Man of War", ein allerdings friedliches Kriegsschiff **und segelt noch heute** als Dreimastbark „Sagres" der portugiesischen Marine. Wahrscheinlich ist sie der letzte Tiefwasser-Segler aus dem vorigen Jahrhundert. Schon der Stapellauf des Schiffes richtete sich nach der erwähnten volkstümlichen Redensart. Der „Geburtsakt" war nämlich für Sonnabend, den 11. Juli des Jahres 1896 angesetzt. Er mußte immer wieder verschoben werden, weil der Wasserstand der Geeste dem Tiefgang des großen Seglers nicht angemessen war. Am 26. Juli heißt es sogar resigniert in der Presse: „Der Stapellauf der „Rickmer Rickmers" konnte wegen niedrigen Wasserstandes wieder nicht erfolgen. Es ist vollständig unbestimmt, wann er vor sich gehen kann." Diese pessimistische Prognose berechtigte wie bei den heutigen Wettervoraussagen zu wirklich schönen Hoffnungen: nach dem Wochenende besannen sich Weser und Geeste auf ihre Pflicht zur längst fälligen Springtide, und am Montag, dem 27. Juli, nachmittags um 4 Uhr brauste das Schiff unter starker Anteilnahme der auf beiden Ufern der Geeste versammelten Jugend der drei Unterweser-Städte in sein Element. Sander & Sohn, den bekannten Schiffslichtbildnern, gelangen, wie wir der Provinzial-Zeitung vom 29. Juli entnehmen, „zwei vortreffliche Aufnahmen". Wer mag sie noch besitzen?

Knapp drei Wochen später war die Ausrüstung des Schiffes vollendet. Das Kommando erhielt Kapitän Ahlers. Am 13. August verholte die „Rickmer Rickmers" auf die Reede und trat von hier aus am 19. August die Ausreise nach Cardiff an. Außer dem Kapitän und den beiden Steuerleuten waren zwanzig Mann an Bord. Wie die anderen Rickmers-Einheiten wurde auch dieses Schiff in die traditionelle Reisfahrt nach Hinterindien eingesetzt. Ausgehend luden die Rickmers-Segler gewöhnlich Kohlen in Cardiff oder Petroleum in Philadelphia für einen der Ostasien-Häfen. Das Petroleum ging nicht in den üblichen blauen Fässern, sondern in Kisten mit je zwei Blech-Kanistern nach China, wo es in den von der Firma C. Melchers massenweise importierten Sturmlaternen Verwendung fand. Sturmlaternen waren sozusagen narren- und taifunsichere Petroleumlampen mit großen, bauchigen Glaszylindern, die man gelegentlich auch noch heute bei Straßensperren „unterentwickelter" Baubetriebe zu sehen bekommt. Für die Heimreise wurde dann Reis in Rangun oder dessen Nebenhäfen geladen und nach der Weser gefahren. „Rickmer Rickmers" ist im großen und ganzen glücklich unter der Hausflagge in den Helgoländer Farben gesegelt. Die Sprüche des Seeamtes Bremerhaven wissen nur von zwei bewegenden Ereignissen zu berichten, welche die Briten einen „narrow escape" nennen.

Am 13. August des Jahres 1904 geriet das Schiff auf der Heimreise von Rangun nach Bremerhaven unter der südafrikanischen Küste in einen Orkan. In schweren Böen krängte die „Rickmer Rickmers" so hart, daß die Reisladung überging. Gleichzeitig brachen die Wanten der Luvseite, und die Bramstengen des Groß- und Besanmastes kamen wie ein Gewitter von oben, an Deck große Verwüstungen, namentlich unter den Booten, anrichtend. Glücklicherweise konnte sich die Besatzung bei dieser Katastrophe rechtzeitig aus den Kinken bergen, aber die außenbords hängenden Teile der Takelage drohten bei dem harten Arbeiten des Schiffes die Außenhaut leck zu schlagen. Kapitän Kohlmann gelang es jedoch im entscheidenden Augenblick, die Masten zu kappen und das immer mehr krängende Schiff wieder langsam aufzurichten. Neun Tage später erreichte die „Rickmer Rickmers" unter Notsegeln Kapstadt, wurde hier repariert und in eine Dreimastbark umgetakelt. Das bedeutete Entfernung der Rahen am hinteren Mast und Änderung von dessen Besegelung in der Art unserer Jachten. Der Grund für diese Maßnahme lag wahrscheinlich in dem Mangel an Ersatz-Rahen begründet. Im Januar 1905 traf das Schiff wohlbehalten in Bremerhaven ein und wurde in Tecklenborgs Dock an der Geestebrücke repariert.

Die Leistung von Kapitän Möller, der das Schiff fünf Jahre später unter äußerlich weniger dramatischen Umständen bis in den englischen Kanal brachte, ist möglicherweise noch höher zu werten als die seines Vorgängers, weil der Kampf um die Erhaltung des Schiffes von Schwerkranken ausgetragen wurde. Sie hatten am 22. Februar 1910 Rangun ohne Obersteuermann verlassen müssen, weil an Land kein Ersatz für den abgemusterten Chief Mate zu bekommen war. Ende März machten sich beim Kapitän, dem Zweiten Steuermann, dem Schiffskoch und dem Hilfskesselheizer Symptome von Skorbut oder Beri-Beri bemerkbar. Der Steuermann, der sich abwechselnd mit dem Kapitän auf die Brücke schleppt, stirbt nach großen Qualen an dem tückischen Leiden, und nun liegt alles bei Kapitän Möller. Der hält auch durch bis zur Reede von Falmouth im Kanaleingang, das erst am 2. August erreicht wird. Hier bricht er zusammen, und er wird von Bord gebracht. Ein anderer Rickmers-Kapitän segelt das Schiff nach der Weser.

In den Jahren 1910/12 trennte sich Paul Rickmers, der energische Chef der dritten Generation, von allen Seglern, nachdem es ihm

63 Jahre segelt sie schon, die „Sagres", das Schulschiff der portugiesischen Kriegsmarine. Unter dem Namen „Rickmer Rickmers" lief das Vollschiff am 27. Juli 1896 auf der Rickmers-Werft in Geestemünde vom Stapel. Im vergangenen Jahr wurde die „Sagres" noch Siegerin in der Regatta der großen Schulschiffe von Brest nach Las Palmas.

gelungen war, die Firma aus dem Wirbelsturm eines harten Familienzwistes herauszusteuern. Ein harter Raten-Kampf mit den internationalen Ostasien-Linien war diesem Entschluß voraufgegangen. Nur der Auxiliar-Segler — wie sie sagten — der mit einer Hilfsmaschine von 1000 PS ausgerüstete herrliche Fünfmaster „R. C. Rickmers" (5542 BRT), blieb bei der grünen Flotte, wo er als Ausbildungsschiff für die eigene Linie Verwendung fand.

„Rickmer Rickmers" wurde am 30. März 1912 von der Hamburger Reederei C. Krabbenhöft für die Salpeterfahrt erworben und erhielt den deftigen Namen „Max". Das Schiff ist nicht lange unter der Hausflagge seiner neuen Reederei gesegelt. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges stoppte seine rauschende Fahrt im Nordostpassat. Es gelang Kapitän Peter Jensen, die Azoren-Insel Fayal zu erreichen. In derem Hafen Horta wurde die Bark bei Eintritt Portugals in den Krieg am 23. Februar 1916 beschlagnahmt. Mit dem Wechsel der Nationalflaggen verwandelte sich der handfeste „Max" in eine blumige „Flores". Sie muß im Bunde mit Fortuna, der römischen Glücksgöttin, gestanden haben, denn das Schiff überstand die deutsche U-Bootgefahr, der so mancher schöner Segler, darunter auch die Fünfmastbark „R. C. Rickmers", zum Opfer gefallen ist.

Bis zum Jahre 1925 ist „Flores" als Frachtschiff der portugiesischen Regierung gefahren; dann erregte die schnittige Bark das Interesse der Kriegsmarine. „Flores" wurde auf der Werft in Lissabon in ein Schulschiff verwandelt und erhielt mit dem schneeweißen Anstrich den Namen „Sagres", ein Begriff, der das mit „Saudade", mit trauriger Sehnsucht erfüllte Herz eines jeden Portugiesen in Erregung versetzt. In diesem Städtchen, das Kap St. Vincent, dem bekannten südlichen Eckpfeiler Portugals, benachbart ist, hatte zu Beginn des 15. Jahrhunderts Don Henrique von Aviz, Prinz Heinrich, der unter dem Beinamen „Der Seefahrer" in die Weltgeschichte eingegangen ist, seine berühmte Nautische Schule eingerichtet. Ihm verdankt Europa die Entdeckung des Seeweges nach Indien und Portugal seine damalige Weltmachtstellung.

Die Bark „Sagres" wurde zur Unterbringung von 11 Offizieren, 30 Fähnrichen sowie 270 Unteroffizieren und Matrosen eingerichtet. Den kriegerischen Charakter deuten vier 5,7-cm-Kanonen eben an. Sie dienen lediglich zur Erzeugung lautstarker Geräuschkulissen bei Erledigung des in den Kriegsmarinen heute noch üblichen barocken Begrüßungszeremoniells.

1931 wurde das Schiff mit zwei Diesel-Motoren Kruppscher Fertigung von 700 PS versehen, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 7,5 Knoten verleihen.

Seit ihrer Indienststellung hat die „Sagres" 52 Reisen durchgeführt. Das augenblickliche Ausbildungsprogramm umfaßt jährlich zwei Fahrten, eine kürzere vor der Festlandsküste und eine längere nach den Atlantischen Inseln oder den portugiesischen Kolonialhäfen an der afrikanischen Westküste.

Im August 1958 stellte sich die „Sagres" zu der von der „Sailing Training Association of Great Britain" und dem „Comité pour le Developement des Voiliers-Ecoles de la France" organisierten Hochsee-Regatta von Schulschiffen. Diese führte von Brest über eine Strecke von 1300 Seemeilen nach Las Palmas in der Kanaren-Gruppe.

Die „Sagres" segelte zusammen mit dem norwegischen Vollschiff „Christian Radich" (676 BRT) und der belgischen Barkentine „Mercator" (770 BRT). Außer Konkurrenz lag für die ersten drei Tage auch das italienische Schulschiff „Amerigo Vespucci" im Rennen. Das Schiff war schon längere Zeit vorher für spanische und britische Häfen angemeldet und konnte deshalb den Endspurt nicht mitmachen. Die Bark „Sagres" hat auf dieser Regatta, die nach alter Tradition mit dem Kreuz der Christus-Ritter auf den Segeln durchgeführt wurde, gezeigt, was in ihr steckt. Die Zweiundsechzigjährige segelte noch jüngste Jugend aus und wurde mit 10 Tagen, 8 Stunden, 39 Minuten und 46 Sekunden errechneter Zeit Sieger vor „Christian Radich". Eine schönere postmortale Anerkennung für ihren Erbauer Peter Rickmers und seiner Werft konnte es nicht geben.

Im Jahre 1928 stand ich zum ersten Male längsseit des sauber gepflegten Schiffes am Alcantara Kai in Lissabon. Damals hatte die „Sagres" die reife Schönheit einer eleganten (Seejung-) Frau. Als ich dem Schiff vor drei Jahren am Tejo-Ufer wieder begegnete, war das „make up" immer noch einwandfrei. Jetzt munkelt man allerdings an der Praça do Commercio, wo die Ministerien ihren Sitz haben, daß die „Sagres" innere Schwächen zeige. Die Regatta nach Las Palmas soll ihre letzte Reise gewesen sein. Dies wäre schade, sehr schade!

Denn welche herrliche Morgengabe wäre es für die Bauwerft, wenn am 14. Juni dieses Jahres die „Sagres" auf Bremerhavens Reede zu Anker ginge und am nächsten Morgen das Signal „D — U — Z" — „Ich beglückwünsche Sie"! — im Vortopp zeigte. Vor 125 Jahren wurde nämlich die Rickmers-Werft am Geeste-Ufer in Bremerhaven gegründet.

Sollten sich die Verkaufsabsichten bestätigen, wäre es schön, wenn das Schiff wieder in Bremerhaven heimisch würde und als Jugendherberge Verwendung fände, wie es unsere westlichen Grenznachbarn in Delfzijl mit der Hamburger „Seuten Deern" gemacht haben. Dies wäre eine feine Ehrung für den alten „RC", für die Werft, die Reederei und für das Land Bremen.

Wie war das noch? Sammelten wir nicht auch für die Sandkuhle am Weyerberg zu Worpswede?

*

Wußten Sie schon, daß...

... der Ausdruck Kabeljau nicht aus dem Portugiesischen stammt, wo „bacalhao" soviel wie Stockfisch bedeutet, sondern aus Holland? Zu Beginn des 16. Jahrhunderts kam der holländische Kaufmann A. Cabeljau in die damals neu gegründete Stadt Göteborg, wo er den Fischhandel betrieb. Er gab diesem einen solchen Aufschwung, daß Gustav Adolf von Schweden ihm die Aufsicht über die gesamte Fischerei übertrug. Mit der Zeit wurde Herr Cabeljau so reich, daß er auf eigene Kosten Truppen und sogar eine Flotte unterhielt. Da er sein Geld durch den Handel mit Dorschen gemacht hatte, gab man diesem Fisch den Namen Kabeljau.

... englische Gewerkschafter kommunistischen Terror fürchten? Im britischen Fernsehen wurden die undemokratischen Zustände in der völlig von Kommunisten beherrschten englischen Elektrizitätsarbeiter - Gewerkschaft gezeigt, wobei als Zeugen Gewerkschaftsmitglieder auftraten, deren Gesichter aus Angst vor kommunistischer Rache abgedeckt waren.

... nach einer Angabe aus dem Jahre 1669 der Seehandel der ganzen Welt mit etwa 16 000 Schiffen betrieben wurde? Davon entfielen auf Holland allein schon 15 000 Fahrzeuge.

... von Ende März 1950 bis Ende 1958 in der Bundesrepublik das Arbeitnehmerpotential um rund 4 275 000 oder 33,6 % zugenommen hat, wobei die Zunahme bei den Männern 2,154 Millionen oder 20,2 % und bei den Frauen 2,121 oder 47,1 % betragen hat?

... Columbus bei seiner Fahrt über den Atlantischen Ozean deutsche Zeittafeln benutzte? Professor E. Zinner, Direktor der Bamberger Sternwarte, hat an Hand von Forschungen in Sevilla nachweisen können, daß Columbus die 1481 von Johannes Müller in Königsberg (gen. Regiomontanus) aufgestellten Ephemeriden an Bord hatte.

... japanische Werften erst 1910 mit dem Bau großer Schiffe begannen? Es war das 21 100 t große Linienschiff „Kawatschi", das am 15. Oktober 1910 in Kure vom Stapel lief.

... im Ägäischen Meer an der Küste der Insel Kephallenia das Wasser stellenweise „bergauf" fließt? Die Strömung, mit der dabei das Wasser landeinwärts getrieben wird, soll so stark sein, daß es sogar zwei Wassermühlen treiben kann.

So ein kleines süßes Osterhäschen ganz lieb im Arm zu halten und es ordentlich zu herzen und zu drücken: das wäre etwas für uns Fahrensleute.
Damit wir uns recht verstehen: ich meine natürlich das kleine Stofftier, nicht die Dame, die hier zum Hasenstall herausschaut.

Klar bei Schmünzelauge

„Roberto Olisasso ist zum Präsidenten der Republik Venuguay ausgerufen worden und ist gestern triumphierend in die Hauptstadt einmarschiert", liest die alte Mutter in der Zeitung. „Ja, wenn ich das geahnt hätte, daß mein Sohn noch einmal Präsident werden würde, dann hätte ich ihn doch zur Schule gehen lassen", seufzt sie.

*

„Zum Donnerwetter, Otto, Du kannst doch nicht so ohne Weiteres in meine Kammer kommen, wenn ich hier mit meiner Braut sitze", herrscht der Zweite Offizier den Messejungen an.
„Verzeihung, Herr Schröder, so ohne Weiteres bin ich auch nicht reingekommen", stottert der Junge. „Ich habe mindestens eine halbe Stunde vor dem Schlüsselloch gewartet, um zu wissen, wann der richtige Augenblick zum Hereinkommen ist."

*

„So so, Herr Lohnhardt, Sie haben sich ein Eigenheim bauen lassen? Gefällt es Ihnen?" fragt der Chief den ersten Musiksteward.
„Ach nee, ich weiß nicht recht, Herr Soetbeer. Es ist doch reichlich eng."
„Eng? Wieso, verstehe ich nicht?"
„Stellen Sie sich einmal vor, zwanzig Mann in drei Zimmern!"
„Zwanzig Mann? Aber Sie haben doch nur Ihre Frau und eine Tochter?"
„Ja, das schon! Aber die Handwerker! Die wollen nicht eher gehen, als bis sie ihr Geld haben!"

„Morgen ist unser zehnjähriger Hochzeitstag, Männe. Den wollen wir mal schön feiern. Ich habe auch eine Gans geschlachtet."
„Aber, Lina, was kann denn die arme Gans dafür, daß ich dich vor zehn Jahren geheiratet habe?"

*

„Ja, ich bin das junge Mädchen, elegant, schlank, distinguiert, mit Ersparnissen, das Bekanntschaft wünscht mit seriösem, gutaussehendem Kapitän, sportliche Erscheinung, der ozeanmüde ist und sich an Land niederlassen will, um am häuslichen Herd ein kultiviertes Leben zu führen, Heirat nicht ausgeschlossen."

Auf dem B-Deck des Musikdampfers klingelt man nach dem Kammersteward. Dieser eilt den Gang entlang, erwischt aber versehentlich die verkehrte Tür. Er gerät in eine Badekammer, wo gerade eine junge Dame der Wanne entsteigt. Solch Versehen ist dem jungen Steward noch nie widerfahren. Ganz verdattert steht er da, unfähig eine Entschuldigung zu stammeln.
„Nanu, was stieren Sie so in die Kammer hinein" herrscht ihn die Schöne an, „haben Sie noch nie eine Badewanne gesehen?"

*

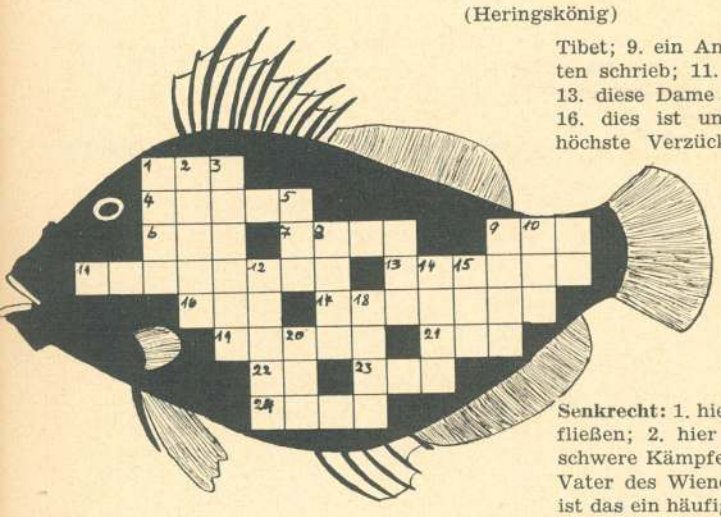
Ein Dampfer steuerte die Weser an. Immer dichter wurde der Nebel. Plötzlich stoppte er und der Anker platschte in die Tiefe. Ein überängstlicher Passagier rannte auf die Brücke zum Kapitän. „Warum fahren wir denn nicht weiter?" — „Der Nebel ist zu dicht, wir haben keine Sicht." — „Wieso, man sieht doch noch den Himmel und die Sterne." — „Gewiß, mein Herr, aber so lange nicht der Kessel platzt, möchte ich keinesfalls diesen Kurs einschlagen."

*

Der Kapitän hat seinen Sohn gehörig ins Gebet genommen. Der Junge gibt zuviel Geld aus. „Wo bleibst du nur mit all den Groschen, Bengel? Spielautomaten? Kaugummi? Kino? Zigaretten? Mädchen?" — „Nein, Vati, nur für die Straßenbahn!" — „Für die Straßenbahn? Als ich so jung war wie du, habe ich keinen Groschen für die Straßenbahn ausgegeben." — „Ja, da gab es auch noch nicht so viel scharfe Kontrolleure wie jetzt, Vati."

Kreuzworträtsel

(Heringskönig)



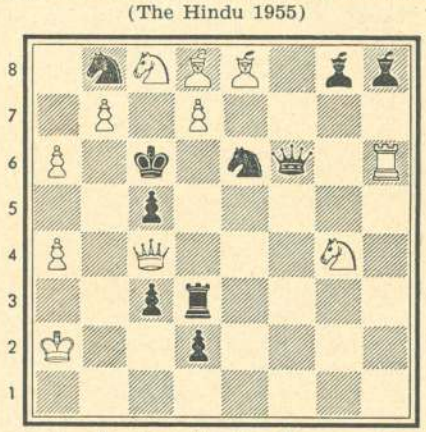
Waagerecht: 1. Man ißt ihn grün, geräuchert oder gebraten; 4. man führt es im Theater auf. Auch die Seefahrt ist es manchmal; 6. der berühmte süddeutsche Hausflur; 7. vierbeinig ist es in Südamerika, zweibeinig trifft man es in Tibet; 9. ein Amerikaner, der Gruselgeschichten schrieb; 11. es ist ein sagenhaftes Land; 13. diese Dame soll auf dem Monde wohnen; 16. dies ist unser Element; 17. es ist die höchste Verzückung; 19. so bezeichnen wir wohl auch ein enges Fahrwasser; 21. alle Ostseefahrer waren wohl schon in diesem Hafen; 22. in der Chemie bezeichnet man so das Lithium; 23. auf allen Seeschiffen der Welt ist dies an Backbord; 24. man kann Ostpreußens typisches Tier auch so nennen.

Senkrecht: 1. hier soll blaues Blut in den Adern fließen; 2. hier fanden im Ersten Weltkrieg schwere Kämpfe statt; 3. er ist der eigentliche Vater des Wiener Walzers; 5. im Morgenland ist das ein häufiger Name; 8. es sind die Götter der alten Germanen; 9. damit bezahlt man in Spanien; 10. eine englische Zahl; 12. aus vielen dieses Worts setzt sich das Ganze zusammen; 14. man nennt das auch einen Staatshaushalt; 15. es sitzt im Kälbermagen; 18. „Das also war des Pudels ....", meinte Dr. Faust; 20. er gehört zu den größten Strömen der Erde.

Unsere Schachecke

Indische Fesselungstricks

Von V. Chandrasekharan u. M. R. Parameswaran
(The Hindu 1955)



Weiß zieht an und setzt im 2. Zug matt

Indien, die Urheimat des Schachs, liegt in der Schachwelt von heute ziemlich abseits. Dennoch ist an dieser Problem-Probe nichts exotisch als die beiden Verfassernamen. Die Machart ist in Stil und Geschmack „rein englisch".

Auflösung aus Nr. 2

Auflösung

1. Neuseeland; 2. Orkney; 3. Rapallo; 4. Dagebüll; 5. Donegal; 6. Exeter; 7. Udine; 8. Teignmouth; 9. Sibenic.
Norddeutscher Lloyd.

Was den Seemann sonst noch interessiert

UKW - das Zauberwort für die Schiffahrt

Erst etwas über 50 Jahre ist es her, daß die Schlußakte der Internationalen Funkkonferenz zu Berlin in Kraft getreten ist. „Ohne Ansehen der Nationalität der Schiffe und des verwendeten Funksystems ist die Rettung von Menschenleben oberstes Gesetz", hieß es darin. Diese SOS-Akte hatte allerdings ein turbulentes Vorspiel. Viele Reeder waren nämlich gar nicht geneigt, sich den teuren „Spaß" einer Funkanlage zu leisten, damit sich die Kapitäne auf hoher See „guten Morgen" wünschen könnten. Trotz vieler Widerstände aber war die Einführung des SOS nicht mehr aufzuhalten.

Heute ist die Ausrüstung der Schiffe mit Funkeinrichtungen eine Selbstverständlichkeit. Alle Schiffe ab 500 Brutto-Register-Tonnen müssen mit Sende- und Empfangsanlagen versehen sein. Selbst in manchen Rettungsbooten findet man tragbare Funkgeräte.

So geben sich die großen und kleinen Schiffe auf den Meeren und an den Küsten auf Grenz- oder Kurzwellen ein Stelldichein. Und die Küstenfunkstellen Norddeich-Radio, Elbe-Weser-Radio, Kiel-Radio — um nur einige zu nennen — übernehmen die Rolle des Vermittlers.

Kein Wunder, daß auf den Grenzwellen, die sich über etwa 200 Seemeilen ausbreiten, oft ein Gedrängel entsteht, das zu langen Wartezeiten führt. Hinzu kommt als Handicap, daß die Benutzung der Sendeanlage auf Schiffen, die mit Mittel-, Grenz- oder Kurzwellen arbeiten, in den Häfen nicht gestattet ist.

Aber die Techniker fanden einen Ausweg. UKW, die Ultrakurzwelle, ist zum Zauberwort für die moderne Schiffahrt geworden und man übertreibt wohl kaum, wenn man behauptet, daß damit eine neue Epoche des Sprech-Seefunkverkehrs begonnen hat. Wie vor 50 Jahren so stand auch hier wieder am Anfang ein — Vertrag! Am 26. Januar 1957 wurde im Haag von zahlreichen Ländern — darunter auch der Bundesrepublik — ein „Abkommen über den Sprech-Seefunkdienst auf Ultrakurzwellen" unterzeichnet. Diese Vereinbarung umfaßt den, wie sich die Techniker der Postverwaltungen ausdrücken, „Anruf- und Nah-Verkehr, den Schiff-Schiff-Verkehr, die Hafenabfertigung und den öffentlichen Sprechfunkverkehr". Und das alles über UKW, über jene Welle also, die sich gradlinig wie die Lichtwelle fortpflanzt und etwa 20 Seemeilen weit reicht.

Die Deutsche Bundespost hat vor einem halben Jahr den Ultrakurzwellen-Sprech-Seefunkdienst in aller Stille über die Küstenfunkstellen Elbe-Weser-Radio, Kiel-Radio und etwas später über Norddeich-Radio sowie über die UKW-Funkstellen Hamburg-Radio und Helgoland-Radio aufgenommen. Sie folgte damit den Postverwaltungen von Großbritannien, den Niederlanden, Finnland und Schweden und bietet nunmehr allen mit UKW-Geräten ausgerüsteten in- und ausländischen Schiffen ein neues Mittel der Verständigung.

Die Vorteile liegen auf der Hand. Es wird den Fernsprechverkehr beschleunigen, weil es zu einer wesentlichen Entlastung der Grenzwelle führt. Schiffe mit UKW-Funkanlagen an Bord werden es in den Häfen leichter haben. Sie können schneller abgefertigt werden und sehen sich keinen Schwierigkeiten im Fernsprechverkehr mit den Hafen- und Landstellen gegenüber. Hinzu kommt der UKW-Radar-Beratungsdienst bei unsichtigem Wetter.

Das Zauberwort vom Ultrakurzwellen-Sprech-Seefunkdienst schlägt aber auf der Haben-Seite des rechnenden Reeders zu Buche. Denn der UKW-Funk-Sprechdienst ist billiger als der Verkehr auf Grenzwellen. Damit dürften sich in Kürze die Anschaffungskosten eines UKW-Gerätes amortisieren. Was sich aber rechnerisch nicht niederschlägt, ist die störungsfreie Arbeit auf der Ultra-Kurzwelle, die sowohl für den öffentlichen Sprechfunkverkehr in den Häfen, vor allem aber für den Schiff-Schiff-Verkehr von sehr großer Bedeutung ist, der gerade in der Hochseefischerei mehr und mehr an Boden gewinnt.

FÜNF JAHRE FUNKPRESSEDIENST

Am 15. Januar 1954 wurde die Funkpresse als Nachrichtendienst für die deutschen Seeleute erstmalig von Norddeich-Radio ausgestrahlt. Seit diesem Tage gehen zu bestimmten Zeiten täglich Kurzmeldungen über die Küstenfunkstelle hinaus in den Äther, werden an Bord aufgenommen und unterrichten die Bordbesatzungen über die wichtigsten Ereignisse im In- und Ausland.

Bereits vor dem letzten Krieg gab es den deutschen Schiffspressedienst ähnlicher Art, der nach dem Kriege — eine deutsche Handelsflotte existierte zu diesem Zeitpunkt nicht mehr — eingestellt worden war. Mit dem Wiederaufbau der deutschen Seeschiffahrt ergab sich die Notwendigkeit, wieder einen Nachrichtendienst ins Leben zu rufen. Zwar bestand zunächst die Möglichkeit, die Pressenachrichten der Bundesregierung an Bord zu empfangen, die aber wegen ihres ganz speziellen politischen Inhalts nicht für eine allumfassende Information der Schiffsbesatzungen ausreichte.

In diesem Stadium hat sich der Verband Deutscher Reeder mit dem Hamburger Abendblatt zusammengetan. Beide beschlossen im freundlichen Einvernehmen und aus der Erkenntnis heraus, das vorhandene Vakuum aufzufüllen, die Einrichtung des jetzigen Funkpressedienstes. Als dritter Partner für die Übermittlung der Nachrichten konnte das Funkamt Hamburg gewonnen werden, um über seine Vermittlungsstelle, Norddeich-Radio, den bestmöglichen Empfang an Bord sicherzustellen. Schon bald nach Beginn der Sendungen zeigte sich, daß in gewissen Seegebieten die Sendungen nicht mit genügender Lautstärke zu empfangen waren. Hinzukam ein vielfacher Wunsch der Funker, für die bisher mitternächtlichen Sendungen einen zeitlich günstigeren Zeitpunkt zu wählen. Das Funkamt machte daraufhin den Vorschlag, zu den bisherigen zwei Sendern einen dritten Sender hinzuzunehmen und die Sendezeit variabel zu gestalten. Diese Versuche wurden von Norddeich-Radio sehr genau überwacht und auf Grund von rund 300 eingegangenen Berichten konnte festgestellt werden, daß nunmehr einige Schiffe in anderen Seegebieten über schlechten Empfang klagten. Die Ursache war in den Ausbreitungsbedingungen der Kurzwellen zu suchen. Somit ergab sich die letzte Lösung, die Sendungen an zwei verschiedenen Tageszeiten auszustrahlen, wobei insofern noch eine Verbesserung erreicht wurde, als nunmehr der Funker, der die Presse zur ersten Sendezeit nur unvollständig empfangen hatte, in die Lage versetzt wurde, Fehlendes bei der Wiederholung aufzunehmen.

Während es dem Hamburger Abendblatt obliegt, die einzelnen Meldungen zusammenzustellen und an Norddeich-Radio durchzugeben, ist es die Aufgabe der Reeder, die anfallenden Sendegebühren zu übernehmen. Die Reeder haben das umso williger getan, als sie im Funkpressedienst eine besondere Betreuungsaufgabe sehen, die sie ihren Seeleuten auf langen Auslandsfahrten schuldig sind. Seit der Einrichtung des Funkpressedienstes vor nunmehr 5 Jahren hat sich dieser einer immer größeren Beliebtheit an Bord erfreut, so daß in langsam ansteigender Kurve zur Zeit rund 590 Schiffe ihre Teilnahme angemeldet haben.

G. Sch.

Ohne Lotsen nach Kapstadt eingelaufen

Kapitän Alfred Moos vom MS „Margaretha Bischoff" (1679 BRT) aus Hamburg mußte, weil er ohne Lotsen nach Kapstadt einlief, 20 Pfund Geldstrafe bezahlen. Die Hafenbehörden waren jedoch von dem gekonnten seemännischen Manöver des deutschen Kapitäns überrascht und der Hafenkapitän betonte, daß in seiner dreißigjährigen Tätigkeit noch kein Seeschiff ohne Lotsenhilfe in Kapstadt angelegt hätte.

Das ist kein Seemannsgarn

Verhinderte Rettung

Der schwedische Seemann Hjalmar Lundblad wurde nördlich von Kopenhagens schönem Seebad Klampenborg buchstäblich in letzter Minute durch einen dänischen Zollkreuzer aus dem Öresund geborgen. Als sich der erschöpfte Fahrensmann dann etwas erholt hatte, sagte er aus, daß er schon vor anderthalb Stunden von einem mit zwei jungen Damen besetzten Boot geortet worden war. Die Mädchen wollten ihn retten und hatten ihn auch bereits bis zu den Hüften ins Boot gezogen. Sie ließen ihn aber wieder los und ins Wasser zurückgleiten, als sie bemerkten, daß Lundblad keine Hose trug.

Ein im Jahre 1953 vom Marineministerium in Paris herausgegebener Erlaß an die Kriegsmarine bestimmte, daß Betten für Kommandanten mindestens 120 cm, Betten für Offiziere mindestens 80 cm und Betten für Unteroffiziere mindestens 70 cm breit sein müssen. Über die Breite der Mannschaftsbetten war nichts vermerkt.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 - Tel.-Adr.: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß: Hamburg-Süd PL 1104

Deutsches Seemannsheim Hamburg 11, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst:	Jed. So 10,30 h
Osterwoche:	Karfreitag 27. 3. Gottesdienst m. Abendmahl 10,30 h 1. Ostertag 29. 3. desgl.
Wochenandacht:	Jed. Mo. 8,00 h
Tonfilm:	Di. 17. 3. 19,30 h
Musik, Unterhaltung:	Di. 31. 3. 19,30 h
Preis-Skat:	Di. 7. 4. 19.30 h
Ausspracheabend:	Do. 12. u 19. 3., 2. u. 9. 4. 19.30 h
Heimabend:	Jed. Fr. 19.30 h
Fernsehen:	Mo., Mi., Sb. u. So.

Sprechstunden d. Seemannspastors: Mo. u. Do. v. 9—10 h u. n. Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstraße 132

Gottesdienst:	Jed.. So. 10.00 h Karfr. 27. 3. m. Abendmahl 10.00 h Osternachtsfeier 28. 3. 20.30 h
Morgenandacht:	Jed. Mi. u. Fr. 8.00 h
Seemannsfrauen:	Di. 14. 4. 20.00 h
Heimabend:	Di. 28. 4. 20.00 h
Fernsehen:	Jed. So., Mi. u. Sb. (Hörspiel je nach Programm)

Sprechstunde d. Seemannspastors: Jed. Di. v. 16.00 bis 19.00 h (ausgenommen Geldsorgen).

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

Hochamt m. Predigt:	Jed. So. u. Feiertag 15.00 h
Abend m. d. Seemannspastor:	Jed. Mo. 20.00 h
Heilige Messe m. Predigt:	Jed. Do. 20.00 h
Geistliche Musik:	Jed. Sb. 20.00 h
Tee u. Unterhaltung:	Jed. So. 16.30—18.30 h
Bunter Abend:	Jed. So. 20.30—22.30 h
Unterhaltung:	Jed. Do. 20.30—22.30 h
Filmabend:	Jed. Fr. 20.00 h

Seefahrtschule Bremen

Es bestanden am 20. Februar 1959 die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:
Robert von Arx, Winfried Brüllke, Claus Dalldorf, Gebhard Heizmann, Johannes Kreye, Alfred Kuptz, Hans Martin, Wilhelm Mögenburg, Hans Müller, Edelt Peters, Horst Reichelt, Henning Schmidt, Werner Schwiesau, Hillard Smid, Herbert Stortz, Heinz-Georg Wickels.

Es bestanden am 13. Februar 1959 die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** die Herren:
Horst Demmig, Hans-Hubert Ehlers, Hans-Joachim Fischer, Joachim Gehrckens, Jürgen Gehrckens, Peter Holer, Lothar Hussels, Hermann Kelber, Dieter Kreh, Arno Lameyer, Horst Werner Mertens, Hans v. d. Mosel, Edgar Neumeyer, Hans Pamperin, Dieter Penkalla, Eberhard Rieck, Kurt Rutkowski, Heinrich Schau, Johann Stülten, Georg Traeger, Winrich Weick, Lutz Weisel, Dieter Wiggenhagen, Klaus Witte, Peter Woelke.

Bau- und Ingenieurschule Bremen

Im Februar 1959 bestanden die Prüfung zum **Schiffs-Ingenieur (C 6)** die Herren:
Günter Alex, Ulrich Authenrieth, Georg Blanke, Rolf Blume, Helmut Boy, Martin Brandt, Bernhard Eigebrecht, Walter Garbade, Hans-Joachim Heitmann, Hans-Jürgen Hollmann, Boto Maier, Tage Ohm, Reinhold Preuss, Hugo Seggermann, Ernst-August Spreen, Klaus Schönfeldt, Rolf Stahl, Gerold Töllner, Rolf Tschemernjack, Hartmut Voss, Johannes Wiederhold,

die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** die Herren:
Gerhard Ammermann, Armin Bachmann, Richard Baumann, Heinz Behrens, Werner Binder, Klaus Didschies, Günter Dieckhoff, Wilhelm Dopp, Klaus Ehlert, Heinz Fuchs, Georges Haller, Günter Heuermann, Lothar Hinz, Paul Jung, Ernst Krueger, Gerhard Kuhr, Günter Kuske, Peter Lankau, Günter Paul, Reiner Quindeau, Wilfried Rieck, Ludwig Rostek, Hans-Günther Samen, Eberhardt Seyfarth, Karl-Heinz Sonnenburg, Hans-Herbert Schultz, Ubbo Warners, Horst Widera, Hans Zimmer,

die Prüfung zum **Seemaschinisten II)C 3)** die Herren:
Reinhard Brandt, Wilhelm Braune, Ummo Christoffers, Hans-Jürgen Dreyer, Friedrich Eicke, Fritz Gehring, Alfred Helka, Karl Hoffmann, Karl Hogrefe, Axel Holst, Hans-Peter Johannsen, Wolfgang Klages, Siegfried Klemm, Rolf Krause, Peter Kudicke, Dieter Kunst, Herbert Martens, Klaus Meyer, Hermann Precht, Georg Quittek, Heinz Rabe, Hans Wagner, Erich Weituschat.

Seefahrtschule Bremerhaven

Die Ende Januar 1959 abgeschlossene Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** bestanden die Herren:
Wilhelm Arp, Günter Bahr, Rolf von Bargen, Hans Becker, Wolfgang Bodenstab, Walter Bradhering, Servais Cabolet, Günter Frahm, Klaus-Peter Görnemann, Hans-Henning Hartung, Hinrich Hellmers, Edgar Jungnickel, Albrecht Mutschler, Ferdinand Oswald, Klaus Petermann, Jens-Peter Schmidt, Peter Stern, Lothar Vogel, Emil Westerbeck.
Die Prüfung für das **Seefunksonderzeugnis** bestanden vor dem Prüfungsausschuß der Oberpostdirektion Bremen:
Diethelm Günther, Horst Seidl, Günter Kaps.

Seefahrtschule Elsfleth

Es bestanden am 7. Februar 1959 die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die** Herren:
Hans Tillessen, Heinz Addicks, Herbert Bunkenburg, Bernhard Eilers, Peter Hülsen, Erhard Koch, Reinhold Kraeft, Karl-Heinz Lohse, Christian Lorenzen, Detlef Mahlstedt, Friedrich Meier, Reinhard Meister, Hans Peters, Heinrich Roel, Siegfried Runge, Hans-Heiner Schäfe, Paul Schape, Heinz Schwarting, Klaus Thielmann, Heinz Unglaub, Siegfried Urbich, Hans Voß.

Seefahrtschule Hamburg

Es bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** am 19. Februar 1959 folgende Herren:
Ernst-Otto Bech, Karl-Heinz Butzke, Heinrich Cabolet, Gert Casper, Gustav Christoff, Christian Clausen, Gernot Düskow, Heinrich Ende, Emil Feith, Hans-Joachim Goldglück, Enno Harms, Hans-Joachim Hein, Josef Keuter, Roland Klatt, Heinz Klinkert, Rolf von Knoblauch, Meinhard Lipka, Lothar Nickelt, Hermann Rönneburg, Eckehard Freiherr Schenk zu Schweinsberg, Walter Schumacher, Otto Somfleth, Peter Sommerhoff, Günter Wolf, Albert Wranke.

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** bestanden am 28. Februar 1959 folgende Herren:
Veit Bichel, Günther Bolmohr, Günter Born, Dieter Braun, Jürgen Cohen-Cossen, Klaus Daedrich, Wolfgang David, Horst-Uwe Franken, Günther Grandorff, Rudi Gyszas, Erwin Holst, Klaus Junge, Peter Lampe, Röttger Lattmann, Helmut Laudi, Hans Leonhardt, Heinrich Lischka, Heinrich Peters, Peter Richter, Hans-Jochen Rindfleisch, Willi Schöler, Heinrich Sobolewski, Karl-Friedrich Veit, Horst Wollschläger, Christoph Wunderlich.

Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschule Hamburg

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur I (C 6)** haben am 9. Februar 1959 bestanden die Herren:
Hans Benkeser, Theo Berg, Albrecht Biermann, Otto Bolewski, Horst Christensen, Curt Corneels, Harry Dücker, Werner Engelbrecht, Harry Faulenbach, Kurt Grittmann, Walter Hauck, Horst Hedinger, Hans-Georg Hillgruber, Albert Jünger, Heinrich Karberg, Hans Koch, Günther Mecklenburg, Fritz-Joachim Ritschl, Karl-Adolf Schwarze, Friedrich Stachowiak, Helmuth Thode, Winfried Wiese.

Die Abschlußprüfung in der Zeit vom 2. bis 12. Februar 1959 zum **Schiffsingenieur II (C 5)** bestanden die Herren:
Helmut Bauer, Peter Blaß, Peter Buchin, Franz Cords, Klaus-Werner Dörwaldt, Heinrich Eggers, Günther Ferro, Hans Geisler, Werner Gennis, Jens-Peter Grill, Karlheinz Harder, Peter Jandke, Klaus Jördens, Wilhelm Koopmann, Richard Langenbeck, Franz Litfin, Hans-Christian Oldag, Werner Porath, Karl Prietsch, Ewald Prill, Karl-Friedrich Rieck, Karl-Heinz Schlack, Wolfgang Schulze, Hans-Dieter Sternberg, Jürgen Thier, Werner Augustin, Dieter Borkowsky, Heinrich Funke, Rolf Güldner, Roland Hegen, Dietrich Janert, Otto Körner, Helmut Kosiol, Dieter Lanz, Ernst-Georg Ludwig, Claus Meyer, Klaus Müller, Gerhard Paries, Heinz Preikschat, Herbert Rogler, Bruno Sprunk, Rolf Stelly, Hans Sternhagen, Hermann Strelow, Wilhelm Tonnecker, Wilhelm Wegener, Wilfried Wiencke, Hermann Witt, Wilhelm Beutel, Arno Bundt, Knut Dobratz, Gerhard Eggers, Carl Frank, Werner Gebert, Lothar Greinus, Klaus Kross, Heinz Lissowski, Ludwig Melchert, John Ockelmann, Hans-Heinrich Pihsowotzki, Heinz Rieche, Horst Schreiber, Kurt Schröder, Heinrich Vogt, Helmut Weber, Gerd Wehmann, Klaus Behrmann, Gerhard Both, Kurt Buerschaper, Rolf Dittrich, Hans-Georg Eberlein, Hans Erdmann, Friedrich Günther, Wolf Hergenhan, Helmut Hertle, Friedrich Jungk, Horst Kloetzel, Hans Kolb, Joachim Kranz, Heinz-Jürgen Lenz, Helmut Lübbke, Dieter Manske, Uwe Niese, Hans Pernak, Ralf Pomerenke, Schild, Walter Schmoock, Egon Stache, Ernst Teige, Reinhard Unteutsch, Günther Ziegler.

Die Abschlußprüfung zum **Seemaschinisten II (C 3)** bestanden am 10. und 12. Februar 1959 die Herren:
Hans Allmendinger, Kurt Berger, Hans Dencker, Friedrich Dochow, Harry Eckmann, Kurt Gerlach, Fritz Haase, Wilfried Hamann, Kurt Heinzelmann, Eckerhard Hoffmann, Karl Holzfuß, Walter Joppien, Werner Jwen, Josef Kazmarzyk, Arnold Klinck, Wilfried Kroll, Günther Lohmann, Eitel Martens, Jürgen Otte, Karl-Heinz Plum, Helmut Renner, August Rusch, Jürgen Seddig, Karl Schiller, Klaus Schultze, Walter Schulz, Gerrit Veit, Engelbert Wittek, Rudi Kossel, Werner Sandkamm, Heinz Berger, Horst Blumenberg, Reinhold Busch, Klaus Dehde, Erwin Drechsel, Heinz-Günther Ediger, Werner Fricke, Leo Goetz, Günther Grüner, August Hackbusch, Wolfgang Hagen, Uwe Heinsen, Hans-Jürgen Hog, Willy Horn, Herbert Hünniger, Heinz Jacobsen, Kurt Kaminski, Otto Kimmel, Albrecht Köhler, Franz Kröger, Otto Lüdemann, Siegfried Meerwald, Gerd Moje, Walter Pollack, Claus Raabe, Werner Remling, Heinz Schau, Rudolf Schölzel, Klaus Schreiber, Bodo Stahl, Peter Tangermann, Günther Wirths.

Seefahrtschule Leer

In der Zeit vom 20. bis 25. Februar 1959 fand eine Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** statt, die folgende Herren bestanden:
Karl-August Albrecht, Werner Baumann, Jan Brinkema, Gustav Fleischmann, Erwin Jelken, Enno Koch, Johannes Mansholt, Hermann Meiners, Remmer Menssen, Johann Niehuis, Johannes Poppen, Hermann Regensdorff, Gerhard Schöning, Herbert Wiese, Theodor Wilkens.

Am 18. 2. 59 bestanden die Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5-II)** folgende Herren:
Reinhard Buss, Heinz Hanken, Günther Hermsmeyer, Johann Heyen, Otto Hübner, Ulfried Janssen, Kurt van Loh, Heinrich Mecklenborg, Christoph Rademacher, Rudolf Schepers, Roderich Warmbold, Johannes Wulf.

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt, am 28. März und 25. April 1959. Wellenlängen, Frequenzen und Sendezeiten siehe "Kehrwieder" Nr. 1/59.

Oberbaurat Dipl. Ing. Wilhelm Ulrich und Professor Dipl. Ing. Werner Bunnenberg: **„Schiffsdieselmaschinen".** — Fachbuchverlag Leipzig 1959. 7. völlig neu bearb. Aufl., 231 S. m. 348 Bildern. DM 21,—.
Der Schiffsingenieur findet hier ein Werk über den in sehr klarer Ausdrucksweise beschriebenen Dieselmotor. Auch die jüngsten Entwicklungen wie die Hochaufladungen bei Viertakt- und die Aufladung bei Zweitakt-Dieseln sind dabei berücksichtigt. Ausgezeichnete, zum Teil erstmalig in einem Fachbuch veröffentlichte Bilder machen das Werk zu einem wertvollen Arbeitsmittel. Theoretische Erörterungen sind auf das unbedingt Notwendige beschränkt. Um so ausführlicher wurde auf die Praxis, u. a. auch das Indizieren und die Betriebsstörungen, eingegangen. ge.

Kapitän Karl Weyer: **„Der Matrose".** Fachbuchverlag Leipzig 1958. 2. verb. Aufl., 224 S. m. 281 Bildern. DM 12,—.
Ein sehr brauchbares Buch, das dem jungen Seemann alles das gibt, was er für die Matrosenprüfung braucht, sei es das Wesentliche über Seemannschaft, Nautik, Gesetzeskunde, Signaltafeln, erste Hilfe bei Verletzungen, Spleißen und Knoten, Ladungsdienst, Stabilität und Trimm, Vermessung, Feuerlösch- und Bootsdienst, Handhabung des Raketenapparates und Wetterkunde, um nur ein paar Kapitel herauszugreifen. Auch Kapitäne und Schiffsoffiziere werden gern zu dem Buch greifen, erleichtert es doch ihre Arbeit bei der Unterweisung des seemännischen Nachwuchses. ge.

„Decksarbeit", von Kapitän Ernst Wagner, Hammerich & Lesser Verlag, Hamburg, DM 12,80.
Dieses seit Jahren bewährte Handbuch für Seeleute ist soeben in der 6. Auflage neu erschienen. Bereits die 5. Auflage vom Jahre 1956 hatte den verschiedenen Neuerungen hinsichtlich der Sicherungsbestimmungen und der Seestraßenordnung sowie dem schnellen Anwachsen unserer Tonnage Rechnung getragen. Den breitesten Raum in dem Buch nimmt von jeher das ABC der Seemannschaft ein, weil die Seemannschaft die Grundlage für die Ausbildung eines guten seemännischen Nachwuchses sein muß. Neu hinzugekommen sind in der letzten Ausgabe die Kommandos für Bootsmanöver am Schwerkraftdavit.
Das ausgezeichnete Buch gehört somit in die Hand eines jeden Seemannes, der Wert darauf legt, im Beruf weiterzukommen. Es wird ihm eine gute Hilfe für die Vorbereitung zur Matrosenprüfung und zum weiteren Weg auf die Kommandobrücke sein. G. S.

Karl Klee: **„Das Unternehmen ‚Seelöwe' "**, die geplante deutsche Landung in England 1940. Musterschmidt-Verlag, Göttingen. 300 S. und 17 Karten, graphische Darstellungen und Übersichten. Ln. DM 35,—.
Der Sprung über den Kanal nach England war für den Sommer 1940 vorgesehen. Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt sollten die Transportfahrzeuge stellen. Dieses Unternehmen „Seelöwe" wurde zu einem strategischen Begriff. Hier sollten die Erfahrungen amphibischer Aktionen der Vergangenheit mit den Einsatzmöglichkeiten modernster Waffen kombiniert werden. Dieser entscheidende Schlag, den die deutsche Wehrmacht gegen Großbritannien führen wollte, kam bekanntlich nicht zur Ausführung. Der Verfasser läßt uns nun in seinem Werk Einblick nehmen in die auch für unsere Handelsschiffahrt außerordentlich interessanten Dokumente. ld.

Walter Lohmann — Hans H. Hildebrandt: **„Die Deutsche Kriegsmarine 1939—1945".** Im Podzun-Verlag, Bad Nauheim.
Von diesem wichtigen Nachschlagewerk, das die Gliederung, den Einsatz und die Stellenbesetzung in der Kriegsmarine behandelt, ist nunmehr die 8. Lieferung erschienen. Preis DM 5,80. ld.

ANSCHÜTZ
KREISELKOMPASS = Sicherer Kurs
„SELBSTEUER" = Schnelle Reise
Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt
ANSCHÜTZ

Die Werften meldeten...

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

5274 MS „Athene, 648 BRT. f. Interoceana Schiffahrts-Gesellschaft mbH., Hamburg. Probef. 21. 2. 59

Akt.-Ges. „Weser", Bremen

1324 TD (tu) „Günther Russ", 26 000 tdw, f. Ernst Russ, Hamburg. Stapell. 5. 2. 59

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

841 MS (Taufe erst Mitte Mai), 13 000 tdw. f. NEA TYHI Maritime Company Ltd., Athen. Ausged. 18. 2. 58

861 FMS „Paul Corbin", 691 BRT, f. Compagnie Industrielle de Peche, Boulogne-sur-Mer. Probef. 28. 2. 59

862 MS „Byblos", 6100 tdw, Atlas-Levante Linie, Bremen. Stapell. 12. 2. 59

Atlas-Werke, Bremen

398 MS „Tove Lilian", 7400 tdw, f. Borges Rederi A/S, Tönsberg. Stapell. 20. 2. 59

Blohm & Voss AG., Hamburg

803 MS „Westfalia", 10 457 BRT, f. Part. Reed. „Westfalia" (KR.: Christian F. Ahrenkiel), Hamburg. Probef. 28. 2. 59

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

146 MS „Arkö", 950 tdw, f. A/B Draband (Lars Ringborg), Norrköping. Stapell. 24. 2. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

878 MS „Jessie Stove", 15 300 tdw, f. Lorentzen & Co., Oslo. Stapell. 5. 2. 59

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Ulm", 370 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 10. 2. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

738 MS „Kalahari", 6400 BRT, f. Deutsch-Afrikanische Schiffahrts,Gesellschaft m.b.H., Hamburg. Stapellauf 5. 2. 59

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

317 SMS „Midlum", 750 PS, f. Unterweser Reederei AG., Bremen. Stapell. 25. 2. 59

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

575 MS „Maas", 12 000 tdw, f. Part. Reed. MS „Maas" (KR.: Friedrich A. Detjen), Hamburg. Stapell. 18. 2. 59

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

593 MS „Berolina", 1700 tdw, f. Orion Schifffahrtsgesellschaft Reith & Co., Hamburg. Stapell. 28. 2. 59

596 Fährschiff „Mecklenburg", 45 ts, f. Hansestadt Lübeck. Stapell. 11. 2. 59

Hanseatische Werft GmbH., Hbg.-Harburg

9 MS „Amal", 4200 tdw, f. Mediterranean Line Ltd., Haifa. Probef. 26. 2. 59

10 MS „Wohldorf", Hafenfähre f. 6000 Pers., f. Hafen-Dampfschiffahrt A.G., Hamburg. Stapell. 17. 2. 59

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

223 TMS „BP Nette", 400 ts, f. BK Kopenhagen. Stapell. 3. 2. 59

Howaldtswerke A.-G., Hamburg

904 MS „Worms", 10 550 tdw, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Stapell. 28. 2. 59

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

55 SMS „Nordstrand", 36 BRT, Seetrecker f. Bundesmarine. Probef. 18. 2. 59

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1066 Td (tu) „Skaukar", 16 718 BRT, f. J.M. Skaugen, Oslo. Probef. 9. 2. 59

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

10 Schnellboot „Habicht", 140 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 21. 2. 59

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

112 MS „Stella Orion", 4000 tdw, f. Ships A/S Tilthorn (J. Lind), Narvik. Stapell. 7. 2. 59

Lübecker Flender-Werke

495 TMS „Olivia", 12 850 BRT, f. Svenska Lloyd Göteborg. Probef. 1. 2. 59

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13278 Schnellboot „Kondor", 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 24. 2. 59

13279 Schnellboot „Greif", 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 28. 2. 59

13282 Schnellboot „Löwe", 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 5. 2. 59

13307 Schnellboot „Serigala", f. indonesische Marine. Stapell. 9. 2. 59

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

491 MS „Clio", 4400 tdw, f. Hans Krüger GmbH., Hamburg. Abn. 3. 2. 59

494 MS „Xerxes", 500 BRT, f. KR.: Robert H. Schröder Schiffahrt u. Handel GmbH., Hamburg. Stapell. 14. 2. 59

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

154 SMS „Berne", 130 BRT, f. Unterweser-Reederei A.G., Bremen. Probef. 28. 2. 59

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

611 MS „Steindamm", 7010 tdw, f. H. M. Gehrckens, Hamburg. Probef. 8. 2. 59

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

542 MS „Kineret", 3400 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co., Haifa. Stapell. 18. 2. 59

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

313 MS „Hellenic Splendor", 13 150 tdw, f. Hellenic Lines, New York. Stapell. 25. 2. 59

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

291 MS „Etha Rickmers", 15 386 tdw, f. Rickmers Linie mbH., Hamburg. Probef. 19. 2. 59

306 MS „Bellavia", f. Hermann Dauelsberg, Bremen. Stapell. 14. 2. 59

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

870 MS „Léoville", 1204 BRT, f. Worms Compagnie Maritime et Charbonniére, Paris. Probef. 7. 2. 59

878 TMS „Pass of Kildrummy" 865 BRT, f. Gulf Oil Steamship Co. Ltd., London. Stapell. 12. 2. 59

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

1692 SMS „Union 8", 88 BRT, f. W. Schuchmann, Bremerhaven. Probef. 25. 2. 59

Willy H. Schlieker-Werft KG., Hamburg

518 MS „Revere", 22 600 tdw, f. Ormet Shipping Corporation, Monrovia. Stapell. 19. 2. 59

522 MS „Lucero", Tonnenleger, 900 ts f. Orinoco Mining Company Pittsburg. Stapell. 3. 2. 59

Gebr. Schürenstedt, Bardenfleth/Weser

1173 MS „Kemphaan", Kühlschiff 500 BRT, f. N.V. Vola, Rotterdam. Stapell. 24. 2. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

436 MS „Hilde Horn", 696 BRT, f. Heinrich C. Horn. Stapell. 21. 2. 59

Stülckenwerft, Hamburg

876 MS „Tannenfels", 8335 BRT, f. D.D.G. „Hansa", Bremen. Stapell. 20. 2. 59

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

227 MS „I. G. Nichelson", 3320 tdw, f. Lenox A.G., Hamburg. Stapell. 14. 2. 59

An- und Verkäufe

Ankäufe aus dem Ausland

MS „Wiros", 904 BRT, erb. 1937 Landskrona. Angek. aus Schweden (Stockholms Rederiaktieb. Svea) von Part. Reed. „Koralle" (KR.: Glahr & Co.), Bremerhaven. Neuer Name: „Koralle"

MS „Bebox", 438 BRT, u. MS „Nau", 195 BRT, erb. 33 Groningen. Angek. aus Holland (NV Dienen, Delfzijl) v. deutscher Reederei. Neue Namen: ? ?

HMS „Flamingo", 1470 t, erb. 39 Scotstoun. Angek. v. Royal Navy v. Bundesmarine als Schulregatta. Indienstst. 21. 2. 59. Neuer Name: „Graf Spee".

MS „Barracuda", 295 BRT, erb. 50 Holland. Angek. aus Holland (L.H. Vogelzang Groningen) v. Anton Schepers u. Gerhard Gerdes, Haren/Ems. Neuer Name: „Germa".

Verkäufe ins Ausland

MS „Kapmöwe", ex D. „Delphin", ex „Clive", 999 BRT, erb. 25 Emden. Verk. v. Heinrich Krohn GmbH., Lübeck-Travemünde, nach Griechenland. Neuer Name ?

TMS „Eugen Friederich", 947 BRT, erb. 57 Bremen-Hemelingen. Verk. v. Eugen Friederich, Bremen, nach Paris. Neuer Name: ?

MS „Wilhelm Bornhofen", ex „Rio Branco", ex „Boca Raton", ex „Maria Horn", 3132 BRT, erb. 25 Kiel. Verk. v. Robert Bornhofen, Hamburg, nach d. Libanon. Neuer Name: ?

Abgewrackt

D „Nesserland", ex „Charlotte Schmidt", ex „Bolmen" ex „Bertil", ex „Roga", ex „Borna", ex „Material", ex „Sune", 934 BRT, erb. 03 Goole. Verk. v. Johanne Olthoff, Papenburg/Ems, an Josef Klein, Leer, z. Abbruch.

Totalverlust

MS „Helene B. Schupp", ex „Helene" ex „Weichsel", 742 BRT, erb. 97 Bremen. Reed. J.H.T. Schupp, Hamburg. 21. 2. 59 in der Nordsee 40 sm westl. Lemvig (Jütland) im Sturm gesunken.

Aus der Liste der Bundesmarine wegen Überalterung gestrichen

M 1050 „Capella", ex „R 133", 150 ts, erb. 44 Lemwerder i. O.; M 1052 „Mars", ex „R 136", 150 ts, erb. 44 Lemwerder i. O.; M 1054 „Pollux", ex „R 140", 150 ts erb. 44 Lemwerder i. O.; M 1059 „Spica", ex „R 142" 150 ts, erb. 44 Lemwerder i. O.; W 52 „OT 1", ex „R 153", 150 ts, erb. 44 Bremen-Burg.

Liebe Fahrensleute!

Unsere Häfen sind schnelle Häfen. Das müssen sie sein, wollen wir wettbewerbsfähig bleiben. Schnelle Häfen haben aber auch ihre Nachteile. Sie hetzen und jagen die Besatzungen und lassen sie knapp zum Luftholen kommen. Das wissen wir. Und wir wissen auch, daß damit der Seemann kaum Zeit findet, ein nettes Mädchen kennenzulernen, das ihm auf Lebenszeit Frau und Kameradin sein kann.

Aus diesem Grunde haben wir uns entschlossen, gelegentlich Anzeigen aufzunehmen, in der der Seemann eine Lebenskameradin finden kann. Es liegt uns fern, hier nur flüchtige Bekanntschaften zu vermitteln, sondern wir werden jedes Ansinnen einer genauen Prüfung unterziehen und nur wirklich ernst gemeinte Anfragen veröffentlichen. Wir hoffen, daß wir damit auch manchem Seefahrer zu einem Glücksboten werden können.

Die Schriftleitung.

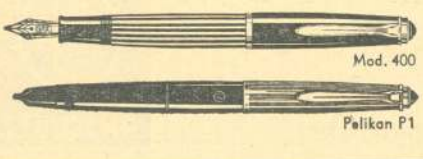
36-jährige Behördenangestellte,

160 groß, gut aussehend, sehr gute Figur, eigene moderne Wohnung, sucht Briefwechsel mit gebildetem Seefahrer bis 60 Jahre. Spätere Heirat erwünscht.

Zuschriften unter »K 001« an die Schriftleitung »Kehrwieder« erbeten.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Abeking & Rasmussen (Werkaufn.) S. 40; Brinzer S. 33; Dr. Ernst Dehning (Archiv) S. 36; Foto-Lerbs S. 40; J. Hamann S. 41; Ernst de Jong S. 35 u. 41; Hugo Klement (Kap Horn) S. 39; Walter Lüden S. 34; Jos. L. Meyer (Werkaufn.) S. 40; Norddeutscher Lloyd S. 40; Dr. Arnold Rehm (Archiv) S. 43; Kurt Schmischke S. 40; Richard Schüler S. 44; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 40 u. 41.

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



Pelikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MÖNKEDAMM 17-18

FÜLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF

boda

34 86 57

Sihi

PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal

SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

WILLEM II

ZIGARREN

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

Es gibt „Willem II" Zigarren vom Format eines kleinen Kochsmaats an bis zur Kapitänsgrösse.

für jeden Schiffstyp
für jede Ruderanlage
für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE

JOHS. FRITZEN & SOHN

EMDEN
NEPTUNHAUS
Telegr.: Seefritzen
Tel.: 37 51-59
Telex: 027 821

KIEL
Wall 65
Telegr.: Seefritzen

HAMBURG
Spaldingstraße 130-36
Telegr.: Seefritzen

WILHELMSHAVEN
Weserstraße 188 a
Telegr.: Seefritzen

NEW YORK
JOHS. FRITZEN & SON, INC.
50, Broadway - Phone: WHitehall 4-5945
Telex: 2969 NY - TWX: NY 1-939 - Cables: Seafritzen

CARL PLÜCKER

ROTTERDAM AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT EXPORT

gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487

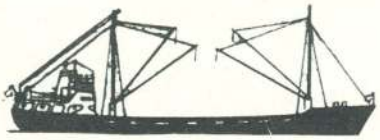
KARL GRAMMERSTORF **Kiel-Holtenau**

Schiffsmakler - Befrachter

Hamburg - Brunsbüttelkoog

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

LIEFERANTEN der Seeschiffahrt



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

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

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
Sammel-Nr. 36 40 45 (4 Leitungen)
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

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

Schiffs-Innenausstattung
M. HIGLE & SOHN
Klein-Flottbek, Quellental 22/24, Tel. 82 01 06
Polstermöbel - Dekorationen - Gardinen
Teppiche - Möbelstoffe - Fußbodenbelag

Schiffs-Positions-Laternen
J. H. PETERS & BEY HAMBURG 11
Karpfangerstraße 8/14 - Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
PEBETRA-HANDFEUERLÖSCHER - METALLWAREN FÜR DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

Uniformen
und Tropenzeug in hervorragenden Qualitäten und allen Größen · Eigene Maßschneiderei
Ernst Brendler
Hamburg, Admiralitätstraße 1

GEGR. 1881
GEORG P. Möller
Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen
HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 TEL Sa.-Nr. 36 63 53 Tag und Nacht

Seit Generationen . . . . .
in der internationalen Schiffahrt bevorzugt,
seiner Reinheit, Reife und Güte wegen:
„Patz-Pils" Original Exportbier
Alleiniger Lagerhalter i. **Hamburger Freihafen**
ANTONI HOEN NACHF.
Hamburg 11, Auf dem Sande 1, Tel. **36 54 92**

DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE 1958

Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT

Vom SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hamburg, wurden auch in diesem Jahr die Generalpläne aller deutschen Seeschiffe über 300 BRT in dem Buch

„DIE DEUTSCHE HANDELSFLOTTE 1958"

herausgegeben. Die Praxis hat gezeigt, daß bei 60 % aller Schiffe im Laufe eines Jahres Änderungen eintreten, sei es durch Umbauten, Ergänzungen oder Änderungen des Ladegeschirrs, Umstellung von Voll- auf Shelterdecker oder umgekehrt, Auswechseln der Maschine oder Hilfsmaschinen u. a. mehr. Außerdem tritt durch die zahlreichen Zu- und Abgänge eine wesentliche Ergänzung ein, so daß dem Leser der neueste Stand der Handelsflotte vermittelt wird.

Auf etwa 700 Seiten werden die Generalpläne der Schiffe sowie folgende Einzelheiten veröffentlicht:

Bauwerft, Probefahrtsdatum, Tragfähigkeit, BRT, NRT, Länge, Breite, Seitenhöhe, Tiefgang, Anzahl der Luken und ihre Abmessungen, Anzahl der Ladebäume und deren Hebefähigkeit, Inhalt der einzelnen Laderäume, Größe der Kühlräume und Süßöltanks, Einzelheiten über die Maschinenanlage und die Brückenausrüstung.

Kurz, Einzelheiten, wie sie die Reeder, Befrachter, Werften und alle an der Schiffahrt interessierten Kreise brauchen.

Außer dem alphabetischen Inhaltsverzeichnis wurde wieder eine Übersicht über die deutschen Reedereien und ihre Schiffe gegeben. Die Flaggen- und Schornsteinmarken sind im Buntdruck ausgeführt.

Das in Leinen gebundene Werk ist zum unveränderten Preis von DM 38,60 durch den

SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hamburg 1, Spaldingstraße 210, V., die

BUCHHANDLUNG ECKARDT & MESSTORFF, Hamburg 11, „Neptunhaus", und die

Fa. HEINRICH BROECKER, Hamburg 1, Ferdinandstraße 61, die auch den Vertrieb ins Ausland übernommen hat, zu beziehen.

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 Verarbeitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit.