

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Der Hafen Uetersen
- Ladeeinrichtungen
- Die Bundesbahnflotte
- Flotten-Umschau
- Sport an Bord
- Verblüffend ähnlich
- Medico — Medico
- Die große Bilderseite
- Conny Dreewes
- Der Buddha
- Aufnahmeprüfung für A-5-Lehrgänge
- Die deutsche Seemannsmission
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten ...



Händlerboote längsseits, das übliche Bild in allen östlichen Häfen

Aufn.: Hermann Bo

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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

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



**Seekarten · Bordformulare
Fachbücher für die Schifffahrt**



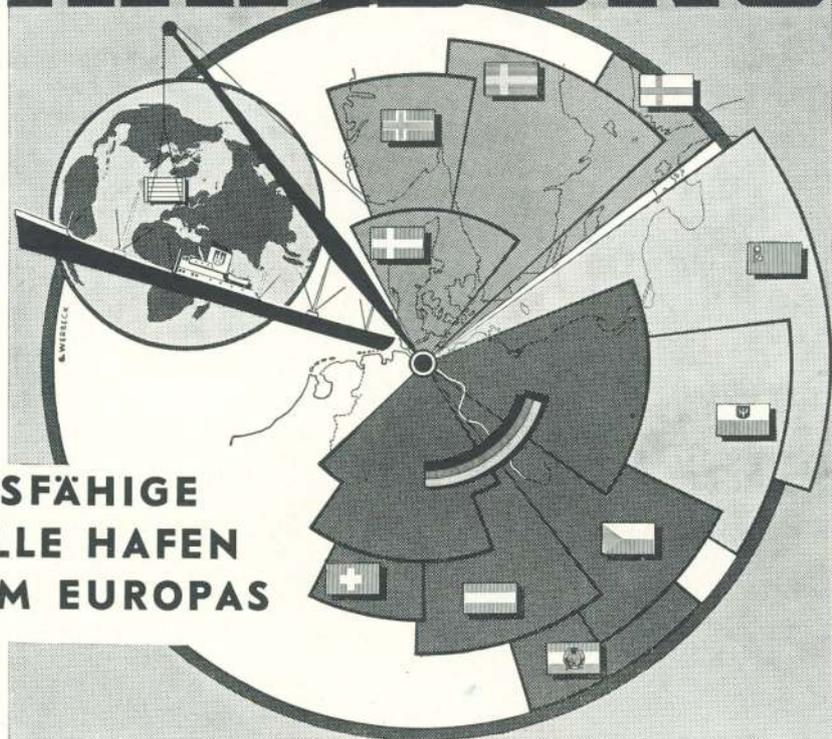
Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

HAMBURG



**DER LEISTUNGSFÄHIGE
UND SCHNELLE HAFEN
IM ZENTRUM EUROPAS**

International



SINGETRAGENE HANDELSMARKE

DANBOLINE

Die weltbekannte Außenbordfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.
HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



SINGETRAGENE HANDELSMARKE

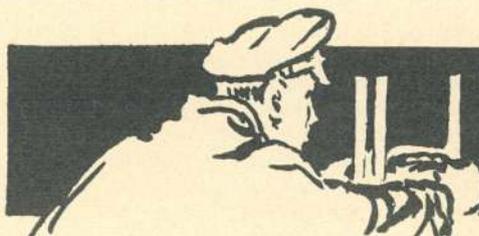
Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang

April 1959

Nr. 4



Am Peilkompaß

Eines der hervorragendsten Ereignisse der letzten Zeit war das Einschwemmen und das Absenken des 20 000 t schweren Mittelstückes des Nordostseekanal-Tunnels bei Rendsburg. Zum ersten Mal in der Geschichte des Wasserbaues wurde ein derartiges Unternehmen durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen. Das 140 m lange, mehr als 20 m breite und 7,5 m hohe Kernstück wurde von kräftigen Winden aus der gefluteten Baugrube südlich des Kanals in die Kanalmitte gezogen und dann dort durch Absenkpresse in sein Kiesbett, 27 m unter dem Wasserspiegel des Kanals, hineingedrückt. Die für diesen Arbeitsprozeß erforderlichen Geräte waren zum Teil neu konstruiert und bei dieser Gelegenheit erstmalig erprobt worden. Allerdings stellten sich beim Arbeitsbeginn am 17. März Schwierigkeiten heraus, die zwar behoben werden konnten, aber immerhin eine Verzögerung der Freigabe der Kanalpassage um mehr als 24 Stunden, d. h. also um über die doppelte Zeit, die ursprünglich vorgesehen war, hervorriefen. Die Schifffahrt war rechtzeitig von der Sperrung des Kanals verständigt worden, erfuhr aber von der Verzögerung erst im letzten Augenblick. So war es nicht verwunderlich, daß sich in der rund 70 Stunden dauernden Kanalsperre etwa 250 wartende Fahrzeuge in den 11 Weichen des Kanals angesammelt hatten. Trotzdem gelang es nach Freigabe des Kanals, in verhältnismäßig kurzer Zeit den Fahrzeugstau zu beheben und die Nord-Ostsee-Passage wieder zu normalisieren.

Wenn der Tunnel fertig dem Verkehr übergeben werden wird, wird damit eine weit aus bessere Nord-Süd-Straßen-Verbindung geschaffen werden, die bisher über die veraltete Drehbrücke bei Rendsburg verlief. In den 45 Jahren, die diese Brücke besteht, war sie, hervorgerufen durch den in den letzten Jahren stärker gewordenen Straßenverkehr und durch die erhebliche Ausweitung des Schiffsverkehrs durch den Nordostseekanal, immer stärker Anlaß zu großen Verkehrsstauungen beiderseits des Kanals geworden. Das jetzt versenkte Mittelstück enthält zwei Röhren mit je zwei Fahrbahnen, so daß der Tunnel nach seiner Fertigstellung ungehindert vom Schiffsverkehr

in beiden Richtungen jederzeit passiert werden kann. Die Drehbrücke, die dann nicht mehr benötigt werden wird, soll entfernt werden, wodurch der Schifffahrt an dieser Stelle zeitraubende Wartezeiten und Rücksichtnahmen auf den Straßenverkehr erspart bleiben.

*

Der Vergrößerung der Schleusen auf dem St. Lorenz-Seeweg auf der Fahrt zu den großen Seen, die Mitte des Jahres beendet sein soll, wird insofern rechtzeitig Rechnung getragen, als sich die deutschen Reedereien schon jetzt zum Umbau ihrer dorthin verkehrenden Schiffe entschlossen haben. Als erstes Schiff wurde die „Franziska Sartori“ um 12 m verlängert. Ihr folgte die „Alexandra Sartori“, die „Christian Sartori“ und die „Clemens Sartori“. Die Arbeiten wurden bzw. werden bei verschiedenen Werften des In- und Auslandes durchgeführt. In ihrem bisherigen Zustand hatte z. B. die „Alexandra Sartori“ eine Länge von 74,4 m, eine Breite von 12,8 m, einen Tiefgang von 6,6 m und eine Tragfähigkeit von 3020 t bei 2245 BRT. Durch den Umbau verändern sich die Maße wie folgt: Länge 86,4 m, Breite 13,8 m, Tiefgang 6,6 m, die Tragfähigkeit auf 3950 t bei einer Vermessung von 2800 BRT. Dem Beispiel der deutschen Reedereien werden vermutlich auch die ausländischen Linien folgen,

um mit den vergrößerten Schiffen die sich dann bietenden Möglichkeiten des St. Lorenz-Seeweges nutzen zu können.

*

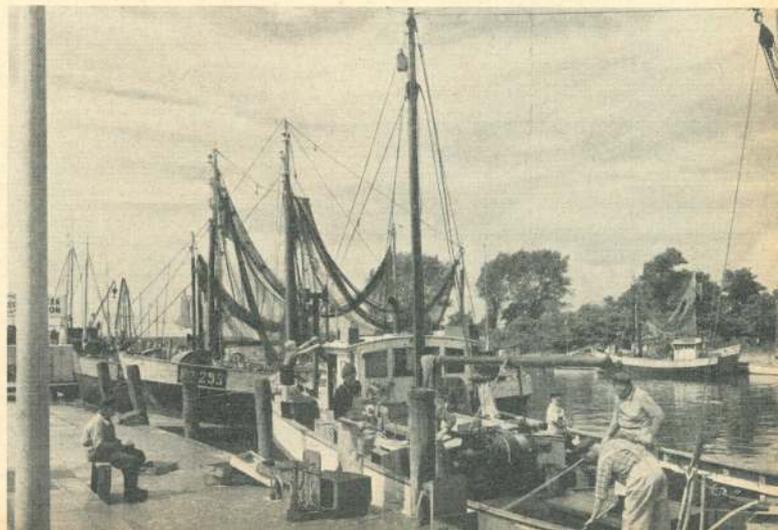
Die augenblickliche und schon eine gewisse Zeitspanne anhaltende schlechte Frachtlage der Seeschifffahrt schlägt sich bereits in der amtlichen Bilanz der deutschen Seeschifffahrt für das Jahr 1958 nieder. Im Jahre 1958 wurden an Devisen 1336 Mill. D-Mark gegenüber 1504 Mill. D-Mark im Jahre zuvor und an D-Mark-Einnahmen 974 Mill. gegenüber 1008 Mill. im Jahre zuvor eingefahren. Von den Gesamteinnahmen, die sich somit auf 2310 Mill. D-Mark belaufen (1957 = 2512 Mill. D-Mark), betrug die Deviseneinnahme bzw. Devisenersparnis der deutschen Handelsflotte nach Abzug der in Devisen zu zahlenden Hafengebühren etc. im Jahre 1958 1450 Mill. D-Mark.

Die Aufwärtsentwicklung und der jetzt festgestellte Abfall zeigt sich am besten in der Gegenüberstellung der jährlichen Netto-Devisen-Einnahmen unserer Handelstonnage im Verlauf der letzten 8 Jahre:

1950 =	122 Mill. D-Mark
1952 =	445 Mill. D-Mark
1954 =	593 Mill. D-Mark
1956 =	1383 Mill. D-Mark
1957 =	1693 Mill. D-Mark
1958 =	1450 Mill. D-Mark.

Der Wachoffizier.

Niendorf ist ein reizvoller Hafen an der Lübecker Bucht, ein Badeort für die seehungrigen Binnenländer. Auch eine Werft ist hier, die schon viele schöne Fischkutter und Jachten, aber auch einige Kümos gebaut hat.





Der Mann am Ausgück

Als sich im Sommer 1945 die westlichen Besatzungstruppen aus Mittelddeutschland zurückzogen und den Sowjettruppen den Raum überließen, gab es schon einige amerikanische Stimmen, die vor den Folgen dieser Maßnahme warnten. Freilich nicht viele, denn das offizielle Amerika glaubte an die Periode des Friedens, die nun anbrechen würde. Man stützte sich auf die Ergebnisse der Konferenz von Teheran und auf die Ergebnisse anderer Konferenzen, die mehr oder weniger geheim die künftige Politik der Alliierten festgelegt hatten. Wenn man die damaligen Erkenntnisse und Absichten mit den heutigen Noten vergleicht, dann kann man wirklich den Glauben an die Wertbeständigkeit jeglicher Konferenz verlieren. In der offiziellen Verlautbarung nach Abschluß der Konferenz von Teheran, die bekanntlich im Dezember 1943 stattfand, heißt es: „Hinsichtlich des Friedens sind wir sicher, daß unsere Eintracht ihn zu einem dauernden machen wird. Wir anerkennen in vollem Umfang die höchste Verantwortung, die wir und alle Vereinten Nationen tragen, einen Frieden herzustellen, der von dem guten Willen der überwältigenden Massen der Völker der Welt getragen werden und Geißel und Schrecken des Krieges für viele Generationen bannen wird. . . . Wir werden die Zusammenarbeit und aktive Teilnahme aller Nationen, ob groß oder klein, suchen, deren Völker wie unsere eigenen Völker mit Herz und Verstand (in heart and mind) der Beseitigung der Tyrannei und Sklaverei, der Unterdrückung und der Unduldsamkeit ergeben sind. Wir werden sie begrüßen, wenn sie in eine Weltfamilie demokratischer Nationen eintreten wollen.“

An dieser Konferenz nahmen Roosevelt, Churchill und Stalin teil. Zwei Jahre später sagte Stalin in einer vertraulichen Unterredung, die erst in unseren Tagen bekannt wurde: „Im modernen Krieg wird der Sieger dem Besiegten sein System aufzwingen, was in früheren Kriegen nicht der Fall war.“ Daß dieser Leitsatz inzwischen in die Praxis umgesetzt wurde, und zwar mit rücksichtsloser Konsequenz, braucht nicht erst bewiesen zu werden, auch nicht durch die Leipziger Rede Chruschtschows, in der sich der heutige Kremlgewaltige hundertprozentig zu der Ansicht seines Vorgängers bekannte. Man muß das wissen, wenn man die heutigen Vorgänge beurteilen und in ihrem Wert entsprechend einordnen will.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß auch die Sowjetunion ihre Sorgen hat, und zwar Sorgen, die an die Grundfesten ihres Bestandes rühren. Wird Peking weiterhin „linientreu“ bleiben (sofern es das jemals im engeren Sinne war) oder wird es seine eigenen Wege gehen? In der Weltgeschichte pflegen sich die großen Entscheidungen über Jahre und Jahrzehnte anzubahnen, ehe sie eruptiv hervorbrechen. Und so sehr Moskau und Peking auf den Kommunismus schwören, so lassen sich heute schon Verschiedenheiten der Auffassung erkennen,

die sich aus der Geschichte der Völker ergeben und ergeben müssen. China ist groß, und der Ahnenkult der 600 Millionen zählenden Bevölkerung tief verwurzelt.

In einer Beziehung folgt allerdings Peking willig dem Beispiel Moskaus, in der gewaltigen Ausbreitung der Lehre vom kommunistischen Weltreich. Davon erfuhr in den letzten Wochen im besonderen Tibet, das Reich zwischen China und Indien, das bei einem Umfang von etwa 2,5 Millionen Quadratkilometern an die 3 Millionen Einwohner zählt. Die Bewohner drängen sich zu fast 70 Prozent in den südlichen Tälern zusammen, wo sie Ackerbau und Viehzucht treiben, während der Norden mit seinen Trocken- und Kältewüsten fast menschenleer ist. Das „Dach der Welt“, wie Tibet wegen seiner hohen Lage genannt wird, birgt noch ungehobene Schätze an Gold und Silber, Kupfer und Schwefel und Edelsteinen. Ein Grund mehr für Rotchina, sich des Landes zu bemächtigen. Mittelpunkt der Macht in Tibet sind seit Jahrhunderten die lamaistischen Klöster. Weltliches und geistliches Oberhaupt ist der Dalai Lama, über dessen Schicksal die Tageszeitungen in aller Ausführlichkeit berichtet haben. Dem Dalai Lama stand ein Rat (Kaschag) von vier Ministern zur Seite. Die Nationalversammlung hatte beratende Funktionen. Im Jahre 1953 streckte Rotchina die Hände nach dem begehrten Kleinod aus und schlug mit Waffengewalt und einem Aufgebot beträchtlicher Truppeneinheiten jeden Aufstandsversuch nieder. Indiens Staatsführer Nehru, um Hilfe angegangen, lehnte ab. An dem Flüchtlingsproblem, das sich an seinen Grenzen aufgetan hat, kann er allerdings nicht untätig vorübergehen. Ob Moskau im gegenwärtigen Stadium der Vorbereitung der Konferenzen dieser Kampf um Tibet sehr angenehm ist, sei dahingestellt. Jedenfalls paßt er schlecht zu der Teheraner Parole von der Beseitigung der Tyrannei und Sklaverei, der Unterdrückung und der Unduldsamkeit.

*

Wie ein roter Faden zieht sich im wahrsten Sinne des Wortes die Auseinandersetzung mit dem Kommunismus durch die Ereignisse unserer Tage. Am 1. April waren

zwanzig Jahre seit dem Ende des Bürgerkrieges in Spanien vergangen. General Franco weihte aus diesem Anlaß vierzig Kilometer vor Madrid ein Grabmal in einer unterirdischen Kirche ein, das ihm und den Toten des Regimes zur letzten Ruhestätte dienen soll. Als Vorbild diente die Königsgruft, die Philipp II. dreihundert Jahre zuvor ebenfalls in der Nähe Madrids errichtete. „El Escorial“, übersetzt „Die Schlackenhalde“, ist längst weltberühmt.

Spanien hat viele Höhen und Tiefen der Geschichte auskosten müssen. Einst ein gewaltiges Kolonialreich mit Besitzungen in Süd- und Mittelamerika und in der Südsee begann der Niedergang mit der Zerstörung der Armada vor Calais durch die Flotte der englischen Königin Elisabeth am Ausgang des 16. Jahrhunderts. Die Auswanderungen nach den Kolonien schwächten die Volkskraft. 1805 schlug erneut eine britische Flotte (Nelson) die Spanier bei Trafalgar. Thronstreitigkeiten und Staatsstreich trugen weiter zum Absinken des Staates bei. Im Ersten Weltkrieg war Spanien neutral geblieben. Aber innere Unruhen führten zur Errichtung einer Militärdiktatur unter Primo de Rivera. Als 1931 König Alfons XIII. abdankte, wurde die Republik ausgerufen. Frieden und innere Kräftigung fand das Land noch immer nicht. Der Bürgerkrieg entbrannte, als Franco mit seinen Truppen von Marokko aufbrach und gegen Madrid marschierte. Drei Jahre dauerte er, und die Gefahr einer internationalen Ausweitung war nicht gering, denn Sowjetrußland, die französische Volksfront und Mexiko unterstützten die linksgerichtete Regierung, während die deutsche Legion Condor und die italienischen Schwarzhemdivision auf der Seite Francos kämpften. Franco zog in Madrid am 28. März 1939 als Sieger ein. Obwohl Frankreich, England und Amerika im gleichen Jahr die Regierung Franco anerkannten, setzte eine Verfemung ein, wie sie im gleichen Maße fast ohne Beispiel ist. Franco hat sich nicht irritieren lassen. Im Zweiten Weltkrieg brachte er das Meisterstück fertig, neutral zu bleiben, trotz Gibraltar. In den vergangenen zwei Jahrzehnten hatte das Land wirtschaftlich und politisch schwer zu kämpfen. Vor sechs Jahren schloß Amerika mit Spanien einen Vertrag über Stützpunkte und Materiallieferungen, 1957 trat Spanien der UNO bei. Spanien hat in den letzten Jahren als Reiseland sehr gewonnen; in Deutschland hat es viele Freunde.

Fritz Roßberg

Männer am Strom und auf See

Es ist noch gar nicht so lange her, da hauste Hein Seemann noch in solch düsterem Logis, in dem nur eine ewig blakende Petroleumfunzel kärgliches Licht verbreitete. Sich so richtig schneie auf landfein machen, war hier kaum möglich. Und doch fühlte man sich in einer solchen Spielunke zu Haus und geborgen und ahnte noch nicht im entferntesten, daß es auf See noch einmal „Komfort-Wohnungen“ geben würde, ohne die man heute kaum auszukommen glaubt.





Der Hafen

UETERSEN



„Durch diese hohle Gasse muß er kommen; es führt kein andrer Weg nach Uetersen hin“, möchte man frei nach Schiller sagen. Ob man es noch einmal erleben wird, daß Vater Staat durch Begrädigung und Ausbaggerung der Pinnau einen vernünftigen Seeweg zu diesem bedeutenden Hafen Schleswig-Holsteins schafft?

„Wat lett sick denn veel öber uns Schlickloch vertelln?“ bekam ich zur Antwort, als ich mich jüngst mit Uetersener Schiffern, dem Hafenmeister und dem Schiffsmakler unterhielt. Es läßt sich aber sehr viel sagen über diesen dem Umschlag nach zweitwichtigsten Hafen Schleswig-Holsteins.

„Schlickloch“, ja, das ist schon richtig, wenn man sich dem Hafen von der Elbe aus nähert, gleich oberhalb des Pagensandes in das Steinloch eingebogen ist und nun ein recht schmutziges Wiesenbächlein, das enger und enger wird, hinaufschippert. Nein, mit der Pinnau ist wirklich nicht viel Staat zu machen und man könnte glauben, schließlich im Sumpf und Modder zu enden, wenn sich nicht die hohe „Skyline“ des Örtchens aus der Haseldorfer Marsch erheben und so ein Miniatur-New York vortäuschen würde. Diese „Landpartie“ zu Schiff läßt sich aber nur mit auflaufendem Wasser machen und selbst da kommt es oft vor, daß man kurz vor der Haustür für eine oder zwei Stunden sitzen bleibt.

Bei Uetersen stößt die Geest mit einer spitzen Nase in die Marsch vor. Das „üterste Enn“ nannte man diese Stelle, die so recht dafür geeignet schien, eine Siedlung anzulegen. Es

gebrannte Klostermühle und das Adelige Kloster, das sich als Damenstift erhalten hat.

Man weiß nicht, wie lange die Uetersener schon Fischerei und Schifffahrt betreiben. Vermutlich werden sich Fischer und Schiffer schon sehr frühzeitig im Schutze der Klosterschwester angesiedelt haben. Man beschränkte sich nicht allein auf die Elbfahrt, sondern dehnte die Reisen auf die Watten und die Nordsee aus. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren dort auch eine Reihe von Walfangschiffen und Robbenschläger beheimatet. Nach 1854 war ein Grönlandfahrer in Uetersen registriert.

Die Liste von 1867 weist 70 Schiffe auf, deren Besitzer sich zwecks gegenseitiger Unterstützung zur „Schiffergilde Emanuel“ zusammenschlossen, nachdem vorher schon ein paar andere Vereinigungen bestanden hatten. Die „Emanuel“, als zweitälteste Schiffergilde der Unterelbe, besteht noch heute.



Die „Feldmühle“, ein Papier- und Zellstoffwerk, hat oberhalb der Oswald-Dittrich-Brücke ihre eigenen Lagerplätze.

Heute sind nur noch wenige Küstenschiffe in Uetersen selbst registriert, sondern nennen Hamburg als ihren Heimathafen.

Im Jahre 1958 betrug der Gesamt-Hafenumschlag Uetersens 240 000 t. Man muß staunen, wie dieser kleine Hafen, der praktisch nur aus einer kurzen Kaianlage an der Pinnau und einem kleinen Kanal besteht, diese Ladungsmenge überhaupt bewältigen konnte. So winzig



Schon von weitem erkennt man die gewaltigen Speicher und Lagerhäuser. Die Kümos können hier bequem ihre Ladungen löschen.

dieser Hafen ist, so modern ist er aber auch, begann man mit dessen Ausbau doch erst vor rund 20 Jahren. 1952 wurde die alte Holzbrücke, über die der Straßenverkehr nach Hamburg ging, durch eine Klappbrücke, die Oswald-Dittrich-Brücke, ersetzt. Oberhalb dieser Brücke richtete dann die Papierfabrik „Feldmühle“ ihr Holzlager ein, wo die Kümos ihr Papierholz aus Nordschweden und Finnland löschen.

Neben der „Feldmühle“ und einigen weiteren Papierfabriken haben sich dort in den letzten beiden Jahrzehnten viele Industriebetriebe niedergelassen, wie Eisenwerke und Maschinenfabriken, ganz besonders aber viele chemische Fabriken, die ihre Anlagen noch immer weiter ausbauen und der Stadt ein ganz neues Gesicht geben. Man kann fast sagen, daß sie im amerikanischen Tempo wächst. Dementsprechend steigt auch die Bevölkerungsziffer. 1939 zählte Uetersen 7800 Einwohner und jetzt hat sich die Zahl fast verdoppelt.

Bisher nicht Schritt gehalten mit dem Ausbau hat die Hafenerweiterung. Wohl hat man große Pläne wie Begrädigung und Vertiefung der Pinnau, Verbreiterung des Stichkanals und Schaffung weiterer Kaiplätze, doch hatte die Regierung in Kiel dafür noch keine Gelder verfügbar.

Käpten Brass.



waren die Ritter von Barmstedt, die nach der Schlacht von Bornhöved 1227, durch die Holstein von der Dänenherrschaft befreit wurde, ein Nonnenkloster erbauen ließen. An dieses Kloster erinnert noch heute die jüngst aus-

Das Gelände der Kaimauer, wo jetzt der rege Wassersport-Verein Uetersen sein Quartier hat, wird wohl bald der Erweiterung des Stichkanals zum Opfer fallen.

Der Stichkanal ist der „Seehafen Nr. 1“ von Uetersen. Zu zweien und dreien liegen die Kümos nebeneinander und warten auf einen Kaiplatz zum Löschen. Will ein abgefertigtes Schiff auslaufen, geraten alle in Aufregung.





Allenlei von der Schiffbauerei

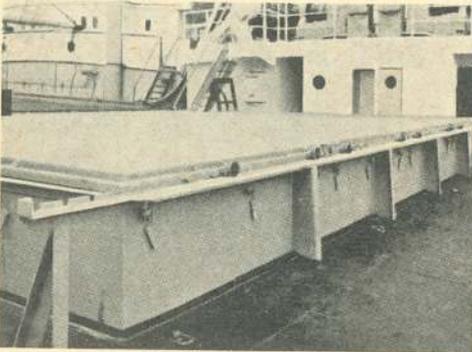
Dr. ERNST DEHNING

LAD-EINRICHTUNGEN

(Schluß)

Nach den Statistiken über Schiffsunfälle darf vermutet werden, daß der größte Teil der Totalverluste an Seeschiffen auf die Zerschlagung hölzerner Lukendeckel durch Seeschlag zurückgeführt werden muß. Daher fordern die Klassifikationsgesellschaften heute in ihren Bauvorschriften, daß bei Seeschiffen mindestens auf dem vorderen freien Wetterdeck die Ladeluken mit stählernen Lukendeckeln abzudichten sind. Schiffssicherheits-Behörden, wie beispielsweise die See-Berufsgenossenschaft, haben besondere Vorschriften, die Luken, ihre Abdeckung, Abdichtung und Sicherung betreffend, herausgegeben, die genauestens zu beachten sind.

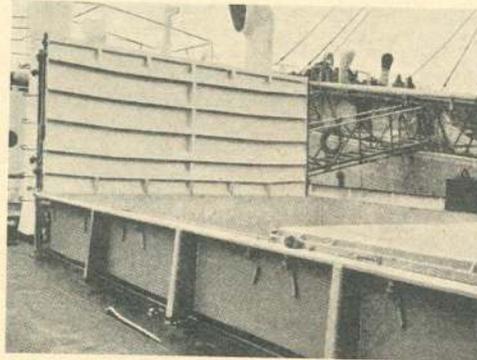
Eine stählerne Lukenabdeckung, die sich in der Praxis gut bewährt und durchgesetzt hat, ist die Abdeckung nach Mac Gregor. Nach ihr werden die Luken mit wenigen großen, über die gesamte Lukenbreite reichenden Stahldeckeln abgedeckt, die an ihren Kanten Gummidichtungen haben und am Lukenstülrand fest verschraubbar sind. Die Deckel laufen mit Rollen auf dem Stülrand und sind durch Ketten- oder Seilzug miteinander verbunden. Beim Anziehen stellen sich die Deckel nacheinander senkrecht auf und schieben sich am Ende der Luke zusammen. Beim Aufdecken der Luke ist es entsprechend umgekehrt. Diese Lukenabdeckung bietet große Sicherheit gegen Seeschlag, aber auch bei leckgewordenem Schiff, da sie nicht nur wasserdicht, sondern auch luftdicht ist. Dringen nämlich größere Wassermassen von unten in den Laderaum



Simplex-Lukendeckel

ein, so wird die Luft darüber zusammengedrückt und verhindert oder verlangsamt den weiteren Wassereintritt. Dadurch bleibt das Schiff natürlich länger schwimmfähig. Ebenso ermöglicht das Mac Gregor-System, etwa im Laderaum ausgebrochenes Feuer zu lokalisieren oder zu ersticken. Ein weiterer wichtiger Vorzug ist die große Zeitersparnis beim Auf- und Zudecken der Luken gegenüber den Holzdeckeln und — last not least — der Wegfall des Persenning-Schalkens. Zuweilen werden auch Leichtmetalldeckel zum Lukenabdecken verwendet. Aber eine wichtige Voraussetzung darf bei allem nicht übersehen werden, nämlich die Notwendigkeit der pfleglichen Behandlung aller Teile dieser Einrichtung, damit sie jederzeit in beabsichtigter Weise funktionieren können.

Bekanntlich haftet die Reederei für jede Beschädigung der Ladung auf See. Daher muß sie größten Wert auf sichere Lukenverschlüsse legen, auch bei schwersten Brechern. Dieser

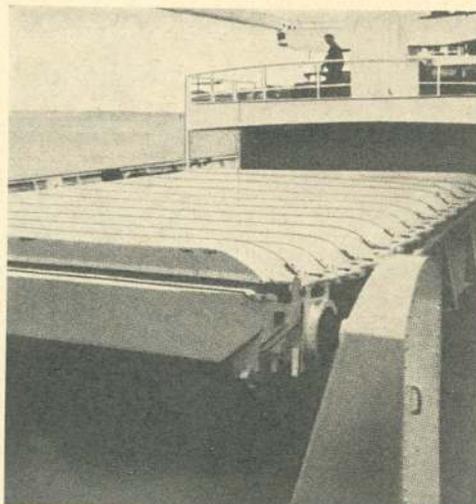


Simplex-Lukendeckel geöffnet

Forderung sucht außer dem geschilderten System auch der Simplex-Lukendeckel der Deutschen Werft, Hamburg, in hohem Maße gerecht zu werden. Auch dieser Stahldeckel hat sich, wie die Erfahrungen beweisen, bestens bewährt. Unter anderem wurde diese Bewährung durch die tagelange Sturmfahrt des MS „Adolf Leonhardt“ vor einigen Jahren im Atlantik bewiesen. Ohne die Simplex-Lukendeckel wäre das Schiff wahrscheinlich nie und nimmer jenem Teufelsorkan entkommen. Gegenüber den Holzdeckeln ersparen auch die Simplex-Deckel viel Arbeit und viel Zeit. Auch sie werden hochgestellt und machen so das Deck frei. Weder Holzdeckel noch Scherstöcke behindern an Deck. Zudem sind sie oben vollkommen glatt, was beim Fahren von Decksladung günstig ist.

Erwähnenswert sind ferner die „Ermans-Rollluken“ des Ottensener Eisenwerks bei denen, wie der Name sagt, die Stahluken aufgerollt werden. Auch ihnen werden leichte Handhabung, Dichtigkeit, Platzersparnis und Möglichkeit teilweiser Öffnung nachgerühmt.

Abschließend bleibt noch ein Wort über die Ausstattung der Laderäume zu sagen, der heute infolge der gestiegenen Anforderungen ebenfalls erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden muß. Die Ladung muß nicht nur sorgsam übernommen, sondern auch pfleglich gelagert, verstaut, und am Ziel auch wieder unversehrt gelöscht werden, und zwar bei immer kürzer werdenden Hafenliegezeiten. Es muß



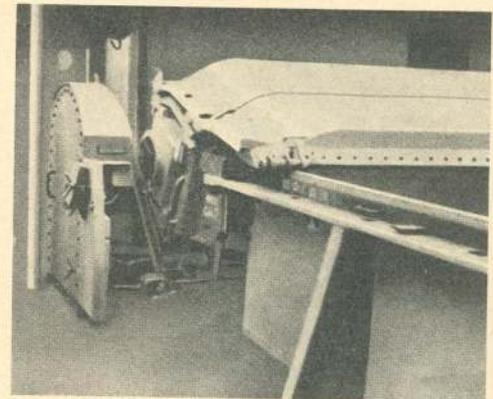
Ermans-Rollluke

alles im Eiltempo gehen. Dementsprechend sind die Laderäume mit geeigneter Wegerung, Lüftung, Kühlung und Isolierung zu versehen, je nach der besonderen Art der Ladung.

Das Ladegeschirr

Das Ladegeschirr, mit dem der Warentransport getätigt wird, besteht aus Ladebäumen, Ladewinden, Hilfsmitteln zum Anschlagen, Deckkränen, Lademasten und -pfosten. Der Umfang des an Bord befindlichen Ladegeschirrs wird wesentlich durch die Fahrtroute und seinen Zweck bestimmt. Er muß aber immer so groß sein, daß das Schiff auch mit eigenem Geschirr in annehmbarer Zeit laden und löschen kann. Für die Ausführung und Behandlung des Geschirrs sind die Vorschriften genau zu beachten.

Die Ladebäume sind im allgemeinen nahtlose Mannesmann-Rohre. Sie sollen bis über Mitte Luke, aber auch weit über Bord hinausreichen. Bäume bis zu 10 t Tragkraft werden als Leichtgutbäume, solche mit größerer Tragkraft als Schwergutbäume bezeichnet. Die meisten Bäume sind für 3 bis 5 t Nutzlast ausgeführt. Größere Frachtschiffe haben außerdem einen oder mehrere Schwergutbäume für 30 bis 200 t Nutzlast. Der Hanger ist das Drahtseil (Stander), der den Baum in der gewählten Schräglage hält. Zum Schwenken des Baumes dienen zwei Geeren (Geien). Der Ladeläufer (Ladeseil) wird über den Ladeblock (an der freien Baumnock) und über einen Leitblock am Ladelümmel nach der Ladewinde geführt.



Ermans-Rollluke geöffnet

Die Ladewinden werden hydraulisch, durch Diesel- oder Elektromotor, auf älteren Schiffen auch durch Dampfmaschine angetrieben. Die Winden, meistens je Baum eine, stehen auf neueren Schiffen auf Windenhäusern, wodurch die Bedienung einen guten Überblick über Luken und Deck hat. Um Schiffe schnell be- und entladen zu können, rüstet man sie unter Berücksichtigung von Fahrgebiet und Wirtschaftlichkeit mit möglichst vielen Ladebäumen aus. Hierbei gilt, daß mindestens an jedem Lukenende ein Ladebaum vorhanden sein soll.

Im Ladegeschirr sind Seile und Blöcke zu verschiedenen Läufern und Taljen zusammengestellt. Man bezeichnet Taljen bekanntlich durch Angabe der Zahl der Scheiben im losen Block (1. Zahl) und im festen Block (2. Zahl), z. B. „1 + 2scheibige Talje“.

Fahrbare Deckskräne, Wippkräne, Hersteller Kampnagel AG., Hamburg, beginnen, den relativ schwerfälligen Ladebäumen das Feld allmählich streitig zu machen. Bei 15 v. H. Minderergewicht kommen sie bis zu 50 v. H. Mehrleistung. Bei geringerem Seilverschleiß bieten sie erhöhte Schonung der Ladung, weniger Unfallgefahr, geringere Mehrkosten. Sie können heben, wippen und drehen; sie dienen als Träger der Ladebäume. Die Zukunft wird zeigen, ob der Kran den Baum verdrängen wird.

Lademasten und -pfosten dienen als Träger der Ladebäume. Lademasten werden zweckmäßig jeweils zwischen zwei Luken gestellt,

Die Bundesbahnflotte

Neben dem Verkehr auf der Schiene versieht die Deutsche Bundesbahn auch den Verkehr auf dem Wasser. Dieser wenig bekannte und vielleicht auch wenig beachtete Zweig des Bundesbahnverkehrs hat im letzten Sommer eine Erweiterung erfahren: In die Bodenseeflotte wurde mit MS „Grünten“ ein neues Motorschiff von 205 BRT eingestellt.

Die Bundesbahnflotte wird auf drei bekannten Schiffslinien eingesetzt:

- Auf der Hochsee-Fährverbindung, die (noch bis zur Fertigstellung der „Vogelzuglinie“) Großbrode mit Gedser verbindet.
- Inselverkehr zwischen der Insel Wangerooge und dem Festland und der Insel Fehmarn und dem Festland.
- Im Bodenseeverkehr.

Der Schiffsverkehr auf dem Starnberger See und dem Ammersee wird wohl von der Deutschen Bundesbahn durchgeführt, jedoch nicht mit deren eigenen Fahrzeugen.

In der Ostsee betrieb bereits die Reichsbahn einen ausgedehnten Fährbetrieb. Zwischen Warnemünde—Gedser und Saßnitz—Träneburg wurden früher die Züge des internationalen Verkehrs mit Trajektfräsen übergeleitet. Nach dem Zweiten Weltkrieg haben jedoch die politischen Veränderungen die Richtung der großen Verkehrsstraßen wesentlich verschoben.

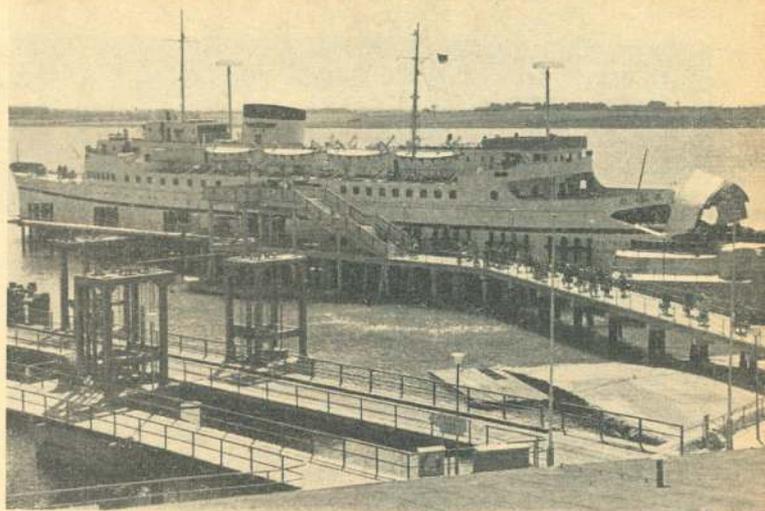
Zeitweilig lief der gesamte Westeuropa-Skandinavien-Verkehr über Flensburg—Padburg und in weiterer Linienführung über die Beltfährer Nyborg—Korsör. Zur Entlastung wurde im Jahre 1951 eine neue Fährverbindung eingerichtet, die von Großbrode-Kai nach Gedser führt und auf der die Deutsche Bundesbahn das 3863 BRT große Schiff „Deutschland“ mit Beginn des Sommerfahrplans 1953, das Fährschiff „Theodor Heuss“ zum Winterfahrplan 1957/58 in Dienst stellte.

Die beiden Fährschiffe gelten mit Recht als die Visitenkarten der Bundesbahn-Flotte. Ihrer Aufgabe, den Fährverkehr zwischen den Eisenbahnverbindungen Westeuropas, die durch die Bundesrepublik führen, und den Eisenbahnen Skandinaviens zu versehen, kommen sie in ausgezeichneter Weise nach. Wenn auch der Verkehr sich ständig weiter ausdehnt, so kann doch festgestellt werden, daß diese Schiffe in Verbindung mit den Hochsee-Fähren der Dänischen Staatsbahnen den Anforderungen bislang gerecht wurden. Um freilich dem zunehmenden Verkehr auch weiterhin gewachsen zu sein, ohne daß weitere Schiffe auf Kiel gelegt werden müssen, wurde mit der Ausführung des Projektes „Vogelzuglinie“ begonnen. Die technischen Daten für die Fährschiffe sind sehr aufschlußreich und verraten einmal die modernen Erkenntnisse, die beim Bau der Schiffe beachtet wurden, sodann aber auch, daß sich hier seemannisches Können mit der erprobten Leistung der Schiffsbauer und Eisenbahner in harmonischer Zusammenarbeit gefunden haben.

Bei einer Länge über Alles von 114,0 m und einer Breite von 17,4 m befindet sich auf der „Deutschland“ eine nutzbare Gleislänge von 256 m. Die Dienstgeschwindigkeit beträgt 16, die Höchstgeschwindigkeit 17,5 kn. Um auch bei Eisgang den Verkehr aufrechtzuerhalten, erhielt das Schiff Eisverstärkung. Zehn moderne D-Zugwagen oder 24 Güterwagen sowie zusätzlich einige Pkw können untergebracht werden. Wenn keine Eisenbahnen befördert werden, ist für rund 110 Pkw Platz. Für die 1000 Passagiere stehen geschmackvoll eingerichtete Räume zur Verfügung.

Beim Fährschiff „Theodor Heuss“ ist die Breite gleich geblieben. Mit 136 m über Alles ist sie freilich um 22 m länger als die „Deutschland“. Zehn lange D-Zugwagen können auf den Gleisen stehen oder 30 Güterwagen. Gegebenen-

Der „Seebahnhof“ Großbrode mit Rautschiff „Deutschland“.



falls stehen einer reinen Autobeförderung Plätze für 120 Pkw zur Verfügung. Ein besonderes Autodeck nimmt zusätzlich weitere 80 Pkw auf. 1500 Passagiere können befördert werden. Die zwei Schrauben des Fährschiffes „Theodor Heuss“ werden von AEG-Gleichstrommotoren getrieben, deren Leistung mit 3000 bzw. 4000 PS angegeben werden. Damit erreicht es eine Geschwindigkeit von 17 bis 18 kn.

Im Wangerooge-Verkehr sind heute ein Dampf-Fahrgastschiff und ein Motorschiff eingesetzt. Auf der Strecke Großbrode—Fehmarn verkehren ein Motorboot und zwei Motorfährschiffe. Der Verkehr Festland—Wangerooge untersteht der Direktion Münster, während die Ostseeschiffe — wie auch die oben genannten großen Hochsee-Fährschiffe — der Direktion Hamburg zugewiesen sind. Der Verkehr nach Wangerooge ist weitgehend ein Saisonverkehr. Entsprechend ist auch die Bedienung der Linie. Anders hingegen beim Fehmarn-Verkehr. Hier

LADE-EINRICHTUNGEN (Schluß)

so daß man vorn und hinten Bäume anordnen kann. Dadurch kann man zugleich zwei Luken vom selben Mast aus bedienen. An das jeweilige andere Lukenende setzt man dann Ladepfosten. Zugleich wird das gesamte Ladegerüst so verteilt, daß alle Ladebäume trotz ihrer unterschiedlichen Größe beim Laden oder Löschen möglichst gleichzeitig fertig werden. Zuweilen werden auch wantlose Masten angeordnet (Zweibeinmasten oder Bipods), um die Arbeiten an Deck zu erleichtern.

Weitere Möglichkeiten, das Laden und Löschen zu beschleunigen, bietet die Verwendung besonderer Behälter für Stückgut, zuweilen auch Massengut (z. B. Gas), die an Bord gefahren

wird der Eisenbahnverkehr auf der Insel noch mitbedient. Als Fährschiff ist hier die „Schleswig-Holstein“ eingesetzt.

Die längste Linie, die von Schiffen der Deutschen Bundesbahn befahren wird, ist die Verbindung von Großbrode-Kai nach Gedser. Wenn die „Vogelzuglinie“ ausgebaut ist, wird die dann notwendige Trajektstrecke von Puttgarden-Hafen nach Rödbyhavn mit 18,5 kn Länge an dritter Stelle der Schifffahrtslinie der Deutschen Bundesbahn stehen. Vor ihr rangieren die beiden Bodensee-Strecken von Konstanz nach Bregenz in Verbindung mit der österreichischen und von Konstanz nach Öhningen in Verbindung mit der schweizerischen Staatsbahn.

und mit besonderen Fahrstühlen in den Laderaum befördert werden. Tankschiffe haben bekanntlich leistungsstarke Pumpanlagen. Für Sonderzwecke gibt es Schiffe mit Sauganlagen oder mit Band- oder Becherwerken zur Beförderung von Schüttgut vielerlei Art. Dieser kurze Streifzug durch die heutigen Schiffs-Ladeeinrichtungen dürfte gezeigt haben, daß unentwegt weitergearbeitet und verbessert wird. Wenn alle Beteiligten mitmachen, kann so leicht nichts schief gehen. Welches war doch der Hauptwahrpruch des alten Henry Ford, jenes weltbekannten Autokönigs? „Steckt Gehirn ins Geschäft!“ Und das hat er immer getan und im Verein mit glücklichen Umständen einmalige Erfolge ernten können.

(Siehe auch die Fotos auf S. 56/57)



Sport an Bord

FLUGSPORT FÜR SEELEUTE

In der Oktober-Ausgabe des Jahrganges 1957 unserer Zeitschrift schnitt ich das Thema „Internationale Sportclubs für Seeleute“ an. Inzwischen fuhr ich auf MS „Frieda Peters“ und habe mich darum gekümmert, wieweit die Angelegenheit im Ausland Unterstützung finden könnte.

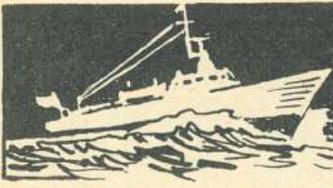
Da ich nun Luftsportler bin, habe ich mich zunächst einmal darum bemüht, zumal ja auch den Seemann — soweit ich es aus den Gesprächen an Bord entnehmen konnte — ein Sport, der etwas aus dem Rahmen des Alltäglichen fällt, eher anspricht.

Vor allen Dingen ist es der Deutsche Aeroklub, der dieser Sache sehr wohlwollend gegenübersteht und sich, wenn die Sache seitens der deutschen Seefahrt unterstützt und gefördert wird, auch mit dem Bundesverkehrsminister und den entsprechenden Stellen im Ausland in Verbindung setzen will. Bemerkenswert ist

noch, daß die bekannte deutsche Fliegerin, Flugkapitän Hanna Reitsch, uns in jeder Weise helfend zur Seite stand, als wir an Bord einen kleinen „Verein“ gründeten. Frau Reitsch ist bereit, eine Fliegergruppe der Seeleute unter ihre persönliche Obhut zu nehmen.

Auf meine Frage, wo der Seemann im Ausland fliegen oder fliegen lernen kann, erklärten sich die Aero-Clubs folgender Länder bereit, Seeleuten gegen ein ganz geringes Entgelt Flugstunden zu geben: Dänemark, Holland, Schweden und Spanien.

Für die Schiffe, die Nordafrika anlaufen wie z. B. Casablanca, Kenitra usw., erklärte sich der „Commander of the US Air Base Sidi Simane“ (bei Kenitra) bereit, deutschen Seeleuten kostenlos das Fliegen beizubringen. Den Südamerikafahrern empfahl Frau Reitsch zwei deutsche Clubs in Rio und in Sao Paulo. Das ließe sich also alles organisieren.



Flotten-Mmschau

Von den älteren, aus dem Jahre 1944 stammenden schnellen Minensuchbooten, den R-Booten, sind unlängst fünf außer Dienst gestellt worden („Pollux“, „Capella“, „Mars“, „Spica“ und „OT 1“). Sie werden allmählich ersetzt durch die neueren schnellen Minensuchboote der „Schütze“-Klasse, die mit 260 ts ihre Vorgängerinnen um rund 100 ts an Größe übertreffen. Mit Voith-Schneider-Antrieb von 3600 PS erreichen sie 24,6 Knoten. Die Neubaukosten belaufen sich je Boot auf 5,5 Mill. DM.

Zwei kleinere Schnellboote von je 66 ts in den Abmessungen von 27×7,3 m, mit je zwei 3100 PS Maschinen für 41 Knoten Höchstfahrt, sind in Norwegen im Bau oder inzwischen schon fertiggestellt.

Am 21. März lief auf der Stülckenwerft, Hamburg, das zweite Geleitfahrzeug, ein Schwesterschiff der „Köln“, unter dem Namen „Emden“ vom Stapel. Die Kosten eines solchen Fahrzeuges belaufen sich auf 45 Mill. DM.

Das erste Seenot-Rettungsflugzeug vom Typ „Grunman-Albatros“ ist nach 21stündigem Dauerflug von New York kommend auf dem Marineflugplatz Jagel bei Schleswig angekommen und wird zusammen mit drei „Skeeter“-Hubschraubern und vier „Sycamores“ die Seenotstaffel Kiel-Holtenau bilden. Die „Albatros“ hat eine Flügelspannweite von 23 m und kann mit fünf Mann Flugbesatzung bei Mitgabe zusätzlicher Brennstofftanks eine Strecke von 4800 sm mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 300 sm/std. im Dauerflug zurücklegen. Ferner kann sie außer der Besatzung noch zehn Personen oder zwölf Tragbahnen mitnehmen. Die „Albatros“ hat sich im geophysi-

kalischen Jahr in der Antarktis hervorragend bewährt. Die Seenotstaffel Kiel-Holtenau wird selbstverständlich im Notfall auch Handelsschiffen sämtlicher Flaggen Hilfe leisten.

Der Zerstörer „Z 1“ wird neueren Meldungen zufolge fünf weitere Schwestern erhalten, die, ebenfalls zur „Fletcher“-Klasse gehörend, uns als Leihgabe überlassen werden.

Die, übrigens durch Ausplaudern, in die Presse gelangte Forderung des französischen Staatsoberhauptes General de Gaulle, daß die französische Mittelmeerflotte im Ernstfall nicht der NATO, sondern einem französischen Admiral unmittelbar unterstellt sein sollte hat in der europäischen Öffentlichkeit vorübergehend etwas Unruhe hervorgerufen, ist aber durch die eindeutige Äußerung des Ministerpräsidenten Lebré geklärt: „Frankreich wird, wie in der Vergangenheit, der alliierten Allianz treu und verbunden bleiben.“ Frankreich, das nun einmal in Nordafrika und an der Küste dort lebenswichtige Belange wahrzunehmen hat, dürfte doch wohl am ehesten berufen sein, den Nord-Südverkehr im westlichen Mittelmeer selbständig, wenn auch in enger Fühlung mit den anderen NATO-Seestreitkräften, zu sichern. Für die anderen Mittelmeerflotten, die mit dem Schutz des West-Ostverkehrs zwischen Gibraltar und der Levante gerade genug zu tun haben, kann es doch nur erwünscht sein, nicht auch noch mit dieser Aufgabe in Einzelheiten belastet zu werden. In Nordeuropa, d. h. der Atlantikküste, dem Kanal und der Nordsee, ist die Tätigkeit der französischen Marine ja sowieso ganz auf die Zusammenarbeit mit und innerhalb der NATO abgestimmt. Durch den Neubau von drei Flugzeugträgern und

einer Anzahl von Kreuzern und U-Booten mit neuester Fernlenkwaffenausrüstung wird die französische Kriegsmarine einen wertvollen Zuwachs erhalten.

Über das vor dreiviertel Jahren vom Stapel gelaufene Groß-U-Boot „Triton“ der amerikanischen Kriegsmarine ist inzwischen bekannt geworden, daß es in Überwasserfahrt 5900 t, getaucht rund 8000 t verdrängt, drei Decks hat und über 100 Millionen Dollars kostet. Es wird, im Gegensatz zu sonstigen neueren U-Booten, eine nicht unerheblich größere Unterwassergeschwindigkeit gegenüber der Unterwassergeschwindigkeit aufweisen; es wurde von 25/30 Knoten Überwasser- und 17/18 Knoten Unterwasserfahrt gesprochen. Besatzung 145 Mann. Es ist offenbar zur Hauptsache als Funk-, Radar- und Fernseefahrzeug gedacht, doch bleibt es vorläufig wohl das größte Kriegs-U-Boot dieser Art, da man anscheinend inzwischen doch erkannt hat, daß sich die ihm zugedachten Aufgaben auch mit kleineren U-Booten durchführen lassen, wenn es nicht überhaupt im Stillen als Versuchsboot für U-Handelsschiffe mit Atomtrieb vorgesehen war. Es ist übrigens das erste Zweischrauben-Atom-U-Boot.

Die Briten wollen nun ein Handels-U-Boot bauen, 200 m lang, das zur Abkürzung gewisser Reisetrecken den Pol unterfahren kann. An sich ist der Gedanke des Handels-U-Bootes durchaus nicht neu. Es darf daran erinnert werden, daß schon im Ersten Weltkrieg ein solches Handels-U-Boot, die „Bremen“, unter Kapitän König aus Amerika wertvolles Metall nach Deutschland gebracht hatte, ehe es mit den Vereinigten Staaten zum Kriege kam und dieser Verkehr entfiel. Im Zweiten Weltkrieg hatte Deutschland auch verschiedene sogen. Versorgungs-U-Boote, u. a. zehn Treiböltransporter von je 2300 cbm (Typ XIV). Ein weiterer Transporter von 3425 cbm war im Bau gewesen. Für das militärische Seetransportwesen in einem in Frage kommenden Krieg kommt dem U-Versorgungsfahrzeug und auch dem U-Handelsschiff große Bedeutung zu.

R. Andriano.

Vielleicht mag man einwenden, daß sich der Seemann in seiner Freizeit lieber ins Vergnügen stürzt. Dem möchte ich Folgendes entgegenhalten: In jedem Club gibt es eine Tanzfläche und eine ausgezeichnete Bar. In Holland, wo uns das Fliegen in Terlet bei Arnheim, eine Bus-Stunde von Rotterdam, angeboten wird, verkehren z. B. sämtliche Flugkapitäne und das Bordpersonal der KLM. Es ist hier also immer „etwas los“.

In Deutschland gibt es den „Verein zur Förderung des Segelfliegens“, der eine Schule auf der Insel Juist und eine weitere in Freiburg/Breisgau hat. Neben dem reinen Flugsport werden hier dem Teilnehmer noch Wanderungen durch das Wattenmeer und Ausflüge in

die Schweiz und in den Schwarzwald geboten. Die Teilnehmergebühren sind sehr niedrig und von allen erschwinglich.

Norbert Homeyer

Wer Interesse am Luftsport hat, schreibe der Schriftleitung, die die Briefe gern weiterleitet.

Atlantik-Pokal für MS „Berlin“

Zum zweitenmal in drei Spieljahren gewann die Schiffself des MS „Berlin“ im Jahre 1958 den heiß umstrittenen Atlantik-Pokal, eine wertvolle Trophäe, um die Jahr für Jahr die seefahrenden Mannschaften aller großen Fahrgastschiffe des Atlantiks Fußballspiele austragen.

Die „Berlin“-Elf absolvierte im vergangenen Jahr insgesamt acht Pokalspiele. Nach einem schlechten Start — das erste Spiel wurde verloren und das zweite endete mit einem Unentschieden — brachten es die Fußballer unter ihrem Spielführer, dem Steward Herbert Wulf aus Cuxhaven, in den nächsten sechs Spielen zu eindrucksvollen Siegen und kamen damit zum zweitenmal in den Besitz der Trophäe.

Es wurde gespielt gegen:

„Queen Elizabeth“ (Cunard)	2 : 3
„Carinthia“ (Cunard)	2 : 2
„Bergensfjord“ (Norske Amerika)	2 : 1
„Liberté“ (Comp. Générale Transatl.)	6 : 2
„Ryndam“ (Nord-Amer. Stoomv. Mij.)	5 : 1
„Media“ (Cunard)	7 : 1
„Statendam“ (Nord-Amer. Stoomv. Mij.)	2 : 0
„Nieuwe Amsterdam“ („ „)	4 : 0

Ihre gute Klasse konnte die „Berlin“-Elf auch in diesem Jahr bei der soeben zum Abschluß gekommenen Tropenfahrt unter Beweis stellen, wo in Havanna die Universitätsmannschaft Mexiko mit 1 : 0 geschlagen wurde. Bei diesem Spiel, das in erster Linie durch die gute „Berlin“-Hintermannschaft gewonnen wurde, war auch eine größere DAFB-Gruppe dabei, die diese Westindienreise mitgemacht hatte.

Im ersten Pokalspiel dieser Saison holte sich die „Berlin“ einen 7 : 1-Sieg über die „Queen-Mary“.

Die Erfolge unserer Matrosen sind in erster Linie auf die gute Kondition der Spieler zurückzuführen, die in ihrer Freizeit auf dem Hauptdeck ausgiebig trainieren können. Dadurch ist die Mannschaft in der Lage, sogar technisch bessere Gegner zu schlagen, denen meistens in der Schlußphase die Puste ausgeht.

Die feierliche Pokalübergabe durch das YMCA-Seamen-Home fand am Pier an der 48. Street in New York statt.





Die Freiwache



Verblüffend ähnlich!

Von Kapitän Carl Sass

Vor einem Jahr lag ich mit meinem Schiff in einem US-amerikanischen Hafen. Wegen einer Maschinenreparatur verlängerte sich die Liegezeit, und die Aufenthaltsgenehmigung lief nach 29 Tagen ab.

Nach geltendem Recht kann sie verlängert werden, man muß nur bereit sein, mit seinen Fingerabdrücken zu bezahlen.

Man steht nun vor der schwerwiegenden Entscheidung: Ehre oder Landgang! Aber im Hafen zu liegen und nicht an Land gehen zu dürfen, ist mehr als eine Zumutung.

Nichts im Leben entspricht vollends den eigenen Wünschen; stets muß man zwischen zwei Übeln wählen, und die Lösung bleibt ein Kompromiss. Gegenüber der Gefangenschaft an Bord erschien die Prozedur des „Fingerprintens“ als das kleinere, und so wurde der Antrag auf Verlängerung der Aufenthaltsgenehmigung gestellt.

Mit seinem Büro unter dem Arm erschien der Beamte an Bord.

Jeder Finger wurde sorgsam zu Papier gebracht und zur Abrundung des Bildes die dazugehörige Hand auch. Stolz betrachtete der Beamte die wachsende Zahl der Dokumente, doch die Opfer erinnerten sich beim Anblick ihrer Hinterlassenschaft an die eigene Kindheit und hörten schon das pfeifende Geräusch des Rohrstocks.

Viel Unbegreifliches begegnet einem im Leben und ganz besonders im Umgang mit den Gesetzen, die seit Jahrhunderten mit dem Glorionschein des Rechts oder der Staatsnotwendigkeit umgeben sind. Als Wanderer zwischen Ost und West fällt es ganz besonders auf, doch meistens kann man sich den fremden Bestimmungen ohne große innere Schwierigkeiten beugen. In diesem Falle allerdings wird man ein unangenehmes Gefühl nicht los, denn unwillkürlich wird man an die Heroen der Straße erinnert, die heute noch nach eigenen Gesetzen leben und teilweise zu zweifelhaftem Ruhm gelangen. Gerade wurde Toni Anastasia in einem Friseursalon erschossen, „he got a shave“, wie man es nennt. Da der Staat zumindest erklären muß, aus welchen Gründen dieses oder jenes Gesetz erlassen wurde, fragte ich den diensttuenden Beamten nach dem Sinn dieser Maßnahme. Kategorisch antwortete er: „Es ist Gesetz!“ Daß mich diese Antwort keinesfalls befriedigte, liegt auf der Hand, und so kleidete ich meine Frage in ein freundlicheres Gewand und wiederholte sie. Jetzt wurde der Mann etwas gesprächiger und sagte: „Stellen Sie sich vor, Sie würden ins Wasser fallen und hätten zufällig keinen Ausweis bei sich. Nun haben wir ihre Fingerabdrücke und können Sie identifizieren! Was wir tun, geschieht nur zu Ihrer Sicherheit!“

Diese menschliche Auslegung berührte mich sehr, und herzlich dankte ich ihm. Ich versprach, für die Verbreitung dieser Idee zu werben. International eingeführt, würde diese Fürsorge auch den zahlreichen amerikanischen Touristen im Ausland ein größeres Gefühl der Sicherheit geben.

Jetzt komme ich aus China zurück, voll von neuen Eindrücken, doch einen davon möchte ich nur wiedergeben.

Wer einmal dort gewesen ist, weiß, daß das



Nachts in'n Nebel

As dat utsüht, seggt uns

Fritz Peters

De Nebel steiht
In jede Eck,
He weiht un dreiht
In Busch un Heck.
De Lampen op de Strooten
Blinkt eensom un verloten.

As Schatten sweeft —
Swatt, scheu un duckt —
Wat löppt un leeft
Un ward verluckt.
Wie in een beusen Droom
Schreet Scheepen op den Strom.

De Nebel steiht —
Een grau Gesicht —
He dreiht un weiht
Un luurt un swiggt —
Strokt di mit kole Hann'
Un starrt di bleern an.

Ein- und Ausklariieren der Schiffe eine gewichtige und umständliche Prozedur ist.

Viele Männer sitzen mit ernstern Gesichtern an einem großen Tisch. Es wird geschrieben und geprüft. Sicherheitsbeamte durchsuchen das Schiff, kriechen durch die Laderäume und gucken in jedes Spind. Die Besatzung wird besichtigt und nachgezählt. Damit auch niemand übersehen wird, müssen alle Leute antreten.

Beim Anblick dieser gründlichen Kontrolle fragt man unwillkürlich nach dem Sinn, und da der Dolmetscher neben mir saß, fragte ich ihn. Er übersetzte die Frage und wandte sich an den Sicherheitsoffizier gerade gegenüber. Eine Antwort gab er nicht. Mit ernster Miene, die sich um eine Nuance verdüsterte, blickte er mich an, als wollte er sagen, daß eine solche Frage schon der Gotteslästerung gleichkäme. Ein ungutes Gefühl beschlich mich und sagte

mir, daß man mit solchen Leuten nicht einmal scherzen sollte. So wandte ich mich wieder dem Dolmetscher zu. Er lächelte mich an und unterbrach die Stille, indem er sagte: „Das ist chinesisches Gesetz!“

Nach einiger Zeit verließ der Sicherheitsoffizier den Raum, und die Unterhaltung kam wieder in Fluß. Diese Gelegenheit wollte ich nicht verstreichen lassen und so stellte ich dem Dolmetscher eine andere Frage. Jetzt wollte ich wissen, wonach die Kommission eigentlich sucht und meinte, daß wir ihr sicher behilflich sein könnten, wenn man uns verraten würde, was man zu finden hofft, außerdem würde sich das ganze Verfahren abkürzen lassen und beide Seiten hätten einen Vorteil davon. Weiterhin würde man mich später bestimmt fragen, aus welchem Grunde wir nach der Beladung nicht sofort die Reise angetreten hätten, und es wäre doch äußerst peinlich, wenn ich darauf nichts zu sagen wüßte.

Nun begann unter den Chinesen eine angeregte Diskussion, einer fragte den anderen, es wurde gelächelt, man wackelte mit dem Kopf, man wußte keine Antwort.

Schweigend saßen wir uns anschließend gegenüber. Wie von der Muse geküßt, erhellte sich das Gesicht des Dolmetschers plötzlich, und er führte aus: „Was wir jetzt tun, geschieht nur zu Ihrer Sicherheit!“

Diese Deutung erinnerte mich sofort an das Erlebnis in den USA, und ich mußte darüber so herzlich lachen, daß dieser Freudenausbruch Erstaunen hervorrief, doch ansteckend wirkte und in allgemeiner Heiterkeit ausklang. Alle Spannungen waren nun verfliegen. So bedankte ich mich für diese schöne Auslegung und versprach, über diese uneigennütige Fürsorge berichten zu wollen, was ich hiermit getan habe.

MEDICO, MEDICO

Von G. Eckardt-Maritimer

Das Schiff stand auf der Höhe der George-Sände in der Nähe vom Nantucket-Feuerschiff. Nach der Mittagsposition waren es nur noch 256 Seemeilen bis New York, als kurz nach Wachwechsel ein Telegramm auf die Brücke kam:

“15—1—59 Medico bellona LAIY MGT 17 04 medico master ss berlin.

Habe einen kranken seemann an bord, bitte nehme ihn an bord zur behandlung. kapitän bellona“.

Der Wachoffizier benachrichtigte sofort die Schiffsleitung. Umgehend setzte sich der Kapitän mit dem Schiffsarzt in Verbindung. Nach Rücksprache mit ihm ging folgendes Telegramm von der Funkstation hinaus:

“15—1—59 Kapitän bellona.

Bitte nähere einzelheiten. position, kurs, geschwindigkeit.“

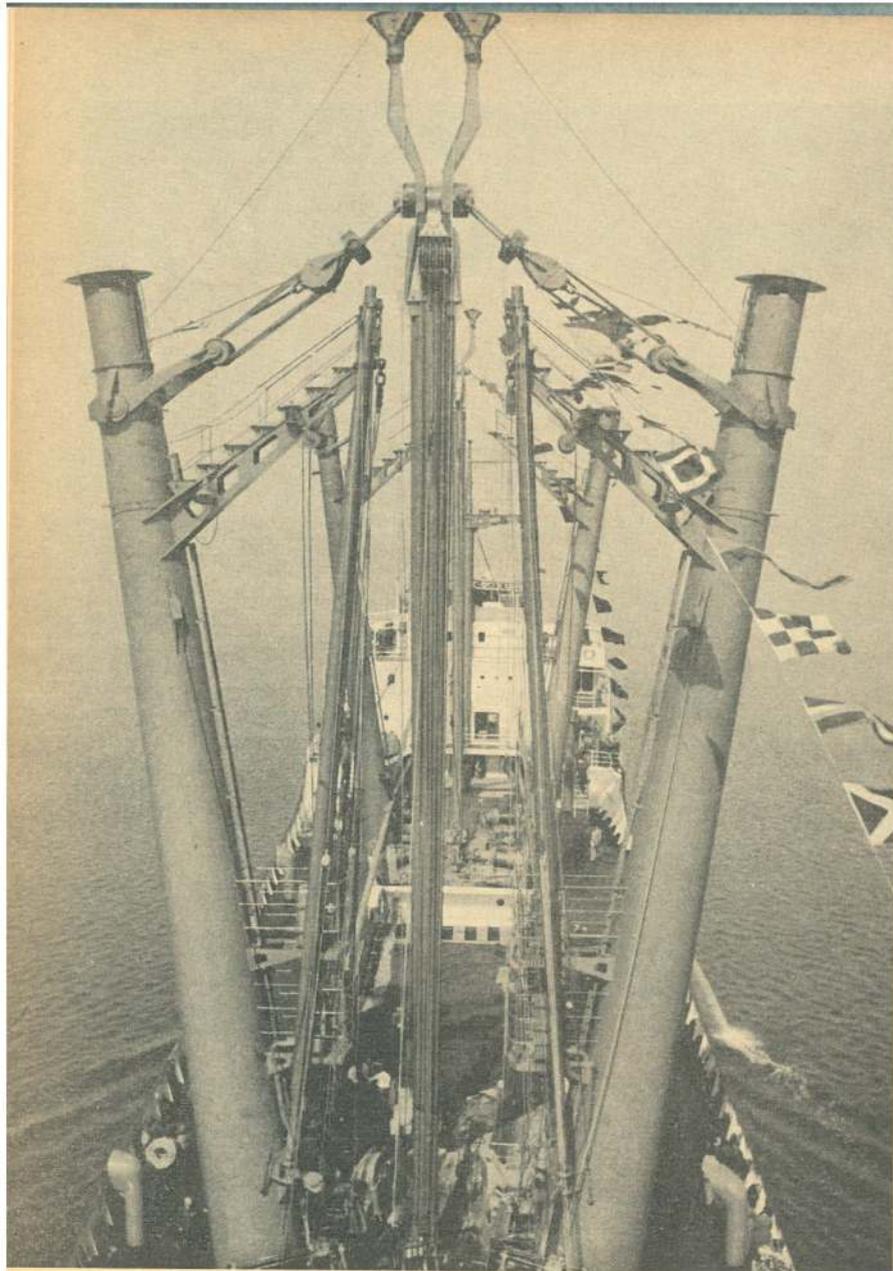
Nachdem sich die beiden Schiffsführungen über das Zusammentreffen geeinigt hatten, traf um 23 25 MGT folgendes Telegramm ein:

“MSG New York ny ck dh medico govt coguard 23 05 GMT

govt uscg kapitän berlin

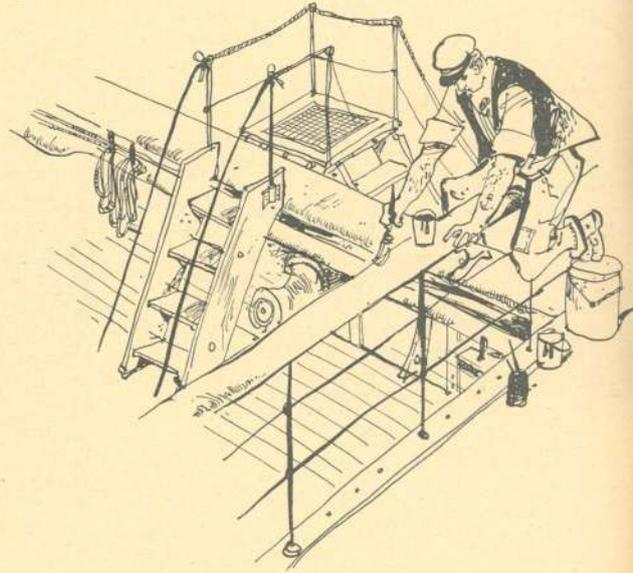
wünschen nachricht wenn verbindung mit bellona aufgenommen.

coast guard new york.“



Man kann es den Passagieren gar nicht bequem genug machen. Es können z. B. in Southampton die Wasserflugzeuge vom Typ „Solent“ unmittelbar am Kai anlegen, so daß die Fluggäste fast unmittelbar vom Schiff auf das Flugzeug umsteigen können.

In Deutschland ist bereits im Frühling eingezogen. Hier soll man sich in Bremens schönen Wasseranlagen.



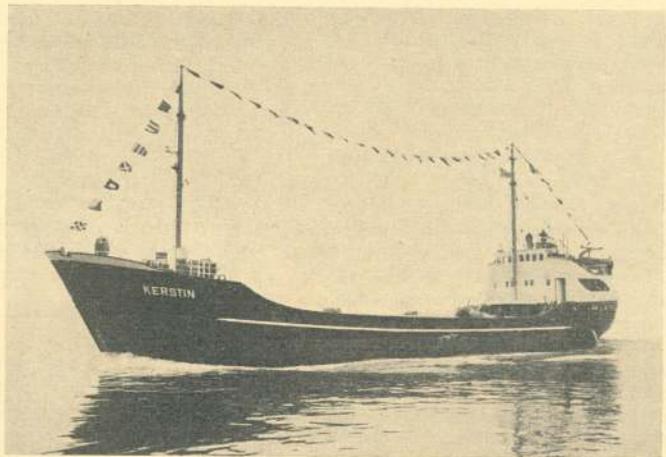
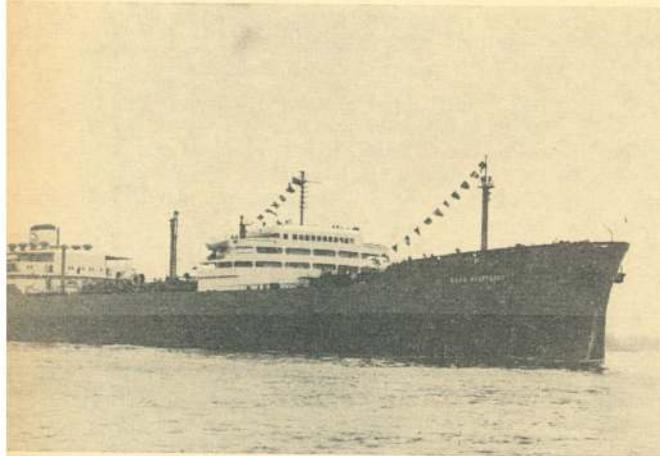
V. l. n. r.: oben: Der 47 000 tdw große Turbinentanker „Esso Stuttgart“, am 25. März von den Howaldtswerken Hamburg an die Esso A.G., Hamburg, übergeben, ist im Augenblick das größte deutsche Handelsschiff.

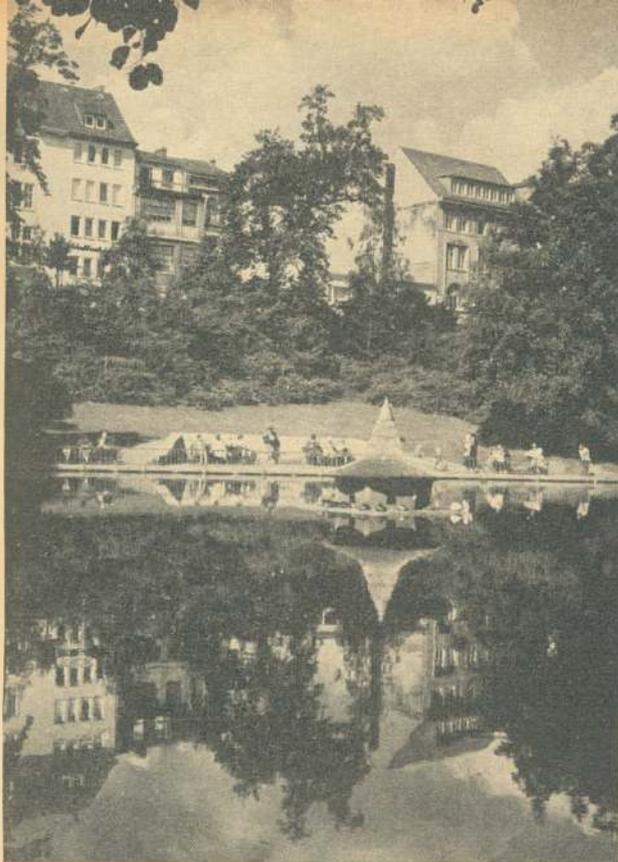
Unten: Ein kräftiger Motorschlepper „Bern Cuxhaven“, die schon Reederei gebaut hat, geben.

Unser neuestes Küstenmotorschiff ist das MS „Kerstin“, 424 BRT, das J. J. Sietas für die Vega Reederei Friedrich Dauber, Hamburg, baute. Die Probefahrt fand am 14. März statt.

Einen schmucken „Bananenkreuzer“, das MS „Priamos“, 3027 BRT, lieferten die Kieler Howaldtswerke am 2. März an die Hamburger Reederei F. Laeisz.

Der 12 240 BRT große August Thyssen-Hütte am 17. März seine Pr Rheinstahl-Nordseewer Seereederei „Frigga“

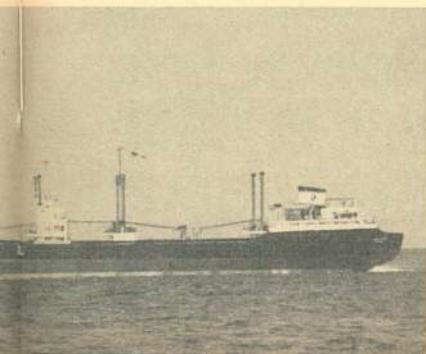
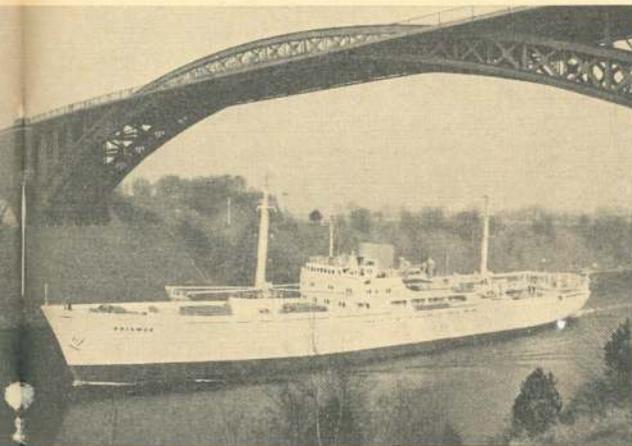
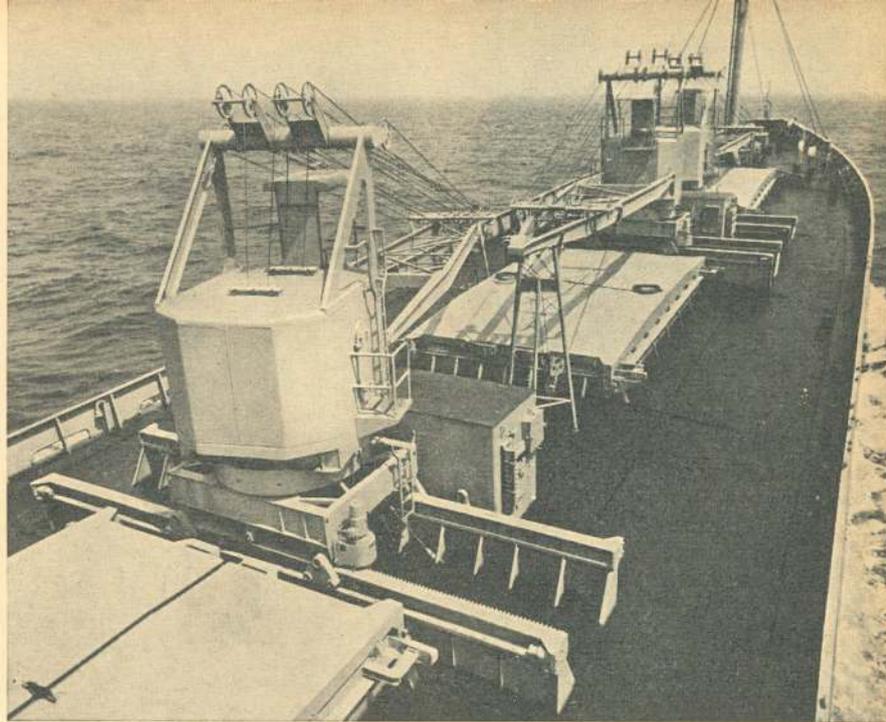




Der Kapitän ist der 130 BRT vermessende
ne der URAG. Die Mützelfeldtwerft
n viele Schlepper für diese Bremer
kannte das Schiff am 1. März über-

ße Erzfrachter „Anita Thyssen“ der
te J.G. in Duisburg-Hamborn machte
robefahrt. Bereedert wird das von den
erke Emden gebaute Schiff von der
in Hamburg.

Mehr denn je müssen heute Schiffbauer und Reeder ihre Aufmerksamkeit dem Ladegeschirr zuwenden. Es gibt nur wenige Spezialschiffe — solche, die immer mit der gleichen Ladung zwischen denselben Häfen verkehren —, die ganz auf eigene Ladeeinrichtungen verzichten können. Die Mehrzahl aber muß oft mit eigenem Geschirr arbeiten. Bis zu 200 t tragen heute schon die Ladebäume wie auf dem Bild rechts unten, wo gerade eine Lokomotive verladen wird. — Um nicht nur eine Luke, sondern zwei Räume im Schiff bedienen zu können, hat man (Bild links oben) verschiffbare Bäume bis zu 120 t entwickelt. — Auch ausfahrbare Kräne (Bild rechts oben) wendet man neuerdings recht oft an.



Ein Schiff ganz besonderer Art stellt das von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft aus österreichischem LD-Stahl gebaute MS „Linzertor“ dar. Das etwa 10 000 BRT (14 100 t dw als Volldecker) vermessende Schiff wurde am 2. März von der der Schlüssel-Reederei nahe stehenden Ister-Reederei GmbH., Bremen übernommen.

Inzwischen waren von beiden Schiffen die Kurse geändert. Mit Höchstfahrt strebten sie aufeinander zu. Etwa 100 Seemeilen trennten sie noch voneinander, so daß jedes Schiff rund 60 Seemeilen zurückzulegen hatte. Bei der „Bellona“ handelte es sich um einen norwegischen Tanker (11 167 BRT), der sich auf der Reise nach Venezuela befand. Da es auf Tankern keinen Arzt gibt, war es verständlich, daß der Kapitän einen ernsthaft erkrankten Mann lieber abgeben als ihn mit auf die lange Reise nehmen wollte, um ihn am Bestimmungsort erst in ärztliche Behandlung zu geben. So

Nun lag die „Bellona“ in der Nähe der „Berlin“. Das Boot war aber immer noch nicht klar. An den Taljen schien irgendein Kinken zu sein. Wer weiß, wann man das Boot zuletzt benutzt hatte? Endlich kam das Boot zu Wasser. Man hörte das Geknatter des Motors und gleich darauf legte es von der „Bellona“ ab. Obgleich die See ganz ruhig war und der Wind nur mit Stärke 1 bis 2 stand, brauchte das Boot doch eine lange Zeit, bis es die halbe Seemeile von Schiff zu Schiff zurückgelegt hatte.

Auf der „Berlin“ hatte man inzwischen für den Kranken eine Lotsenpforte geöffnet. Da diese nur wenige Meter über der Wasserlinie lag, war es für den Kranken leichter, hier an Bord zu kommen als an Deck eines hochbordigen Frachters.

Nun lag das Boot längsseits. Hilfreiche Hände streckten sich dem Kranken entgegen, der noch gehen konnte und nicht auf einer Bahre an Bord gehievt werden mußte. Er konnte die Lotsenleiter selbst hinaufklettern. Vom Heilgehilfen und den Krankenschwestern in Empfang genommen, wurde er sofort ins Hospital gebracht.

Der norwegische Offizier, der das Boot geführt hatte, übergab einen großen Umschlag mit den Dokumenten, dann wanderten noch die beiden Koffer des Seemanns über die Seite und schon legte auch das Boot wieder ab.

Gleich nach der Übernahme wurden die Maschinentelegrafen wieder auf „Voll voraus“ gelegt und beide Schiffe setzten die Reise fort. 200 Seemeilen stand die „Berlin“ noch von New York ab.

Es wurde von der „Berlin“ jetzt folgendes Telegramm abgesetzt: an die Coast Guard in New York:

„Abgewichen vom kurs, 17 40 kranker seemann von bellona an bord. die beiden schiffsärzte stellten fest starkes magenbluten, herührend von aufgebrochenem magengeschwür.“ Bei dem Kranken handelte es sich um einen Griechen, der als Ordinary Seaman auf der „Bellona“ gemustert hatte. Nur 12 Stunden später, um 06 30 h, wurde der Lotse für New York beim Ambrose-Feuerschiff an Bord genommen. Nachdem die „Berlin“ um 09 12 h in Manhattan festgemacht hatte, konnte der Kranke ins Marine-Hospital Stapleton überführt werden.

Wieder einmal war durch internationale Hilfsbereitschaft das Leben eines Menschen vor Schaden bewahrt, wenn nicht sogar dem Tod entrissen worden. Bei aufgebrochenen Magengeschwüren ist schnelle Hilfe notwendig. Kein Wunder, daß sich die New Yorker Zeitungen auf dieses Ereignis stürzten. Sie brachten Bilder des Kranken und seiner Helfer und Pfleger, und auch die 300 Fahrgäste der „Berlin“, die in New York das Schiff verließen, konnten dieses Erlebnis als eine besondere Erinnerung an ihre Reise mit an Land nehmen.

Solche Briefe

erhielten die Reedereien

„Sehr geehrte Direktion!

Darf ich Ihnen nachstehend einige Ausführungen mit einer Frage vorlegen? Von Beruf bin ich Justizinspektor, z. Zt. im Ruhestand. Privatim befasse ich mich mit der Theologie. Die Frage, die ich Ihnen vorlegen möchte, lautet: Besteht die Möglichkeit, dass Sie mir eins Ihrer grossen Übersee-Dampfer als Kapitän auf wirklicher Fernfahrt, oder zumindest den Posten eines Marineoffiziers übertragen? Seemannische Kenntnisse besitze ich zwar nicht, aber, wie so manches in unserer Welt sich umgestellt, gedachte auch ich evtl. an einigen Fernfahrten teilzunehmen. Oder ist Seemannsausbildung unbedingt notwendig und die Voraussetzung? Wenn schon, besteht etwa die Möglichkeit, an einigen Überseefahrten als Steward oder auf dem Büro teilzunehmen? Für eine Antwort wäre ich Ihnen recht dankbar.“

*

„Hiermit bitte ich Ihnen mir ein M.S. Schiff zuzusenden da meine Krankheit am..... beendet wurde.

Hochachtungsvoll“

*

„Hiermit möchte ich eine Anfrage wagen, ob Sie eventuell eine Anstellung in Ieren Betrieb für mich haben. Mein Beruf ist Bootsmann und binn zur Zeit noch bei der Binnenschiffahrt tätig.

Da ich aber gern in Hamburg bleiben möchte, bitte ich Sie mich bei den Passagierfahrzeugen unter zu bringen. Ich dachte zum Beispiel an die Fahrzeuge die hier auf der Elbe nach Finkenwerder und der Gleichen fahren. Fall ich für diese Anstellung ein Seefahrtsbuch brauche, so ist dieses forhanden mit Gesundheitsartest da ich for meiner Binnenschiffahrt zur See gefahren bin. Da ich aber zur Zeit eine längere Aufenthaltsmöglichkeit in Minden Westfalen habe bitte ich Sie mir eine eventuelle Nachricht dort hinzusänden. Die Adresse hierfür ist:

.....
Mit bestem Dank in voraus.“

der Tasche. Das große Abenteuer begann. Nachdem er durch das Labyrinth dieser großen Stadt mit Tram, Subway und Hochbahn wohl an die zwei Stunden herumgeirrt war, auf der Suche nach der 42. Straße, wagte er es endlich, jenen baumlangen Policeman, der an der Steuerbordseite Wache schob, anzusprechen: „Hallo, Mister Policeman, can you tell me the right way to the 42. street?“

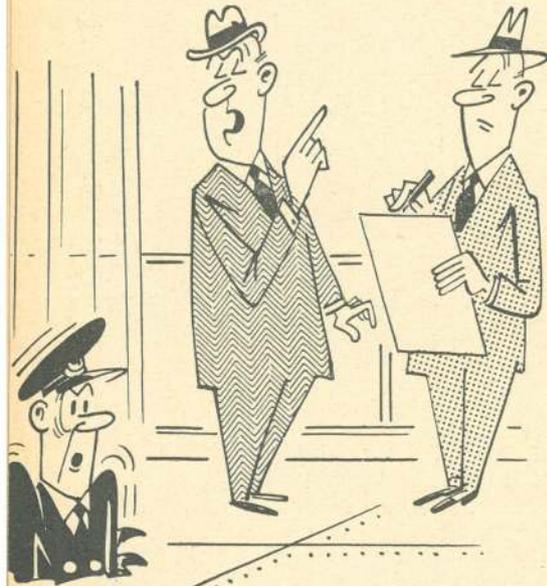
„Yes Sir!“ und breit grinsend antwortete er im besten Plattdeutsch: „Von welke Gegend kümmt du denn, Landsmann?“

Conny war ganz verdattert: „Ick kumm von Hammelwarden an der Weser.“

„Un ick kumm von Nordenham.“

Na ja, nun war die Verständigung kein Problem mehr und wenig später stand Conny in der 42. Straße. Nr. 158 war ein riesiges Gebäude, an dem er fast ehrfürchtig emporsah. Gott, wenn er das so verglich mit den kleinen Häusern seiner Heimat, die da verträumt über den Weserdeich schulten, was für ein Unterschied!

Also hier ist Hannes Krumdiek Hausmeister? Und was seine Frau, die Liesbeth, wohl macht? Kennen werden sie mich ja hoffentlich noch. Damals war ich noch ein Schuljunge, als die Krumdieks auswanderten. Kurze Pellung — dann mit voller Fahrt Richtung Schleusentor. Kurz auf „Langsam“ gehen, Ruder hart Steuerbord und nun diesen feudalen Gang zu Ende. Menschenskinder, Marmorwände! Ein Schild: „Privat — Hausmeister“.



„Schreiben Sie in die Reparaturliste: Decksplatte neu an Steuerbord bei Luke 3!“

hatte sich der Norweger noch in Küstennähe an die US Coast Guard gewandt und um Hilfe gebeten. Diese wußte aus dem Funkverkehr und den Positionsmeldungen der in der Nähe liegenden Schiffe, daß sich darunter auch das Fahrgast-MS „Berlin“ befand, das einen Arzt an Bord hatte und für schnellste Hilfeleistung in Frage kam.

Der strahlende Wintertag mit Sonnenschein und glatter See neigte sich dem Ende zu. Die Dämmerung brach herein und damit schwanden auch die Hoffnungen der Fahrgäste, den Tanker und die Übernahme des Kranken noch vor die Fotolinse zu bekommen.

Die Schiffe gaben laufend ihre Positionsmeldungen ab. Das Radar lief und bald entdeckte man den Tanker auf dem Schirm. Kurz darauf kam auch das Schiff selbst in Sicht in etwa 3 bis 4 Seemeilen Abstand. Die „Berlin“ stoppte. Mit hoher Bugwelle schob sich die „Bellona“ heran. Durch das Glas konnte man bereits erkennen, wie man auf dem achteren Bootsdeck sich an einem Boot zu schaffen machte.

CONNY DREEWES

Von Hein Bruns

Auf kleinen Schiffen war der Matrose Conny Dreewes groß geworden, auf ganz kleinen Schiffen. Erst fuhr er auf Finkenwerder Fischkuttern, später auf Dreuchewern, dann auf Klappmastschonern und Kümos. So hatte sich Conny hochgearbeitet vom Moses über den Jungmann und Leichtmatrosen zum Vollmatrosen. Nun wollte er endlich mal auf große Fahrt, nicht immer nur in der Nord- und Ostsee herumgurken. Nee, der Alte von der „Gottesfurcht“, dem „Haren-Emsen“, der wollte ihn durchaus nicht laufen lassen, solch fixen Matrosen.

So kam Conny bei uns an Bord. Wir gingen mit Stückgut nach den Staaten.

„Fein“, sagte Conny, „da kann ich gleich meine Nachbarsleute besuchen.“

Später erzählte uns Conny von seinen Abenteuern in New York. Gott, sie sind nicht erschütternd und weltbewegend, aber für ihn waren es doch unvergeßliche Erlebnisse.

Kurz vor der Lotsenübernahme fragte der Kapitän den Rudergänger: „Na, Dreewes, wollen Sie in New York denn auch an Land gehen?“

„Oh ja, Herr Kapitän, ich will doch meine Nachbarsleute besuchen, die vor sieben Jahren ausgewandert sind.“

„So? Na, dann lassen Sie sich man vom Ersten Offizier einen freien Tag geben.“

Connys Gesicht verklärte sich: „Oh, das ist prima!“

So zog Conny am nächsten Morgen los, ein paar Dollars und ein Miniatur-Wörterbuch in

Und dann zog Hannes Krumdiek den Vollmatrosen Conny Dreewes an seine Brust und in seine gute Stube und das Vertellen ging los.

„Wie geht's meinen Eltern? Was macht Vadders Rheumatismus? Und haben sie diesen Winter geschlachtet? So, und unsere Fußballmannschaft ist in die Kreisklasse aufgerückt. — Mensch, sag' bloß! Trink mal, Conny, laß dich nicht dauernd nötigen — oder magst du das amerikanische Bier nicht? So — die Wilma Oeding hat was Lüttjes — nee? Ach was, der Knecht vom Tönnsbauer, der — Mensch, das ist der Vater?“

„Ja, Hannes, nun vertell du doch mal und was macht denn die Liesbeth? Die hätt' ich bei der ganzen Erzählerei bald vergessen. Liesbeth arbeitet in einem großen Warenhaus in der City?“

„Wart' mal einen Augenblick!“

Hannes geht ans Telefon. „Du, Liesel, wir haben Besuch.“

„Wer ist das denn?“

„Sag' ich dir nicht. Wir holen dich gleich ab, mal sehn, ob du ihn erkennst. — So Conny, rin in die Car und ab dafür!“

„Wilms-Vadder ist gestorben und der Dora Mewes, weißt du, die bei deinen Eltern schräg gegenüber wohnt, haben sie das Bein abge-

fahren und der gemischte Chor hat letzts im Radio gesungen.“

„Wir sind da, Conny. Du stellst dich da an das große Tor. Gleich ist Feierabend. Mal sehen, ob meine Frau dich erkennt. Ich bleib' im Wagen.“

Eine Galerie von lebenden Ölgemälden wandelte an dem Vollmatrosen Conny Dreewes vorüber, schön bunt und schreiend die Gesichter, Lippen, Haare, wie in Mutters Blumengarten, dachte Conny. Aus dem bunten Damenflor scherte eine Frau nach Backbord aus und nahm Kurs auf Conny, fiel ihm um den Hals und ungeachtet der vielen „Piepels“ drückte sie ihm einen herzhaften Kuß auf den Mund.

„Mensch, Conny, du bist das? Wie kommst du denn in diesen Wald? Junge, freue ich mich!“ Und jetzt sah Conny einen Ausschnitt dieser gewaltigen Stadt, besuchte das Radio-City, das Empire-State-Building. Sie fuhren nach Coney Island. Herrgott, war das eine Jagd und eine Hetze, ein Trubel und ein Leben!

Und der Abend fand sie wieder im traulichen Gespräch über die Heimat, die Weser, den Deich und das verträumte Dorf.

„Sag mal, Liesbeth, woran hast du mich denn heute mittag eigentlich erkannt?“

„An dien krumme Been, mien Jung!“

genstunde die Priester in ihren leuchtenden gelben Gewändern mit ihren Booten von Haus zu Haus fahren, um Gaben der frommen Menschen zu sammeln. Ich war wieder zu Hause im Reiche Buddhas, und auch dein Vater fühlte sich dort zu Hause. Auf meinen Tisch stellte er die weißen Opferblumen, die süß duftenden Docklempos. Viele Siamesen kamen zu mir ins Zimmer und zeigten mir ihre Verehrung. Aber diese schöne Zeit ging nur allzusehnell vorüber. Danach weilten wir in einem Meer, das mir garnicht gefiel. Die Luft dort war voller alten und neuen Irrlehren. Buddhas weise Lehren waren es im Grunde, aber sie waren auf der weiten Reise dorthin total verfälscht worden. Das Mitteländische Meer nannten die Leute dieses Meer. Dort war es, wo in Marseille dein Vater ein Bildnis der Notre-Dame de la Garde mit an Bord brachte und es zu mir auf den Tisch stellte. Zu seinen Gästen pflegte er zu sagen: Seht her, Buddha und Notre-Dame de la Garde, nur Mann und Frau bilden ein Ganzes. Wenn ich zu kränken wäre, hätten solch törichte Worte mich tief verwundet, aber ich lächelte nur dazu. Als wir dann wieder in die reine Luft des Ozean kamen, verschwand das Bildnis der Notre-Dame de la Garde auch wieder.

Es kam dann der Krieg. Da wurde ich der Schutzpatron eines ganzen Schiffes, eines Torpedobootes von der U-Bootgeleitflottille. Ich hatte meinen Platz auf dem Tisch der Messe. Wie schrecklich waren die kalten Winter in der Nordsee. Ich sehe noch deinen Vater mit den anderen Offizieren seeklar um mich herum sitzen. Schrecklich sahen die Menschen aus, unrasiert und ungewaschen, anstatt des Kragens ein schmieriges Tuch um den Hals. Zu unförmigen Kolossen waren sie angezogen. Sie trugen über dem Uniformmantel die dicke Schwimmweste, darüber den dicken Wachmantel. Auf dem Kopf hatten sie den Südwester und vor der Brust das Zeissglas. So saßen sie wartend in der Messe, tranken und ließen auf einem Grammophon Melodien spielen. Sie sagten, es seien Märsche. Plötzlich wurde die Tür vom Turm zum Niedergang aufgerissen. Ein eisiger Luftzug fuhr in die dumpfe Luft der Messe. Ein Läufer meldete: Signal vom Flaggsschiff, Anker hieven! Buddha, bewahre uns, sagte jeder, dann stürmten sie hinaus. Befehle flogen über Deck, und bald schaukelten wir in der wilden Nordsee. Minen hörte ich krachen jede Nacht und das Geschrei von vielen, ach, nur allzuvielen ertrinkenden Menschen. Geschütze hörte ich donnern und das Bersten der Granaten. Viele Tote, und furchtbar zerrissene Menschenkörper bekam ich zu sehen. Ich sah, wohin die Welt kommt, wenn sie nicht Buddhas reiner Lehre folgt. Das Boot deines Vaters blieb immer unbeschädigt, und mich traf manch dankbarer Blick aus den Augen der Besatzung, wenn das Boot glücklich wieder einmal davongekommen war.

DER BUDDHA VON G. ROTERMUND

An einem Sonntagabend lag ich halb träumend im Liegestuhl meines Zimmers und schaute auf den ewig lächelnden Buddha meines Vaters. Im Zimmer brannte nur eine japanische Rickschalampe. In ihrem eigenartigen Licht lächelte der Buddha mich besonders geheimnisvoll an. Ich dachte, was magst du, lächelnder Buddha, wohl alles erlebt haben, und was hast du wohl mit meinem Vater zusammen erlebt? Kaum hatte dieser Gedanke meine Seele bewegt, begann der Buddha zu sprechen, und er sprach zu mir:

„Ich weiß, mein Kind, was deine Seele bewegt. Dreißig Jahre habe ich mit deinem Vater alle Meere befahren, und du möchtest gern wissen, woher ich komme und was ich mit deinem Vater zusammen erlebt habe.“

Vor tausend Jahren starb im fernen Osten, in Bangkok, die liebliche Prinzessin Nonni aus dem Geschlecht der Surawongse. Nachdem ihre Gebeine verbrannt und ihre Aschenreste im Wat Pakreo beigesetzt worden waren, schenkten die frommen Eltern mich, ein Bild des Buddha, dem Wat zum ewigen Andenken an ihre liebe Tochter. Dort wurde ich in einer Seitenhalle auf der Asche der lieblichen Nonni aufgestellt und empfing jahrhundertlang die Verehrung aller Mitglieder der Familie Surawongse. Wie still und feierlich war es in dem Wat. Immer standen wohlriechende Blumen auf meinem Tisch. Leise, fast lautlos schritten die gelbgekleideten Priester durch die heiligen Räume, und selbstlose, reine und edle Menschen sprachen vor mir ihre wundervollen Gebete an Buddha. Da wurde ich eines Tages von schmutzigen Chinesenfäusten gefaßt, in einen Sack gesteckt und fortgetragen. Nach einigen Tagen wurde ich von den Chinesen an Bord eines großen Segelschiffes gebracht und an den Steuermann, an deinen Vater, verkauft.

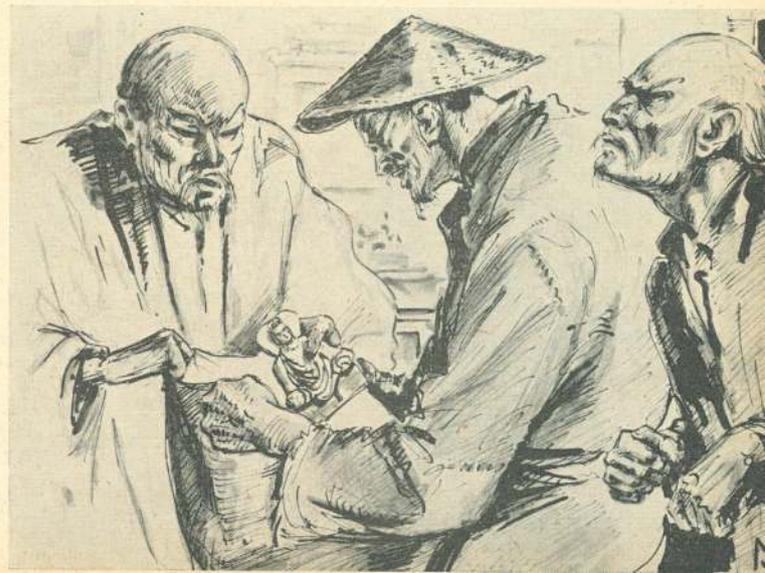
So wurde ich ein Seefahrer. Ich wurde der Schutzpatron deines Vaters, und ich habe mit ihm auf Seglern und auf Dampfern die Meere befahren. Die Kammern, die wir auf den Schiffen bewohnten, waren sich immer ziemlich gleich. Eine schmale Koje an der Wand als Bett deines Vaters, darunter Schubladen für die Wäsche, in der Ecke eingebaut ein Kleiderschrank. In der nächsten Wand ein Sofa mit einem Tisch davor, an der gegenüberliegenden Seite ein Schreibtisch, auf dem Boden ein gro-

ßer Teppich. Das war immer unsere Einrichtung. Ich wurde stets so aufgestellt, daß dein Vater mich von seiner Koje aus sehen konnte. Es war ein rauhes Leben an Bord, ein wildes Leben voller Taten, das mir immer unverständlich blieb. Die Menschen wandelten noch in der Finsternis und kannten noch nichts von der wundersamen Lehre Buddhas. Nur dein Vater kannte sie, doch wollte er sie nicht gelten lassen. Buddha, so sagte er oft zu mir, du bekehrst mich nicht zu der Lehre von einer ewigen Wiederkunft bis jeder Wunsch erstorben ist und das Nirwana winkt. Ich habe noch viele Wünsche für das Leben und denke nicht daran, selbstlos und wunschlos zu werden. Mohammed, lieber Buddha, verkündigte eine bessere Lehre. Ein Mohammedaner hat keine Zukunftssorgen. Wie Allah es anordnet, so ist es gut. Er vertraut seinem Gott wie der Soldat seinem Feldherrn! Ich konnte zu solchen Worten nur weiter lächeln, des Wortes gedenkend, unüberwindlich ist der, der warten kann. Ewig und unüberwindlich ist Buddha, und auch ihr Europäer werdet euch noch zu Buddhas Lehre bekennen.

So unterhielt ich mich oft mit deinem Vater, ohne ihn bekehren zu können. Aber wo wir auch immer weilten, im schönen Passat, bei Kap Hoorn in Schnee und Eis, im Indischen oder Stillen Ozean, immer war ich deinem Vater eine Mahnung an Buddhas weise Lehre und ein Wegweiser zu einem besseren Menschen.

Im Laufe der Jahre kamen wir auch wieder einmal in meine Heimat, nach Bangkok. Wir schwammen wieder auf dem heiligen Wasser des Menam. Ich sah die vielen goldenen Buddha-tempel wieder und sah wieder in der Mor-

Da wurde ich eines Tages von schmutzigen Chinesenfäusten gefaßt, in einen Sack gesteckt und fortgetragen.



Windjammer

Du siehst, mein Kind, dein Vater und ich, wir haben viele gemeinsame Erinnerungen. Jetzt stehe ich hier im Kielsenger Hof, sehe ein neues Geschlecht heranwachsen und warte darauf, daß auch in diesem Lande Buddhas Lehre Eingang findet.

Unüberwindlich ist der, der warten kann. Ewig ist und währt Buddhas reine Lehre.“

Nach diesen Worten schweig der Buddha, und er schien jetzt noch geheimnisvoller zu lächeln als vorhin. Verwirrt von dem Gehörten sprang ich auf und ging zu meinem Vater und fragte ihn nach Allem und nach dem Bildnis der Notre-Dame de la Garde. „Frage nicht,“ antwortete mir mein Vater, „Viele Torheiten begeht man im Leben, aber zuletzt lernt man schweigen und lächeln wie der Buddha.“

*

Fische um die halbe Erde

Kürzlich reiste eine Partie gefrorener Lachse per Schiff um die halbe Erde. Die Lachse waren in Japan abgeladen und für Finnland bestimmt. Die Umladung erfolgte in Hamburg. Es liegt auf der Hand, daß ein derartig ungewöhnlicher Transport sorgfältige Überlegungen und besondere Maßnahmen erfordert, wenn die Qualität einer so empfindlichen Ware nicht unter der langen Reisedauer (68 Tage) und der Umladung leiden soll. Hinzu kam, daß die Lachse für die Reise Hamburg—Finnland in Spezial-Kühlbehälter umgepackt werden mußten. Es spricht für die an dem Transport beteiligten Unternehmen und für den Transithafen Hamburg, daß die Fische in ausgezeichnetem Zustand von dem finnischen Käufer in Empfang genommen werden konnten.

*

In „The Nautical Magazin“, Band 167, 1952, heißt es im Aufsatz „The term ‚Windjammer‘“: von Fred W. E. Bedwell.“

„Für Männer meiner Generation, die, wie ich, ihre Seemannslaufbahn vor 60 Jahren begonnen haben (von ihnen können im unerbittlichen Lauf der Natur nicht mehr viele übrig sein) ist es sehr ärgerlich, den Ausdruck ‚Windjammer‘, wie es heute tatsächlich gebräuchlich geworden ist, auf jenes Meisterwerk des Schiffbaus angewendet zu sehen, das Rahschiff. Ich möchte betonen, daß ‚Windjammer‘ eine Beleidigung und ein Ausdruck der Geringschätzung war.

In der Blütezeit der amerikanischen Ostküsten-Schoner-Fahrt waren die Heuern, die Verpflegung und die Unterbringung bei weitem besser auf diesen Schonern als auf irgendwelchen britischen Schiffen. Die Besatzungen der Schoner blickten daher auf die der britischen Schiffe nur mit Mitleid herab und nannten sie ‚Lime-juicers‘ (Orangensaft-Jungens).

Nun muß man bedenken, daß die britischen Schiffe vollgetakelt waren und daß somit die schwerste Arbeit oben in der Takelage getan werden mußte, und zwar bei jedem Wetter, während der Schonomann selten das Deck verließ. Daher betrachtete sich der Rahschiffsmann als den weit besseren Seemann und hatte eine sehr geringe Meinung von dem Schonomann. Da ein Schoner viel höher am Wind liegen kann als ein Schiff mit Rahen, kam der Ausdruck ‚Windjammer‘ auf (jammed up into the wind = in den Wind gepreßt). Einen Mann von der Besatzung eines Amerikaners einen ‚Windjammermann‘ zu nennen, das zog Unannehmlichkeiten nach sich, und das umso mehr, als viele dieser Leute ursprünglich auf Rahschiffen gefahren hatten. Ich selbst war kein Windjammermann.“

Dazu schreibt uns Prof. Otto Steppes, der bekannte frühere Seefahrtsschuldirektor:

„Man liest und hört seit geraumer Zeit den Ausdruck ‚Windjammer‘ in der Fachpresse, in den Tageszeitungen und von Seeleuten und Laien. Wie wenig dieses Wort verstanden wird, dafür findet man z. B. einen Beweis in dem „Nautischen Taschenwörterbuch“ von John Barten. Dort wird allen Ernstes das Wort im englisch-deutschen Teil so angeführt:

windjammer = Windjammerer (Segler).
Und im deutsch-englischen Teil steht:
Windjammerer = wind jammer.

Der Seemann liebt die Pferde. Das ist bekannt. Wo er ein Pferd sieht, möchte er es streicheln oder ihm ein Stückchen Zucker geben. Am liebsten aber sich draufsetzen. Und die schöne Frau nebenan? Ja, da könnte man sogar das Pferd beneiden, so Wange an Wange mit Fräulein Anneliese Billig, der „Miss Köln 1958“.

Ich glaube, daß viele, die das Wort gedankenlos nachreden, es im Zusammenhang mit „Jammer“ oder „jammern“ bringen.

Daher stelle ich Ihnen zur Verfügung, was ich vorstehend aufgeschrieben habe. Es würde sicher aufklärend wirken und vielleicht auch dazu beitragen, daß hin und wieder jener ärgerliche Ausdruck vermieden wird. Warum sagt man und schreibt man nicht: Hochseesegler, Rahschiff, Vollschiff, Bark, oder was es gerade ist? Und ist der Sammelausdruck „Windjammer“ besser oder schöner als „Segelschiffe“?

So etwas tut man nicht

Die Bergener Tageszeitung „Dagen“ veröffentlichte, wie das Bundesministerium für Verkehr mitteilt, kürzlich einen Bericht über das Verhalten deutscher Seeleute in Norwegen. Danach hat ein deutsches Frachtmotorschiff wegen schwerer See einen norwegischen Nothafen angelaufen und ist dort zu Anker gegangen. Vier Seeleute sind dann an Land gerudert und haben dort, wie es in dem Zeitungsartikel heißt, „wie die Berserker“ gehaust. Die vier Seeleute wurden daraufhin verhaftet.

Sofort bei dem zuständigen Polizeimeister in Florø angestellte Ermittlungen des Konsulats der Bundesrepublik in Bergen ergaben, daß die Seeleute in stark angetrunkenem Zustand Jagd auf Hühner und auf ein Kalb gemacht hatten, wobei sie einiger Hühner habhaft wurden und sie töteten. Einer der Seeleute soll in ein Haus eingedrungen sein und es völlig durchwühlt haben. Durch Urteil an Ort und Stelle vom 29. Oktober 1958 wurden die jugendlichen Täter zu Gefängnisstrafen bis zu 70 Tagen verurteilt. Außerdem wurden ihnen Entschädigungszahlungen von 150 bis 600 nKr auferlegt. Für die Freiheitsstrafen gab das Gericht eine zweijährige Bewährungsfrist.

Wir sind der Meinung, daß derartige Vorfälle besonders in Ländern, mit denen Deutschland während des Zweiten Weltkrieges unmittelbar in Kampfhandlungen gestanden hat, geeignet sein können, die sich nunmehr anbahnende Normalisierung des Verhältnisses der Bundesrepublik zu solchen Staaten unnötig zu belasten. Erfahrungsgemäß werden derartige Ereignisse in der ausländischen Presse sehr kritisch kommentiert und mit allgemeinen Bemerkungen verbunden, die nicht nur der Bundesrepublik als solcher, sondern auch dem Ansehen der deutschen Handelsschifffahrt abträglich sind.

Wußten Sie schon, daß...

... Japan seit längerer Zeit große Anstrengungen macht, um mit seinen Industrieerzeugnissen auch in Lateinamerika vorzudringen? Japans erstes Messeschiff, die 10 500 BRt große „Atlas Maru“, wird nach Südamerika gehen, um hier in elf Ländern für den Absatz japanischer Industrieerzeugnisse zu werben.

... das Wort „Piraten“ aus dem Griechischen stammt? Ursprünglich hieß es „peirates“ — der „Abenteurer“. Erst später wandte man die Bezeichnung im besonderen auf den Abenteurer der Meere an. Das Wort ist also nachträglich umgedeutet worden.

... in den USA sowohl bei Fernseh- als auch bei Rundfunkgeräten der Markt gesättigt ist? 1958 wurden 4 920 428 Fernsehgeräte (1957: 6 399 345) und 12 577 243 Rundfunkempfänger (15 427 738) hergestellt, was vom zuständigen Verband mit der Vollversorgung der amerikanischen Haushalte mit diesen Geräten erklärt wird.

... in der Sowjetzone vergangenes Jahr rund 100 000 Pkw gemeldet waren, in der Bundesrepublik (ohne Westberlin) zur gleichen Zeit fast genau zwei Millionen.





Klar bei Schmünzelauge

Jan Brassbaum, Able Seaman auf dem Erzfrachter „Onyx“, gerät in eine Sektierer-Versammlung. Der Wanderprediger hat sich gleich auf sein neues Opfer gestürzt und versucht, es zu bekehren.

„Und wie ist das mit dem Alkohol bei euch?“ will Jan Brassbaum, halb bekehrt, erstmal wissen.

„Der ist natürlich bei uns verpönt. Keiner unserer Gläubigen rührt einen Tropfen dieses Giftes mehr an.“

„Hm! Und wenn ich mir trotzdem mal einen hinter den Schlips gieße?“

„Sollten Sie so vermessen sein, dann allerdings wird uns nichts übrig bleiben, als daß wir Sie als abschreckendes Beispiel an die Wand unseres Gemeindehauses stellen.“

„Famos!“ trumpft der Seemann auf, „den Kerl möcht' ich mal sehen, der Jan Brassbaum wenn er dun ist, an die Wand stellen kann!“

*

Ein dicker Dampfer kommt die Elbe auf. Natürlich — wie kann das anders sein — will im letzten Augenblick noch eine kleine Barkasse ihm über den Bug laufen. Auf der Back des Dampfers lautes Geschimpfe und Gedrohe. Dazwischen eine ganz energische Stimme, so das Übliche: „Und wenn Sie nicht zur See fahren können, dann fahren Sie Mist!“

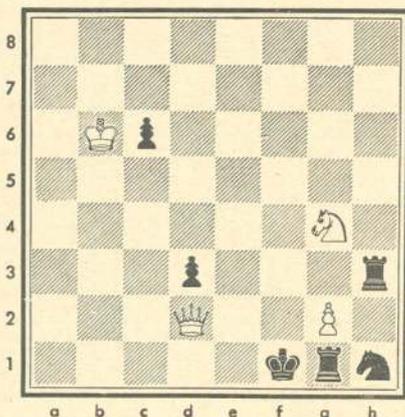
„Wer sind Sie denn?“ fragt der Barkassenführer.

„Der Zweite Offizier“, kommt es von oben.

„Verdammt, mit Untergebenen pflege ich nicht zu sprechen. Schicken Sie Ihren Kapitän!“

Unsere Schachcke

Undank ist der Welt Lohn
Von Eugen Ferber



Weiß zieht an und setzt im 5. Zuge matt

Trotz der hohen Zügezahl ein leichtes Stück. Ein Hinweis: Wenn der Bc6 weiß wäre, ginge es schon in zwei Zügen.

„Immer wenn ich eine Nacht im Hafen durchgesumpft habe, fühle ich mich am andern Morgen wie zerschlagen“, meint der Plumber zum Storekeeper. — „Ich nicht, aber ich bin ja auch nicht verheiratet.“



„Der Maler möchte, daß wir das Schiff zehn Meter zurückfahren!“

„Tantalusqualen?“ blickt der Moses von seinem Kriminalschmöker auf und wendet sich an einen Leichtmatrosen. „Weißt du, was das ist. Tantalusqualen?“

„Natürlich weiß ich das. Wenn sich da zwei hauen und du stehst dabei und hast deinen besten Anzug an, das sind Tantalusqualen.“

Silbenrätsel

Aus den Silben

alk — bau — borg — burg — de — de — des
— ek — för — ham — hjem — kern — la —
li — maar — mouth — neb — o — ro — sa
— se — stock — trond — vil — wey — wi

sind 11 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. zweitgrößter Hafen des europäischen Kontinents;
2. russische Hafenstadt;
3. ehemaliger finnischer Holzverladehafen;
4. Transithafen am Noord-Holland-Kanal;
5. ehemals lettischer Hafen;
6. hellster Stern im Sternbild des Schwans;
7. bedeutender norwegischer Hafen;
8. spanische Hafenstadt;
9. englischer Kanalhafen;
10. westdeutscher Ostseehafen;
11. größter mitteldeutscher Hafen.

Die Anfangs- und Endbuchstaben, letztere von unten nach oben gelesen, ergeben den Namen einer bekannten Seeschiffswert.

Zwei Seeleute erwarten in Holtenau ihr Schiff, für das sie gemustert haben. Es wird wohl erst am nächsten Morgen kommen, meint der Hafendenkmeister, der das Schiff über Funk gesprochen hat. Die beiden Seeleute müssen im Hotel übernachten. Neben an im Zimmer wohnt ein frisch vermähltes Paar. Das Hotel ist ganz neu gebaut und die Wände sind daher dünn. „Schatzi,“ hören sie die Stimme des Ehemannes. „Du bist so schön, du hast einen so herrlich geformten Körper, diese edlen Rundungen! Weißt du, ich möchte einen Kunstmaler aus Hamburg kommen lassen, der deinen Körper in Öl festhält.“

Einen Augenblick später klopft es an der Tür. „Wer ist denn da?“ ruft ärgerlich der Ehemann. „Die Kunstmaler aus Hamburg,“ kommt es zurück.

*

„Eine ganz reizende Frau haben Sie“, sagt der I. zum II. Offizier. „Wann haben Sie dann Ihre Gattin kennengelernt?“

„Oh, das kann ich Ihnen ganz genau sagen. Das war, als ich auf der ‚Treuenstein‘ anmusterte und sie mich um Hausstandsgeld bat und ich ihr den Ziehschein gab.“

*

Der Kapitän möchte aus seinen Schiffsjungen tüchtige Seeleute machen. Dazu gehört auch, daß sie sprachgewandt sind. Er schärft ihnen ein, während des Landurlaubs in fremden Häfen zum Gottesdienst zu gehen oder ein Theater zu besuchen, dabei lerne man am besten fremde Sprachen. — „Und die Freundin, Herr Kapitän, vergessen Sie die nicht“, wirft ein naseweiser Schiffsjunge dazwischen.

*

Der Bootsmann ist schon 70, aber er kann von der Seefahrt immer noch nicht lassen. Nun hat er sogar geheiratet, eine Neunzehnjährige. „Aber Bos'n, stell dir das doch mal vor, in zehn Jahren bist du 80 und deine Frau erst 29. Wie soll das enden?“ ermahnen ihn seine Kollegen. — „Wieso, wenn man ein Mädchen wirklich liebt, spielt ihr Alter überhaupt keine Rolle.“

*

Im Schwarzmerhafen Constantza bewunderten zwei Männer ein wunderschönes Auto. „Donnerwetter, das ist ein Wägelchen“, rief der eine, „die Russen verstehen es schon, Superautos zu bauen!“ — „Der stammt doch gar nicht aus Rußland, der Wagen“, erwiderte der andere. „Kennst du nicht mal ein amerikanisches Auto?“ — „Doch, doch, das kenne ich schon, aber ich kenne dich nicht!“

Auflösung aus Nr. 3

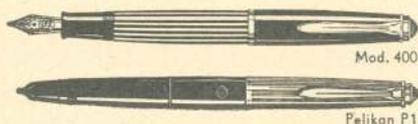
Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Aal; 4. Drama; 6. Ern; 7. Lama; 9. Poe; 11. Atlantis; 13. Selene; 16. See; 17. Ekstase; 19. Rinne; 21. Abo; 22. Li; 23. Rot; 24. Elen.

Senkrecht: 1. Adel; 2. Arras; 3. Lanner; 5. Ali; 8. Asen; 9. Peso; 10. One; 12. Teile; 14. Etat; 15. Lab; 18. Kern; 20. Nil.

Problem Chandrasekharan und Parameswaran

1. Ld — b6! (dorht 2. Sd8 matt) Df6 — d8 (Se6 — d8) 2. Dc4 × c5 (Sg4 — e5 matt, oder Td3 × d7 (Sb8 × d7) 2. Dc4 — e4 (b7 — b8S) matt. In jeweils zwei Abspielen zwei Arten schwarzer Selbstfesselung.



Pelikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MONKEDAMM 17-18

FULLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF





Was den Seemann
sonst noch interessiert

Aufnahmeprüfung

für A 5-Lehrgänge an den deutschen Seefahrtsschulen

Seit dem 1. Januar 1959 ist durch entsprechende Erlasse bzw. Verordnungen der Küstenländer der Besuch eines Lehrgangs zum Seesteuermann auf Großer Fahrt von dem erfolgreichen Ablegen einer Aufnahmeprüfung abhängig. Diese Aufnahmeprüfung dient zur Feststellung, ob die Kenntnisse des Prüflings es erwarten lassen, daß er am Lehrgang zum Seesteuermann auf Großer Fahrt erfolgreich teilnehmen wird.

An allen Seefahrtsschulen kann die Prüfung unter Aufsicht des Direktors vor einem Prüfungsausschuß, der aus drei Mitgliedern besteht, abgelegt werden. Über die Bewertung der Leistungen des Prüflings in den einzelnen Fächern und über das Gesamtergebnis der Prüfung entscheidet der Ausschuß mit Stimmenmehrheit. Die Aufnahmeprüfung darf frühestens nach einer mindestens sechsmonatigen Seefahrtzeit als Matrose, muß jedoch vor Eintritt in den Lehrgang abgelegt werden. Jeder Prüfling erhält in jedem Prüfungsfach eines der Urteile „Genügend“ oder „Nicht genügend“.

Für den Gesamtausfall der Prüfung wird eines der Urteile „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“ erteilt. Dabei wird das Urteil „Bestanden“ nur gegeben, wenn in keinem Fach das Urteil „Nicht genügend“ erteilt worden ist.

Wer die Aufnahmeprüfung nicht bestanden hat, kann sie frühestens nach drei Monaten wiederholen. Der Prüfungsausschuß kann unter Umständen diese Frist auf sechs Monate verlängern.

Die Meldung zur Aufnahmeprüfung kann jederzeit an den Seefahrtsschulen erfolgen. Dem Antrag sind neben dem eigenhändig geschriebenen Lebenslauf, die Geburtsurkunde, das Schulabgangszeugnis, das Seefahrtbuch und der Matrosenbrief im Original oder in beglaubigter Abschrift beizufügen. Außerdem soll das in den „Vorläufigen Richtlinien zur Regelung der Bordausbildung zum nautischen Schiffsoffizier“ vorgesehene Berichtsheft vorgelegt werden. Es wird empfohlen, sich während der Hafenliegezeiten in den deutschen Häfen an den dortigen Schulen nach geeigneten Prüfungsterminen zu erkundigen. Die auf Grund der Aufnahmeprüfung erteilte Prüfungsbescheinigung wird von den Seefahrtsschulen in der Bundesrepublik gegenseitig anerkannt.

Die Aufnahmeprüfung besteht aus der schriftlichen Prüfung für die Fächer

Mathematik
Englische Sprache
Deutsche Sprache

und der mündlichen Prüfung für die Fächer

Seemannschaft und
Geographie

Das Prüfungsfach **Mathematik** (Arbeitszeit etwa 2 Stunden) sieht für die Arithmetik sechs Aufgaben, und zwar je eine Aufgabe über das Rechnen mit gemeinen Brüchen und Dezimalbrüchen, aus der Prozentrechnung, aus dem Rechnen mit positiven und negativen, bestimmten und allgemeinen Zahlen, über das Rechnen mit Potenzen, mit positiven und ganzzahligen Exponenten und eine einfache

nicht eingekleidete Gleichung ersten Grades mit einer Unbekannten vor. In der Geometrie werden zwei Aufgaben, und zwar eine einfache Konstruktionsaufgabe und eine Aufgabe aus der Körperberechnung gestellt.

Die Prüfung in der **englischen Sprache** (Arbeitszeit etwa 1½ Stunden) umfaßt ein einfaches englisches Diktat von etwa zehn Schreibmaschinenzeilen und eine gleich lange Übersetzung eines deutschen Textes ins Englische unter Benutzung eines Wörterbuches.

Die Prüfung in der **deutschen Sprache** (Arbeitszeit etwa 1½ Stunden) setzt sich zusammen aus einem Kurzdiktat und einem Aufsatz (zwei Aufsatzthemen werden zur Auswahl gestellt) aus dem seemannischen Berufsleben. In der mündlichen Prüfung sollen für das Fach **Seemannschaft** die Anforderungen den „Vorläufigen Richtlinien zur Regelung der Bordausbildung zum nautischen Schiffsoffizier“ entsprechen.

In der **Geographie** sind ausreichende Kenntnisse über die Kontinente und Weltmeere, die wichtigsten Gebirge und Ströme sowie die für die Schifffahrt wichtigsten Staaten mit ihren Hauptstädten nachzuweisen.

Dieser Überblick zeigt, daß bei den Aufnahmeprüfungen Kenntnisse verlangt werden, die eine Vorbereitung ratsam erscheinen lassen. Die Seefahrtsschulen verweisen daher auch auf folgende Lehrbücher, die sie für die Vorbereitung zu einer Aufnahmeprüfung für empfehlenswert halten.

1. Seemannschaft

„Decksarbeit“

von Wagner (Verlag: Hammerich & Lesser, Hamburg)

Unfallverhütungsvorschriften für Dampf-, Motor und Segelschiffe

See-Berufsgenossenschaft

2. Geographie

Atlas mit beschreibendem Text

nach eigener Wahl

3. Mathematik

„Rechenlehre“

Deutsche Postgewerkschaft (Verlag: Deutsche Postgewerkschaft-Verlag GmbH., Frankfurt am Main)

„Mathematik für Nautiker“

Dr. E. Gundelach und Prof. Steppes — neue erweiterte Auflage — (Verlag Arthur Geist, Bremen)

„Mathematische Aufgaben für Seefahrtsschulen“

Dr. Johannes Lütjen und Eberhard Kegel (Verlag Arthur Geist, Bremen)

4. Englische Sprache

a) Lernbuch

Eckermann-Piert

„Einführung in das Britische Englisch“ (mindestens bis Lektion 25)

(Verlag Ernst Klett, Stuttgart)

b) Lektüre
„The ship that turned over“

John Anderson (Verlag Lambert Lensing, Dortmund)

5. Deutsche Sprache

„Deutsch — Rechtschreibung — Wortlehre — Satzlehre — Zeichensetzung — Stil und Aufsatzkunde“

Deutsche Postgewerkschaft

„Die Rechtschreibschule“

Waldemar Straube (Winklers Verlag, Gebrüder Grimm, Darmstadt)

„Die deutsche Sprachschule“

Ahrens-Straube (derselbe Verlag)

6. „Lernbriefe für den seefahrenden Nachwuchs“

(Verlag: Betriebsökonom GmbH., Verden/Aller, Borstel 39)

Die deutsche Seemannsmission

Der Fachverband Deutsche Seemannsmission — die Dachorganisation der verschiedenen Zweige der Deutschen Evangelischen Seemannsmission — hielt am 25. Februar 1959 im Bremer Seemannsheim seine diesjährige Jahresversammlung unter der Leitung seines Vorsitzenden, des Bremer Senatsdirektors Dr. Heinrich Maas, ab. An der Besprechung nahmen auch der Präsident des Diakonischen Werkes der Evangelischen Kirche in Deutschland, D. Münchmeyer, sowie Dr. Medicus als Vertreter des Kirchlichen Außenamtes teil.

In einem Rückblick konnten erfreuliche Fortschritte in der Arbeit der Deutschen Seemannsmission im vergangenen Jahre festgestellt werden:

1. Im Inland:

- Das neue Seemannsheim in Brake ist am 12. Aug. 1958 eingeweiht worden.
- Am 26. Sept. 1958 ist der Grundstein des neuen Hamburger Seemannsheimes gelegt worden. Es besteht die Hoffnung, daß das Heim im Frühjahr 1959 seiner Bestimmung übergeben werden kann.
- Der Bau eines Seemannsfrauenheimes in Bremen ist finanziell sichergestellt. Mit dem Bau wird in den nächsten Wochen begonnen werden.

2. Im Ausland:

- Das neue große deutsche Seemannsheim in Amsterdam hat am 12. November 1958 seiner Bestimmung übergeben werden können.
- Das neue große deutsche Seemannsheim in Rotterdam befindet sich im Umbau und wird voraussichtlich im Mai 1959 fertiggestellt sein.
- In South Shields (England, Tyne-District) hat am 10. Mai 1958 ein kleines deutsches Seemannsheim eröffnet werden können.
- Am gleichen Tage ist im nahegelegenen Middlesbrough ein Gemeindehaus, das zugleich als Seemannsheim dient, eingeweiht worden.
- In Cardiff konnte im Herbst ein kleines deutsches Seemannsheim mit Lesezimmer geschaffen werden.

Der Fachverband ist sich darüber klar, daß, so erfreulich diese Fortschritte auch sind, noch sehr vieles getan werden muß, um deutsche Seeleute in ausländischen Seehäfen zu betreuen und ihnen Aufenthalts- und Leseräume sowie die Gelegenheit zu Kontakten mit dort lebenden deutschen Familien zu geben und ihnen die Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten des betreffenden Landes zugänglich zu machen. Es ist eine Reihe von Maßnahmen besprochen worden, die in die Wege geleitet werden sollen, um insbesondere an wichtigen überseeischen Hafenplätzen deutsche Seemannsheime zu schaffen.

Hierbei werden Anregungen aus Schifffahrtskreisen im Rahmen des Möglichen weitgehend berücksichtigt.



Deutsche Seemannsheimen in der Heimat:

Brake: Weserstraße
 Bremen: Stephanikirchhof
 Bremerhaven-M.: Schifferstraße 53/55
 Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstraße 10
 Brunsbüttelkoog: Seemannsfrauenheim Schleuse
 Büsum: Fischererjugendheim
 Cuxhaven: Deichstraße 45
 Emden: Am Audienhafen
 Hamburg: Wolfgangsweg 12
 Hamburg-Altona: Gr. Elbstraße 132
 Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
 Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64, auch Seemannsfrauenheim
 Südschleuse
 Lübeck: Untertrave 1

Deutsche Seemannsheimen und Stützpunkte im Ausland

Im Ostseeraum

Göteborg: Skangatan 27 (schwed. Freizeitheim im Stig-
 bergstorget)
 Helsinki: Bernnardsgatan 4
 Malmö: Ingelestadgatan 4
 Stockholm: Svartmangatan 16
 Turku: Salamakatu 27

Im Nordseeraum

Aberdeen: Castle Terrace
 Amsterdam: Keizersgracht 733
 Antwerpen: Auksunstistelle 1. Seeleute im Konsulat
 Belfast: 169 A Ormesu Road
 Bristol: 29 Fernbank Road, Redland
 Cardiff: 77 Cowbridge Road, C-East
 Dublin: 21 Merlyn Park
 Gent: Agence Maritime, Dornzelestraat 255
 Glasgow: H 4 York Str.
 Hull: 1 Nile Street
 Leith: Edinburgh 9, Chalmers Crescent
 Liverpool: 25 Langdale Road, Sefton Park
 London: 59 Alie Street, Whitechapel E 1
 Middlesbrough: 188 Borough Road
 Newcastle-on-Tyne: 43 Lovane Place
 Rotterdam: s'Gravendijkwal 25
 South-Shields: 9 King George Road

Spanien und Mittelmeer

Athen: Odos Sina 66
 Barcelona: Calle Brust 94
 Bilbao: Apartado do Rafaela Ibarra 31-50
 Genua: Salita S. Rocco 3/18
 Haifa: Meir-Str. 41
 Istanbul-Beyoglu: Galipdede Cadessi 83.
 Kairo: 39 Sara Ahmed Hishmat Pa 3ha

Nordamerika

Cleveland: 1952 E 97 Str.
 Montreal: 3594 Jeanne Mance Str. 41
 New Orleans: 2713 Joliet Str.
 New York: Hoboken N. J., 64 Hudson Str.; Brooklyn,
 357-9 th Str. (im YMCA-Heim)
 Philadelphia: 1402 E. Moyamensing Ave.
 Toronto: 93 Riverdale Ave.

Südamerika

Buenos Aires: Esmeralda 162
 Concepcion (Chile): Avenida Victor Lamas 1273
 Joinville: Rue Jaguarum 99
 Montevideo: Juan M. Blanes 1066
 Porto Allegro: Rue Sartoria 345
 Rosario: Boulevard Orono 645
 Santos: Estado de Sao Paulo
 Valparaiso: Corro Coception Parco Arskinson 96

Afrika

Dakar: Internat. Seemannsheim
 Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congellia
 Kapstadt: Longstreet, Martinikirche
 Lagos: Port Welfare Officer
 Wallfish Bay: Swakopmund

Ostasien

Rangun: 55/61 Strand Road

Australien

Adelaide: 20 Marlborough Str., Luth. City Mission
 Brisbane: 16 Dora Str., Hendra NE 10
 Geelong: Torquat Pid Goroedal
 Melbourne: 6 Kingley Str., Darebin N 21
 Sydney: 100 George Street
 Whyalla: 116 Elliot Street.
 (Weitere Seemannsheimen sind aus den Blättern der
 Deutschen Seemannsmissionen zu ersehen).

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Bödecker & Drauz
 S. 56; Willy Brandt S. 51; Dr. Ernst Dehning (Archiv)
 S. 52; Kapitän Kurt Gerdaud S. 56; Ernst de Jong S. 57;
 Kieler Howaldtswerke (Werkaufnahme) S. 57; Hugo Klement
 (Kap Hoorn) S. 55; Walter Lüden S. 50; Heinrich
 von Medvey S. 59; Mätzelfeldwerft (Werkaufnahme)
 S. 60; Rhein Stahl-Nordseewerke (Werkaufnahme) S. 58;
 Norddeutscher Lloyd S. 54; Opal-Strumpfwerke S. 60;
 Kurt Schmischke S. 56; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 56/57;
 J. J. Sietas (Werkaufnahme) S. 56; Ferdinand Urbahns
 S. 49 und 53.



Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer
 Fahrt (A5 II) die Herren:

Wulf Allekotte, Wolfgang Bennecke, Reinhard Berthold,
 Siegfried Buch, Rolf Erichsen, Helmut Fritzsche, Karl-Heinz
 Hansen, Peter Holzner, Peter Hopf, Reimund Jahn, Jürgen
 Jesdke, Heinz Jonas, Heinrich Kettler, Christof Marcus,
 Siegfried Martin, Klaus Meyer, Karl-Heinz Müller, Georg
 Sass, Norbert Schmidt, Eberhard Schmudlach, Hugo Speck,
 Peter Stolz, Herbert Tatge, Udo Zeisner.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Die am 12. März beendete Prüfung zum Seesteuermann auf
 großer Fahrt (A5 II) bestanden die Herren:

Gerhardt Albers, Ernst Bachor, Rolf Bargmann, Rolf Bie-
 derbeck, Johann Claus, Jürgen Eckert, Dietrich Hasekirk,
 Friedrid Hinke, Uwe Isen, Louis Just, Hartmut Kirsch-
 ner (Gut), Horst Kück, Gerhard Klein (Gut), Hans Heinrich
 Lindrob, Eike Malling, Konrad Peter, Dieter Petermann,
 Walter Piehl, Uwe Poehlemann, Ulrich Richter (Gut),
 Hans-Joachim Schöner, Dieter Schöner, Hartmut Spengler,
 (Gut), Werner Tolke, Carl Vermehren, Johann Weitchus,
 Otto Wulf.

Schiffingenieur- und Seemaschinistenschule Flensburg

Im Wintersemester 1958/59 bestanden die Prüfung zum
 Seemaschinisten II (C 3) die Herren:

Johannes Clausen, Manfred Dulies, Karl-Heinrich Eggert,
 Gerd Rudolf Eilers, Joachim Harms, Herbert Huke, Klaus
 Ingwersen, Bernhard Krautwald, Oskar Kretschmann, Knut
 Kritzler, Horst Kube, Heinz Meyer, Wilfried Müller,
 Wilhelm Raun, Werner Rehorst, Otto Rose, Manfred
 Schieder, Ludwig Schmidt, Klaus Schneider, Karl Schulte,
 Otto Stöcker, Winfried Vetter, Franz Wulff, Gerhard
 Weichert, Rolf Lorenzen, Gert Reinhold, Hermann Andre-
 sen, Lothar Braun, Reinhard Clausung, Egon Dirks, Klaus
 Dieter Ernst, Wilhelm Fischbach, Rolf Freudenberg, Lothar
 Haaszio, Günther Hagen, Anton Hansmann, Heinrich
 Heiligstein, Rolf Heisch, Karl Hollenders, Hans Otto
 Holst, Jan Ketelsen, Horst Kühl, Hans Launer, Heinz
 Lausen, Johannes Matzen, Klaus Millat, Günther Möller,
 Lothar Paus, Ferdinand Reichardt, Paul Reiprich, Erwin
 Schmitz, Karlheinz Schrader, Franz Veile, Karl-Heinz
 Wellbrock, Siegfried Wilms, Hans-Jürgen Zillmann.

Zum Seemaschinisten I (C 4) die Herren:

Walther Balscheit, Günter Bendig, Hans-Jürgen Böttger,
 Willy Clausen, Werner Dürrkopp, Kurt Gieseimann, Jonny
 Goldsweer, Klaus Grabowsky, Horst Hansen, Kurt Heinze,
 Hinrich Ibelings, Bodo Köhler, Günther Kunze, Klaus Kühl,
 Klaus Küter, Rudolf Menzel, Werner Mückenheim, Gerhard
 Müller, Hans Osbahr, Wilhelm Paul, Otto Perulsky, Wil-
 helm Peschkes, Otto Petersen, Werner Radwalsky, Klaus
 Rast, Gregor Selke, Klaus Schöttke, Lothar Schulz, Rolf
 Stahl, Horst Stark, Peter Straubel, Karl Strohmeier, Wolf-
 gang Uhlmann.

Zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:

Peter-Jost Epstude, Hans Glasneck, Klaus Jaudzims, Klaus-
 Jürgen Lang, Horst Lorek, Gert Pagel, Wilfried Petersen,
 Wolfgang Schultz, Horst Sennholz, Hans Thiemann, Wolf-
 gang Unger, Otto Valentin, Jürgen Weidemann, Klaus
 Behring, Balduz Brahm, Hermann Buß, Hinrich Hinrichs,
 Hermann Jars, Willi Köhler, Hanno Lemon, Rolf Meier,
 Gerard Sierro, Otto Tegge, Ulrich Vogel, Friedrich Cleve,
 Geert Dams, Peter-Jörg Denk, Uwe Detlefsen, Wilhelm
 Gosch, Hans Walter Hansen, Thies Harbs, Harald Ling-
 nauer, Hans Lucht, Friedrich-Wilhelm Meinke, Heinz
 Mumm, Bruno Müller, Friedrich Peters, Hermann Przygode,
 Rudolf Weidauer, Gerhard Wiechert, Horst Wilker, Jürgen
 Wrzal.

Zum Funker (Seefunkzeugnis II. Klasse) die Herren:

Werner Falck, Helga Freese, Karl-Heinrich Heinrichs, Helga
 Jars, Bernhard Mansfeld, Jutta Masthoff, Günther Mor-
 genroth, Gerhard Nielsen, Hinnerk Siemers, Peter Thiem.

Seefahrtsschule Hamburg

Die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) bestanden
 am 5. März 1959 folgende Herren:

Johannes Engelland, Hermann Gerdaud, Hugo Grabo, Fritz
 Kolkmann, Ernst Kösterke, Egon Kramme, Rudolf Kröger,
 Hans Lauerwald, Hans Helmut Libner, Helmut Nicolaus,
 Hans-Werner Richters, Walter Rosehr, Peter Schonfeldt,
 Fritz Schwendrat, Helmut Taraske, Carl Wichmann.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A5 II)
 bestanden am 16. März 1959 folgende Herren:

Fritz Almenstedt, Claus Blumenthal, Hans Peter Brodersen,
 Meben Bruhn, Ernst Cordes, Horst Dreyer, Erich Eder,
 Robert Harten, Hans Heitmann, Gerd Herberger, Klaus
 Hoffmann, Wolfgang Keymer, Eberhard Klein, Hans Georg
 Kunath, Günther Langowski, Gerd Müller, Hans Rickert,
 Wolfgang Sanner, Dieter Schmidt, Peter Schneider, Gerhard
 Smit, Karl Ludwig Thorun, Peter Wriedt.

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt
 (A 1) am 17. März 1959 folgende Herren:

Karl Biesiada, Willi Coltau, Ewald Döll, Gerhard Doering,
 Rudolf Eils, Paul Fock, Karl Freygang, Manfred Fromm-
 holz, Ehrenfried Grigoleit, Günter Harcks, Otto Jede-
 mann, Helmut Matern, Helmut Messerschmidt, Hermann
 Mitzelaff, Fritz Pempelt, Heinz Platzeck, Hugo Satzel, Gerd
 Schulze, Wilhelm Trilk, Helmut Vöge, Konrad Werner.

Seefahrtsschule Lübeck

Die am 21. März 1959 beendete Prüfung zum Seesteuermann
 auf kleiner Fahrt (A2) bestanden die Herren:
 H.-H. Arp, J. Behrens, K. Bunte, H. Drubiel, U. Giese,
 W. Hamann, J. Hauser, H. Horn, P. Jacob, K.-H. Johann-
 sen, D. Kahls, B. Lange, M. Lemmermann, J. Lüders, M.
 Much, G. Roeschke, R. Schmidt, H. Spiering, J. Wenzel,
 M. Wriggers.



Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der
 Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 25. April und
 23. Mai 1959. Wellenlängen, Frequenzen und Sendezzeiten
 siehe „Kehrwieder“ Nr. 1/59.



Hans Szymanski: Die alte Dampfschiffahrt in Nieder-
 sachsen." Veröffentlichung des Niedersächsischen Amtes für
 Landesplanung und Statistik, Hannover. 459 S., 40 Tafeln.
 Brosch. DM 24,—.

Der Verfasser ist in der Seefahrtliteratur durchaus kein
 Unbekannter. Wir erinnern hier nur an seine grundlegen-
 den Werke über die Ewer der Niederelbe, die Schiffe der
 deutschen Kleinschiffahrt oder die Holzernen Tiefwasser-
 segler. Hier hat er mit viel Liebe und Sorgfalt alles zu-
 sammengetragen, was über die Anfänge der Dampfschiff-
 fahrt in den hannoverschen Archiven zu finden war. Nach
 einer Vorgeschieht des Dampfers überhaupt, dem Pa-
 pinschen Dampfboot auf der Fulda 1707, und die ersten
 deutschen Dampfschiffsprojekte um 1816 schildert er dann
 das erste Dampfschiff „Die Weser“, das 1816 auf der
 Niederweser eingesetzt wurde. Auch auf die Dampfschiff-
 fahrt auf der Niederelbe kommt er zu sprechen, auf den
 Seebäderdienst nach Norderney, der 1834 ins Leben ge-
 rufen wurde, und wechselt dann über zur Seeschiffahrt,
 die ein Jahrzehnt später begann. Am Schluß führt Szy-
 manski die benutzten Archivunterlagen an, gibt ein Ke-
 gister und vor allen Dingen eine Anzahl Bilder über die
 genannten Fahrzeuge. Bis etwa um das Jahr 1867 wird
 die Entwicklung des Dampfers gezeigt. Es ist ein außerordent-
 lich interessantes Buch und dem Verfasser, der manches
 Jahr dazu benutzt haben muß, alles zusammenzutragen,
 muß man hohe Anerkennung zollen. ge.

Von See auf Hamburg. Herausgegeben vom Schiffsmelde-
 dienst G.m.b.H., Hamburg, bearbeitet v. E. Fröhling. Bei
 Carl Griese, Hamburg II. 305 S. Mit vielen Fotos und
 Karten. DM 18,—.

Bereits in der 3. Auflage liegt dieses Werk vor, das
 1951 zum erstenmal erschien. Der Schiffsführer wie auch
 der Reeder, der Makler und sonstige Schiffahrtsleute fin-
 den darin alles, was sie an Informationen über die Elbe
 und den Hamburger Hafen benötigen, seien es nautische
 Anweisungen mit einer Reihe farbiger Elbekarten von
 „Elbe 1“ bis nach Lauenburg und Vogelschaubildern des
 Hamburger Hafens, oder die Vorschriften für den Schiffs-
 verkehr und die hafenärztlichen und gesundheitlichen Ver-
 fügungen, sowie Hinweise auf die Paß- und Zollformali-
 täten. Weiterhin werden behandelt der Lotsen- und
 Schleppdienst, die Radarkette von See bis Hamburg, der
 Funkdienst der Bundespost, der Wetterdienst, der Seenot-
 dienst und der Schiffsmeldedienst. Informationen über den
 Nordostseekanal sind ebenfalls nicht vergessen. Eine kurze
 geschichtliche Entwicklung des Hamburger Hafens und das
 oben genannte Kartenwerk runden dieses Werk ab. Der
 Text ist in deutsch und englisch gehalten. id.

Schiffsliste 1959. Verzeichnis der deutschen Reedereien und
 ihrer Schiffe über 100 BRT. Bei Eckardt & Messertorf, Ham-
 burg. 256 S. Flex. Einband. DM 10,—.

Alljährlich erscheint diese bekannte Schiffsliste. Der
 neueste Band bringt den Stand vom 1. 1. 1959. Hierin
 findet man jedes Seeschiff über 100 BRT Größe mit
 Größenangaben, Maschinenanlage und Geschwindigkeit,
 Baujahr und Bauwerft, sowie die Reederei. Zu Vergleichs-
 möglichkeiten mit dem Ausland ist neuerdings auch noch
 die Größe in Kubikfuß angegeben. id.

Wolfgang Frank: „Der Stier von Scapa Flow“. Leben und
 Taten des U-Boot-Kommandanten Günther Prien. Gerhard
 Stallberg Verlag, Oldenburg i. O. 292 S. M. Fotos.
 Ln. DM 14,80.

Von Günther Prien ist in diesem Buch die Rede, ein
 Name, der gerade in den letzten Monaten in Zeitschriften
 viel genannt wurde, um dessen Leben und Ende sich viele
 — nun, wir wollen einmal den richtigen Ausdruck be-
 nutzen — Latrinengerüchte gebildet haben und die manche
 Schreiberlinge dann als „Tatsachenberichte“ in die Welt
 setzten und die sich bei näherer Betrachtung als Schwindel
 erwiesen. Es war also die höchste Zeit, daß sich ein Mann
 erhasse, der mit ihm zusammen auf „U 47“ fuhr, der das
 Unternehmen gegen Scapa Flow miterlebte, und nun mit
 diesem ganzen Lügengerüchte aufräumt. Wolfgang Frank,
 der uns schon seine hervorragenden Marinebücher „Die
 Wölfe und der Admiral“ und „Schiff 16“ gab, ist es, der
 in seinem neuesten Buch „Der Stier von Scapa Flow“ den
 Schmutz hinwegfegt und eines der saubersten und ehr-
 lichsten Bücher schrieb, das je über deutsche Soldaten
 geschrieben wurde. Es sollte jeder lesen. ge.

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



Die Werften meldeten...

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

D „Emmy Ottens“, ex „Juliane“, ex „Middelhavet“, ex „Kongstrup“, 1343 BRT, erb. 21 Kopenhagen. 3. 59 verk. v. Ewald Ottens, Cuxhaven, an Shipping Trading GmbH, Hamburg. Neuer Name: „Shiptrading I“.

TMS „Ammerland“, ex „Kongsdal“, 9984 BRT, erb. 37 Bremen-Vegesack. 3. 59 verk. v. Oldenburg-Portugiesische Dampschiffs-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie. KG., Hamburg, an Bundesmarine. Neuer Name: „Jeverland“

TMS „Münsterland“, ex „Powell“, 11 708 BRT, erb. 50 Port Glasgow. 3. 59 verk. v. Oldenburg-Portugiesische Dampschiffs-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie. KG., Hamburg, an Bundesmarine. Neuer Name: „Frankenland“

Ankäufe aus dem Ausland

MS „Avontuur“, 178 BRT, erb. 28 Holland. 3. 59 angek. v. Kapt. Eilt Siebels Jacobs, Neuahringerseel, aus Holland (Kamp's Scheepv. u. Handel Maats. N.V., Delfzijl). Neuer Name: „Ebenezer II“.

D „Poul Carl“, 2498 BRT, erb. 47 England. 3. 59 angek. v. Heinrich Bischoff, Hamburg, aus Danemark (A/S Dampskibsselsk. „Heimdal“, Kopenhagen). Neuer Name: „Marcus bischoff“.

Verkäufe ins Ausland

MS „Käse Berckemeyer“, 15 900 tdw, erb. 59 Hamburg. 3. 59 verk. v. Hedwigshütte Kohlen- u. Kokswerke AG., Hamburg, an A/S Plouvier Maritime, Antwerpen. Neuer Name: „Stad Gent“.

TMS „Eugen Friederich“, 947 BRT, erb. 57 Bremen-Hemelingen. 3. 59 verk. v. Reederei Eugen Friederich, Bremen, nach Paris. Neuer Name: „Enros“.

MS „Häfenor“, ex „Schelde“, 496 BRT, erb. 53 Oldenburg l. O. 3. 59 verk. v. Reunert & Co. GmbH, Hamburg, an Kapt. Nils Harry Carlsson, Hallevik/Solvesborg. Neuer Name: „Havso“.

MS „Emily Sauber“, 2624 BRT, erb. 57 Hamburg. 3. 59 verk. v. Sauber & Co., Hamburg, an Worms Compagnie Maritime et Charbonnière, Paris. Neuer Name: ?

D „Monika Wiards“, ex „Ispahan“, ex „Tombouctou“, ex „Kepwickhall“, ex „Ballygally Head“, 5532 BRT, erb. 19 Beltast. 3. 59 verk. v. Adolf Wiards, Bremen, nach Ostasien. Neuer Name: ?

Umbenennungen

MS „Trostbrücke“, 796 BRT, erb. 52 Lemwerder. 3. 59 v. Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf., Hamburg, in Bareboat-Charter an Eastern Star Line, Colombo. Neuer Name: „Starline Progress“.

SMS „Union 5“, 85 BRT, erb. 57 Bremerhaven. 3. 59 von W. Schuchmann, Bremerhaven, an Remorqueur Letzter S/A, Antwerpen. Neuer Name: „Françoise Letzter“.

SMS „Union 6“, 85 BRT, erb. 57 Bremerhaven. 3. 59 v. W. Schuchmann, Bremerhaven, an S. A. de Remorqueur à Hélice, Antwerpen. Neuer Name: „Philippe Gerling“.

TMS „Julius Rütgers“, 854 BRT, erb. 08 Bremerhaven. 3. 59 v. Joachim Grabow, Hamburg. Neuer Name: „Altona“.

TMS „Sioux“, 979 BRT, erb. 58 Kiel-Friedrichsort. 3. 59 v. Bundesmarine. Jetzt „Wittensee“.

TMS „Unkas“, 986 BRT, erb. 55 Kiel-Friedrichsort. 3. 59 v. Bundesmarine. Jetzt „Bodensee“.

Abgewrackt wurden

MS „Ansgaritor“, ex „Marianne Clunies“, ex „Empire Opossum“, ex „Western Ocean“, 5751 BRT, erb. 18 Portland Or./USA. 3. 59 v. Schlüssel-Reederei D. Oltmann & Co., Bremen, an holl. Abwracker.

D „Gertrud“, 373 BRT, erb. 21 Königsberg/Pr. 3. 59 v. Mathies Reederei KG., Hamburg, an Walter Ritscher, Hamburg.

D „Emsgatt“, ex „Erika“, ex „Käthe“, ex „Hans Henning“, 1231 BRT, erb. 05 Stettin. 3. 59 v. Kauffahrt Seereederei Adolf Wiards & Co., Hamburg, an belgischen Abwracker.

FD „Remscheid“, ex „Elbe III“, 305 BRT, erb. 19 Lauenburg. 3. 59 v. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Cuxhaven, an Eckhardt & Co. GmbH, Hamburg

Die Postboje

M. Ou., MS „Nobistor“: Ich las in Nr. 2 Ihren „Heringsbericht“ und dabei tauchte die Frage auf, die selbst die ältesten Bordkameraden nicht beantworten konnten, nicht einmal die, welche auf Fischdampfern gefahren waren: Wovon ernährt sich der Hering?

Wenn der Hering auch als sogenannter Friedfisch bezeichnet wird, so verschmäht er, wenn er ausgewachsen ist, keineswegs kleinere Fische und kann damit zu einem Fischräuber werden. Im allgemeinen ernährt er sich jedoch von Plankton, also den im Wasser frei schwebenden lebenden Tieren und Pflanzen, z. B. den Strahl- und Geißeltierchen, Quallen, Borstenwürmern, Flügelschnecken, Krebstieren, Algen, Bakterien, Wasserläusenarten usw. Die kleinen Krebstierchen scheinen aber seine Lieblingsnahrung zu sein.

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1328 MS „Gordian“, 15 200 tdw, f. Hilmar Reksten, Fjöranger/Bergen. Probef. 25. 3. 59

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

839 MS „Oregon Leader“, 9161 BRT, f. United Steamship Corporation, New York. Probef. 9. 3. 59

Blohm & Voss AG., Hamburg

805 MS „Fionia“, 25 000 tdw, f. Baron H. H. Thyssen-Bornemisza, Lugano (KR.: Christian F. Ahrenkiel, Hamburg). Stapell. 4. 3. 59

J. Braun, Speyer

SMS „Trischen“, Seetrawler f. Bundesmarine. Probefahrt 24. 3. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

876 TD (tu) „Rygja“, 13 000 BRT, f. A/S J. Ludwig Mowinkels Rederi, Bergen. Probef. 2. 3. 59

877 MS „Bulk Trader“, 10 542 BRT, f. Skipsaktieselskapet Cecil, Moss. Probef. 16. 3. 59

879 MS „Belnor“, 15 200 tdw, f. Belships Co. Ltd., Skibs A/S, Oslo. Stapell. 5. 3. 59

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Cuxhaven“, 370 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 11. 3. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

734 TD (tu) „Partula“, 18 000 tdw, f. Shell Tankers Ltd., London. Stapell. 5. 3. 59

743 MS „Hornsee“, 12 940 tdw, f. Horn-Linie, Hamburg. Stapell. 3. 3. 59

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

316 MS „Pal Yam“, 2700 tdw, f. Atid Mediterranean Line Ltd., Haifa. Übergabe 17. 3. 59

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

574 MS „Linzertor“, 11 280 tdw, f. Ister Reederei GmbH, Bremen. Probef. 2. 3. 59

Howaldtswerke A.-G., Hamburg

924 TD (tu) „Esso Stuttgart“, 47 000 tdw, f. Esso AG., Hamburg. Probef. 25. 3. 59

932 MS „Neder-Eems“, 12 250 tdw, f. Nederland Linie (NV. Stoomvaart Maatschappij „Nederland“), Amsterdam. Stapell. 25. 3. 59

Husumer Schiffswerft

1133 FK „Liana“, f. Herpel, Husum. Probef. 24. 3. 59

1136 Fährschiff MS „Rüm Hart“, 350 BRT, f. Wyker Dampfschiffs-Reederei GmbH, Wyk a. Föhr. Stapellauf 26. 3. 59

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

63 SMS „Priel“, 56 BRT, f. Wasser- u. Schifffahrtsdirektion Wilhelmshaven. Probef. 7. 3. 59

64 Tonnenleger MS „Barsemeister Brehme“, f. Wasser- u. Schifffahrtsdirektion Bremen. Stapell. 26. 3. 59

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1077 TD (tu) „Asprella“, 18 000 tdw, f. Shell Tankers Ltd., London. Stapell. 24. 3. 59

1084 TMS „Bianca“, 26 000 tdw, f. Arth. H. Matthiesen, Oslo. Probef. 18. 3. 59

1085 MS „Priamos“, 3027 BRT, f. F. Laeisz, Hamburg. Probef. 2. 3. 59

1087 MS „Makelfjell“, 9400 tdw, f. Olsen & Ugelstad, Oslo. Ausged. 7. 3. 59

1093 TD (tu) „Jabetta“, 40 450 tdw, f. A/S Kosmos (Anders Jahre), Sandefjord. Stapell. 16. 3. 59

Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

148 MS „Walther Lass“, 496 BRT, f. Walther Lass, Hamburg. Überführungsf. 27. 3. 59

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1067 TMS „Esso Emden“, 999 BRT, f. Esso Tankschiff Reederei GmbH, Hamburg. Stapell. 10. 3. 59

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

Schnellboot „Bussard“, 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 21. 3. 59

Lübecker Flender-Werke

499 MS „Kamperdyk“, 5290 BRT, f. N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Holland-Amerika Linie, Rotterdam. Probef. 26. 3. 59

502 MS „Jaladuta“, 12 100 tdw, f. Scindia Steam Navigation Co. Ltd., Bombay. Stapell. 10. 3. 59

C. Lühring, Brake/Unterweser

5901 MS „Steinravn“, 630 tdw, f. Jacob Kjode, Bergen. Stapell. 12. 3. 59

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13283 Schnellboot „Fudis“, 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 17. 3. 59

13284 Schnellboot „Marder“, 140 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 24. 3. 59

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

494 MS „Xerxes“, 499 BRT, f. Part.-Reed. „Xerxes“ (KR.: Robert H. Schroder Schiffahrt u. Handel GmbH), Hamburg. Probef. 25. 3. 59

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

546 MS „Clarita Schröder“, 7000 tdw, f. Richard Schröder, Hamburg. Stapell. 11. 3. 59

Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

497 MS „Saronis“, 487 BRT, f. Tourist Coast Lines „Argosaronikos“ soc., Piräus. Probef. 18. 3. 59

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

177 MS „Canopus“, 890 tdw, f. W. Eggert, Hamburg-Cranz. Stapell. 4. 3. 59

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

329 MS „Anita Thyssen“, 12 240 BRT, f. August Thyssen-Hütte A.G., Duisburg-Hamborn, (KR.: Seereederei „Frigga“ AG., Hamburg). Probef. 17. 3. 59

331 MS „Essiflora“, 16 800 tdw, f. Bj. Ruud-Pedersen, Oslo. Stapell. 19. 3. 59

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

406 FMS „Kormoran“, 824 BRT, f. Söhle KG., Bremerhaven. Probef. 25. 3. 59

Willy H. Schlieker-Werft KG., Hamburg

521 MS „Jag Jiwan“, 14 000 tdw, f. The Great Eastern Shipping Co. Ltd., Bombay. Probef. 23. 3. 59

Schulte & Bruns, Emden

201 SMS „Mutarid“, 750 PS, f. Port Director of Kuwait. Stapell. 10. 3. 59

Gebr. Schürenstedt, Bardenfleth/Weser

1173 MS „Kemphaan“, 499 BRT, f. NV. Vola, Rotterdam. Probef. 19. 3. 59

Schnelles Minensuchboot „Widder“, 200 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 12. 3. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

439 MS „Kerstin“, 424 BRT, f. Vega Reederei Friedrich Dauber, Hamburg-Nienstedten. Probef. 14. 3. 59

Stülckenwerft, Hamburg

880 MS „Hans Berckemeyer“, 15 900 tdw, f. Hedwigshütte Kohlen- und Kokswerke AG., Hamburg. Probef. 3. 3. 59

882 Geleitboot „Emden“, 1900 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 21. 3. 59

Sihl PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

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 Shelter-decker 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 Schifffahrt 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.

WILLEM II

ZIGARREN

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



Es gibt „Willem II“ Zigarren
vom Format eines kleinen Kochsmaats
an bis zur Kapitansgröße.



Sartori & Berger

K I E L H A M B U R G

SCHIFFSMAKLER · STAUEREI · SPEDITION
LAGERUNG · LLOYD'S AGENTEN
REISEBÜRO · HAVARIEAGENTEN

KIEL-HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG · DUSSELDORF · BREMEN

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

Lindolin-Farben



F.A.C. van der Linden & Co
Hamburg - Hovestraße 57-59
Gegründet am 1. März 1828

UBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

GEORG P.

GEGR.
1881
Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

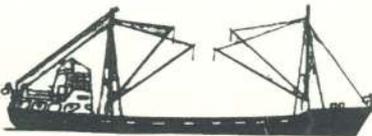
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



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 · Tapeten und verwandte Artikel
im altbekannten Fachgeschäft

LINOLEUM KORTE

Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8
Tel. 32 40 45 / 32 40 88

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 FOR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen



Seit Generationen

in der internationalen Schifffahrt bevorzugt,
seiner Reinheit, Reife und Güte wegen:

„Patz-Pils“ Original Exportbier

Alleiniger Lagerhalter i. Hamburger Freihafen
ANTONI HUEN NACHF.

Hamburg 11, Auf dem Sande 1, Tel. 36 54 92

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spalding-
straße 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.