

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Seeweg ins Herz Nordamerikas
- Anker-Einrichtungen
- Tartessos, erster Hafen der antiken Welt
- Flotten-Umschau
- Seemannschaft
- Die große Bilderseite
- Max, das Bordferkel
- Vor 60 Jahren auf der „Eilbek“
- Aus dem Schiffstagebuch der Viermastbark „Hebe“
- Kochsmaatenausbildung
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten . . .



Der Mann an der Winch

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

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

Katendrechtstraat 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



Schaar & Niemeyer

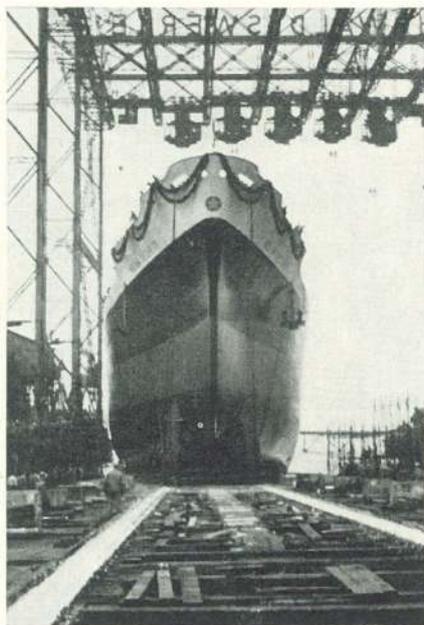
Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.



HAMBURG 11

SCHIFFSWERFT UND MASCHINENFABRIK

**Schiffsneubau · Umbauten und Reparaturen jeder Art
und Größe · Motorenbau · Kesselbau · Turbinenbau
Behälterbau · MAN-Lizenznehmer**

Unsere Reparaturbetriebe verfügen über folgende Docks:

1 Schwimmdock von 22 000 to	1 Schwimmdock von 10 000 to
1 Schwimmdock von 15 000 to	1 Schwimmdock von 7 000 to
1 Schwimmdock von 12 000 to	1 Schwimmdock von 1 500 to

TELEGRAMME: HOWALDTSWERKE HAMBURG · FERNSPRECHER: 84 10 11 · FERNSCHREIBER: 021 1101

International



PROPELLER

wetterbeständige Öllackfarbe, die beliebte Allzweckfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



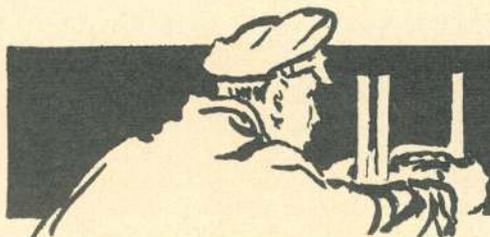
Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang

Juni 1959

Nr. 6



Am Reilkompaß

In Bremen fand am 21. Mai zum ersten Male nach dem Kriege wieder der „Deutsche Seeschiffahrtstag“, eine im Jahre 1909 vom Deutschen Nautischen Verein von 1868 und vom damaligen Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine ins Leben gerufene Veranstaltung, statt. Vertreter aus allen Kreisen der Seeschiffahrt, aus der Verwaltung des Bundes und der Länder, aus den Reedereien und der nautischen Fachdisziplinen waren in Bremen zusammengekommen, um im Rahmen einer Arbeitstagung aktuelle Probleme der deutschen Seeschiffahrt zu diskutieren und Anregungen und Lösungsmöglichkeiten für die Praxis zu finden. Der „Deutsche Seeschiffahrtstag 1959“ wurde eröffnet mit einer Festveranstaltung im Bremer Rathaus, auf der nach der Begrüßung der Gäste durch den Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins der Präsident des Bremer Senats, Bürgermeister Kaisen, Bundesverkehrsminister Dr. Seeböhm und der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Konsul Hermann Helms, das Wort ergriffen.

Nach der Feststellung, daß sich die Seeschiffahrt als eine Gemeinschaftsaufgabe aller an der Handelsflotte unmittelbar oder mittelbar beteiligten Kreise darstelle, hob Bürgermeister Kaisen zwei Anliegen besonders hervor: einmal, daß eine echte Funktionsfähigkeit des Weltmarktes faire Wettbewerbsbedingungen voraussetze und andererseits, daß den norddeutschen Häfen das verlorengegangene Hinterland wieder erschlossen werden müßte.

Bundesverkehrsminister Dr. Chr. Seeböhm wandte sich in seiner Ansprache hauptsächlich der gegenwärtigen Situation der deutschen Seeschiffahrt und den aus der nunmehr seit über zwei Jahren anhaltenden Baisse auf den Frachtmärkten für die deutschen Reeder entstandenen konjunkturellen und strukturellen Schwierigkeiten zu. In den vergangenen 50 Jahren, in denen das Verhältnis des Staates zur Seeschiffahrt durch die Anerkennung ihres privatwirtschaftlichen und internationalen Charakters bestimmt gewesen ist, sei der beste Beweis dafür geliefert worden, daß die Seeschiffahrt auch ohne Subventionen oder Flaggendiskriminierung gefördert werden kann. Abschließend versprach Dr. See-

bohm, sich dafür einzusetzen, daß mehr als bisher bei Abschluß von Handelsverträgen die Freiheit der Flaggenwahl gewährt wird. Auch der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder, Konsul Hermann Helms, wies in seiner Ansprache auf die betrübliche und in manchen Fällen katastrophale Lage der deutschen Reedereien hin. Da die liberale Wirtschaftsverfassung der Bundesrepublik in vielen Fällen mit den wirtschaftspolitischen Maßnahmen anderer Staaten nicht vereinbar ist und da die privaten Reeder gegenüber den flaggendiskriminierenden Praktiken anderer Länder völlig machtlos sind, muß erwartet werden, daß die Bundesregierung in vermehrtem Maße bei allen Liefer- und Kreditverträgen für eine Beseitigung des Flaggenprotektionismus eintritt. Das Wissen um die Seeschiffahrt und das Verständnis für die Sonderbelange dieses Wirtschaftszweiges liegt nach den Äußerungen von Konsul Helms bei uns noch immer sehr im argen und muß oftmals mit unendlicher Mühe in der Bevölkerung und in unseren verwaltenden Organen geweckt werden. Zu den Ausbildungsfragen des seemännischen Nachwuchses übergehend stellte Konsul Helms fest, daß verschiedene Reedereien — wie er an einem Beispiel der von ihm geleiteten D.D.G. „Hansa“ nachwies — gute Erfolge mit der Ausbildung des nautischen Nachwuchses auf Ausbildungsschiffen und auch auf den übrigen Schiffen gehabt hätten. Seine besondere Sorge galt der Auswirkung der Arbeitszeitbestimmungen für die Jugendlichen auf Grund des Seemannsgesetzes. Konsul Helms forderte

eine großzügigere Lösung dieser Frage, weil der Gesetzgeber offensichtlich nicht bedacht hat, daß er dem Jugendlichen an Bord, der weder durch einen langen Weg zur Arbeitsstätte noch durch eine körperlich sehr intensive Beanspruchung seine Kräfte verbraucht, ein zu großes Maß von Freizeit zugestanden hätte. Schließlich wies Konsul Helms darauf hin, wie empfehlenswert es wäre, daß man sich bei Gesprächen um die menschlichen Belange an Bord darum bemühen solle, neben dem Nautiker auch den Techniker zu hören, damit der „Graben“, der hier und dort noch zwischen Nautikern und Technikern besteht, weiterhin eingeebnet wird.

Die Reihe der sich anschließenden Fachreferate wurde eröffnet durch Vorträge von Professor Dr. Herbert Krüger, Universität Hamburg, und Dr. H. C. Albrecht, zum Thema „Internationale Bestrebungen zur Vereinheitlichung des Seerechts“.

Im Verlauf des Nachmittags wurden besonders lebhaft diskutiert die Referate der Kapitäne Prehn und Gädke über den „Berufsstand des Seemanns unter besonderer Berücksichtigung des Nautikers“. Abgeschlossen wurde der „Deutsche Seeschiffahrtstag 1959“ durch Fachvorträge von Kapitän Harries (BVM), Kapitän Gröschel (See-Berufsgenossenschaft) und Dipl.-Ing. Steidle (DEBEG) zum Thema „Schiffssicherheitsfragen im Hinblick auf die internationale Schiffssicherheitskonferenz, London 1960“. — Die Organisation des Tages lag in Händen von Kapitän Kettels. Der Wachoffizier

Rückkehr von der Insel Neuwerk

Seit Menschengedenken stellen von Pferden gezogene „hochbordige“ Wattwagen bei Niedrigwasser die Verbindung von Cuxhaven-Duhnen und der Insel Neuwerk her. Müssen nun auch die Tiere dem Motor weichen? Ein Unimog-Fahrzeug von Mercedes legte kürzlich bei Ebbe die 12 km lange Strecke durch das Watt in nur 19 Minuten zurück und überwand sogar den großen Priel mit einer Wassertiefe von 1,30 m.





Der Mann am Ausgück

Zwischen der Schweiz und Spanien ist ein „Abkommen über die soziale Sicherheit“ getroffen worden. Damit sind sich die beiden Staaten, die stolz auf ihre Unabhängigkeit sind, wieder näher gekommen. Die Schweiz, ein aus 22 Kantonen bestehender republikanischer Bundesstaat, lebt in der Hauptsache von der Industrie. Über 41 v.H. der Bevölkerung sind in der Industrie beschäftigt, 22 v.H. in der Landwirtschaft und nur 16 v.H. in Handel und Verkehr. Um die Neutralität zu wahren, blieb die Schweiz der UNO fern, beteiligte sich aber nach dem Waffenstillstand von Korea an der Kontrollkommission und nach Einstellung der Feindseligkeiten in Ägypten am Einsatz der Polizeitruppe der UNO.

Über die geistigen Grundlagen, die die Haltung der Schweizer Politiker bestimmen, gibt ein Appell Auskunft, der jetzt von der Freisinnig-Demokratischen Partei an die Jugend gerichtet wurde. An die Junge Generation, so heißt es darin, richten wir den Appell, die wirtschaftlichen und sozialen Errungenschaften nicht als selbstverständlich zu betrachten, sondern sie als Früchte unermüdligen Fleißes und beharrlicher Arbeit zu erkennen und weiterzuentwickeln. Die Jungen sind berufen, dieses Erbe zu übernehmen und ihm in der modernen Welt der Technik durch gläubige Hingabe neuen Inhalt und menschlichen Wert zu verleihen.

Dazu bedarf es einer liberalen Haltung im besten Sinne, vor allem der Liebe und der Leidenschaft zum gemeinsamen Vaterland. Fehlte es daran, so wird unser Staat rasch zum Opfer organisierter Gruppeninteressen. Die jungen Bürger und Bürgerinnen werden deshalb aufgerufen, sich nicht nur freudig zur liberalen Staatsauffassung zu bekennen, sondern mit jugendlicher Kraft auch dafür zu kämpfen. In der Entschließung wird weiterhin ein Bekenntnis zur Unabhängigkeit der Eidgenossenschaft, zu einer Außenpolitik der Neutralität und Solidarität, zur umfassenden Landesverteidigung und zur freien Marktwirtschaft abgelegt. Jede unnötige Ausweitung der Staatsmacht wird bekämpft; richtungweisend bleibt die schöpferische Kraft der freien Persönlichkeit. Damit sind die Grundsätze wieder einmal festgelegt, die die Schweiz bisher vor großen Konflikten bewahrt und eine friedliche Aufwärtsentwicklung sichergestellt haben.

*

Genau vor einem Jahr wandte General de Gaulle die Gefahr des Bürgerkrieges von Frankreich ab. Die über die Algerienpolitik der Vierten Republik enttäuschte Armee stand bereit, in Paris einzumarschieren, um ihre Forderungen durchzusetzen. In letzter Minute erschien General de Gaulle im schlichten Bürgerrock in der Nationalversammlung und gab in einer Ansprache, die sechs Minuten dauerte, eine Erklärung ab. Die Nationalversammlung stimmte mit großer Mehrheit dieser Erklärung zu und übertrug zwei Tage später de Gaulle das Mandat, eine neue Verfassung auszuarbeiten

und sie der Volksabstimmung zu unterstellen. Das Parlament war abgedankt; es ging in die Ferien und kehrte nicht zurück. Die Vierte Republik war am Ende, die Fünfte geboren.

Hat das abgelaufene Jahr nun alles gebracht, was man von ihm erwartete? Es wäre vermessen, ein Ja zu sagen. Der Algerienkrieg läuft nach wie vor und zehrt an den Kräften des Landes. Die Armee würde nach wie vor ihr schärfstes Veto einlegen, wenn es de Gaulle einfallen sollte, einen Kompromiß zu schließen, das einer Kapitulation ähnlich sähe. So muß auch de Gaulle den Weg der „Pazifikation“ gehen, den auch andere schon vor ihm gingen, nämlich den einer langwierigen Auseinandersetzung mit einem zu allem entschlossenen Gegner. Ob es stimmt, daß die Kräfte der Aufständischen allmählich, aber sicher nachlassen, muß erst noch bewiesen werden. Sicher ist nur, daß eine Befriedigung in Algerien einen ungeheuren Druck von allen Mittelmeerländern und darüber hinaus nehmen würde. Frankreich hat außer Algerien noch andere Probleme zu lösen: Indochina, Marokko, Tunesien und das schwarze Afrika.

*

Eine der merkwürdigsten Pressekonferenzen, die jemals abgehalten worden sind, war wohl die in Washington mit der Vorführung der „Weltraum-Affen“. „Able“ und „Baker“, so hießen sie, waren wohlbehalten von ihrem Weltraumflug in der Spitze einer Jupiter-Rakete zurückgekehrt und knabberten nun im Scheinwerferlicht der Fotografen

und Filmleute ihre Nüsse. Wie ein Wissenschaftler erklärte, stellte diese Pressekonferenz größere Anforderungen an die kleinen Affchen, als die Fahrt zu den Sternen. Der Druck in den Kapseln, in denen die abenteuerliche Fahrt vor sich ging, soll praktisch konstant geblieben sein. Immerhin soll die Atemtätigkeit sich um das Dreifache gesteigert haben. Dieser schnelle Atem ist immerhin besser als gar keiner. Ob die Erfahrungen mit diesen Kleinlebewesen sich so ohne weiteres auf den Menschen übertragen lassen, wird von Wissenschaftlern bezweifelt. „Wir haben noch viel zu lernen,“ äußerte ein Experte. Das scheint uns auch so.

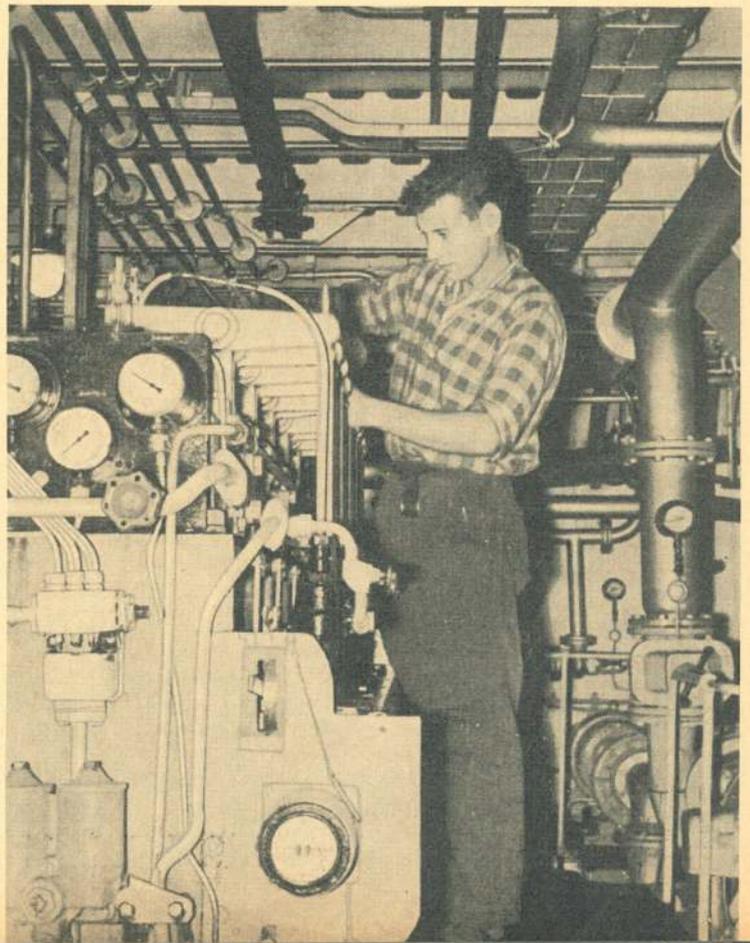
*

Ein ungarischer Geophysiker hat ausgerechnet, daß unsere Erde größer wird, daß sie gewissermaßen aus der Haut platzt. Bisher glaubte man, das Gegenteil sei der Fall, das heißt die Erde schrumpfe durch die Abkühlung zusammen. Die These der Ausdehnung findet ihre Stütze in der Tatsache der Verlangsamung der Umdrehungsgeschwindigkeit der Erde und in dem damit verbundenen Längerwerden der Tage. Auch die bis zu 30 Kilometer breiten Risse auf dem Boden der Tiefsee bringt man mit der Ausdehnung der Erde in Verbindung. Amerikanische Ozeanographen haben unabhängig von dem ungarischen Forscher festgestellt, daß die Ränder dieser Spalten sich immer mehr voneinander fortbewegen. Nimmt man auch nur eine jährliche Durchmesserzunahme der Erdrinde von einem halben Millimeter an, so ergibt das schon etliche Kilometer im Verlauf der Erdgeschichte. Man könnte tiefsinnig werden bei dem Gedanken, daß unsere gute alte Erde noch längst nicht erforscht ist und daß man andererseits Affen in den Weltraum schickt, um anderen Planeten ihre Geheimnisse zu entlocken.

Fritz Roßberg

Männer auf See und am Strom

Wer wird zur „Minna“ gemacht, wenn es im Wellentunnel einen Brandenburger gibt? Wer wird gekiehlholt, wenn die 6000pferdige Kaffeemühle plötzlich mitten auf dem Ozean streift? Immer der Assil Ja, so ein Ingenieur-Assistent hat es wirklich nicht leicht. Dauern setzt er in seiner Maschine umher. Nichts darf ihm entgehen. Was wird ihm blühen, wenn sich irgendwo an den blitzenden Pleuelstangen oder Exzenterscheiben, an Kolben oder Ventilen eine winzig kleine Roststelle zeigt? Nicht auszudenken wäre das! Ist er aber einmal Wachingenieur, hat vielleicht sogar sein C 5-Patent in der Tasche, hat er selbst dann wieder Assil unter sich, na ja, dann geht dasselbe von vorn los. Nur daß er es nicht ist, der die Armesündermine zu machen hat. Das ist nun einmal der Welt Lauf, auf dem Lande wie auf dem nassen Wasser.





Der Hafen

Seeweg ins Herz Nordamerikas

Träume von neuen großen Verkehrswegen gehören offenbar zum Erbgut der Menschheit. Zwar dauert es oft lange, bis sie verwirklicht werden. Denn erstens gibt es nicht alle Tage einen Columbus, einen Vasco da Gama oder einen Lesseps, und zweitens dauert es oft lange, bis die technischen Mittel zur Traumverwirklichung bereit stehen.

In diesen Tagen sind wir nun Zeugen einer Traumverwirklichung solcher Art, die auch uns Seefahrer interessiert. Ausnahmsweise hat diese Traumverwirklichung, man möchte sagen auf typisch amerikanische Art, nicht sonderlich lange auf sich warten lassen, nämlich nicht länger als ein halbes Jahrhundert. Vor etwa 50 Jahren begann man sich ernsthaft mit dem Gedanken zu beschäftigen, wie man aus dem großen St. Lorenzstrom, der aus dem Ontario-See zunächst an der US-amerikanischen Grenze entlang, dann durch kanadisches Gebiet fließt und schließlich in den St. Lorenz Golf und damit in den Atlantischen Ozean mündet, einen Groß-Seeverkehrsweg machen könne. Der Ontario-See ist der östlichste der mächtigen nahe beieinanderliegenden nordamerikanischen Seegruppe, die sich mit dem Erie-See, dem Huron-See, dem Michigan-See und dem Oberen See weit in den Kontinent und mitten in das größte US-amerikanische Industriezentrum erstreckt.

Wohl war es bisher schon möglich, den St. Lorenz mit Seeschiffen bis zu 4,20 m Tiefgang in der eisfreien Zeit bis nach Montreal zu befahren, und 1600-Tonner konnten sogar durch eine Vielzahl von Kanälen bis zu dem 185 m über dem Meeresspiegel liegenden Oberen See gelangen. Jedoch kam es seit 50 Jahren den Planern darauf an, den St. Lorenz auch für größere Hochseeschiffe befahrbar zu machen. Aber alle Ansätze zu einer gemeinsamen Ausführung des Projekts durch die Anlieger Kanada und USA scheiterten immer wieder an verschiedenen Problemen. 1941 kam es schließlich zu einem Vertrag zwischen beiden Ländern. Aber dann dauerte es — teils infolge des Weltkrieges — immer noch 14 Jahre, bis mit dem Bau begonnen werden konnte. Das war am 11. April 1955.

Von da an waren in der etwa 8½ Monate dauernden eisfreien Zeit vier Jahre lang bis zu 22 000 Ingenieure, Techniker und Arbeiter kanadischer und amerikanischer Baufirmen in vier Schichten Tag und Nacht im Einsatz. 360 Millionen Tonnen Erde, Kies und Steine (die Ladung von 60 000 Güterzügen) wurden für die Errichtung von Staudämmen, Umgehungskanälen, Kraftwerken, Schleusen usw. bewegt. Spundmauern und Schleusenkammern waren zu ziehen und zu montieren. Acht Dörfer mußten umgesiedelt werden. Neue Straßen wurden angelegt, das Flußbett ausgebaggert, Eisenbahnlinien auf neue Trassen verlegt. Brücken waren abzureißen, anzuheben und neu zu bauen. Das alles hat 1,05 Milliarden Dollar, also fast 4½ Milliarde DM gekostet. Trotzdem: Die Arbeit ist noch nicht abgeschlossen. Sie geht bis 1963 weiter. Erst dann werden die Verbindungskanäle zwischen den einzelnen Seen auf die vorgesehene Tiefe von 8,2 m ausgebaggert sein. Ende April 1959 war das Werk aber soweit gediehen, daß sich eine große

Flotte von Überseeschiffen im Kielwasser zweier Eisbrecher von Montreal aus in Bewegung setzen und den Großen St. Lorenz-Seeweg eröffnen konnte.

Damit hat nun das bedeutendste Industriegebiet der Erde einen offenen Zugang zum Meere erhalten, ein Gebiet, in dem allein auf amerikanischer Seite 58 Millionen Menschen leben und 84 % aller Automobile, 61 % aller Maschinen, 75 % allen Stahls und 61 % allen Weizens der Vereinigten Staaten erzeugen. Auf dem neuen Großschiffahrtsweg können rund 80 % aller Hochseeschiffe der Welt bis nach Toledo an der Westküste des Erie-Sees vordringen. Aber auch die Häfen oberhalb des Erie-Sees — am Huron-, Michigan- und Oberen See, vor allem die großen Erzumschlagplätze Duluth und Superior können schon jetzt von Hochseeschiffen angefahren werden. Jedoch müssen sie bis 1963 einen Teil ihrer Ladung leichtern, wenn sie die bis dahin nur 6,4 m tiefen Verbindungskanäle benutzen wollen.

Dieser vorübergehende Nachteil wird aber dadurch aufgewogen, daß die Überseeschiffe, von der Mündung des St. Lorenz an berechnet, 2100 km weit bis Toledo mit voller Ladung und den Rest der insgesamt 3768 km langen Route bis Duluth mit geleichterter Ladung befahren können, während sie früher ihre Ladung bereits nach 1280 km Stromfahrt in Montreal löschen und an flachgehende Kanalschiffe abgeben mußten.

Dies nun sind die höchstzulässigen Schiffsabmessungen für die St. Lorenz-Seeweg-Tonnage: Für Stückgutfrachter: 150 m Länge, 21,9 m Breite, 7,46 m Tiefe und 7711 Ladetonnen. Für Massengutfrachter: 219 m Länge, 22,5 m Breite, 7,46 m Tiefgang und 22 680 t.

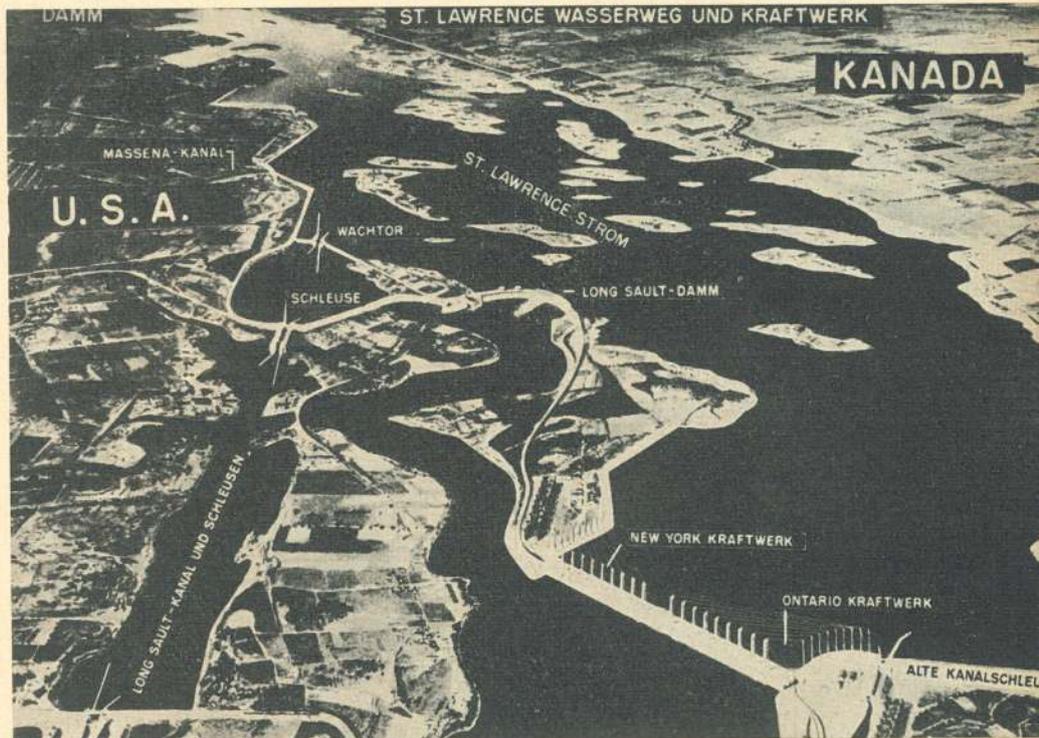
Amerikanische Schiffahrtskreise erwarten, daß schon in der diesjährigen Schiffahrtssaison (April bis September) der Verkehr zwischen Montreal und den Großen Seen von 12,5 Mil-

lionen auf 25 Millionen Tonnen und die Zahl der Liniendienste mit Hochseeschiffen von 35 auf 60 ansteigen wird. Insgesamt rechnet man mit einem Anwachsen des jährlichen Frachtaufkommens auf 50 Millionen t im Jahre 1969. Wenn dabei auch eine erhebliche Zunahme des Stückgutverkehrs einkalkuliert ist, so wird der St. Lorenz-Seeweg doch auch in Zukunft vor allem eine Wasserstraße für den Massengutverkehr sein; Eisenerz, Getreide, Kohle, Koks, Erdöl und Holzschliff werden etwa 85 % der zu befördernden Ladung ausmachen.

Neben dem Überseeverkehr wird der riesige Binnenschiffahrtverkehr seine alte Rolle spielen. Seine Größe und Bedeutung geht aus zwei Ziffern hervor. In der gut acht Monate dauernden Schiffahrtssaison passieren 30 000 Binnenschiffe allein den Detroit-River, und das gesamte Frachtvolumen dieses Verkehrs beträgt 200 Millionen Tonnen im Jahr.

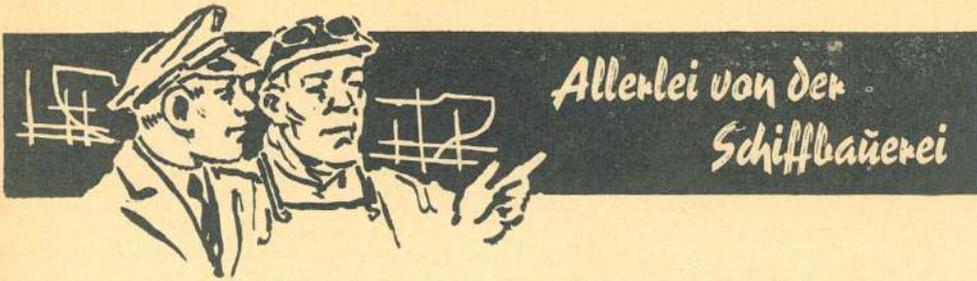
Nicht nur in der Schiffahrt, sondern auch in Handelskreisen erwartet man von der neuen Aera auf dem St. Lorenzstrom wirtschaftliche Vorteile. Die großen Seeschiffe fahren mit nicht sehr viel höheren Betriebskosten als die bisher eingesetzten kleineren Einheiten, können aber dafür fünfmal soviel Ladung, Massengutschiffe sogar zehnmal so viel befördern. Man rechnet deshalb mit Einsparungen bei den Transportkosten, und zwar auch für die Häfen oberhalb des Erie-Sees, die nur bei verminderter Ladekapazität bedient werden können. Weiter ergibt sich aus der Verminderung der Zahl der Schleusen von 30 auf 15 und zugleich aus der Vergrößerung der Schleusen eine Verkürzung der Reisedauer. Sie beträgt z. B. bei einem Schiffsurlaub Montreal — Chicago — Montreal drei Tage. Zwar entstehen höhere Kosten für die Kanal- und Schleusengebühren als bisher, sie machen aber nur einen Bruchteil der ange deuteten Einsparungen aus.

Weitere Vorteile für die amerikanische Wirtschaft bietet der St. Lorenz durch das in Verbindung mit dem neuen Seeweg entstandene St. Lorenz-Kraftwerk, das weite Industriegebiete des amerikanischen Nordwestens mit Energie versorgt. Mit einer Generatorleistung von zwei Millionen kW ist es nach der bekannten Grand-Coulee-Anlage im Staate Washington das zweitgrößte Elektrizitätswerk der Welt. Im Vordergrund steht aber die neue Tatsache: Mit der Eröffnung des St. Lorenz-Seeweges erhielt Nordamerika eine neue, vierte Küstenfront von 13 280 km Länge.



Hier wird der Internationale Stromschnellenabschnitt (International Rapids) gezeigt.

(Weitere Aufnahmen siehe Seite 88 und 89).



Allenlei von der
Schiffbauerei

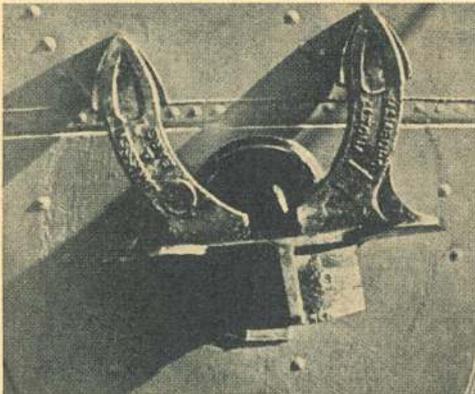
Anker-Einrichtungen

Von Dr. Ernst Dehning, Schiffbau-Obering. a. D.

Ankerketten

Ankerketten müssen natürlich besonders haltbar und zuverlässig sein, denn es hängt zuviel von ihnen ab. Man verwendet Ketten aus geschmiedeten oder — bei großen Abmessungen — aus gegossenen (Stahlguß) Gliedern. Um Gewicht zu sparen, werden Ketten zuweilen aus hochwertigem Stahl hergestellt. Bekannt sind auch die besonders gefertigten Borsigketten. Aus Festigkeitsgründen erhalten Ketten mit über 16 mm Gliederstärke eingesetzte gußeiserne oder flußstählerne Stege. Die jeweils gesteckte Kettenlänge soll etwa das dreifache vierfache der vorhandenen Wassertiefe betragen, damit beim Stampfen des Schiffes der Anker nicht aus dem Grund ausbrechen kann. Die gesamte Kettenlänge wird von der Klassifikationsgesellschaft genau vorgeschrieben. Da nur Einzellängen von 25 m Länge geliefert werden, wird die gesamte Kette aus mehreren solcher Längen mittels normaler Schäkel, meistens aber Patentschäkel (z. B. Kenterschäkel) zusammengefügt. Die erste und letzte Länge erhalten gegen etwaiges Vertörnen einen Wirbel. Er bewirkt ein richtiges Drehen des Ankerschaftes beim Aufholen und ein gutes Auflegen der Flunken gegen die Bordwand und Einlegen in die Ankertasche. Um im Falle größter Not die ausgesteckte Kette schnellstens vom Schiff zu lösen, bedient man sich einer stets zugänglichen, sicheren Slipvorrichtung.

Zur Schonung des Ankerspills erhalten ausgesteckte Ketten verschiedene Zurr- bzw. Klemm- vorrichtungen, auch Kettenstopper oder Kontrollstopper genannt.

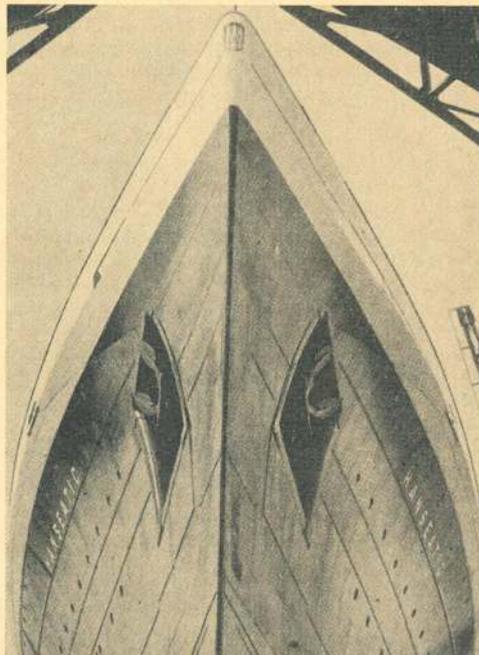


Die gewöhnliche Klüse, in die der Patentanker mit seinem Schaft hineingehievt wird, trifft man noch auf den meisten älteren Schiffen an.

In der Klüse wird der Anker mittels Zurrkette noch besonders abgesichert, damit ein unbeabsichtigtes Fallen verhindert wird.

Auf Fischdampfern wird der Anker vielfach in einer muldenförmigen Platte auf dem Backdeck gelagert, Heuerklüse genannt, aus der er bei Bedarf sofort fallen kann.

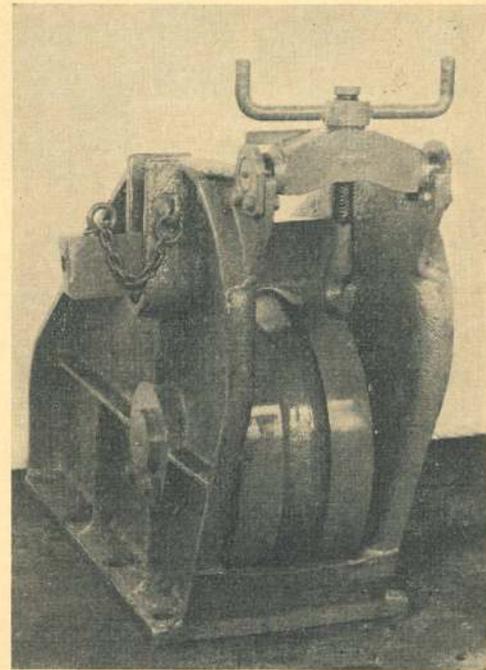
Ankermanöver können, wie jeder Seemann weiß, zuweilen sehr schwierig und unangenehm



Sehr viel besser sind schon die Ankertaschen, wie sie beispielsweise der D. „Hanseatic“ der Hamburg-Atlantic-Linie besitzt. In dieser verschwinden die Ankerflunken vollkommen.

werden, zumal wenn sie überraschend und schnell verlangt werden. Jeder Griff muß sitzen, heißt es dann wie überall. Genau überlegte und ausgeführte Führung von Kette und Anker ist Hauptvorbedingung für gutes Funktionieren der Anker-Einrichtung. Manche Schiffe besitzen zur Aufnahme der Anker sog. Ankertaschen, die bereits oben erwähnt wurden. Das sind lokale Einbuchtungen der Außenhaut zur Aufnahme von Joch und Flunken. Solches Bündigliegen soll die Spritzwasserbildung mildern und zugleich das Aussehen des Schiffes verbessern. Um Schwierigkeiten beim Einhieven in die Tasche zu vermindern, werden zuweilen Leit- bzw. Wendeschienen an der Bordwand angeordnet. (Vergl. hierzu das über den Spekanker Gesagte). Gestaut werden Ankerketten bekanntlich im Kettenkasten vor dem Kollisionsschott.

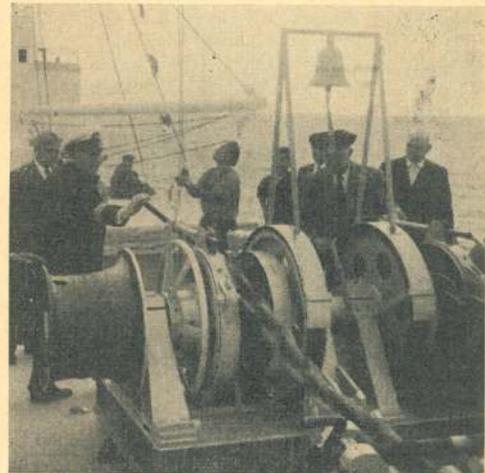
Oftmals, besonders bei Fischdampfern, werden einfache Einkerbungen am Deck bevorzugt, die Heuerklüsen, in die der Anker eingehievt wird, wie hier auf dem FD „Hans Gosch“.



Um Ankerketten und Anker zu sichern und ein unbeabsichtigtes Ausrauschen zu verhindern, wendet man die verschiedensten Vorrichtungen an. Hier ist ein Rollenkettenstopper für eine 60 mm Kette.

Ankerspille

Wie den älteren Seeleuten sicher noch bekannt sein dürfte, war das Ankerhieven früher, vor allem auf Segelschiffen, eine sehr schwierige und lästige Angelegenheit, eine richtige Knochenarbeit. Je nach Schwere des Ankers mußten ein Dutzend oder mehr Seeleute zwischen den Spaken des Gangspills nach dem Rhythmus eines Shanties viele Runden aufs Parkett legen. So wurde das Spill nach uralter Mode gedreht und also der Anker mit Menschenkraft mühselig und langsam eingehievt. Heute hat auch hier die Maschine die menschliche Muskelkraft auf den weitaus meisten Schiffen abgelöst. Es gibt dampf-, dieselgetriebene, elektrische und elektro-hydraulische Ankerspille. Dazu solche mit horizontaler und mit vertikaler Welle. Er-

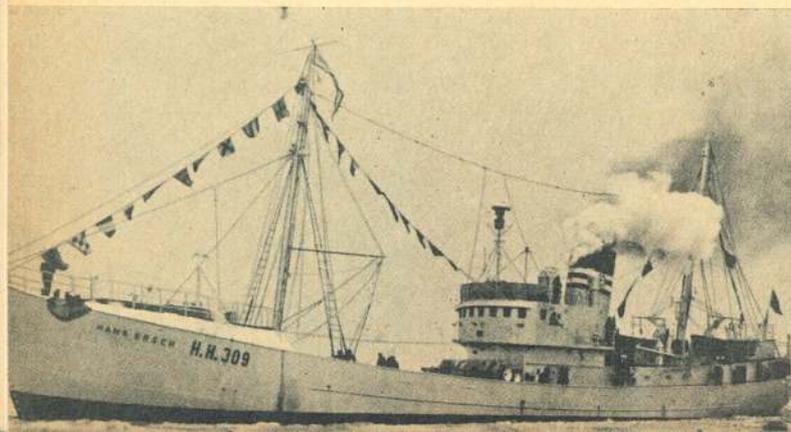


Hier wird auf dem MS „Therese Horn“ ein modernes Ankerspill gezeigt, das sich auf kleineren Seeschiffen bis zu 2000 BRT gut bewährt hat.

stere werden bevorzugt. Sie werden gewöhnlich als Winden bezeichnet. Den Heckanker betätigt meistens eine Ladewinde.

Alle Spille haben Verholköpfe für Trossen, so daß sie auch für andere Arbeiten herangezogen werden können. Die Zugkraft des Spills soll so groß sein, daß der Anker mit 100 m Kette in höchstens 10 Minuten eingehievt werden kann. Alle Teile des Spills sind so zu berechnen und auszuführen, daß immer zuerst die Ankerkette zu Bruch gehen muß, danach das Spill und dann erst der Schiffsverband. Auch hierfür hat der Schiffbauer geradzustehen.

(Fortsetzung auf Seite 86)



TARTESSOS, DER ERSTE HAFEN DER ANTIKEN WELT

Versunken unter den Dünen am Atlantik ruht eine glanzvolle Welt

Von Hans Gerd Eßer

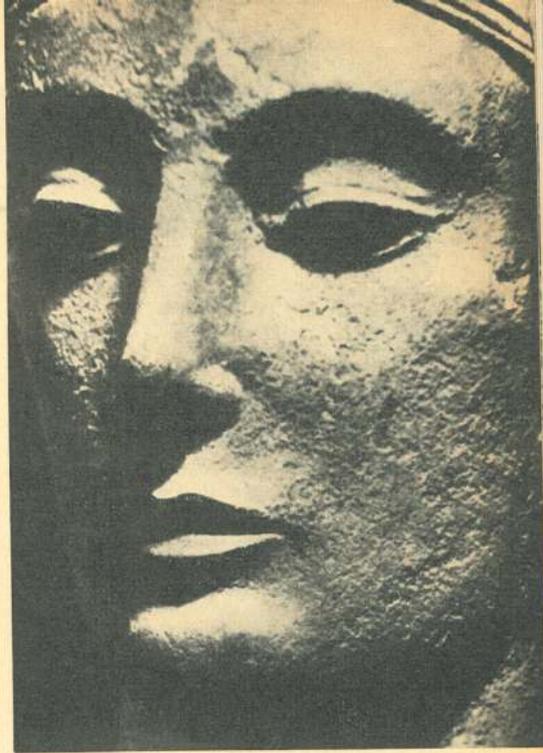
Die modernen Römer wissen es ganz genau, wann ihre Stadt gegründet wurde. Das war am 21. April 753 vor Christus. Der Gründungstag wird heute noch feierlich begangen. Und heute noch beziehen wir Nachkommen viel von dem, was wir unter Staat und Recht verstehen aus der Erbmasse antiker römischer Vorstellung und Form. Ähnlich ist es mit Athen, der Seemetropole, die uns mütterlich ihren Geist schenkte und die über Jahrhunderte voll von Leben für uns blieb. Die überlieferte Historie der antiken Welt und die Ausgrabungen der Archäologen im vorigen Jahrhundert vermitteln uns heute ein greifbares Bild davon, wie in ihrer großen Zeit die Griechen und Römer und die anderen „alten Völker“ gelebt haben. Und es schien so, als ob sich im Grunde an diesem unseren Bild nichts mehr ändern würde.

Das war eine Sensation, als ein deutscher Archäologe, der Geheimrat Prof. Dr. Adolf Schulten, bei der Durchsicht literarischer alter Quellen den Schlüssel zur Aufdeckung der Existenz einer schon lange versunkenen Stadt fand, die 400 Jahre vor Rom gegründet worden war.

Diese Stadt, von den Griechen war sie Tartessos genannt worden, ist — das wissen wir nun — die älteste des Abendlandes gewesen. Sie lag im Mündungsgebiet des Guadalquivir an der atlantischen Küste Spaniens, also jenseits der „Säulen des Herkules“, der Straße von Gibraltar, und war über sechs Jahrhunderte lang die Metropole im westlichen Europa. So wie Assur und Babylon im Osten, hat für die mittelmeerischen Völker damals im so „fernen Westen“ über dem Meer Tartessos geleuchtet. Von Tarschich, wie die Stadt in der Übersetzung des alten Testaments heißt, träumten schon im 11. Jahrhundert v. Chr. die phönizischen Seefahrer. Sie waren die ersten, die das tartessische Silber in den Orient brachten.

So reich waren die Lager an Silbererz in der Sierra Morena, daß die Tartessier ihren Pferden den Hafer in silbernen Krippen vorsetzten und die phönizischen „Tarschisch“-Schiffe mit

was Schliemann für Troja und Mykene, Dörpfeld für Griechenland und Mommsen für Italien geworden sind. 1904 entdeckte er das „iberische Herz“ Spaniens, die Stadt Numantia „wie mit einem Zauberstab“. Die Spanier ehrten den Deutschen, indem sie ihn zur Exzellenz ernannten. Dieser Titel ist mit der Verleihung des Großkreuzes Alfons X. verbunden. Die Universität Barcelona zeichnete den Geheimrat mit dem einzigen, an einen Ausländer verliehenen, Ehrendoktor aus. 1915 arbeitete der Gelehrte an einer Küstenbeschreibung, einem „Periplus“ des spätromischen Geographen Avienus. Er stieß dabei wohl an die 15mal auf die Erwähnung einer Stadt Tartessos. Das war eine Sternstunde. Das Licht war aufgegangen über einer glanzvollen versunkenen Welt. Die völlige Zerstörung, ein sehr früher „eiserner Vorhang“ und historische Irrtümer ließen die Stadt, die noch mit anderen Städten verwechselt wurde, in Vergessenheit geraten. Über ein Jahrhundert brauchte Adolf Schulten, bis er alle Quellen, die sich nun eine nach der anderen erschlossen, zu einem abgerundeten Bild geformt hatte. Im Jahre 1922 erschien bei der Hamburger Universität sein Werk „Tartessos — Ein Beitrag zur ältesten Geschichte des We-

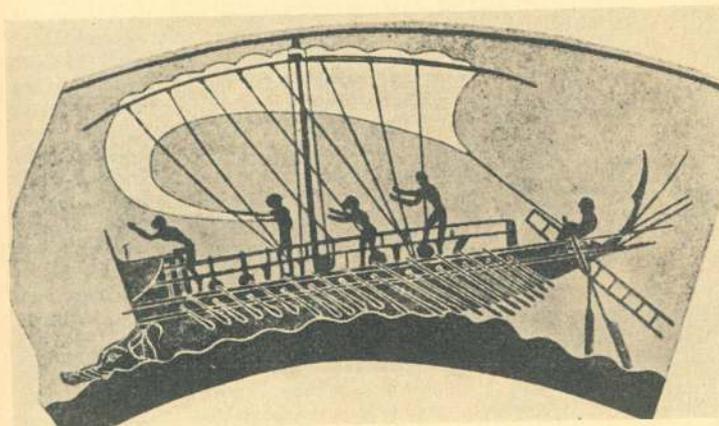


André Malraux, dem großen französischen Literaten, verdanken wir dieses hervorragende Bild der „Dame von Elche“. Die Skulptur ist das Abbild einer tartessischen Prinzessin. Die Hand des griechischen oder von griechischer Kunst beeinflussten tartessischen Künstlers wird spürbar. Den Spaniern ist die „Dame von Elche“ ein nationales Heiligtum. Sie ist seit einigen Jahren im berühmten „Prado“ in Madrid untergebracht.

barg ein glücklicher Finder den „Zauberring von Tartessos“. Er hatte einmal einem nach Tartessos fahrenden Griechen gehört. In den vergangenen 30 Jahren setzte Adolf Schulten seine Tartessos-Forschung fort. Dabei konnte er vor allem die Herkunft der Tartessier klären.

Im 12. Jahrhundert v. Chr. setzten sich, aus dem mitteleuropäischen Raum heraus, Völker in Bewegung. Sie mündeten auf dem Balkan in die dorisch-illyrische Wanderung ein. Es war eine Zeit der Vertriebenen. Troja versank in Flammen. Das stolze Mykene ging unter. Völker, die auf den griechischen Inseln und in Kleinasien saßen, wurden verdrängt. Ein unerhörtes Chaos fraß um sich. Die Tyrsener, deren Heimat im Gebiet des späteren Reichs von Lydien lag, über das der sagenhaft reiche König Krösus herrschte, sahen sich von einer Flut kriegerischer Völker in den Sand der anatolischen Hochebene verdrängt. Da zogen sie es vor, auf die Schiffe zu gehen. In Ägypten wurden sie von Ramses II. gehindert, sich an der Küste festzusetzen. Sie flüchteten weiter nach Westen. Hier teilten sie sich. Die einen wurden die Anrainer des Tyrrhenischen Meeres. Es hat bis auf den heutigen Tag seinen Namen von ihnen. Die anderen drangen bis zum Ende der damaligen Welt, dem späteren „Fretum Tartessium“, vor. In Italien nannten sie sich Etrusker, in Spanien Tartessier. So haben Rom und Tartessos in einem kleinasiatischen Volk eine gemeinsame Wurzel.

Um 1150 wurde Tartessos gegründet. Aus dem Stadtstaat erwuchs das tartessische Reich, über das vom ersten bis zum letzten Tage Könige herrschten. Der letzte Herrscher Arganthonios, der „Silbermann“, fand in den Trümmern seiner von den Karthagern zerstörten Hauptstadt als 130jähriger den Tod. Eine Kriegsmaschine, vor den Toren von Tartessos erst erfunden, der „Mauerbrecher“, rammte die Trümmer der unglücklichen Stadt so lange, bis kein Stein mehr auf dem anderen stand. Das Meer kam und verschüttete gnädig die Ruinen, die übrigblieben. Und so versank bis auf unsere Tage die Mutter aller europäischen Städte.



Griechischer Tartessosfahrer auf einer griechischen Vase abgebildet. Nach den Phöniziern, deren Hinweise im Alten Testament niedergelegt sind, bringen ein weitgehendes literarisches Zeugnis über die große Seemetropole mit in den Osten. Sie trieben jahrhundertlang einen intensiven Handel mit dem Westen und errichteten auf dem Boden des Reiches von Tartessos ein so berühmtes Emporium wie die Stadt Mainake.

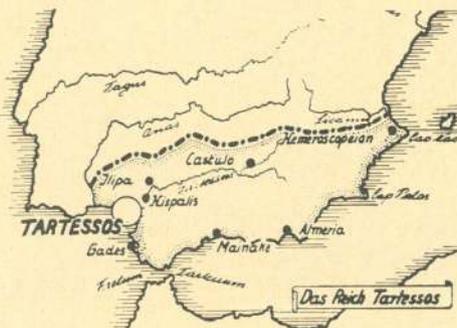
Ankern aus purem Silber führen. Vor den Phöniziern schon, denen sie auf ihrem Staatsgebiet die Konzession erteilt hatten, die Stadt Gadir, das heutige spanische Kadix, zu errichten, waren die Tartessier in besonders großen Atlantikschiffen zur Bretagne gefahren und hatten dort das britannische Zinn eingehandelt.

Dieses Metall hatten die „Vortartessier“ bereits mit dem Kupfer gemischt, das sie am Rio Tinto, also im Hinterland des späteren Tartessos, fanden, und erhielten so die berühmte Bronze. Das war in frühen Zeiten gewesen. Aber nun, mit der Bronze, war der Menschheit zum ersten Male ein Metall in die Hand gegeben, das im täglichen Gebrauch, wie zur Fertigung von Waffen, eine umwälzende Neuerung war.

Es war fast so hart, wie das steinerne Zeug der „Steinzeit“ und viel härter als alle anderen bis dahin bekannten Metalle. Die Bronzezeit hatte begonnen. Ja, es ist möglich, daß die Erfindung der Bronze auf tartessischem Boden vor sich ging und von dort aus dieses einzigartige Metall seinen Siegeszug in den Orient antrat.

Im Jahre 1900 hatte Prof. Schulten seine Forschungsarbeit in Spanien aufgenommen, und er wurde das für die iberische Vergangenheit,

stens“. Nur wenige Zeit später begannen in den Dünen der Coto d'Ana Grabungen, die der Herzog von Tarifa, dessen Grundbesitz auf tartessischem Boden lag, herzlich förderte. Die Ruinen der Stadt selbst fand man nicht. Aber eine Reihe anderer wertvoller Zeugnisse. Aus dem alten Gemäuer eines römischen Fischerdorfes



Das ganze heutige Andalusien umfaßte das Reich von Tartessos. Es bestand etwa von 1150 bis 520 v. Chr. und wurde dann von den Karthagern nach Plan zerstört. Könige herrschten über dem Land. Heute wissen wir, daß die Etrusker die Gründer des sagenhaften Reiches waren.



Nach gut zweijähriger Pause ist es in der Straße von Formosa wieder einmal zu einem Seegefecht zwischen nationalchinesischen und volkschinesischen Seestreitkräften gekommen, bei dem die erstgenannten siegreich hervorgegangen sein sollen. Anschließend wurde auch die zeitweilig unterbrochene Beschießung von Matsu und einer nördlich davon gelegenen kleineren Insel von den Volkschinesen wieder aufgenommen. Die beiden chinesischen Flotten sind ziemlich ungleich, wenigstens in Bezug auf Schiffs- und Personalbestand. Gegenüber einem Gesamtbestand von etwas über 390 schwimmenden Kriegsfahrzeugen sowie 48 000 Mann eigentlichem Marinepersonal nebst rund 28 000 Mann Marine-Infanterie der Volkschinesen weist die nationalchinesische Marine Tschiangkaischeks etwas mehr als 160 Fahrzeuge, ungefähr 34 000 Mann Schiffsbesatzungen bzw. Stützpunktstreitkräfte sowie rund 26 500 Mann Marine-Infanterie auf. Diese Zahlen besagen aber nicht allzuviel über den tatsächlichen Gefechtswert der beiden Parteien. Während die chinesische Volksrepublik eine ganze Zahl von Geleitfahrzeugen, U-Booten, Minensuchern, Schnell- und Vorpostenbooten auf eigenen Werften in Bau hat, wird die Tschiankaischek-Marine von den Amerikanern mit Kriegsfahrzeugen versorgt.

Japan, das außer zwei U-Booten und einem Dutzend Zerstörern, davon neun nach 1955 auf eigenen Werften gebaute, zahlreiche Geleiter und Kleinkampfschiffe nebst Hilfsfahrzeugen besitzt, bemüht sich um den militärischen Anschluß an die nichtbolschewistischen Mächte, ein Bestreben, daß für die seemilitärische Lage in Ostasien von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Ende Mai lief das erste Nachkriegs-U-Boot in Japan von Stapel.

In Europa setzen die Isländer und Briten ihren Kabeljau-Krieg immer noch fort. Die Reibe-

reien innerhalb der von Island vor seiner Küste beanspruchten Fischereigrenze, welche die Briten nicht anerkennen wollen, führen immer wieder zu Unzuträglichkeiten mit entsprechendem Notenkrieg hinterher. Weiteres Ergebnis: Island nahm an der Zehn-Jahresfeier der NATO in London nicht teil.

In Spanien hat Stabschef Franco erneut die Freigabe Gibraltars, dem britischen Stützpunkt, gefordert. Dabei ist Spanien, das von jeher einen gesunden Nationalstolz hatte, aber durchaus bereit, Gibraltar als NATO-Hafen und Festung anzuerkennen. Im übrigen wird die Gibraltar-Frage am 10. August, anlässlich des in Spanien alljährlich schon seit längerem veranstalteten „Dia de Gibraltar“, erneut in der Öffentlichkeit des Landes aufgegriffen werden. Unverständlich angesichts der tatsächlichen Lage heutzutage erscheint die bisherige Ablehnung Spaniens hinsichtlich seiner Aufnahme in die NATO mit der Begründung, daß Francos Sieg über die Kommunisten und ihre Verbündeten vor zehn Jahren die Freiheit dort vernichtet habe.

Die beiden Schulfregatten der deutschen Bundesmarine „Hipper“ und „Graf Spee“ sind Anfang Mai mit zusammen 200 Offiziers- und Unteroffiziersanwärtern zu einer viermonatigen Ausbildungsreise nach Westindien, Nordamerika, den Bahamas, kanadischen Häfen unter Anlaufen von den Azoren, Portugal usw. in See gegangen. Es ist sehr zu begrüßen, daß Angehörige der Bundesmarine auch das entferntere Ausland kennenlernen, auch im Hinblick auf die Beobachtung der wertvollen Tätigkeit der eigenen Handelsflotte in diesen Gebieten und in der Welt.

Die frühere britische Fregatte „Hart“, 1925 t Vollverdrängung, wurde nach erfolgtem Umbau von der BM übernommen und in „Scheer“ umbenannt. Die „Black Swan“-Klasse, der sie angehört, stammt aus den Jahren 1942—1945.

Sie ist aber, wie gesagt, ebenso wie andere übernommene ältere Fahrzeuge, völlig erneuert. Ende Mai fanden die ersten Landungsübungen der Bundesmarine bei Wilhelmshaven mit den aus den USA erhaltenen Landungsschiffen statt.

Von dem britischen Atom-U-Boot „Dreadnought“ wurde neuerdings bekannt, daß es keine ballistischen Lenkgeschosse als Bewaffnung erhalten soll. Als Unterwassergeschwindigkeit wurde von 30 Knoten gesprochen. Besatzung 80 Mann. Seine Fertigstellung wird zu Ende 1961 erwartet.

Die dänische Marine, mit der uns ja die besonderen Aufgaben der Sund- und Beltverteidigung im Ernstfall verbindet, sieht den Bau von 23 neuen Kriegsfahrzeugen vor. Von den entstehenden Kosten werden die Amerikaner die Hälfte übernehmen. — Die 1956 den Norwegern überlassenen kanadischen Fregatten der „River“-Klasse sind unter den Namen „Troll“, „Garm“ und „Draug“ endgültig von der norwegischen Marine übernommen worden. Die Fahrzeuge haben eine Höchstverdrängung von 2360 t und können 20 Knoten laufen. Zwei dreifach U-Abwehr-Salvenwerfer und Flak-Artillerie bilden die Bewaffnung. Unter der Benennung „Terne“ (= Seeschwalbe) für ein besonders kleines Unterwasserortungsgerät, das in Verbindung mit völlig selbsttätigen Raketenabschußanlagen arbeitet, hat das norwegische militärische Forschungsamt eine U-Bootbekämpfungseinrichtung erprobt. Die Raketen können mit Nährungs- und Zeitzündern versehen werden. Waffe und Anlagen stehen den NATO-Verbündeten zur Verfügung. — Die niederländische Kriegsmarine hat gegen Ende Mai das erste der zwei neuen Dreirumpf-U-Boote von Stapel gelassen. Von einem Druckkörpergerüst umgeben, liegen von den drei vollzylindrischen Druckkörpern zwei unten, einer oben unter etwa 60 Grad von Mitte zu Mitte; der obere Druckkörper enthält Wohn- und Kommandoräume, die beiden unteren Motoren und Akkuanlagen. Der Dreidruckkörperentwurf ist auf eine ursprüngliche Erfindung des deutschen Professors des Schiffbaus Oscar Flamm nach dem Ersten Weltkrieg zurückzuführen.

R. Andriano

Anker-Einrichtungen

(Fortsetzung von Seite 84)

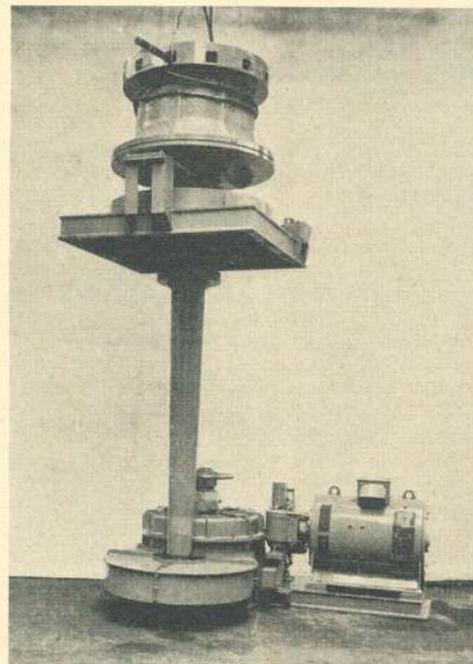
Selbstverständlich muß jedes Seeschiff auch eine Reserve-Vorrichtung an Bord haben, die es gestattet, im Ernstfall den Anker von Hand einholen zu können.

Ankereschirr auf Binnenschiffen

Manche Selbstfahrer besitzen heute ein Ankereschirr, wie es die Seeschiffe haben, also Patentanker in Klüsen. Dagegen werden Binnenschiffe ohne eigenen Antrieb, die häufig ankern, mit Stockankern oder mit vierflügeligen Dragen ausgerüstet. Diese werden an einer Ankerkette, zuweilen auch einem Ankerseil gefahren. Da sie nicht in Klüsen untergebracht werden können, werden sie zum Schluß mittels der sog. Bowerkette an die Bordwand geholt. Die Bowerkette ist durch Schelle an einem Flunken oder dem Ankerschaft befestigt. Sie läuft über einen Block entweder am Bugspriet oder an einem Ankerkran. So kann der Anker nach Wunsch jederzeit wieder frei vom Schiff fallen gelassen werden. Soll er aber an Bord genommen werden, so benutzt man den Ankerkran.

Ankermanöver

Hierbei ist größte Sorgfalt selbstverständlich. Unfälle treten trotzdem leider immer wieder ein. Daher sind alle Vorbereitungen und Ausführungen gewissenhaft zu erledigen. Sobald der Anker „Klar zum Fallen“ gemeldet worden ist, kommt gewöhnlich das Kommando „Achtung! Aus der Kette!“ und darauf „Fall



Will man die Antriebsmaschine nicht an Deck haben, sondern an einer geschützteren Stelle unter Deck, so greift man zu Vertikalspills. Das gilt besonders für Kriegsfahrzeuge. Der Spillkopf hat zudem viereckige Aussparungen, so daß man es bei Ausfall der Maschinenanlage auch als Gangspill benutzen kann.

Anker!“ Mittels des Spills wird die Kettenlänge, die befohlen worden ist und also ausrauschen soll, genau beobachtet und reguliert. Auch ein Ankermanöver darf niemals auf die leichte Schulter genommen werden. Hierbei kann es jederzeit ganz anders kommen, als man vorher gedacht hat. Eine kleine Ursache kann zuweilen eine recht große Wirkung haben. Aber bei einer zuverlässigen Mannschaft gilt nach wie vor das alte Seemannswort: „Dat gifft nix, wat nich klor geiht, wenn bloß op-paßt ward.“

Die »Cap Horniers« treffen sich in Bremen und Hamburg

In St. Malo, dem berühmten bretonischen Hafen der Segelschiffe, von dem heute noch alljährlich die Kabeljau Fischer ausziehen nach Neufundland, taten sich die ehemaligen Kapitäne zusammen, die die Segelschiffe um Kap Hoorn geführt hatten und gründeten einen Freundschaftsbund, den sie „Amicale des Capitaines au Longs Cours Cap Horniers“ (Freundschaftsbund der Kapitäne auf großer Fahrt Kap-Hoornier) nannten. Inzwischen ist eine internationale Vereinigung der alten Kap-Hoorn-Fahrer daraus geworden, der auch viele deutsche Kapitäne — etwa 400 — angehören. Alljährlich treffen sich die alten Seefahrer auf einem Kongress, der in diesem Jahr erstmalig in der Bundesrepublik abgehalten wird und zwar am 18. Juni in Bremen und am Tage darauf in Hamburg.



Die Freiwache



Käpten Brass

Seemannschaft

Vor mir liegt ein Bericht „The West Coast Clippers“ des Engländers Rex Clemens, der im August 1925 in der Zeitschrift „Nautical Magazine“ erschien. Hierin wird über die stählerne Viermastbark „Lisbeth“ der Hamburger Reederei H. H. Schmidt geschrieben; die 1904 oder 1905 unter Kapitän E. Chr. Kaak ein Schauspiel herrlichster Seemannschaft zeigte: „Manchmal fegte, von See kommend, ein Klipper seinem Ankerplatz zu, wie ein Wikinger, der ein Sachsendorf überfällt. Solch ein Schauspiel herrlichster Seemannschaft wurde mir einmal von einer Viermastbark in Tocopilla zuteil.

Die Tocopilla-Bucht hat die Form eines gegen Westen offenen, etwa Nord-Süd verlaufenden, flachen Kreissegments mit steilem Kap im Norden und einem gefährlichen, gegen See verlaufenden Klippenriff am Südende der Bucht. Die auf der Reede befindlichen Schiffe liegen an der Küste entlang und nur wenig von dieser entfernt in einer Reihe, die sich knapp unter dem Riff bis auf ein Viertel Seemeile vom steilen Kap entfernt erstreckt.

Eines Nachmittags sahen wir eine Viermastbark, nicht weit draußen unter allen nur möglichem Tuch, auf den Ankerplatz zuhalten. Sie hatte Kurs auf die vor der Stadt in einer Linie liegenden Schiffe, und es war ein erhebendes Bild, die Bark, die stark überkrängte und eine leuchtende Bugwelle vor sich herschob, in voller Fahrt herannahen zu sehen. Für den Beschauer an Land mag es ausgesehen haben, als ob das Schiff entschlossen wäre, geradeswegs gegen die Küste zu rennen. Und so brauste das Schiff heran, ohne daß auch nur eine der Schoten und Halsen berührt worden wäre. Die Leute auf dem nächsten vor Anker liegenden Schiff befürchteten schon einen Zusammenstoß. Trotzdem kam die Bark näher, ohne Segel zu kürzen. Dafür änderte sie langsam den Kurs, um zwischen dem steilen Kap und dem nördlichsten vor Anker liegenden Schiff durchzusteuern. Es war herrlich oder eine ungeheure Tollkühnheit — man wußte nicht recht, welches von beiden —. So hielt sich das fremde Schiff, ohne einen Faden breit von seiner Bahn abzuweichen, bis es auf ein paar hundert Meter vom nördlichsten Schiff und höchstens eine Kabellänge vom steilen Kap entfernt war. Dann hörten wir den schrillen Pfiff der Bootsmannspfeife. Ganz in Luv flog das Steuer, und Mars- und Bramrahen wimmerten in ihren Racken, die Stagsegellegel klirrten an den Stagen herab, und die Bark fegte kühn am Heck der vor Anker liegenden Schiffe vorbei.

Sie hielt sich jetzt mit verminderten Segeln in der Mitte des durch die Schiffsreihe und die Küste gebildeten engen Fahrwassers. Dabei wurde das Segel meisterhaft geborgen. Noch eine oder zwei Minuten, dann luvte sie abermals. Diesmal zwischen dem südlichsten Schiff und dem Riff durchsteuernd, mit dem Bug gut gegen die See, ließ sie, in den Wind schießend, den Anker fallen, während die noch stehenden Segel aufgegeit und von der Mannschaft heldenhaft festgemacht wurden. So hatte die Bark den besten Ankerplatz auf der Reede.

Dieses Manöver war ein Meisterstück glänzender Seemannschaft, ebenso kühn wie richtig abgeschätzt. Die Bark war ein deutsches Schiff, die „Lisbeth“ — aber deutsch oder nicht deutsch — ich hatte vor dem Kriege nicht viel für die



Schiffer an Land

Die besten Schiffer stehn an Land
Und peilen in die Ferne.
's gibt nichts, was ihnen unbekannt,
Sie sind vor Weisheit überspannt
Und arbeiten nicht gerne.

Ich kenne einen, kenne zwei,
Sie stehn auf allen Deichen,
Sie lotsen jedes Schiff vorbei
Und tun, als ob die Winde frei
nach i h r e m Willen streichen.

Hört Männer, wenn ich fahr ins Reich
Der unbegrenzten Fluten,
Dann pfeif ich auf ihr Fachgeseich.
Die besten Schiffer stehn am Deich,
Ich fahre mit den guten.

Aus dem Holländischen übertragen
von Arnold R e h m

* * * * *

Deutschen übrig und noch weniger nachher — dieser Schiffer war ein Seemann, und seine Leute waren wirkliche Matrosen.“

Die „Lisbeth“ war unter dem Namen „Pendragon Castle“ 1891 von R. Williamson & Son in Workington erbaut worden. 2453 BRT, 2346 NRT, 92,58 x 12,85 x 7,47 m. 1899 kaufte H. H. Schmidt, Blankenese-Hochkamp, den Viermaster, der 20 Jahre später, 1919, an den Feindbund abgeliefert werden mußte. 1922, als die Welt schon nichts mehr von Segelschiffen wissen wollte, konnte der Hamburger Reeder Claus Hinrichsen, der eine Reihe von Leichtern besaß, die „Lisbeth“ kaufen. Unter Kapitän M. Stebinger machte sie ein paar schnelle Weizenreisen von Australien zum Kanal. So wurde sie 1924 auf der Ausreise nach Port Pirie mit 86 Tagen von elf Schiffen das zweit-schnellste. Die Palme errang die französische Viermastbark „Atlantique“ mit 83 Tagen. Auf dem „Grain Race“ zurück lag es 1925 unter 21 Schiffen mit 113 Tagen auf dem vierten Platz. Zwölf Tage rascher war das norwegische Vollschiff „Skaregrom“.

1927 kaufte der Hamburger Reeder Hans Andersen das schöne Schiff. Andersen war Teilhaber der Fischdampferreederei C. Andersen und ließ nun die „Lisbeth“ unter der Flagge der Reederei „Frithjof“ G.m.b.H. segeln. Ihr

fiel jetzt eine neue Aufgabe zu. Sie holte Eis aus Norwegen für die Fischdampfer. Schon früher hatte man häufig von Bremerhaven aus Tiefwassersegler für diesen Zweck eingesetzt. Die „Lisbeth“ hat allerdings nur wenige solcher Fahrten gemacht. Bereits im September 1927 wurde sie nach Glasgow verkauft und dort abgewrackt.

Das Innere der Erde wartet noch auf einen Entdecker

In den Erdkern kann der Mensch niemals eindringen. Man rechnet in der Erdkruste mit Temperaturzunahmen von drei Grad auf hundert Meter, und schon die Bergleute, die mit ihren Stollen zwei bis drei Kilometer in die Erde eindringen, leiden unter den erhöhten Temperaturen. Bis zum Erdmittelpunkt aber sind es 6367 Kilometer. Die Temperaturen dort drinnen werden auf 10 000 bis 20 000 Grad geschätzt. Wie es in der Erde wirklich aussieht, können die Wissenschaftler nur vermuten. Als



ziemlich sicher gilt, daß die Erdkruste mit den Gesteinen, die wir sehen und greifen können, nicht dicker als 50 Kilometer ist, also im Verhältnis zur ganzen Erdmasse etwa so stark wie die Schale eines Hühnerreies im Vergleich zum ganzen Ei. Mit zunehmender Tiefe wird die Erdmasse immer schwerer. Schon das Material der sogenannten „Zwischenschicht“ zwischen Erdkruste und Kern, die bis etwa 2900 Meter hinabreicht, hat das Gewicht von Eisen. Der Erdkern selbst ist so schwer, als bestünde er aus lauter Blei, Gold Kupfer oder Nickel.

Noch vor 50 Jahren war man der Meinung, die Schichten unter der Erdkruste seien glühende Flüssigkeiten, ähnlich dem Magma, das die Vulkane ausspucken.

Heute stellte sich durch Untersuchungen von Erdbebenwellen heraus, daß auch das Erdinnere ein fester, allerdings von unvorstellbarem Druck- und Temperaturverhältnissen beherrschter Körper ist.

Das ist kein Seemannsgarn

Das englische Magazin „Picture Post“ brachte auf der Titelseite ein Bild von Marilyn Monroe, auf dem nur der Kopf zu sehen war. Ein Matrose beschwerte sich darauf bei der Redaktion wie folgt: „Was ist mit dem Rest von Marilyn Monroe geschehen? Als Redakteur einer illustrierten Zeitschrift müßten Sie doch wissen, daß Marilyn Monroe nicht nur aus einem hübschen Gesicht besteht.“

Auf der Schreibstube der amerikanischen Marine in Honolulu sollte der Rekrut Ferron K. Pawn aus Hawaii bei der Einberufung seinen zweiten Vornamen voll ausschreiben. Der junge Soldat grinst und schrieb: Kaleihuaakilo-hanaikuikalanie. Übersetzt heißt das: „Das Atoll von Kilohana am fernen Horizont auftauchen sehen“, erklärte er seinen Vorgesetzten.



Links: Über 800 m langer Kontrolldamm, der die nischen Seite aus dem bis auf die in der kanadische Barnhart



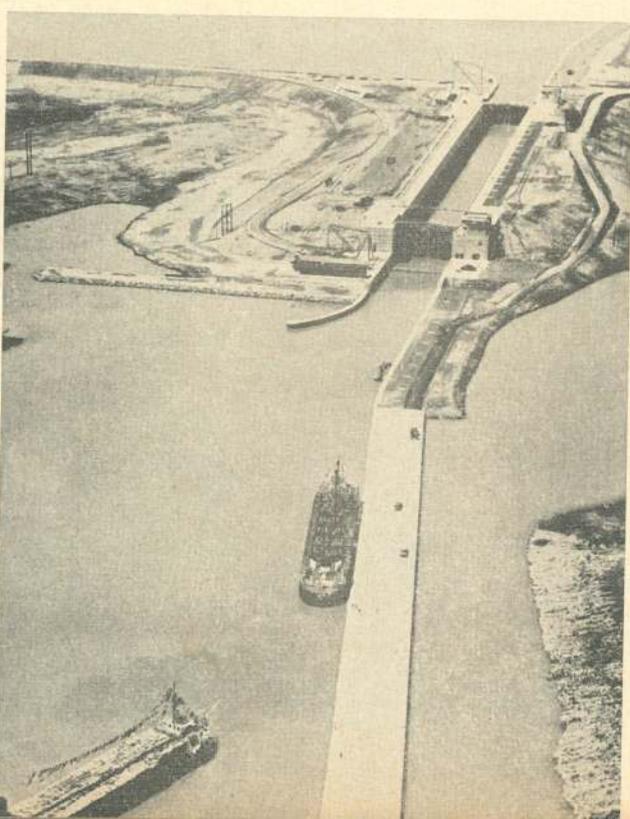
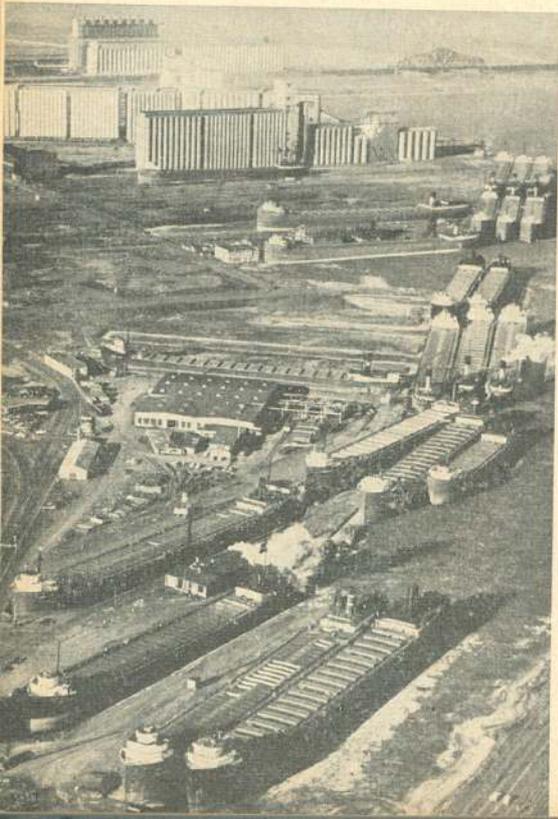
Unsere Bilder zeigen einige Neubauten deutscher Werften, die im Mai geliefert wurden. Links: Die Werft J. G. Hitzler in Lauenburg baute für die Deutsche Fanto GmbH, Hamburg, den Seetanker „Josef Joham“ von 1350 BRT und einer Tragfähigkeit von 1800 tdw. Mit einem 1250 PS Deutz-Diesel erreicht das Schiff eine Geschwindigkeit von 12 Knoten.

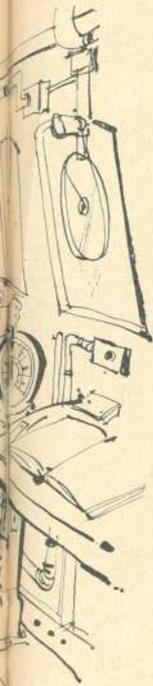
Darunter: „Rüm-Hart“ heißt das kleine Fährschiff, das die Husumer Schiffswerft für die Wyker Dampfschiffs-Reederei GmbH. baute. Es vermißt etwa 350 BRT und kann auf Fahrten nach Helgoland 430 Fahrgäste mitnehmen. In der Wattfahrt sind sogar 650 Passagiere zugelassen. Zwei MaK-Dieseln von je 400 PS lassen das Fährschiff 12,5 Knoten laufen.

Mitte: Einen schmunken Neubau konnte die Deutsche Werft mit dem MS „Hornsee“ der Horn-Linie, Hamburg, übergeben. Das Schiff vermißt 6381 BRT und hat eine Tragfähigkeit von 10 000 tdw. Ein mit Aufladung 7860 PS leistender MAN-Motor verleiht der „Hornsee“ eine Geschwindigkeit von 16,5 Knoten.

Rechts: Auch die Hamburg-Amerika Linie erhielt wieder Familienzuwachs, nämlich das 6400 BRT große MS „Worms“, das wie seine Schwesterschiffe „Weimar“, „Wien“ und „Wiesbaden“ ebenfalls von den Howaldtswerken gebaut wurde. 10 550 tdw. Als Antriebsanlage dient ein MAN-Diesel, der mit Aufladung 9000 PS leistet. 18,4 Knoten sind garantierte Geschwindigkeit. Einrichtung für zwölf Fahrgäste sind vorhanden. Die Jungferreise führt in den Golf von Mexiko.

Rechts: St. Lorenz Stadt Oders sch... Links: liegt die heute sch... nach 1910... Großen Sch... hower-Sch... Schleuse... wichtigen... grund mit...





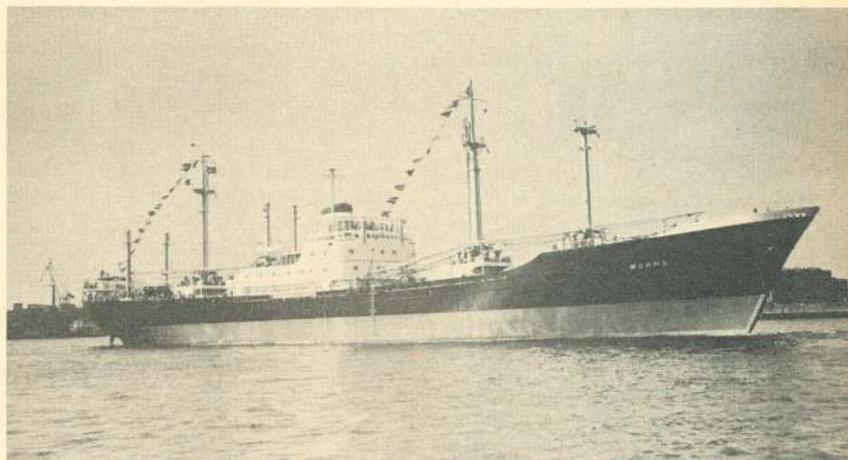
... der Long-Sault-
... von der amerika-
... schlanken Bogen
... in der Mitte liegende
... erstreckt.



... bild, das einen Begriff von der Größe des
... gibt. Rechts im Vordergrund liegt die
... (Ontario), der östlichste Punkt des beson-
... Bauabschnittes „International Rapids“.

... Am Ende des rund 3775 km langen Seeweges
... Superior. Dieser Erzumschlaghafen besitzt
... Liegeplätze für Seeschiffe, obwohl diese erst
... Vertiefung der Fahrinne zwischen den
... hier einlaufen können. Neben der Eisen-
... ist die im rechten Bild gezeigte Snell-
... bedeutendste Bauwerk in einem besonders
... schnitt des St. Lorenz-Seeweges. Im Vorder-
... beladene Frachter.

Rechts unten: Mit dem Eindocken des
Bauxit-Frachters „Revere“, 22 600 t dwt,
wurde am 31. Mai das ehemals unter
dem Namen „Elbe 17“ bekanntgewor-
dene Trockendock von der Schlieker-
Werft wieder in Betrieb genommen,
Hamburgs einziges Trockendock wurde
1938–1941 mit einem Kostenaufwand
von 28 Mill. RM für die Kriegsmarine
erbaut und sollte nach dem Kriege
von den Engländern gesprengt werden.
In dem Dock können Schiffe bis über
100 000 t dwt gebaut werden.



Max das Bordferkel

So lange ist das noch gar nicht her, ein knappes Dutzend Jahre vielleicht. Damals gab es noch alles auf Marken, und einen schwarzen Markt gab es auch. Dort kostete das Brot 80 und der Glimmstengel 6 Mark das Stück. Ja, das waren böse Zeiten! Unsere Handelsflotte war bis auf ein paar alte Eimer abgesorten oder an die Alliierten abgeliefert. Und mit dem gammeigen, schäbigen Rest fuhren wir nach See zu. Nun war das auch nicht so, daß wir an Bord Fettleibe hatten, ganz und gar nicht. Wir kriegten den Proviant genau so auf Marken zugeteilt wie die armen Leute an Land. Das langte nicht hin und nicht her. Das war'n schöner Schiet, wenn uns der steife Nordwest um die Ohren wehte, und wir gurkten bei Eis und Schnee in der Nord- oder der Ostsee herum und hatten Kohldampf bis unter beide Arme. Verdamm't, ein Vergnügen war das nicht!

Einen Lichtschimmer aber hatten wir — unser Koch war ein Pole, und sowas hatte damals immer nahrhafte Folgen. Weiß der Deubel, warum dieser Koch eigentlich arbeitete, er hätte sich doch im UNRA-Lager ganz gut aufschließen und durchfressen können. Nein, er fuhr bei uns an Bord und warum? Wie gesagt, dahinter sind wir nie richtig gestiegen. Kurz und klein, dieser Koch hatte in Flensburg plenty Beziehungen zu seinen Landsleuten, die man ja „Dipis“ nannte (DP = displaced persons). Und so kamen bei dieser Gelegenheit ab und zu und später öfter ein Sack Mehl, kanadisches oder ein Doppelzentner Haferflocken bei Nacht und Nebel an Bord getrudelt. War das vielleicht nichts? Nährmittel hatten wir ja nun genug, aber Fett und Fleisch, das kam nicht. Nach Fett und Fleisch stand uns aber das Maul.

Der Käpten meinte mal so nebenbei, er hatte gerade einen gewaltigen Schlag Porridge an die Kante gedrückt: „Kinners, loot uns doch een Swien anschaffen.“

„Een Swien?“

„Oh, een Swien!“

„Joo, een Swien — oh jo!“

Ein mageres Schwein in diesen Zeiten ist besser als ein fetter Wellensittich.

Für einige Pötte Farbe — allerhand Terpentin hatten wir da auch noch mang geschüttet, damit das drei Pötte wurden — kriegten wir von einem Bauern bei Flensburg ein Ferkel. Aber so dünn wie unsere Farbe, so dünn und durchsichtig war auch das Ferkel. Aber lieber ein dürres Ferkel als gar kein Schwein.

So schlichen wir wie die Beduinen durch die Nacht dem Hafen zu und hätten unter Garantie das „ätherische Wesen“ gegen Angriffe von Zollmössen und Polizeibeamten mit unserm Leben verteidigt. Ja, solche Tierfreunde waren wir.

Fiete, unser Oberheizer, hatte das mickerige Etwas in seinen Zeugsack gesteckt und aufs Kreuz geworfen. Ablösen im Tragen brauchte keiner. Die Makkers an Bord nahmen natürlich an, wir kämen mit einer ausgewachsenen Sau angetrabt und hatten sich dementsprechend vorbereitet. Sie waren schon am Aufteilen, hatten blanke Augen und schlugen mit der Zunge verdwars in't Mul rum. Der Koch hatte die Messer geschliffen, und das Brühwasser dampfte.

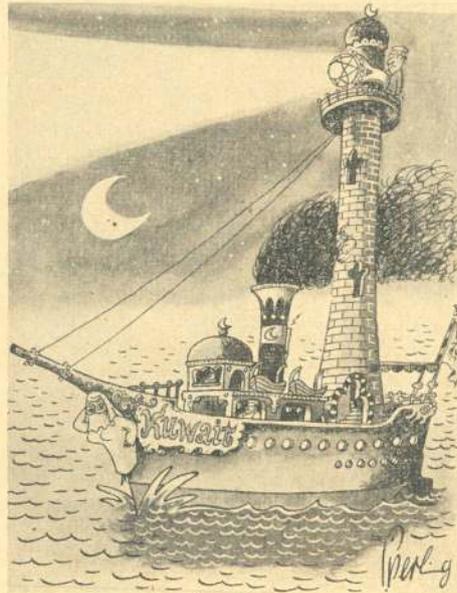
„Wo hewwt ji denn dat Swien?“ gröhnten sie uns entgegen.

Oh, ihr Kleingläubigen, um ein Kleines, und ihr werdet es nicht sehen. Und als Fiete den Sack umstülpte, sahen sich all hands ganz verschämt an, denn da kroch ganz matt und schlapp das, was mal ein Schwein werden sollte, aus dem Beutel, piepste wie ein Vogel und konnte sich nur so eben auf den Beinen halten. Wir schrubbten unsern Seesack ob der feuchten Rückstände, und die anderen begru-

ben ihre Hoffnung auf Überfressung. Der Alte sprach acht Tage lang nicht mit uns „Swienköpern“.

Max nannten wir den schweinigen Anfänger, und alles, was recht ist, Max hat uns viel Freude gemacht. Deubel auch, aber er fraß,

Leuchttürme



„Ohne Worte“

Kinners und Leute, was fraß der Kumpel! Alles, was es gab und rund um sich zu. Das UNRA-Mehl, das kanadische, und die Haferflocken am liebsten. Und wir? Wir sahen schweren Herzens zu. Gott ja, wir hätten auch ganz gern mal wieder Mehlklüten oder Pfannkuchen gegessen, aber Max gönnte uns das einfach nicht.

Aber er bekam langsam Schick, er setzte an. Der Bauer hätte sein Vieh nicht wieder erkannt und wir Viehhändler stiegen im Kurs. Der Kapitän war dauernd am Messen, mit so einem Schweinemeßband, Länge, Brustumfang und die Höhe. Die Maße trug er fein säuberlich in sein Schweine-Logbuch ein. Saßen wir beim Grog, bei nahrhaften Gesprächen und mit maxmordenden Gedanken, nee, da brauchten wir Max gar nicht anzugucken. Im Buch konnten wir ihn wachsen sehen.

Nein, wir haben wir das Tier gepflegt! An jedem Morgen den Max geschrubbt und gebürstet, gewienert, gestriegelt und getan, am liebsten hätten wir ihm noch die Beißerchen geputzt und die Schinken mit Nivea eingeschmiert. Alle Morgen gab es Wasser an Deck. Da meckerte nicht einmal der wachhabende Maschinist. Nun den Wasserstrahl mit banni-

Vor 60 Jahren auf der „Eilbek“

LUDWIG DINKLAGE

Am 18. und 19. Juni halten die alten Segelschiffskapitäne, die „Cap Horniers“ — nur der kann als vollgültiges Mitglied, als „Albatros“, aufgenommen werden in diesem Freundschaftsbund, der mindestens einmal ein Segelschiff um Kap Hoorn geführt hat — ihre Jahrestagung in Bremen und Hamburg ab. Aus welchem Holz die Segelschiffsleute von damals geschnitten waren, mag man aus nachstehendem Tatsachenbericht ersehen.

Im Jahre 1899 hatte die Hamburger Reederei Knöhr & Burchard Nfl. in England die stählerne Viermastbark „Moreton“ erworben. Das Schiff war 1892 von Russell & Co. in Port Glasgow erbaut, vermaß 2353 BRT und 2222 NRT bei 86,49 m Länge, 13,41 m Breite und einer Raumentiefe von 7,37 m. Das Schiff erhielt den Namen „Eilbek“. Es war die zweite ihres Namens.

Gleich auf der ersten Reise unter Kapitän Julius Tadsen machte das Schiff von sich reden.

gem Druck in den Schweinekoben reingehalten, daß es nur so spritzte und prasselte und das Weizenmehl, das kanadische, und die Haferflocken, nunmehr in fester Form, wurden über Bord gespült. Ja, bestimmt, der Max hatte es besser als ein Säugling an Land. Es hätte nur noch geteilt und uns auch weiter nicht gewundert, wenn el Capitano dem Max ein Wiegenlied gesungen hätte. Max dankte uns aber auch diese Priegel — schier und blank und krall sprang er herum, wie ein gepackter Seesack, so hart und fest war sein Fleisch — ei, ja ja. Wir fraßen ihn aber auch schon schier mit den Augen auf. Nur gut, daß der Max das nicht wußte, sonst wäre er all sein Lebtag mager und mickrig geblieben. So kriegten wir ihn unter Entbehrungen und voller Ernährung des Bordfriedens an die dreihundert Pfund ran. So hatte es jedenfalls der Alte ausgemessen. Böse Zungen benaupieten allerdings, das wäre einschneßlich Stail.

„He is so wiet“, tuschelten die Janmaaten.

„He is riep“, grunzten die Heizer.

„He mutt starben“, sagte der Alte.

Und das letzte Wort hat ja immer der Alte.

Max sollte auch einen anständigen Tod sterben, und darum mußte ein Vorschlaghammer dem Max die erste und letzte Narkose geben. Und dann starb er ruhig. Und wie er da so hing auf dem Bootsdeck, war uns das gar nicht recht. Wir hatten uns doch so an ihn gewöhnt. Aber Hunger tut weh. So schlugen wir unsere weichen Anwendungen mit den Gedanken tot, daß Max uns ja auch die Mehlklüten und die Pfannkuchen vor unserer Nase aufgefressen hatte. Ja, und die wollten wir uns nun wieder holen.

Um 5 Uhr abends liefen wir in Flensburg ein und um 6 Uhr gab es eine Bouillon, ei die Katz, die gelbgescheckte, und ein kleines Stück Bauchspeck pro Mann und Magen.

„Mehr nich?“ waren wir am Stöhnen.

„Immer sutje“, sagte der Alte, „ji kriegt mi sonst de Schieteree! Morgen giwwt dat een anständigen Swiensbroden.“

Als der Morgen kalt und grau hinter den Häusern Flensburgs hervorkroch und der Herbstwind den Regen gegen die Aufbauten des Schiffes peitschte, an Bord sich das erste Leben rührte, ja, da — da war von unserm toten Max nichts mehr da, die Kombüse leer wie ein finstres Loch. Nicht der Kopf und nicht die Flomen, nicht die Schinken und nicht die Karbonaden, nicht das Eisbein und nicht der Steert — dahin war unser ganzes Glück. Max ist seinerzeit von Fiete an Bord getragen worden, bei Nacht und Nebel und lebend, er ist wieder von Bord getragen worden, bei Nacht und Nebel, aber tot. Und beide Male im Tügbüdel.

Nein, wir sind nie richtig dahinter gestiegen, warum der Koch bei uns eingestiegen ist. Aber weshalb er ausgestiegen ist, das wußten wir an diesem windigen Herbstmorgen. Wir wußten aber auch, daß dieser verdammte Smutje rückwirkend der letzte Tote des Polenfeldzuges gewesen wäre, wenn — ja, wenn wir ihn zu fassen gekriegt hätten.



bek" so weit nach Westen wie ein Schiff, das zur Westküste bestimmt ist. Im Südatlantik hemmten wieder Flauten und Gegenwinde den Lauf, so daß der Viermaster erst nach 147 Tagen in Melbourne eintraf.

Das Schlimmste sollte aber noch kommen. Folgen wir dem Bericht des australischen Lotsen, Captain Beer, der für die Überführung von Melbourne nach Newcastle, NSW, an Bord gekommen war und wie wir ihn aus den damaligen australischen Zeitungen entnehmen:

„Die ‚Eilbek‘ verließ Melbourne am 19. Mai 1899. Infolge günstigen Windes und leichten Wetters kam das Feuer von Kap Everard in der nächsten Nacht in Sicht. Nun nahm der Wind zu, holte nach Südwest, von schweren Regenfällen begleitet. Ein Segel nach dem andern wurde geborgen, bis schließlich nur noch die Unterbramsegel und Vorsegel standen. Als der Viermaster die Gabo-Insel erreicht hatte, wurde der Wind zum schweren Sturm, der eine ungemütliche See aufwarf. Die Bark behielt weiter ihren Kurs bei. Bis Mitternacht zum Sonntag ging alles gut. Ich hatte mich hingelegt. Der Kapitän, der an Deck war, stellte fest, daß das Schiff plötzlich nicht mehr dem Ruder gehorchte. Immer härter wurde der Sturm. Regenböen nahmen jegliche Sicht. Die See lief außerordentlich hoch und das Wasser wusch von vorn bis achtern über Deck. Der Viermaster behielt trotz allem seinen Kurs bei bis 1 Uhr morgens am Montag. Jetzt konnten wir aber nicht länger mehr durchhalten. ‚Legen Sie das Schiff vor den Wind,‘ riet ich dem Kapitän. Bevor dieses Manöver jedoch ausgeführt werden konnte, traf eine orkanartige Bö die ‚Eilbek‘. Zum Schrecken der ganzen Mannschaft ging der Ballast über und das Schiff wurde auf die Seite geworfen. Das Lee-Schankkleid war vollkommen unter Wasser und dieses selbst reichte bis an die Luken. Jeder glaubte, das Schiff würde kentern. Einige machten sich bereits an den Booten zu schaffen. An ein Zuwassersetzen der Boote war bei dieser wilden See natürlich nicht zu denken. Auf dem Achterdeck hielt Kapitän Tadsen in aller Eile mit den Offizieren und mir einen Schiffsrat ab.

‚Kappen Sie die Toppen,‘ riet ich, und dieses wurde auch sofort ausgeführt. Um diese Zeit brachen die Seen fortwährend über das Schiff und drohten jeden über Bord zu waschen. Aber die Männer benahmen sich glänzend. Sie taten alles, was unter diesen Umständen zu tun möglich war. Es war auch keine Zeit zu verlieren.

Das Schiff drohte jeden Augenblick zu kentern. Eilig ergriff jeder eine Axt, kletterte in Luv auf das Backbord-Schankkleid und schlug das Rigg ab. Obgleich zu beiden Seiten vom Tode bedroht und glaubend, das letzte Stündchen sei gekommen, als die Männer die Korkwesten umbanden, hielten sie doch alle auf ihrem Posten aus, gehorchten augenblicklich jedem Befehl und nicht ein Mann zögerte, in der Dunkelheit nach vorn zu gehen zwischen die fallenden Spieren und das vollkommen verworrene Tauwerk. Niemals sah ich auf See ein Schiff

in einer schlimmeren Lage und auch Männer, die sich unter diesen Umständen heldenhafter benahmen. ‚Wenn wir untergehen, dann laßt uns arbeitend untergehen,‘ rief der Kapitän, und jeder beherzigte die Worte seines Schiffers. Als der Kreuz-, Groß- und Vortopp gekappt waren, richtete sich das Schiff wieder auf.

Der Ballast schien auf der Leeseite fest zu liegen. Das Schlimmste war damit überstanden. Nachdem die Bark nun ihr Toppgeschirr verloren hatte, lag sie besser in der See. Wir sahen uns nun um und überlegten, was unter diesen Umständen das Beste für uns wäre. Die Boote waren von den Seen hinweggewaschen, andere waren zersplittert, als das überkommene Wasser sie an Deck geschmettert hatte. Das Schiff trieb nun nach See hinaus, Takelagetrümmer hingen längsseits und die gebrochenen Spieren rammten gegen die Außenhaut wie Dampfhammer. ‚Klart das Schiff auf von dem Rigg!‘ sagte der Kapitän. Alle Mann gingen daran, den Befehl auszuführen. Es war eine schwierige und gefährliche Arbeit bei dem Sturm, und vier Mann von der Besatzung waren erheblich herumgestoßen worden, ehe das Schiff klar war. Währendes hatte man auch die Luken gesichert, damit kein Wasser in den Raum kam.

Schließlich flaute der Sturm ab. Nun trimmten wir das Schiff so gut es ging, schifteten den Ballast mit Eimern und trieben dem Hafen zu. An den Überresten der Masten wurden Segel angeschlagen, doch obgleich jetzt gutes Wetter herrschte, gehorchte das Schiff immer noch nicht dem Ruder. Nur durch Manöver mit den Stagsegeln und eine schwere Trosse, die man über das Heck ausgebracht hatte, konnte man die Bark bis in Sicht von Sydney Head bringen.

Alles zusammengenommen ging das Erlebnis sehr auf die Nerven, doch von einem besseren Beispiel von Seemannschaft kann wohl kaum berichtet werden. Kapitän Tadsen benahm

sich glänzend und er wurde dabei unterstützt von seinen Steuerleuten J. Petersen und Th. Hoier und dem Schmied H. Hirlinger, die, als der Befehl kam, die Masten zu kappen, ihr Leben einsetzten und das Luv-Schankkleid erklimmen, Taten des höchsten Lobes wert.“

Der Lotse Beer war schon vierzehn Tage vor dem Auslaufen aus Melbourne an Bord. Er sah, wie der Ballast gestaut wurde, 900 Tonnen Eisenschlacken. Durch Raumstützen und doppelte Schlagschotten wurde der Ballast verkeilt. Bei dem furchtbaren Arbeiten waren die Stützen und Bohlen jedoch wie Streichhölzer zersplittert. Die Rettung vorm gänzlichen Kentern waren 300 Tonnen Mehl und Häcksel gewesen, die nebenbei geladen worden waren und nach dem Übergehen der Schlacken diese einigermaßen fest lagerten.

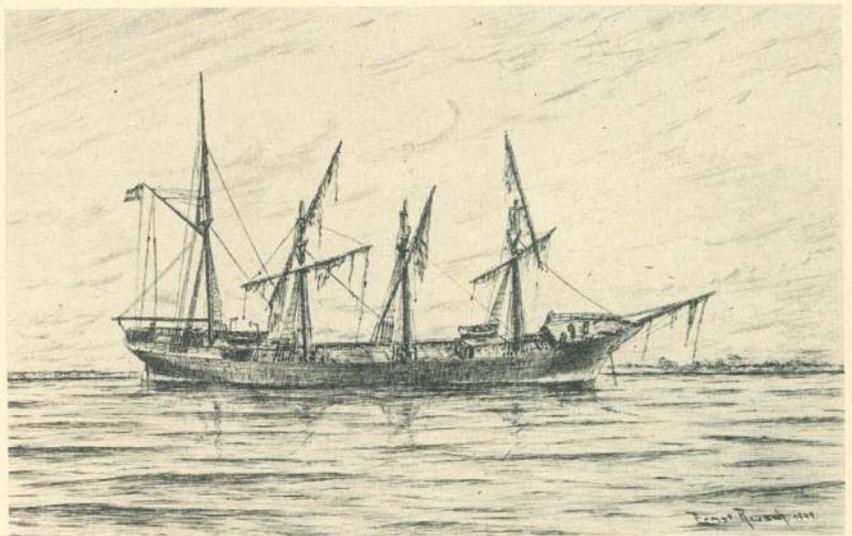
Weiter schreibt Lotse Beer in der Deutsch-Australischen Post vom 10. Juni 1899:

„Die Masten gekappt. In vierzig Minuten war dieses geschehen und die Mannschaften und Offiziere arbeiteten wie Männer. Disziplin! Ich habe niemals bessere in meinem Leben gesehen. Denken Sie nur, wie wir lagen, mehr als halb unter Wasser, und diese Männer, junge Kerle, befohlen, dies und jenes zu tun, gehorchten auf das Wort. Nun, ich bin seit 1852 zur See, und die Leute mögen über die Deutschen sagen, was sie wollen, ich habe in meinem Leben noch nie eine Besatzung so zusammen arbeiten sehen, wie diese es tat.“

Am 31. Mai wurde die ‚Eilbek‘ von dem Schlepper ‚Irresistible‘ nach Port Jackson eingebracht. Der Viermaster hatte noch 30° Schlagseite nach Steuerbord. Kurz nach Mittag stand das Schiff noch zwei Seemeilen Nordost von Kap Sydney Head. Eine Stunde später kam der Schlepper heraus und brachte es ein. Unter der Küstenschiffahrt hatte dieser Orkan noch einige Opfer gekostet.

Kapitän Julius Tadsen hatte die ‚Eilbek‘ 21 Monate geführt. Er hat auch die Wiederherstellung überwacht. Er wurde abgelöst von Kapitän N. P. Moritzen, dem kurz vor dem Kriege Kapitän H. Thode folgte. Kapitän Tadsen machte 1900 noch eine Reise: von Antwerpen — Portland/Oregon in 126 Tagen, zurück nach Hamburg in 128 Tagen. Bemerkenswerte Reisen unter Kapitän Moritzen waren: 1902 Cardiff — Iquique 97 Tage, Swansea—Valparaiso 87 Tage, 1910 Sydney — Falmouth 104 Tage und 1911 Santa Rosalia — Newcastle/NSW 139 Tage.

Im April 1918 wurde die ‚Eilbek‘ an den Hamburger Reeder Kapitän Gustav Ipland verkauft, der außer dieser Viermastbark noch drei Dreimastschoner besaß. 1922 kaufte die Nordische Handelsgesellschaft Hachfeld Fischer mbH., Hamburg, das Schiff und taufte es um in ‚Tamura XV‘. 1927 wurde der Viermaster abgewrackt.



Aus dem Schiffstagebuch der Hamburger Viermastbark „Hebe“

LUDWIG DINKLAGE

Als Ersatz für die 1898 verschollene Viermastbark „Hebe“ kaufte 1899 die Hamburger Reederei B. Wencke Söhne aus England die etwas kleinere stählerne Viermastbark „Vortigern“, die 1891 von R. Williamson & Son in Workington erbaut worden war. 2469 BRT, 2364 NRT, 93,04 × 12,85 × 7,47 m.

Unter Kapitän H. Korff machte dieses Schiff, das den Namen „Hebe“ erhalten hatte, 1901 eine sehr schnelle Reise mit Kohlen von Port Talbot nach Valparaiso in 70 Tagen. An der südbrasilianischen Küste erlebte sie einen sehr schweren Sturm, dem der französische Fünfmastmaster „France“ zum Opfer fiel.

Nachstehend ein Auszug aus dem Schiffstagebuch:

1901				
9. 5.	Mittag	27,5 S 44,1 W	S—SO 4	763,6 mm
			Wind flauer werdend und dann durch SSW nach SO holend. Bewölkt.	
	8 h pm		SO 6—7	766,8 mm
			Wind auffrischend. Großer Ring um die Sonne.	
10. 5.	4 h am		ONO—NNO	765,1 mm
			Steifer, allmählich nach NNO holender Wind. Bewölkt.	
	Mittag	30,8 S 46,4 W	NNO 7	755,5 mm
			Steifer Wind, diesige Luft, mehr bezogen.	
	4 h pm		W 8	755,5 mm
			Um 3 h in einer schweren Bö mit starkem Regen von NNW nach W ausschließend.	
	8 h pm		W 9	756,0 mm
			Hamburger Bark „Alster“ in der Nähe. Sturm aus W.	
	Mitternacht		W 10—11	755,1 mm
			Zum sehr schweren Sturm zunehmend; außerordentlich harte Böen. Das Vorobermarssegel zerriß. Großobermarssegel und Großstagssegel flogen aus den Lieken.	
11. 5.	4 h am		WNW 9—10	756,8 mm
			Vor- und Großuntermarssegel zerrissen. Böen von Stärke 11 mit Regen.	
	8 h am		WNW 10—11	757,1 mm
			Orkanartige Böen. Bei Tagwerden sah es in der Takelung wüst aus. Die Segel, welche naß festgemacht waren, sind unter den Zeisingen zerrissen.	

	Mittag	32,1 S 47,1 W	WSW 10—11	757,3 mm
			Nach 10 h etwas leichter werdend. Kolossale Wellenberge; das Schiff ist mehr unter wie über Wasser und zittert und hebt in allen Teilen.	
	4 h pm		W 8—9	759,1 mm
			Schlugen ein anderes Groß- und Vormarssegel an. Noch sehr starke Böen.	
	8 h pm		WNW 9—10	763,1 mm
			Wind wieder härter.	
	Mitternacht		WNW 9—7	763,7 mm
			Wind abnehmend. Wechselten Groß- und Kreuzstagssegel.	
12. 5.	4 h am		WNW 7—8	766,0 mm
			Hohe SSW-Dünung. Schlugen Großuntermarssegel an.	
	Mittag	33,5 S 46,5 W	WNW 7—8	763,5 mm
			Schlugen Vorobermarssegel an; schlugen das zerrissene Großsegel ab und ein anderes an.	
	4 h pm		W 7—8	763,0 mm
			Um 2 h sichteten die französische Fünfmastbark „France“ mit Notsignal; hielten auf dieselbe ab und kamen um 3,30 h längsseits. Das Schiff hatte eine schwere Schlagseite nach Backbord. Der Kapitän ersuchte uns, während der Nacht in der Nähe zu bleiben.	
	Mitternacht		WNW 8	762,6 mm
			Lagen beigedreht.	
13. 5.	8 h am		WSW 8	764,0 mm
	Mittag	34,2 S 46,6 W	WSW 8	764,9 mm
			Um 6 h sichteten „France“, die das Signal zeigte: „Müssen das Schiff verlassen“. Wir setzten das Backbord-Boot aus und holten die aus 45 Mann bestehende Besatzung in drei Fahrten. Die Rettung der Leute konnte nur unter Anwendung der größten Vorsicht ausgeführt werden, denn es lief eine schauerhaft durcheinanderstürzende See, und wehte es in den Böen mit Stärke 8—9.	
	8 h pm		SW 6—5	766,7 mm
			Um 4 h wendeten. Wind abnehmend, aber noch grobe See, welche die Luken überflutete.	

Die französische Fünfmastbark „France“, 3784 BRT, wurde 1890 im Auftrag der Reederei A. D. Bordes et Fils in Rouen von D. W. Henderson, Glasgow, erbaut. Wie viele französische Segelschiffe führte es Wasserballast in den Doppelbodenzellen. Außerdem hatte es Hilfsmaschinen zur Bedienung der Ladewinschen. Das Schiff machte gute Reisen. Auf der Jungfernfahrt segelte es in 32 Tagen vom Kanal nach Rio und 1892 in 73 Tagen vom Kanal nach Valparaiso. Die raschen Reisen, die damals schon die Laeisz-Segler machten, hat es aber nie zustande gebracht. Als der Fünfmastmaster am 24. Januar 1897 vor Dungeness vor Anker lag nach einer 79-Tage-Reise von Iquique, wurde er von dem englischen D „Blenheim“ gerammt. Dieser hatte die beiden Ankerlichter an Bug und Heck für die Lampen zweier Fischerfahrzeuge gehalten und wollte mitten zwischen ihnen durchlaufen. Im letzten Augenblick erkannte er jedoch seinen Irrtum und ging mit äußerster Kraft rückwärts. Trotzdem wurde die „France“ so schwer gerammt, daß sie eingeschleppt werden mußte. Sie konnte zwar repariert werden, doch ließen die Leistungen des Schiffes derartig nach, daß nur noch mäßige Zeiten erzielt wurden.

März 1901 lief die „France“ wieder von Tyne nach Valparaiso aus, hat den Bestimmungshafen aber nie erreicht. In einem schweren Pampero war sie an der brasilianischen Küste gekentert.

Die Viermastbark „Hebe“, die die 45 Mann übergangen hatte, erreichte ihren Bestimmungshafen Valparaiso am 9. Juni. Hier wurden die Schiffbrüchigen an Land gesetzt. Die Rettung der Leute war eine ganz hervorragende seemännische Leistung, die damals durch alle Zeitungen lief.

Das gekenterte Wrack der „France“ wurde später noch von der Bremer Bark „Josefa“ treibend gesichtet.

Wußten Sie schon, daß...

... der Bau des Panamakanals im Jahre 1889 eingestellt werden mußte, weil die Moskitos die Weiterarbeit unmöglich machten? Über 40 000 Arbeiter und Ingenieure wurden vom gelben Fieber dahingerafft, das von den Insekten übertragen worden war.

... um 1400, also etwa ein Jahrhundert vor der Entdeckung Amerikas, die Hanse rund 900 bei ihr registrierte Schiffe hatte, deren Tragfähigkeit insgesamt etwa 80 000 t betrug? Das sind im Durchschnitt für ein Hanseschiff 90 t.

... die Verbraucherpreise in Westeuropa in den Jahren von 1950 bis Mitte 1958 sehr unterschiedlich gestiegen sind (1950 = 100)? In Portugal (105), der Schweiz (115), Belgien (119) und in der Bundesrepublik (120) am geringsten, dagegen in Island (186), in der Türkei (174), in Griechenland (169), in Österreich (159), in Frankreich (158), in Spanien (152), in Schweden (150), in England (146) und in Italien (140) am stärksten.

... 80% der Prämien-Bausparer Arbeitnehmer sind, wie eine Repräsentativ-Erhebung, bei der mehrere tausend Anträge auf Wohnungsbauprämien bei privaten Bausparkassen unterschuld wurden, ergeben hat? 43% der Antragsteller waren Arbeiter, und bedeutend weniger — nämlich nur rund 37% — waren Angestellte, Beamte und Rentner.

... in 42 Großunternehmen der westdeutschen Wirtschaft (mit zusammen rund 600 000 Beschäftigten) sich unter je tausend im Durchschnitt 33 am betrieblichen Vorschlagswesen beteiligen und dabei 51 Verbesserungsvorschläge auf jeweils tausend Beschäftigte einreichten.

... gegenwärtig in der Bundesrepublik jährlich rund 10 Milliarden cbm Wasser verbraucht werden? Damit hat sich der Wasserverbrauch im Bundesgebiet in 25 Jahren vervierfacht.

... die Klipperschiffe ihren Namen von dem englischen Wort to clip = schneiden ableiten? Sie hatten einen so messerscharfen Bug, daß sie die See förmlich zerschnitten. Die Klipper wurden zunächst als Kaperschiffe, dann als Opiumschmuggler verwendet. Am bekanntesten sind die Teeklipper geworden.

... Klipperschiffe oftmals über 400 Seemeilen im Etmal zurücklegten? Der amerikanische Klipper „Sovereign of the Seas“ legte beispielsweise auf einer Reise 3144 Seemeilen in 10 Tagen zurück und erreichte dabei Etmale von 411 Seemeilen.

... bei einem Jahresumsatz von 62 Milliarden DM im Einzelhandel Westdeutschlands 1957 für 8,6 Mrd. DM (13,9%) auf Kredit gekauft wurde, wobei es sich vorwiegend um kurzfristige Buchkredite und „Anschreiben“ handelt und bei allgemein abnehmender Tendenz im Teilzahlungsgeschäft nur noch etwa ein Viertel dieser Summe auf Ratenkäufe entfällt.





Klar bei Schmünzeläuge

„Warum stehen dann am frühen Morgen schon alle die Seeleute da an Deck herum und singen 'Das ist der Tag des Herrn'?“ fragt der Passagier einen Decksteward.

„Oh, das ist unser gemischter Chor, der bringt dem Leitenden Ingenieur ein Ständchen, weil der heute Geburtstag hat.“

„Und läßt sich der Herr gar nichts merken? Er müßte doch wenigstens mal aus seiner Kammer kommen.“

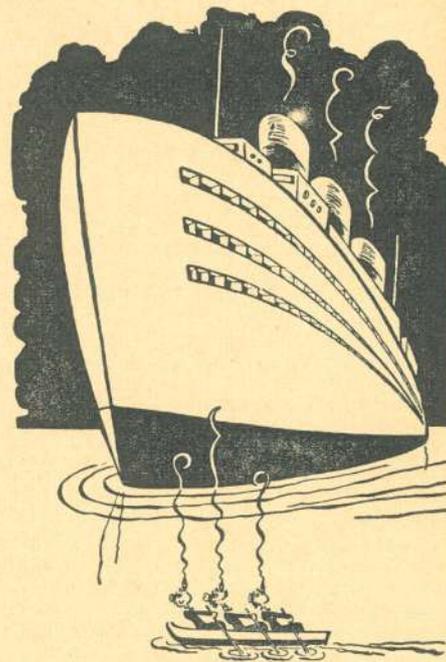
„Nee, kann er nicht. Er ist doch der erste Tenor und singt selbst mit.“

Beim Schlepperkapitän Tiedemann ist wieder einmal der Storch gewesen. Gleich zwei auf einmal, Zwillingsschwestern. Vater Tiedemann sagt seinem Jungen: „Du, Jonny, bestelle deinem Lehrer einen schönen Gruß von mir und sage ihm, du hättest zwei Schwestern bekommen und er möchte dir für heute freigeben.“ — Freudestrahlend kommt Jonny wieder nach Hause. „Fein, daß du heute schulfrei hast. Du hast das doch deinem Lehrer gesagt von den Zwillingen, Jonny?“ — „Nee, Vati, nur von einem Baby. Das andere heb' ich mir für die nächste Woche auf!“

Komisch, die Steuermannsschüler lernen immer sehr bald junge Mädchen kennen. So auch Horst Wittenkohl. Das Fräulein, das er kennenlernte, war auch nicht aus Elsfleth, war nur hier bei ihrer Tante zu Besuch. Es war eine nette Tante, die sich viel darauf zugute tat, wie taktvoll sie mit jungen Leuten umzugehen verstand. An einem Abend war Horst Wittenkohl, der Steuermannsschüler, mit dem Fräulein in der Bremer Kakaostube gewesen und hatte sie nun nach Hause gebracht. Im Hausingang blieben sie viel länger stehen, als es eigentlich sein durfte. Die gute Tante hörte das Getuschel da unten. Sie ging ans Fenster, öffnete es und rief hinunter: „Wenn ihr wüßtet, wie schön mollig das im Bett ist, würdet ihr bestimmt nicht so lange da draußen in der Kälte stehen.“

Nach dem Stapellauf des großen Tankers hat die Werft noch die Honoratioren der Stadt zu einem kleinen Imbiß geladen. „Lieber Herr Senator“, wendet sich die Frau des Werftdirektors an einen der Gäste, „Ihnen darf ich wohl keinen Sekt anbieten, denn ich weiß, daß Sie der Präsident der Alkoholgegner-Loge sind.“ —

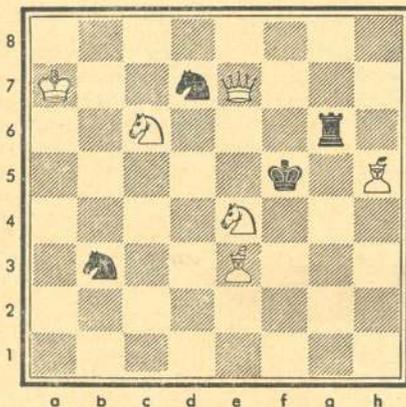
„Sie irren, gnädige Frau“, entgegnete der Senator, „ich bin kein Gegner des Alkohols, sondern Präsident der Liga zur Hebung von Sitte und Moral.“ — „Ach, ja, natürlich“, entschuldigt sich die Dame, „ich wußte doch, daß ich Ihnen irgendetwas nicht anbieten durfte.“



Wetteifer

UNSERE SCHACH-ECKE

Perle aus der Südsee
Von Dr. J. J. O'Keefe und J. L. Beale



Weiß zieht an und setzt im 2. Zuge matt

Der 1952 verstorbene australische Arzt Dr. O'Keefe verbrachte seine letzten Berufsjahre auf den pazifischen Fanning-Inseln, die ein ewiges Frühlingsklima haben. Eine makellose Perle ist dieses kleine Problem. Wenn Weiß einen einfach abwartenden Zug hätte, wäre die Lösung leicht. So aber ...

Silbenrätsel

Aus den Silben

a — ard — as — au — back — bahn — bai —
be — boot — buch — che — con — de — de
— de — den — der — do — dres — du —
drun — e — e — e — e — e — ef — eis —
erb — eu — fahrts — fek — for — füh — ge
— ge — go — gu — gungs — ha — in — ip
— karls — kro — ku — la — lan — land —

land — lat — le — li — linn — men — mi —
mouth — na — na — na — na — nal — neb
— ner — nerv — ni — o — pe — per — rah —
— rald — ranz — re — ree — ree — rei — rei —
— rie — schalk — schlei — scho — se — see
— stag — ste — sü — tal — te — teign — ter
— ter — ter — ti — tiv — tor — tu — voi —
we — wer — win — zan

sind 35 Wörter zu bilden, die nachfolgende Bedeutung haben:

1. Werkzeug; 2. Jahreszeit; 3. Vollschiff der Reederei B. Wencke Sne. (griechische Muse); 4. Geleitzug; 5. schwedischer Kriegshafen; 6. Name eines schnellen Minensuchbootes (Stern); 7. Vollschiff der Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf. (Mädchenname); 8. Segelschiff; 9. Bark der Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf. (Mädchenname); 10. unschöne Handlung; 11. was jeder Seefahrer haben muß; 12. Fahrzeugtyp; 13. dänische Insel; 14. Bark der Reederei Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf. (Mädchenname); 15. Teil der Ladelupe; 16. Versicherung; 17. Bark der Reederei Knöhr & Burchard Nfl. (römische Göttin); 18. südeuropäische Hafenstadt; 19. überstaatlich; 20. Schiff der Reederei W. Schuchmann (Fluß in Schleswig-Holstein); 21. estnische Hafenstadt; 22. Teil der Segelschiffstakelage; 23. tatsächlich; 24. Wirbelsturm; 25. Vergnügungsstraße in Hamburg; 26. Hamburger Segelschiffsreeder von 1918—26; 27. Schiffahrtsbetrieb in größeren Seehäfen; 28. Körperteil; 29. Bucht in Port. Ostafrika; 30. Schoner der Reederei Aug. Bolten, Wm. Miller's Nachf. (Männernamen); 31. Ankerplatz; 32. Bootszubehör; 33. Viermastbark der Nordischen Handelsgesellschaft Hachfeld Fischer mbH. (Männernamen); 34. Bark der Reederei F. C. Bramslöw (Nebenfluß der

Elbe); 35. Vollschiff der Reederei J. E. A. Wimmer & Co. (deutsche Stadt).

Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben einen Ausspruch des Segelschiffsreeders Carl Laeisz, der noch heute als Tuschzeichnung de Bruyckers im Reedereikontor hängt.

Auflösung aus Nr. 5

Lösung des Problems Rudenko

1. Sg7—e8? (droht 2. Se8×c7 matt) Lc7—b6 (a5) 2. Th5—h5 matt, Lc7—e5 2. Te4×f4 matt, Lc7—d6 2. Se8—f6 matt, Lc7—d8 — hopp! kein Matt. Also doch 1. Sg7—e8! und nun ganz anders: Kd5—d6 2. Se6×f4 matt, Lc7—a5 (b6, d8) 2. Se6×f4 matt, Lc7—e5 2. Te4—d4 matt, Lc7—d6 2. Te4×e3 matt.

Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Aviso; 5. Stuhl; 8. Narkose; 12. Eta; 14. Rega; 16. Mal; 17. Tran; 20. Lineal; 22. Leda; 24. Nero; 26. Siwa; 29. Uran; 31. Nerz; 33. Eile; 35. Euterpe; 40. Vim; 42. Niet; 44. Opal; 46. Toleranz; 48. Osiris; 50. Eros; 52. Eris; 54. Na; 55. Orla; 56. Lot; 58. Opak; 60. Laaland; 62. Neuralgie; 64. Plan; 66. Null; 67. Ente; 67a. Bad; 69. Ziegel; 71. Envoyé; 72. Ob; 73. Kur; 74. Nut; 75. Nil.

Senkrecht: 1. Algen; 2. in; 3. Sam; 4. Oran; 5. Saar; 6. Ur; 7. Hel; 9. Klee; 10. Stolpe; 11. er; 13. Teutonen; 15. Aden; 18. As; 19. nie; 21. lavieren; 23. Arie; 25. Rio; 27. Wut; 28. atonal; 32. Zero; 34. Earl; 36. Elan; 37. Re; 38. pro; 39. Ear; 41. Million; 43. Topp; 45. Liane; 47. Ni; 49. Sog; 51. Salz; 53. Saul; 57. Tibet; 59. Kalk; 61. loco laudato; 62. Ne; 63. Ute; 65. neu; 68. Don; 70. Gr.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE





Was den Seemann sonst noch interessiert

Kochmaatenausbildung

Seit fünf Jahren werden auf der Landesausbildungsstätte Travemünde-Priwall für den seemännischen Nachwuchs neben den Schiffsjungen auch Kochsmaat im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten ausgebildet. Der Verwaltungsbeirat der Landesausbildungsstätte gibt nunmehr in einer kleinen Schrift einen Überblick über diese fünfjährige Ausbildungstätigkeit, in der es u. a. heißt:

Es werden jeweils vier Kochsmaat für einen dreimonatigen Lehrgang eingestellt. Voraussetzung für die Einstellung ist, daß der Bewerber eine erfolgreich abgeschlossene Lehre als Bäcker, Schlachter, Konditor oder in einem artverwandten Beruf nachweist.

Nach Lehrgangsende werden die Kochsmaat als „befahrene Kochsmaat“ an Bord vermittelt. Auf Schiffen in großer Fahrt wird oft der Kochsmaat vorgezogen, der eine Bäckerlehre durchgemacht hat, weil in der großen Fahrt das Brot an Bord selbst gebacken werden muß. Dies ist dann Aufgabe des Kochsmaat, besonders wenn der Koch selbst kein gelernter Bäcker ist. Im europäischen Fahrtgebiet dagegen wird jedoch häufig der gelernte Schlachter bevorzugt, weil eine Notwendigkeit, selbst an Bord zu backen, in diesem Fahrtgebiet nicht besteht.

Die Landesausbildungsstätte Priwall verfügt über eine geräumige Lehrküche, in der sowohl mit Kohlenfeuerung als auch mit Gas, Dampf und elektrischen Geräten gekocht werden kann. Ferner ist ein großer Backofen für Ausbildungszwecke vorhanden.

Die Kochsmaatenausbildung umfaßt einen theoretischen und einen praktischen Teil. Dazu kommt Unterricht im Bootsdienst, in den Unfallverhütungsvorschriften und in der Gesundheitspflege. Die Bootsdienstausbildung wird mit dem Erwerb des Zeugnisses der Seeberufsgenossenschaft als Rettungsbootsmann abgeschlossen.

Die eigentliche Kochausbildung umfaßt die Fächer Menü-Kunde, Kalkulation, Rechnen und praktisches Kochen.

Der theoretische Unterricht erfolgt schulmäßig durch den Lehrkoch unter Benutzung eines anerkannten Fachbuches. Das praktische Kochen erfolgt in der Küche der Landesausbildungsstätte und zwar unter Anleitung des Lehrkochs und des 2. Kochs.

Der theoretische Teil umfaßt folgende Gebiete: Vorschriften der Speiserolle, Planung und Ankauf, Aufbewahrung und Frischhaltung von Lebensmitteln auf langer Reise, Währungen und Einkauf im Ausland, Küchenkalkulation, Aufstellung von Speiseplänen.

Die praktische Ausbildung erfolgt individuell und erzieht den Kochsmaat zum selbständigen Denken und Arbeiten. Die Arbeitsplätze sind so eingeteilt, daß die Kochsmaat unter Anleitung schon bald selbständig bestimmte Speisen herstellen müssen.

Zu den wichtigsten Grundforderungen gehören Sauberkeit, rationelle Arbeit und ganz besonders auch das gefällige Anrichten der Speisen. In der Ausbildung wird zunächst mit der Zubereitung einfacher, kräftiger Kost begonnen. Dann folgen spezielle Schiffsgerichte, wie z. B. Labskaus oder Reis mit Curry. Insgesamt wird größter Wert auf eine kräftige, aber auch abwechslungs- und vitaminreiche Verpflegung gelegt.

Besondere Sorgfalt wird auch auf die kalte Küche gelegt. Gerade im Hafen, wenn die Schiffsführung repräsentative Verpflichtungen hat, ist es wichtig, den Gästen einen schmackhaften Imbiß vorzusetzen. Deshalb stehen kalte Platten, belegte Brote und diverse Salate ebenfalls auf dem Lehrstoffplan. Auch die Zubereitung von Fischen, Edelfischen, Geflügel und Wild wird gelehrt, damit die Schiffsbesatzung an Feiertagen auf See oder im fremden Hafen ein festliches Essen serviert bekommen kann.

An dem Backofen erhalten die Schlachter-Kochsmaat eine zusätzliche Bäcker Ausbildung. Sie lernen in diesen drei Monaten Brötchen, Brot, Kuchen und Gebäck backen. Damit wird ihre dreijährige berufliche Ausbildung abgerundet.

Zum Schluß eines jeden Lehrgangs findet eine Prüfung durch eine Kommission statt, welcher der Schiffsfahrtsreferent des Landes Schleswig-Holstein sowie ein Vertreter des Jugendamtes Lübeck, des gastronomischen Gewerbes und der Schifffahrt angehören. Die Kochsmaat werden in allen Fächern ihrer Lehrstoffpläne gründlich geprüft und müssen zeigen, was sie theoretisch und praktisch gelernt haben. Anschließend müssen sie ein festliches Essen, bestehend aus fünf Gängen, zubereiten und servieren.

Die Ausbildung der Kochsmaat hat nicht nur den Vorteil, daß später auf den Schiffen gut qualifizierte Köche für das Wohl der Schiffsbesatzungen sorgen, sondern sie wirkt sich gleichzeitig auch auf den gesundheitlichen Zustand der in der Ausbildung befindlichen Decksjungen aus. So weist die Gewichtstabelle der letzten 17 Decksjungenlehrgänge (23.10.1957 bis 14. 2. 1959) aus, daß von 454 Jungen 367 (oder 81 %) Gewichtszunahmen von 1 bis 8 kg (im Durchschnitt 3 kg) zu verzeichnen haben. Weitere 38 Jungen (8,3 %) behielten ihr altes Gewicht und 49 (10,7 %) hatten leichte Gewichtsabnahmen zu verzeichnen.

Dies ist ein vorzügliches Ergebnis, wenn man bedenkt, daß gerade die Decksjungenausbildung sehr anstrengend ist und der junge Mensch praktisch von morgens früh bis abends spät in einen recht schweren Dienst eingespannt ist.

Seit dem 15. März 1954 bis zum 15. April 1959 wurden bisher 68 Kochsmaat ausgebildet. Davon waren:

- 38 gelernte Bäcker
- 18 gelernte Schlachter
- 12 gelernte Konditoren.

Alle wurden ohne Schwierigkeiten in die Schifffahrt vermittelt.

Die Reedereien, die auf dem Priwall ausgebildete Kochsmaat und Schiffskochnachwuchs anmustern wollen, wenden sich an das **Arbeitsamt Lübeck**.

Hochseeschifffahrt wird politisiert

Unter dieser Überschrift bringt die Zeitschrift „Unser Mecklenburg“ folgende Notiz:

„Eine einschneidende Maßnahme zur Politisierung der sowjetzonalen Handelsflotte hat mit Wirkung vom 1. Oktober das ZK der SED beschlossen. Nach Auffassung der Parteiführung hat die volkseigene Schifffahrt nicht nur ökonomische, sondern in erster Linie politische Aufgaben zu erfüllen. Das ZK der SED hat daher angeordnet, daß die zentrale Parteileitung in der staatlichen See-Reederei aufzulösen ist und an ihrer Stelle eine Politabteilung gesetzt wird.

Anstelle der bisherigen sogenannten Gehilfen der Kapitäne werden auf allen Schiffen jetzt den Kapitänen Politoffiziere beigegeben. Der neue Leiter der Politabteilung bei der volkseigenen See-Reederei erhält gleichzeitig die Funktion eines stellvertretenden Direktors. Er hat das Recht, unmittelbar in das gesamte Betriebsgeschehen der sowjetzonalen Handelsflotte im Sinne der SED einzugreifen. Die SED-Funktionäre, die den Kapitänen als Politoffiziere beigegeben werden, sollen sich auf der Seefahrtsschule in Schnellkursen seemännische und nautische Kenntnisse aneignen. Auch sie sollen dann als Vertreter der Kapitäne mit gesetzlichen Befugnissen ausgestattet werden, um in die Befehlsgewalt des Kapitäns eingreifen zu können.

*

Auf einer Parteiversammlung der See-Reederei in Rostock nahmen der Funktionär der SED-Bezirksleitung Rostock, Harry Tisch, und der Abteilungsleiter Verkehr im ZK der SED, Winkler, zu diesem Beschluß Stellung. Der ZK-Beschluß hatte nämlich beträchtliches Aufsehen erregt und zu heftigen Diskussionen geführt. Die beiden Funktionäre erklärten, daß der Beschluß des ZK der SED eine unbedingte Notwendigkeit gewesen sei, da noch immer viele Mängel bei der Handelsflotte bestünden.

Die Arbeitsorganisation sei nicht in Ordnung und die Leitung der volkseigenen See-Reederei sei viel zu liberal. Die Schiffe lägen zu lange in den Häfen. Das Ansehen der DDR würde durch zu starken Alkoholgenuß an Bord und an Land geschädigt. Durch unnötige Privateinkäufe in fremden Häfen würden Devisen vergeudet und der DDR Schaden zugefügt. Die neue Politabteilung soll nun dafür sorgen, daß diese Mängel abgestellt und die führende Rolle der Partei auch bei der See-Reederei verwirklicht wird. Mannschaften und Offiziere auf allen Handelsschiffen müßten für die Erfüllung der Pläne mobilisiert und zu aktiven Kämpfern für den Sozialismus und für die Festigung der Freundschaft zur Sowjetunion erzogen werden. Die Besatzungen müßten schnellstens von der Richtigkeit der Politik und der Beschlüsse der Partei und Regierung überzeugt werden.

Auch das gibt es in der Seefahrt. Der Kochsmaat — er macht seine erste Reise — sucht den Schiffsarzt auf. „Na, mein Lieber, was ist mit Ihnen?“ — „Ach, Herr Doktor“, seufzt der Kochsmaat, „es ist jeden Abend dasselbe: gleich nach dem Einschlafen träume ich von der Lollobrigida, aber nach einer halben Stunde wache ich plötzlich auf. Das ist Nacht für Nacht dasselbe.“ — „Dem läßt sich leicht abhelfen. Werfen Sie alle Film-Illustrierten über Bord und lesen Sie abends ein gutes Buch, dann werden Sie auch nicht mehr von der Lollobrigida träumen. In einigen Tagen wird das ganz vorbei sein.“ — „Vorbei?“ ist der Kochsmaat ganz empört. „Nein doch, Herr Doktor, das soll nicht vorbei sein. Ich möchte von Ihnen doch nur ein Mittel, daß ich nicht schon nach einer halben Stunde aufwache, sondern die ganze Nacht von ihr träume.“



Eibe:	Hamburg-Altona: Gr. Elbstraße 132 Hamburg: Wolfgangsweg 12 Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
Weser:	Brake: Weserstraße Bremen: Stephanikirchhof Bremerhaven: Fischereihafen: Hoebelstr. 10 Br.-Mitte: Schifferstraße 53/55
Ubriges Bunesgebiet:	Brnsbüttelkoog: Seemannsfrauenheim, Schleuse Büsum: Fischereijugendheim Cuxhaven: Deichstraße 45 Emden: Am Außenhafen Helgoland Kiel-Holtenau: Kanalstraße 54 Südschleuse, Seemannsfrauenheim Lübeck: Untertrave 1 Wilhelmshaven: Im Hospiz, Marienstr. 13
Im Ostseeraum:	
Finnland:	Helsinki: Bernhardsgatan 4 Abo/Turku: Satamakatu 27
Schweden:	Göteborg: Skångatan 27; Schwedisches Freizeitheim Stigbergstorget Malmö: Ingelstadgatan 4 Stockholm: Svartmangatan 16 (Kellergesch.)
Norwegen:	Oslo: Lambertseter Glimmarveien 10
Großbritannien:	Aberdeen: 12 Watson Street Bristol: 29 Fernbank Rd., Redland, Bristol 6 Cardiff: 77 Cowbridge Rd. C-East Glasgow: 77 Barrington Drive Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South Leith und schottische Häfen: 1 Chalmers Creseent, Edingburgh 9 Liverpool: 25 Langdale Rd., Sefton Park London: 59 Allie Street, Whitechapel, E 1 Middlesbrough: 188 Borough Rd. Newcastle-on-Tyne: 43 Lovane Place South-Shields: 9 King George Road
Irland:	Belfast: 169a, Ormeau Rd. Dublin (Irland): 21, Merlya Park
Island:	Isafjord: Isländisches Heim Reykjavik: Isländisches Heim
Niederlande:	Amsterdam: Keizergracht 733 Rotterdam: Charlotte de Bourbonlaan 16 Gravendijkwal 25
Belgien:	Antwerpen: Schwedisches SH 213 Avenue d'Italie Gent: Agence Maritime, Doornzelestraat 255
Spanien und Mittelmeer:	Athen: Odos Sina 66 Barcelona: Calle Brusi 94 Beirut: BP 40 18 Bilbao: Apartado 775 Genua: Salita S Rocco 3/18 Haifa: Skand, Meier Str. 41 Istanbul-Beyoglu: Aynalicesme Emin Camil sok 42, W. HuL, im Deutschen Klub „Teutonia“, Galipdede, Cadessi 83
Nordamerika:	Halifax Montreal: Que., 3594 Jeanne Mance Str. New Orleans: 2713 Joliet Str. New York: 348 West 22. Str., Manhattan, New York II Philadelphia: 1222 Locust Str. Toronto: Ont., 93 Riverdale Ave. Cleveland: Ohio, 1952 E 97 Str.
Südamerika:	Buenos Aires: Esmeralda 162 Concepcion (Chile): Avenida Victor Lamas 1273 Joinville: Rua Jaquarum 99 Montevideo: Juan M. Blanes 1066 Porto Alegre: Rua Sartoria 345 Rosario de Sta Fé (Argentina): Bvard Orono 645 Rio de Janeiro: Rua Carlos Sampaio 46A Salvador: Bahia Brasilia, BP 47 Santos: Estado de Sao Paulo Santo André Valparaiso: Casilla 41
Australien:	Adelaide: Luth. City Mission, 20 Marlborough Street St. Peters Brisbane: 7 Annie Str., Torwood Geelong: Torquai Rd., Grovedale Melbourne: 6 Kingley Str., Darebin N. 21, Victoria Newcastle: N. S. W., 2 Sonn Str. Sydney: 100 George Street, 97 Baryview Ave., Earlwood Whyalla (Südastralien): 116 Elliot Street
Afrika:	Dakar: Im Internationalen Heim Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congella Kapstadt: MartiniKirche, s. Longstreet Lagos: Port Welfare Officer Wallfish Bay: Swakopmund
Ostasien:	Rangoon: Marine Club, 55/61 Strand Road



Seefahrtschule Bremen
Es bestanden am 8. Mai 1959 die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) die Herren:
Meinhard Bosse, Franz Bröcher, Eduard Calento, Hans-Hermann Danz, Arthur Dombrowski, Klaus Fehrmann, Udo Fittje, Heinz Gerdes, Reinhold Gieselmann, Jürgen Przew, 'seuor uipueor 'uassuep Bioop-suep 'uosep' 'A Kaufhold, Helmut Prigge, Gerd Riechelmann, Ernst Scheiding, Jürgen Schott, Karl Stalljann.

Seefahrtschule Hamburg
Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) bestanden am 5. Mai 1959 folgende Herren:
Hartwig Bull, Heinz-Georg Dede, Hans Fank, Uwe Hinrichs, Jens Hofmann, Gerhard Holz, Dieter Hornung, Erich Jacobs, Peter Kohrs, Hans-Karl Laifrenzen, Horst Morzinek, Helmut-Edmund Müller, Waldemar Müller, Carlo Pizzini, Peter Rhetz, Reinhold von Roy, Willi Schäfer, Axel Siburg, Hans Vierhaus, Peter Wahl.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) bestanden am 26. Mai 1959 folgende Herren:
Klaus-Jürgen Asmus, Wulf Büsing, Walter de Boer, Peter Dautert, Gerhard Fox, Peter-Josef Gerads, Horst Goerke, Hans-Peter v. Holdt, Rolf Jost, Reinhard Klein, Thies Lauritzen, Manfred Leinkauf, Martin Lindemann, Hinrich Meyer, Heike v. d. Ohe, Wolfgang Radwe, Peter Reiß, Heinz Schmidt, Detlev Schmidt-Petersen, Helmut Schumacher, Gottfried Stamm, Johannes Thamsen, Rolf Zehe, Uwe Möller.

Außerdem bestand die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) am 21. Mai 1959 Herr Peter Behrens.

Seefahrtschule Leer
In der Zeit vom 20.-23. Mai 1959 fand eine Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) und zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) statt.

Folgende Herren haben diese Prüfung bestanden:
Johann Bloem, Johann Detmers, Bernhard Dirks, Johann Düken, Waldemar Ehmann, Johann Harbers, Oswald Herrmann, Hinrich Hinrichs, Klaus Iden, Bernhard Ihmels, Peter Ihmels, Focke Janssen, Johann Jibben, Gerhard Leerhoff, Heinz Schulten, Heinrich Schüür, Günter Strauß, Konrad Strauß, Hinderk Weeken.



Die Deutsche Welle in Köln bringt allmonatlich über ihren Kurzwellendienst nach Übersee eine Seemannsgrußsendung. Diese 45-Minuten-Sendung bemüht sich, das Band zwischen dem deutschen Seemann draußen an Bord und seinen Angehörigen in der Heimat enger zu knüpfen. Mit der Durchführung dieser Seemannsgrußsendung sind von der Chefredaktion der Deutschen Welle Eva Krauss und Hans Hermann Schlütz vom Norddeutschen Rundfunk beauftragt worden.

Die Sendung wird wie folgt ausgestrahlt:

In Richtung	Wellenlänge:	Frequenz:	Sendezeit:
Fernost	13,80 m	21 735 kHz	07.15 Uhr GMT
	13,85 m	21 650	07.15 " "
	25,44 m	11 795	07.15 " "
Nahost	13,80 m	21 725	14.45 " "
	13,96 m	21 490	14.45 " "
	16,78 m	17 875	14.45 " "
Afrika	16,84 m	17 815	18.15 " "
	19,64 m	15 275	18.15 " "
	25,12 m	11 945	18.15 " "
Südamerika	19,51 m	15 375	22.15 " "
	25,44 m	11 795	22.15 " "
	30,94 m	9 735	22.15 " "
Nordamerika	25,12 m	11 945	01.45 " "
(am nächsten Tag)	25,44 m	11 795	01.45 " "
	31,12 m	9 640	01.45 " "

Die nächsten Sendetermine sind: 20. Juni und 18. Juli 1959.

Und dann der Zoll ...

Irland
Im allgemeinen können Gegenstände, die nach Art und Aussehen als persönliche Effekten des Reisenden anzuerkennen sind, zollfrei in Irland eingeführt werden. Insbesondere gehören hierzu auch Fotoapparate, Sport- und Campingausrüstung und Fahrräder zum persönlichen Gebrauch.
Europäische Reisende können außerdem folgende Gegenstände zollfrei einführen:
Tabakwaren bis zum Gewicht von 1 lb (etwa 450 g), außerdem Branntwein und Likör, zu-

sammen bis 1/6 Gallone (etwa 3/4 Liter), 1/6 Gallone Wein, 1/2 Pint (0,3 Liter) Parfüm und Kölnisch Wasser.
Für in außereuropäischen Ländern ansässige Personen sind folgende Mengen zollfrei:
1000 Zigaretten oder 200 Zigarren oder 1135 g Tabak,
1 1/2 Liter Wein und 1 Liter andere alkoholische Getränke,
1/2 Liter Parfüm oder Toilettewasser oder Kölnisch Wasser.
Außerdem können Geschenke und Reiseandenken (jedoch keine Tabakwaren und alkoholische Getränke) von in Europa ansässigen Reisenden bis zu einem Höchstbetrag von 5 £ zollfrei im Gepäck mitgeführt werden. Bei britischen Staatsangehörigen und Reisenden aus außereuropäischen Ländern erhöht sich die Grenze auf 20 £ (für Kinder bis zu einem Höchstwert von 5 £).
Durchreisende haben bei der Einfuhr in Irland für die von ihnen mitgeführten zollpflichtigen Waren den Zoll zu hinterlegen, der ihnen bei der Ausreise gegen Rückgabe der Zollquittung und Vorlegen der Gegenstände erstattet wird.
Waffen und Munition dürfen jedoch nur mit einer besonderen vom Sekretariat des Justizministeriums in Dublin, Upper Merrion Street, ausgestellten Lizenz mitgeführt werden.
Ausfuhr
Die in Irland gekauften Gegenstände einschließlich der Tabakwaren, der alkoholischen Getränke und der Lebensmittel können ohne Beanstandung ausgeführt werden, wenn die jeweilige Menge dem persönlichen Bedarf des Reisenden entspricht. Diese Vergünstigung gilt nur für die direkte Ausfuhr von Irland. Es ist daher den Reisenden, die evtl. über England zurückreisen, zu raten, sich vorher über die englischen Zollbestimmungen zu erkundigen, ob die Waren in England etwa zollpflichtig sind. Auskünfte erteilen auch hier die irischen Zollämter.
Das Bücherbrett
„Tetje Twist“, ein Leben für den Leuchtturm. Haariges und Sinniges von der Küste. Aufgeschrieben von Alfred Merwick, aufgemalt von Wilhelm Hartung, aufgelegt von August Friedrich Velmede, Hamburg.
Mit spritzigem Humor hat Alfred Merwick, ein waschechter Hamburger, das Leben des Leuchtturmwärters Tetje Twist in Versen festgehalten und Wilhelm Hartung hat recht humorvolle Zeichnungen dazu geliefert. Wenn wir Stunden voller Weltschmerz haben — was ja auch bei uns Fahrtenleuten einmal vorkommen kann — dann sollten wir zu diesem ansprechenden Büchlein greifen. Sofort ist aller Kummer vergessen. Tetje Twist und Alfred Merwick bringen wieder Sonnenschein in unsere Gemüter. Und das über 68 Seiten hinweg. Kart. DM 7,80. Id.
Liselotte J. Neve: „Liebesbrief an Dänemark“. Mit 51 Federzeichnungen von A. G. Nissen. Hans Christians Verlag, Hamburg. 80 Seiten. Kart. DM 7,50.
Man muß Dänemark einmal mit den Augen der Verfasserin betrachten, die mit einer kleinen Segeljacht die vielen idyllischen Häfen auf den winzigen Inseln aufgesucht hat. So bekommt man einen guten Eindruck von der Lebensart und der Kultur unserer nördlichen Nachbarn, die in geruhsamer Wohlhabenheit dahinleben. Man wird sich freuen über so viel heitere Gelassenheit, so viel Ruhe und so viel bewußte Lebensbejahung. Wenn das reizende Büchlein auch für den Sportsegler geschrieben ist, so ist es doch auch für den Fahrtenmann, der beruflich diese Gewässer aufsucht, außerordentlich lesenswert. Id.
Es zeichneten und fotografierten für Sie: Atlas-Werke (Werkaufn.) S. 84 u. 86; Bödecker & Drauz S. 87; Dr. Dehning (Archiv) S. 84; Deutsche Werft (Werkaufn.) S. 88; Hans Gerd Eber (Archiv) S. 85; Hinrich Groth S. 82; Hamburger Aerolloyd S. 88; Howaldtwerke Hamburg (Werkaufn.) S. 88; Husumer Schiffswerft (Werkaufn.) S. 88; Hugo Klement (Kap Horn) S. 84; Illa Roeder S. 92; Ernst Rusch S. 91; Kurt Schmische S. 88; G. Schowalter S. 81 u. 87; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 83, 87 u. 88; Walter Spelling S. 90.

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



Die Werften meldeten...

Adler-Werft, Bremen

15 MS „Aquila“, 8064 tdw, f. Argo-Reederei Richard Adler & Co., Bremen. Profef. 14. 5. 59

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1317 TD (tu) „Esso Bremen“, 47 000 tdw, f. Esso Tank-schiff Reederei GmbH., Bremen. Stapell. 22. 5. 59
1327 MS „Figaro“, 14 500 tdw, f. Walleniusrederierna, Stockholm. Stapell. 5. 5. 59

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

842 MS „Übenfels“, 12 760 tdw, f. DDG „Hansa“, Bremen. Ausged. 5. 5. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

872 MS „Illstein“, 6700 tdw, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapell. 25. 5. 59
879 MS „Belnor“, 10 725 BRT, f. Belships Co. Ltd. Skibs A/S, Oslo. Profef. 28. 5. 59

Constructions Mécaniques de Normandie, Cherbourg

Küstenminisuchboot „Vegesack“, 378 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 21. 5. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

739 D (tu) „Rio Barima“, 36 100 tdw, f. Transworld Carriers Inc., New York. Taufe 11. 5. 58
743 MS „Hornsee“, 6381 BRT, f. Horn-Linie, Hamburg. Profef. 8. 5. 59
745 MS „Simoa“, 14 750 tdw, f. Skibs A/S Akersviken, Oslo. Stapell. 20. 5. 59

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

314 MS „Wahehe“, 7400 tdw, f. Deutsche Afrika-Linien, Hamburg. Stapell. 12. 5. 59

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

599 MS „Adolph Flint“, 299 BRT, f. M. A. Flint, Hamburg. Stapell. 6. 5. 59

Howaldtswerke A.-G., Hamburg

904 MS „Worms“, 8400 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Profef. 5. 5. 59
926 MS „Neder-Elbe“, 10 000 BRT, f. Nederland-Linie (N.V. Stoomvaart Mij. „Nederland“), Amsterdam. Profef. 12. 5. 59

Husumer Schiffswerft

1136 MS „Rim Hart“, 350 BRT, f. Wyker Dampfschiffs Reederei GmbH., Wyk/Föhr. Profef. 13. 5. 59

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1080 MS „Höegh Trader“, 21 800 tdw, f. Leif Höegh & Co., Oslo. Stapell. 20. 5. 59
1081 TD (tu) „Olympic Challenger“, 65 790 tdw, f. Olympic Maritime SA., A.S. Onassis, Monte Carlo. Profef. 5. 5. 59

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

Schnellboot „Habicht“, 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 12. 5. 59

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsorf

111 MS „Christiane Schulte“, 3600 tdw, f. Bernhard Schulte, Hamburg. Stapell. 16. 5. 59
112 MS „Stella Orion“, 2764 BRT, f. Skips A/S Tiltthorn (J. Lind), Narvik. Profef. 14. 5. 59

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13299 MS „Manja Dan“, 3500 BRT, f. J. Lauritzen, Kopenhagen. Stapell. 21. 5. 59

Ernst Menzer, Hamburg-Bergedorf

411 Feuerlöschboot „Munqez“, 2 x 295 PS, f. Arbeitsministerium Kuwait. Profef. 13. 5. 59

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

496 MS „Gothilf Hagen“, Lotsenschiff f. Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen. Stapell. 14. 5. 59

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

610 MS „Clara Jebesen“, 4223 BRT, f. M. Jebesen A/S, Apenrade. Profef. 2. 5. 59

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

836 MS „Spenser“, 1760 tdw, f. Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool. Stapell. 20. 5. 59
839 MS „Eppendorf“, 299 BRT, Fährschiff f. Hadag, Hamburg. Profef. 22. 5. 59

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

542 MS „Kineret“, 3100 tdw, f. ZIM Israel Nav. Co., Ltd., Haifa. Profef. 21. 5. 59

Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

495 MS „Glückstadt“, 254 BRT, Fährschiff f. Both, Harttermann, Kroos oHG., Glückstadt. Profef. 14. 5. 59

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

181 FK „Hanseat“, 110 BRT, f. Kapt. Mewes, Hamburg-Finkenwerder. Stapell. 16. 5. 59

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

309 MS „Betty“, 16 800 tdw, f. Skibs A/S „Kim“ (Christian F. Bonnevie), Oslo. Stapell. 12. 5. 57

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

879 MS „Helmut Parchmann“, 1520 tdw, f. H. Parchmann & Co., Bremen. Stapell. 28. 5. 59

Scheel & Jöhnd, Hamburg-Harburg

413 MS „Sülldorf“, 299 BRT, Fährschiff f. Hadag, Hamburg. Profef. 6. 5. 59

Willy H. Schlieker-Werft KG., Hamburg

522 MS „Lucero“, 900 tdw, Tonnenleger f. Orinoco Mining Co., Puerto Ordaz/Venezuela. Profef. 5. 5. 59

Schulte & Bruns, Emden

201 SMS „Mutarid“, 133 BRT, f. Port Director of Kuwait. Profef. 12. 5. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

447 MS „Alexander von Humboldt“, 2270 BRT, f. Rudolf A. Oetker, Hamburg. Stapell. 6. 5. 59

Stülckenwerft, Hamburg

877 MS „Trautenfels“, 12 750 tdw, f. DDG „Hansa“, Bremen. Stapell. 28. 5. 59

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

227 MS „J. G. Nichelson“, 2280 BRT, f. Lenox A.G., Hamburg. Profef. 14. 5. 59

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

MS „Anni Schaa“, 424 BRT, erb. 52/55 Bardenfleth/Leer. 5. 59 verk. v. Part. Reed. Anni Schaa, Leer, an Rolf Rohden, Loga/Leer. Neuer Name: „Rolf Rohden“.
D „Calliope“, ex „Leonardia“, ex „Askeladden“ 2506 BRT, erb. 20 Altoa. 5. 59 verk. v. Hans Krüger GmbH., Hamburg, an KR. Atlantic Rhederei F. & W. Joch, Hamburg.

Ankäufe aus dem Ausland

Fregatte „Mermaid“, 1470 ts (Typ Black Swan), erb. 44 Dumbarton. 5. 59 übn. von Bundesmarine f. Schiffsartillerieschule Kiel. Neuer Name: „Scharnhorst“.
MS „Hebe“, 2111 BRT, erb. 55 Frankreich. 5. 59 verk. v. Soc. Nav. Caennaise, Caen, an Bundesmarine. Neuer Name: ?
MS „Borrée“, 2111 BRT, erb. 55 Frankreich. 5. 59 verk. v. Soc. Nav. Caennaise, Caen, an Bundesmarine. Neuer Name: ?

Neue Namen

MS „Rheinhausen“, ex „Ebba Blumenfeld“, ex „North Duchess“, 4956 BRT, erb. 35 Bremen-Vegesack.
MS „Borkum“, ex „Ernst Blumenfeld“, 2610 BRT, erb. 51 Hamburg.
D „Borbeck“, ex „Otto Blumenfeld“, ex „Glanton“, 2959 BRT, erb. 29 Middlesbrough.

Abgewrackt wurden

D „Emsriff“, ex „Jolanthe“, ex „Finchley“, ex „Westra“, ex „Natwen“, 5399 BRT, erb. 12 Stockton. 5. 59 v. Kauf-fahrt Seereederei Adolf Wiards & Co., Hamburg, an Odensee-Dänemark.
D „Lore Ottens“, ex „Norco“, ex „Katland“, ex „Speed“, ex „Kannik“, 1423 BRT, erb. 17 Kinderdijk. 5. 59 v. Ewald Ottens, Cuxhaven, an Eckardt & Co. GmbH., Hamburg.
TD „Ludwig Friederich“, ex „Nordsee“, ex „Pass of Brander“, ex „Isla“, ex „Thistle“, 654 BRT, erb. 03 Garston. 5. 59 v. Reederei Eugen Friederich, Bremen, an Eisen und Metall A.G., Lehr & Co., Bremerhaven.



Das Bücherbrett

Erich Bockholdt: „Vom Licht der Welt“. Christliche Erzähler der Gegenwart. 3. verbesserte Auflage. 312 S. Hln. Union Verlag Berlin. DM 6,50.

Eine Sammlung kleiner, zum Teil sehr ansprechender Geschichten christlicher Erzähler der Gegenwart liegt hier vor, die Erich Bockholdt zusammengetragen hat. Wir finden unter den Autoren bekannte Namen wie Stefan Andres, Martin Beheim-Schwarzbach, Heinrich Böll, Louis de Bourbon, Heimto von Doderer, Georg Drozdowski, Hans Frank, Rudolf Henz, Wieland Schmied, Karl Springenschmid, um nur einige zu nennen. Dieses Buch beweist, daß sich das Wirken christlicher Schriftsteller nicht nur auf fromme Legenden aus vergangenen Zeiten beschränkt, sondern sie sich auch mit sehr gegenwartsnahen Beiträgen befassen. Es ist ein Buch, das man in besinnlichen Stunden gern zur Hand nimmt. se.

M. Stange-Freerks: „Admiral Karpfänger und sein Sohn“. — D. Gunder Verlag, Hannover. 352 S. m. zahlr. Federzeichnungen von Hanno Edelmann. Hln. DM 9,80.

Ein ausgezeichnete Seefahrer-Roman aus dem 17. Jahrhundert, Hamburger Seelen zum mindesten ist der Name ihres großen Vorfahren, des Admirals Berend Karpfänger, gut bekannt. In diesem historischen Roman erleben wir in aller Ausführlichkeit zwei große Reisen mit der „Kaiser Leopoldus“ und der „Wappen von Hamburg“, deren Modell ein besonderes Prunkstück des Museums hamburgischer Geschichte ist. id.

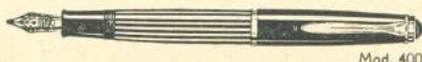
Professor Dr. Norman J. Berrill: „Sehnsucht nach dem Paradies“. Das Abenteuer der großen Reisen ins Unbekannte in ihrer Bedeutung für unser Weltbild. Aus dem Amerikanischen übersetzt von Dr. Rudolf Frank. — Albert Müller Verlag AG, Rüslikon-Zürich und Stuttgart. 334 S. u. 26 Zeichn. d. Verfassers. Ln. DM 17,80.

Das ist so recht ein Buch für uns Fahrtenleute, tragen wir doch auch mehr oder weniger die Sehnsucht nach dem Paradies im Herzen. Berrills Geschichte beginnt in Spanien im letzten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts. Gerüchte über ferne seltsame Länder waren aufgekommen. Columbus ging mit drei Schiffen nach Westen in See und land auf vier langen Reisen ins Unbekannte eine neue Welt. Es folgten weitere mutige Männer, die immer wieder und weiter nach Westen und schließlich rund um die Erde zogen, funf-hundert Jahre lang. So vollzog sich damals im 15. Jahrhundert die Geburt unserer modernen Welt. Wir hören von Fernao de Magalhaes, Francis Drake, Walter Raleigh, William Dampier, James Cook, George Forster, Alexander von Humboldt, Charles Darwin, Robert Scott, Roald Amundsen und Ernest Shackleton, als den bedeutendsten Vertretern. Alle diese Seefahrer waren zugleich Naturforscher, und da auch Berrill — eine Autorität auf dem Gebiet der Meeresbiologie — Naturforscher ist, vermag er mit ihren Augen die Welt zu sehen, die sich ständig veränderte. Der Verfasser gibt in seinem Buch nicht nur die Tatsachen wieder, sondern erläutert zugleich, wie sich das geographische, ethnologische und biologische Weltbild geklärt und erhellt hat. Dadurch wird diese Geschichte der großen Entdeckungsreisen zu einem ungemein fesselnden Bericht über die Wanderungen und Wandlungen von Völkern, Pflanzen und Tieren, von Religionen, Erfindungen und Künsten. So ist alles auf Erden in unaufhaltsamer Entwicklung begriffen, auch der menschliche Geist. ge.

Jochen Brennecke: „Schwarze Schiffe — Weiße See“. Mit 134 Fotos auf Kunstdrucktafeln. 400 S. Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg. DM 18,50.

Nur wenige Eingeweihte wissen, was die deutsche Handelsmarine im letzten Weltkrieg geleistet hat. Es begann mit der Rückführung unserer Frachter und Passagierdampfer aus fernen Meeren, mit den Schwierigkeiten, die bei der Versorgung mit Brennstoff und Lebensmitteln auftraten. Dem Verfasser, dem nur wenige und kaum amtliche Unterlagen zur Verfügung standen und der sich den Stoff mühsam bei Reedereien, Kapitänen und Besatzungsangehörigen zusammensuchen mußte, gebührt der Dank, daß er zunächst einmal versucht hat, das Geschehene zu rekonstruieren und der Allgemeinheit einen Überblick zu geben, was hier geleistet worden ist. Und deshalb ist das Erscheinen dieses Buches zu begrüßen. ge.

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



Mod. 400



Pelikan P1

Pelikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MÖNKEDAMM 17-18

FOLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF



Sihi PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

WILLEM II

ZIGARREN

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



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



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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



**Das Schönste im
Urlaub** Ein Prismenglas
sensationell in Preis und Qualität!

1 Jahr Garantie

Modelle 3fachgeprüft, ver-
gütete Optik (Blaubelag),
phant. Bildschärfe, Mittel-
trieb, sep. Okulareinstllg.,
Okular- und Linsenschutz,
Halsriemen und Putztuch.
Portofreier Nachnahmever-
sand zuzüglich 12,5% Zoll.
Rückgaberecht innerh. 30
Tagen b. voller Rückzahlg.
Bestellung d. Postkarte m.
Ihrer deutlichen Adresse.

DM
nur **80,-**

8 x 30, samtgef. Schweinsleder-Etui,
7 x 35, samtgef. Schweinsleder-Etui,
7 x 50, „Nachtglas“, mit Leder-Etui,
10 x 50, Spitzen-Modell, ohne Etui,
(export-geprüfte A-Qualität)

DM 85,-
DM 100,-
DM 100,-

EISHOW AB GÖTEBORG · SCHWEDEN · OPT. ABT. E 3

GEORG P.

GEGR.
1881
Moller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



KARL GRAMMERSTORF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenua

Hamburg - Brunsbüttelkoog

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

Lindolin-Farben



F.A.C. vander 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

„Die deutsche Handelsflotte 1958“

Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT

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

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



Hapag-Lloyd Reisebüro

St. Pauli-Landungsbrücken

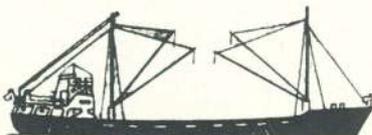
31 49 44

Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebäderdienst, Unter- und Oberelbefahrten, Pauschalreisen

Auch für Ihre Urlaubsreise beraten wir Sie gern und erwarten Ihren Besuch

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-HANDFEUERLOSCHER - METALLWAREN FOR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210-212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 87, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 6,—.



Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verarbeitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit.