Postverlagsort Hamburg

Kehrwieder

Gut geschmiert heißt gut gefahren

Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß
Der Mann am Ausguck
Ostasiatische Impressionen
Silhouetten in der Nacht
Hamburgs neue Fährschiffsflotte
Das österreichische Marine-Museum
Flotten-Umschau
Sport an Bord
Die große Bilderseite
Die Abyssinische Handlungs-Compagnie
Opfer des Fortschritts
Die letzte Fahrt
Der Klabautermann
Klar bei Schmunzelauge
Was den Seemann sonst noch interessiert
Die Werften meldeten ...

Juli 1959 Nr. 7

Jahrgang 3

CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

CARL PLÜCKER

ROTTERDAM AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT EXPORT

gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79

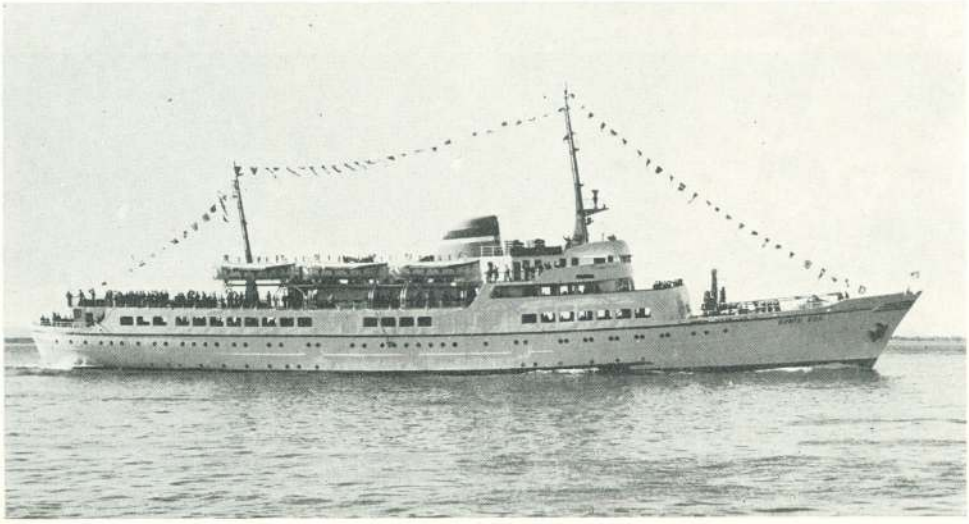
Fernschreiber 21 487

JOHS. FRITZEN & SOHN

SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

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

KIEL
HAMBURG
WILHELMSHAVEN
NEW YORK



„BUNTE KUH"

Frachtschiffe

Tanker

Fischerei-Fahrzeuge

Spezialschiffe

NORDERWERFT

KÖSER u. MEYER

HAMBURG

Schwimmdock

International

EINGETRAGENE HANDELSMARKE

PROPELLER

wetterbeständige Öllackfarbe, die beliebte Allzweckfarbe

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

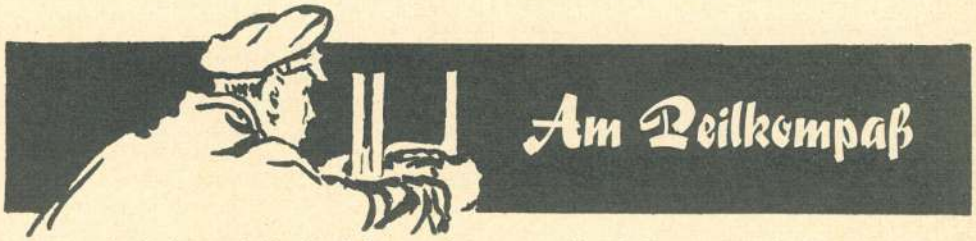
International

EINGETRAGENE HANDELSMARKE

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang | Juli 1959 | Nr. 7



Im Gegensatz zu anderen Industriezweigen, bei denen im Zuge der Frühjahrssaison in den letzten Monaten eine bemerkenswerte Wiederbelebung der Konjunktur zu verzeichnen war, hat sich die Mitte des Jahres 1957 auf den Weltfrachtenmärkten begonnene depressive Entwicklung auch im ersten Halbjahr dieses Jahres fortgesetzt. Während sich die Frachtenindices für die Tramp- und Tankfahrt annähernd auf dem gleichen niedrigen und unterhalb des Kostendeckungspunktes liegenden Niveau befinden wie im Vorjahr, ist der Frachtenindex für die Linienfahrt unter das Niveau des Jahres 1958 gefallen. Mit dem Absinken der Frachtraten und des Ladungsaufkommens sind nunmehr auch Linienreedereien in voller Schärfe von der ungünstigen konjunkturellen Entwicklung in der internationalen Seeschiffahrt betroffen worden. Die Frachteinbußen der Reedereien wiegen um so schwerer, weil es in der Seeschiffahrt im Gegensatz zum Produktionsbereich nur eine geringe Möglichkeit gibt, das Kostenniveau durch umfangreiche Rationalisierungsmaßnahmen zu senken. Daher machen sich auch die im Zuge des im vergangenen Jahr in Kraft getretenen Seemannsgesetzes stattgefundenen Kostenerhöhungen im sozialen Bereich bei den Reedereien immer nachteiliger bemerkbar.

Die ernste Situation, in der sich die deutsche Seeschiffahrt gegenwärtig befindet, wird mit aller Deutlichkeit durch einen Vergleich der Transportleistungen der deutschen Handelsflotte in den ersten vier Monaten des Jahres 1958 mit dem entsprechenden Zeitraum dieses Jahres bewiesen. Den in den Monaten Januar bis April des vergangenen Jahres erzielten Transportleistungen der deutschen Seeschiffahrt von 16,107 Mill. t steht in dem vergleichbaren Zeitraum dieses Jahres eine Beförderungsleistung von nur 17,136 Mill. t gegenüber. Damit sind die Beförderungsleistungen der deutschen Handelsflotte in den ersten vier Monaten dieses Jahres nur um 6,4 % höher als in den Monaten Januar bis April des Jahres 1958, obgleich der Tonnagebestand der deutschen Reedertonnage — in BRT gerechnet — seit Ende April 1958 um annähernd 15 % gestiegen ist.

Durch die unvermindert anhaltenden konjunkturellen Schwierigkeiten verursacht, sind auch die strukturellen Wettbewerbsprobleme immer stärker Gegenstand besonderer Sorge der Reeder. Die deutschen Reeder begrüßen es lebhaft, daß neben anderen Gremien auch der Deutsche Bundestag vor kurzem einstimmig eine Entschließung angenommen hat, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, die Belange der deutschen Handelsschiffahrt künftig bei allen Waren- und Kreditverhandlungen stärker als bisher zu berücksichtigen und darauf hinzuwirken, daß die vertragsschließenden Handelspartner auf alle flaggenprotektionistischen Maßnahmen verzichten. Es wird gehofft, daß es künftig keine Kreditverhandlungen mit den Entwicklungsländern geben wird, ohne daß die Staaten sich zur Innehaltung des Grundgesetzes des freien Wettbewerbs in der Weltschiffahrt verpflichten.

Angesichts dieser schwerwiegenden konjunkturellen und strukturellen Schwierigkeiten der deutschen Handelsflotte ist immer wieder die Feststellung sehr bedauerlich, daß der Anteil der deutschen Seeschiffahrt am Transport der deutschen Außenhandelsgüter noch immer nicht angemessen ist. Während die deutsche Seeschiffahrt in den vergangenen Jahren — von der gezahlten Frachtensumme her gesehen — am deutschen Import einen Anteil von etwa 20 %, am deutschen Export einen Anteil von etwa 40 % besaß, wird in verschiedenen Ländern — so z. B. in England, Frankreich und Japan — seit Jahren weit mehr als die Hälfte des eigenen Außenhandels von der nationalen Handelsflotte befördert.

*

Der Reigen der seebezogenen Tagungen (in der vorigen Nummer hatten wir ausführlich über den „Deutschen Seeschiffahrtstag 1959" in Bremen berichtet) wurde mit weiteren Veranstaltungen im Juni fortgesetzt. Vom 23. bis zum 25. Juni fand ebenfalls in Bremen die 8. Internationale Life Boat Conference statt, die unter Leitung des Vorsitzenden der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Konsul Hermann Helms, stand. Unter den zahlreichen zu behandelnden Themen nahm vor allem die von allen Rettungsmännern gewünschte Erweiterung des Funkverkehrs den breitesten Raum ein. Im weiteren Programm stand die Rettung von Schiffbrüchigen in Kriegszeiten ohne Rücksicht auf die Nationalität. — Aus Anlaß der von Bundespräsident Professor Heuss eröffneten Konferenz besuchten zahlreiche Seenotrettungsboote aus aller Welt Bremen. In seinen Einleitungsworten wies der Ehrenpräsident der Organisation, Commodore Earl Howe aus London, auf die selbstlose Einsatzbereitschaft der vielen Männer und Frauen des Internationalen Seenotrettungswerkes hin, die fern jeder Politik nur ein Ziel im Auge hätten: Das Leben von Menschen zu retten ohne Ansehen der Person.

Am 25. Juni fand die Jahresversammlung des Committee International Radio Maritime in Hamburg statt. Bei diesem Komitee handelt es sich um die offiziell anerkannte Beratungsorganisation der Vereinten Nationen auf dem Gebiete des Seefunknachrichten- und Navigationswesens. Zu ihren Zielen gehört es in erster Linie, dem Fortschritt und der Vervollständigung der Nachrichten- und Navigationsfunkdienste zu dienen, wobei die Sicherheit der an Bord lebenden Menschen, der Passagiere und die Erhaltung materieller Werte im Vordergrund steht.

Der Wachoffizier

16 Nationen mit über 400 Segeljachten nahmen an der Kieler Woche 1959 teil, die wieder das größte segelsportliche Ereignis des europäischen Kontinents war. Mit Windstärken zwischen 2 und 7 kämpften die Boote auf der Außenförde und am Stollergrund. Die Seekreuzer segelten ihre Wettfahrten rund um die Insel Fehmarn und über den 360 Seemeilen langen Kurz von Kiel nach Visby.

An einem Fahnenmast im Kreml ging die Kaiserstandarte hoch. In das Palais hielt Haile Selassie, der Kaiser von Abessinien, Einzug. Das sowjetische Staatsoberhaupt, Woroschilow, empfing den Besuch mit dem höchsten monarchischen Titel sehr herzlich. So merkwürdig geht das zu in der Welt. Wer jedoch aus der Kaiser-Visite in Moskau etwa reformistische Schlüsse ziehen würde, wäre schief gewickelt. Die Kremlregierung geht nicht einen Jota von ihrem Programm ab; die Wege sind verschieden, das Ziel bleibt das gleiche. Die Begebenheit weckt Erinnerungen an die kleine Majestät mit den feurigen Augen, die in der Geschichte bereits mehrmals eine Rolle spielte. Die Weltöffentlichkeit sah auf sie, als die Italiener im Jahre 1936 in Abessinien (auch Äthiopien genannt) einfielen und den Kaiser zur Flucht zwangen. Damals ging Haile Selassie nach England und kehrte zurück, als 1941 sich das Blatt gewendet hatte. Der jetzt 68jährige steht schon seit 1916 an der Spitze der Regierung, zuerst als Regent für Kaiserin Zaudita, seit 1928 als Staatsoberhaupt. Sein Reich im Quellgebiet des Nils zählt etwa 16 Millionen Einwohner. Tiefe Täler durchziehen das von Lavamassen bedeckte Hochland, Sumpf- und Urwaldzonen wechseln mit fruchtbarem Wein- und Weideland ab. Neben Bodenschätzen werden Kaffee und Felle ausgeführt. Das Kaisertum ist erblich. Die Verfassung sieht einen Senat und eine Abgeordnetenkammer vor. Einzelne Landesteile werden durch Fürsten und Statthalter regiert. 1923 trat Abessinien dem Völkerbund bei. Haile Selassie gilt als moderner Volkswirt; in der Sowjetunion bietet sich ihm sicher ein weites Feld für Studien.

*

Jede gewaltsame Vertreibung ist ein Unrecht. So sagte der Präsident des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, Max Brauer, aus Anlaß der Eröffnung des Weltflüchtlingsjahres. Von den Vereinten Nationen aufgerufen, soll das Weltflüchtlingsjahr von Juni 1959 bis zum Juni 1960 dauern und mithelfen, das Flüchtlingselend zu beseitigen, die Lager zu räumen und allen Flüchtlingen den Weg zu einem menschenwürdigen Leben zu erleichtern. Man hat die Zahl derer, die in den letzten Jahren ihre Heimat aus politischen Gründen verlassen mußten, auf 60 Millionen geschätzt. Davon leben zwölf Millionen in der Bundesrepublik. Wenn sich auch viele selbst helfen konnten, so ist es doch unbestritten, daß es auf der Schattenseite des Wirtschaftswunders noch beträchtliches Flüchtlingselend gibt. Was versteht man eigentlich unter „Flüchtling"? Eine neutrale Auslegung des Begriffes sagt so: Flüchtling im engeren Sinne ist eine Person, die infolge politischer Ereignisse in ihrer Heimat diese freiwillig oder unfreiwillig verließ, keine andere Nationalität erworben hat und den diplomatischen Schutz keines anderen Staates genießt. Die Flüchtlingsfrage ist nicht erst in unseren Tagen akut geworden, sie lebte in Europa brennend mit der russischen Revolution 1917 auf, als rund 1,5 Millionen russischen Flüchtlingen in anderen Ländern Arbeit und Aufnahme versagt wurden. Der Völkerbund setzte damals Fridtjof Nansen, den norwegischen Polarforscher, als Oberkommissar für Flüchtlinge ein. Nansen hatte schon 1918 die Heimbeförderung von Kriegsgefangenen aus dem Osten geleitet und Maßnahmen gegen die russische Hungersnot getroffen. Er erhielt den Friedensnobelpreis. Weit stärker aber war der Flüchtlingsstrom, der sich im Zuge des Zweiten Weltkrieges über die Erde ergoß. Er beschränkte sich nicht auf Europa. Auch Asien hat sein Flüchtlingsproblem. Die letzte Massenflucht erlebten wir nach dem Aufstand in Ungarn. Der einzelne ist diesen Problemen nicht gewachsen. Die Nöte können nur durch Zusammenarbeit der friedliebenden Völker gemildert und beseitigt werden.

*

Als die Genfer Konferenz zu Ende gegangen war, ohne daß die beteiligten Staatsmänner ihren Ländern positive Ergebnisse vorweisen konnten, erhob sich die Frage: Haben solche Konferenzen überhaupt einen Wert? Ist der große Aufwand nicht nutzlos vertan? Nun, man kann heute ohne Umschweife sagen: Auch die anscheinend so ergebnislos verlaufene Konferenz in Genf hat ihren Nutzen gehabt. Man braucht sich nicht auf die etwas primitive Floskel zurückzuziehen, solange geredet werde, werde nicht geschossen, sondern kann bei klarer Überlegung feststellen, daß der Moskauer Partner seine Drohung, Berlin überzuschlukken, nicht wahr gemacht hat. Man kann weiter feststellen, daß die Westmächte eine erstaunliche Festigkeit an den Tag gelegt haben, eine Festigkeit, die dem diplomatischen Gegner zu denken gab. Schließlich waren es die Außenminister der Westmächte, die nach 44 Tagen erbitterten Ringens den Antrag auf Vertagung stellten. Selbstverständlich werden auch diese drei Wochen nicht tatenlos verstreichen. Hinter den Kulissen und auch in öffentlichen Kommentaren werden die Probleme weiter erörtert werden, hoffentlich so, daß bei Beginn der neuen Verhandlungen der propagandistische Theaterdonner eingespart und der bewußte Stier gleich bei den Hörnern gepackt werden kann.

*

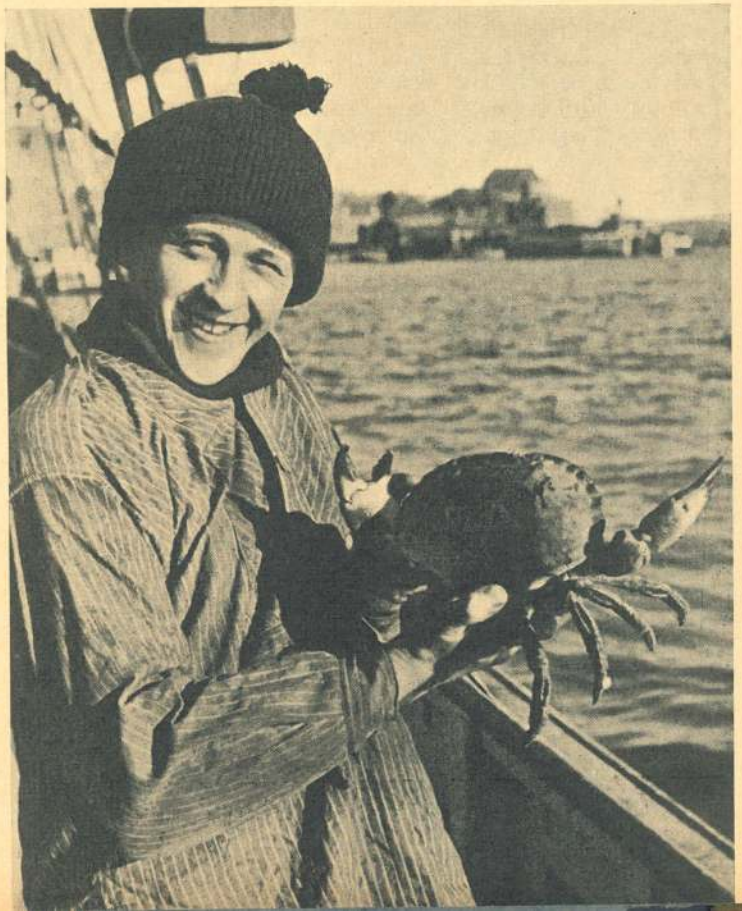
In England wird ein Plan lebhaft besprochen, der sich mit der Verhütung der weiteren Ausbreitung der Kernwaffen befaßt. Und zwar hat die Labour Party vorgeschlagen, man solle lediglich den beiden Weltmächten Amerika und Sowjetrußland das Recht der Erprobung von Kernwaffen zugestehen, während alle anderen Länder — Großbritannien eingeschlossen — darauf verzichten. Dieser Plan ist um so aktueller, als es nach Berechnungen amerikanischer Sachverständiger Ende 1964 dreiundzwanzig (heute drei) Atommächte geben soll. So viel Ländern traut man bis dahin die technische und wisenschaftliche Fähigkeit zu, die H-Bombe herzustellen. Sollten sich die Staatsmänner der Welt, wenn sie wieder zu einer Außenministerkonferenz oder gar zu einer Gipfelkonferenz zusammenkommen, nicht lieber mit dieser an Folgen unabsehbaren Frage befassen, als mit dem Verlangen, die Vopo über den Kurfürstendamm marschieren zu lassen?

Fritz Roßberg

Männer auf See und am Strom

„Kniepers" sagen die Fischerjungs zu diesen Krustentieren, die man an der Küste auch wohl Dwarslopers nennt. Der Junge freut sich, daß er einen von diesen Taschenkrebsen gefangen hat. Sie sind gar nicht beliebt bei den Fischern, weil sie die Netze zerreißen und ähnlichen Unfug anrichten.

Die See- und Küstenfischer müssen schon ihr Fach verstehen. Genau wie die Janmaaten auf der großen Fahrt müssen auch sie eine Schule durchmachen, auf der man ihnen die ersten Weisheiten beibringt, nicht nur in Spleißen und Knoten, Rudern und Segeln und anderen seemännischen Dingen, sondern sie lernen hier auch einen Kabeljau von einem Schellfisch zu unterscheiden und wie man den Fisch behandeln muß, damit er taufrisch an den Markt kommt.



Der Hafen

Ostasiatische Impressionen

Von G. Eckardt-Maritimer

Breit und gelb wälzt der Jangtsekiang seine Wasser dem Meer zu. Unermeßlich blau spannt sich der Himmel über ihm und dem flachen Land an seinen Ufern. Nur als ferner Strich zu beiden Seiten ist es zu erkennen.

Die Ufer treten zusammen. Sorgfältig mit Steinen bewehrte Deiche schützen das fruchtbare Land dahinter. Die Dächer einiger Häuser, der Turm einer Pagode ragen darüber.

Zahllos ziehen die rechteckigen Mattensegel der hölzernen Dschunken den Fluß auf und nieder. Träge treiben sie mit dem Strom flußauf — flußab.

Handelsschiffe verschiedener Nationen, wie Japaner, Engländer, Skandinavier laufen den Wangpo hoch, bedienen Schanghai. Immer noch ist Schanghai die viertgrößte Stadt der Welt mit ihren 6½ Millionen Einwohnern.

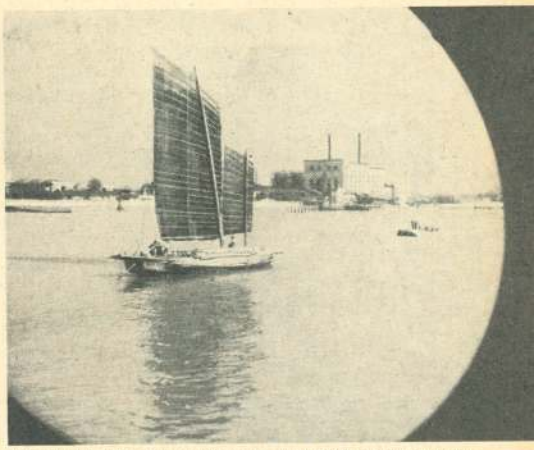
Über die Ufer schweift der Blick auf dichtbesiedeltes Land. Hütten und Häuser wechseln in bunter Folge mit Lagerschuppen und Industrieanlagen, die von Soldaten bewacht werden. Drohend starren Flugabwehrgeschütze in die Höhe, beobachten Radargeräte den Luftraum, somit zeigend, daß sich China noch als ein im Kriege befindliches Land betrachtet, und von diesem Standpunkt aus sind wohl seine Sicherheitsmaßnahmen zu verstehen.

Über zahlreichen Kriegsschiffen knattert die rote Fahne mit den sechs Sternen im frischen Wind, so wie über den vielen Binnenschiffen, die den Fluß mehr und mehr beleben.

Hölzerne Frachtdschunken, die heute genau wie früher von ganzen Familien bemannt sind, treiben vorbei. Unzählige kleine und kleinste Fahrzeuge tragen Güter hin und her.

Endlich Schanghai. Der Bund — die berühmte Geschäftsstraße mit ihren Hochhäusern — blickt auf den Fluß. Europäer sieht man wenig in der Nanking- und Hankau-Road, wo immer noch die Schiffahrts- und Handelsfirmen ihre Vertretungen haben. Aber der Handel stockt. Das über China verhängte Embargo trifft beide Seiten. Heute wird nur im sogenannten Barter trade ex- und importiert, das heißt, es darf nur soviel eingeführt werden, wie hinausgeht.

Dabei wäre China ein Markt. Was für ein Markt! Der Bedarf eines 650 Millionen Volkes steht dahinter. China ist das Land der Zukunft. Nicht heute, nicht morgen, aber übermorgen. Nicht Rußland, nicht die USA werden die Zukunft der Welt bestimmen. Das chinesische Volk ist zähe, kann hart arbeiten und ist intelligent. Das ist die Meinung eines Amerikaners, der seit Kriegsende im Fernen Osten lebt.



Wenn man den von Hausbooten und Dschunken wimmelnden Fluß heraufkommt, bietet Shanghai ein Bild, wie viele andere Hafenstädte auch. Dauernd heulte unsere Sirene über den Strom, um das schmutziggelbe Fahrwasser freizumachen von den Dschunken mit ihren düsteren Mattensegeln und den weitaufgerissenen Glotzaugen am Bug. Sind das die Söhne des Himmels, die auf diesen vor Dreck starrenden Sampans hausen?

Silhouetten der Nacht

Von R. N. Heidrich

Die heiligen Wasser des Indus schieben sich vielströmig durch das Delta zum Arabischen Meer und netzen die Lippen der Gläubigen vom Dache der Welt bis tief hinunter nach Karachi in Pakistan. Mohammed ist noch jetzt allgegenwärtig und die Gestade des Flusses vereinen die gläubigen Moslems zwischen Indien und Pakistan.

Eine flüsternde, leise Dunkelheit schwebt vom Meer über die Dächer und Paläste der pakistanischen Hauptstadt, umhüllt die Wälle und Kaskaden und kriecht hinauf bis zu den Spitzen der Minaretts der Muezzins, die unter dem Halbmond zum Gebet aufrufen.

Das Dutzend der hell erleuchteten Straßen greift mit gierigen Fingern durch die Finsternis und gebiert seidig silbernen Schimmer bis in die Vorgärten am Rande der Stadt. Jasmin und Hibiskus streuen beteubende Düfte verschwendend bis an die Ufer, an deren Gestade Sampans und Boote sich leicht wiegend dem Schlummer hingeben.

Reisstroh- und Mattensegel beschirmen das Mondlicht und ihr Schatten behütet die tiefen Atemzüge der dunklen Söhne, die sich in ihrem Schoße dem Ruhen der Nacht ergeben haben. Ein säuselndes Summen hunderter und tausender Mücken kriecht wie ein Flor über die Schilfwiesen bis zu den glucksenden Wassern des Stromes. Die leicht befiederten Wölkchen der Nacht tanzen in dicken Trauben ihr nie ermüdendes Spiel unendlich auf und ab.

Vor den Toren des Gouverneur-Palastes lehnt Kaska, der eingeborene Polizist, und schiebt den Flimmerpunkt seiner Zigarette in bedächtigen Pausen hin und her, kaum daß sich sein Schatten auf den Quadern der Mauern abzeichnet. Am Fuße der Hügel im Nordosten der Stadt glänzen die Kuppeln der Moscheen im matten Schimmer bis hinauf zu dem Sternendach und leihen dem Himmel ihren Glanz. Ein schwacher Schein dringt vom seitlichen Anbau der Priesterwohnungen nach draußen, und ein Murmeln in tiefer Monotonie zeugt von Gebeten der Frommen noch vor dem Schlafengehen. In den Nischen und Winkeln des Bahnhofs liegen und lehnen Gestalten von Lastträgern in einer Anspruchslosigkeit ohnegleichen, den Armen Morpheus hingegeben. Das Grau der Gewänder verschmilzt mit den Schatten der Mauern und wischt schwache Silhouetten in die Winkel.

Doch auch in der Dunkelheit ist Leben. Die nimmermüden Wesen der Fledermäuse und Käuze huschen über die Dächer, kämmen die Gassen ab, durchschwirren die Äste und ahnen mit feinstem Radar ihre Beute trotz Stille und Dunkelheit. Diese sind die Luftwacht über der Stadt. Jene, draußen am Fluß und über den Feldern, die fliegenden Hunde, haben hier ihr Revier und naschen von allem, was ihre Flugbahn kreuzt. Lebende Stille, die man kaum ahnt und die doch dauernd um einen ist in unerschöpflicher Vielseitigkeit und tausenderlei Gestalt! Erst die Vorhut des Tages und die nie versagende Uhr der Dämmerung wird diese Silhouetten auflösen, auseinanderziehen und verschwinden lassen und der erste, kecke Sonnenstrahl wird nicht einmal etwas ahnen von dem Spuk der Stille und dem geheimnisvollen Dunkel, das er durchbricht!

Der „Bund" ist immer noch die vornehmste Straße Schanghais. Hier befanden sich einst die Kontore und Niederlassungen der europäischen und amerikanischen Handelshäuser. Aber nun stockt der Handel mit dem Westen.

Das ist kein Seemannsgarn

Der Dritte Offizier des Kombischiffes kommt zufällig mit einem Fahrgast ins Gespräch. Es ist eine hübsche junge Dame. „Sagen Sie, gnädiges Fräulein, welche Dinge haben Sie am liebsten?" Die junge Dame schlägt die Augen nieder und sagt: „ . . . zweitens ein gutes Konzert und drittens ein gutes Buch."

Für Zeitgewinn und Sicherheit

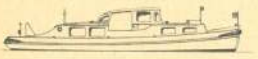
ESSO BUNKEROELE ▪ Essomarine-SCHMIEROELE

Hamburgs neue Fährschiff-Flotte

Von Schiffbauingenieur Friedrich Barthel

Schon seit über 70 Jahren gehören die „grünen Damper" zum Hamburger Hafen. Es sind die Schiffe der Hafendampfschiffahrt AG, mit denen die Arbeiter der Hafenbetriebe und der Werften, aber auch die Besatzungen von Schiffen fahren, um ihren Dienst nachzugehen. Aber wohl auch jeder Fremde, der Hamburg einen Besuch abstattet, benutzt diese Schiffe, sei es zu einer Hafenrundfahrt oder auch zu einer Fahrt auf der Unterelbe.

Inzwischen ist allerdings die Zeit der „grünen Damper" vorbei, denn bis auf einige wenige Schiffe sind nun alles moderne Motorschiffe geworden. Erst Anfang Mai 1959 konnte die Hadag wieder vier neue Fährschiffe des Typs III übernehmen, die ein im Jahre 1952 in Angriff genommenes, dringend notwendiges, Bauprogramm einen gewissen vorläufigen Abschluß geben. Die Hafendampfschiffahrt A.G. ist in der Bundesrepublik und auch in ganz Deutschland das größte Nahverkehrsunternehmen auf dem Wasser und betreut neben einer Anzahl wichtiger Fährverbindungen im Hamburger Hafen den Personenverkehr auf der Unterelbe bis Cuxhaven und seit einigen Jahren auch den Seebäderverkehr von Hamburg aus nach Helgoland und Sylt.



Hafenbarkasse Typ 00, Baujahr 1956. „Jollenführer 1—3"

Dieses an sich vielseitige Aufgabengebiet bedeutet aber für die Reederei gleichzeitig eine schwierige Aufgabe in der Bereitstellung zweckentsprechenden und ausreichenden Schiffraumes für die verschiedenen Aufgaben. Einmal ist der Berufsverkehr zu bewältigen. Er hat wie überall und besonders in den Großstädten seine Spitzen in den Morgen- und Abendstunden. Zwei der großen Hamburger Werften liegen zur Stadt so ungünstig, daß ein sehr großer Teil der Gesamtbelegschaft nur mit den Fährschiffen herangebracht werden kann. Nicht weniger wichtig sind die Jollenführerdienste, die nach einem Plan die einzelnen Häfen abfahren und bei Bedarf an „im Strom" liegenden Schiffen festmachen, um die Besatzungen an und von Land zu bringen.

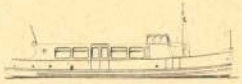
An den Wochenenden des Sommerhalbjahres liegt der Schwerpunkt des Verkehrs auf der Unterelbe. Naturgemäß hängt dieser Verkehr aber sehr von der Witterung ab. Oft sind die fahrplanmäßigen Schiffe kaum besetzt, weil es kühl und naß ist, und oft reichen die zur Verfügung stehenden Sonderschiffe nicht aus, um alle Fahrgäste zu fassen. Auch die Hafenrundfahrt ist sowohl im Sommer als im Winter sehr vom Wetter abhängig. Nicht zuletzt stellen zwei Linien nach Harburg und Finkenwerder auch heute noch eine wichtige Nahverkehrsverbindung im Hamburger Raum dar. Diese Dienste sind aber in ihrem Wesen sehr unterschiedlich. Für die kurzen Strecken genügen an sich einfach eingerichtete Schiffe, für die Ferndienste muß aber schon ein wenig mehr getan werden.

Diese Erkenntnis war die Grundlage für die Planungen bei der Schaffung einer neuen Flotte von Fährschiffen um einen völlig überalterten Schiffspark, der noch Schiffe mit weit über 50 Dienstjahren hat und der außerdem durch die Kriegszeit erhebliche Einbußen erlitt, zu ersetzen.

Inzwischen wurde dieses Neubauprogramm durch die Reederei in Zusammenarbeit mit einer Reihe Hamburger Werften und Maschinenherstellern in Gemeinschaftsarbeit durchgeführt und stellt ohne die vorhandenen älteren Schiffe und den Neubau „Alte Liebe" allein eine Beförderungskapazität von über 14 500 Personen für den Hafenverkehr dar. Bemerkenswert ist der Schritt der Hadag, dem größten Teil der Schiffe einen diesel-elektrischen Antrieb zu geben, um der besonders hohen Anforderung an die Manövrierfähigkeit der Schiffe in den beengten Hafengewässern zu entsprechen. Weiter war man auch bemüht, im Rahmen des technisch Möglichen, den Schiffen ein modernes Äußeres zu geben. Eine weitgehende Vereinheitlichung von Teilen der Antriebsanlagen, der Einrichtung und der Decksausrüstung für alle zu erbauenden Schiffe dient einer Rationalisierung des Betriebes der Schiffe.

Die Ausstattung dieser Fährschiffe wurde so ausgelegt, daß sie einmal für ihren Alltagszweck als Hafenfähren voll geeignet sind, aber auch für den Einsatz in den übrigen Diensten, oder auch für Sonderfahrten, wie Betriebsausflüge und ähnliches, jederzeit verwendet werden können. Nachdem nun mit der Baureihe 1958/59 vier weitere Fährschiffe zur Flotte getreten sind, ist es einmal ganz interessant einen Überblick über diese 36 Einheiten zu geben.

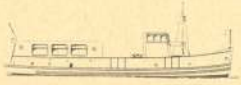
Der Typ 00 stellt als Barkasse für den Jollenführerdienst die kleinste Einheit dar, von der im Jahre 1956 drei Schiffe gebaut wurden. Diese Barkasse ist 16,5 m zwischen den Loten lang, 4,0 m auf den Spanten breit und hat eine Seitenhöhe von 1,90 m; der Tiefgang beträgt 0,9 m. Für den Hafenbetrieb ist dieser Typ für 60 Personen zugelassen. Als Antrieb dient ein 80 PS-Dieselmotor, mit dem eine Geschwindigkeit von 8,5 Knoten erreicht wird. Ein diesel-elektrischer Antrieb ist für Fährschiffe dieser Größe nicht rentabel.



Typ 0- das kleinste Fährschiff, Baujahr 1953, „Kehrwieder"

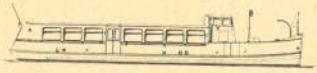
Um die Sicherheit dieser Schiffe bei möglichen Kollisionen zu erhöhen, haben auch diese kleinen Fähren schon vier wasserdichte Querschotten, und einige Betriebsbunker werden so an der Außenhaut angeordnet, daß sie bei Kollisionen als zusätzliche Sicherheitsräume wirken können. Der Typ 0 wurde 1953 bis 56 mit drei Einheiten erbaut und faßt je 120 bis 130 Personen. Die beiden Skizzen zeigen, daß die letzten beiden Einheiten etwas abgewandelt wurden und dadurch nicht zuletzt auch im Aussehen noch gewonnen haben. Zwischen den Loten sind diese Fahrzeuge 16,8 m lang, 5,0 m breit und bei einer Seitenhöhe von 1,95 m haben sie einen Tiefgang von 1,41 m. Auch bei diesen Schiffen wurden mit fünf wasserdichten Querschotten und dem Einbau fester Bunker eine größtmögliche Sinksicherheit angestrebt. Der Antrieb dieser Fähren ist bereits diesel-elektrisch. Ein 160 PS-Dieselmotor treibt einen 100 kW-Generator, der wiederum einen 120 PS-Propellermotor treibt. Die Geschwindigkeit beträgt 9 Knoten. Wie bei allen Elektrofähren erfolgt die Steuerung der Antriebsanlage elektrisch von der Brücke aus, so daß plötzlich notwendig werdende Manöver in den beengten Hafengewässern oder bei Nebelfahrt unmittelbar eingeleitet werden können. Diese besondere Eigenschaft wird bei dem von der AEG-Schiffbau für alle Typen entwickelten Antriebsanlagen noch dadurch unterstützt, daß es möglich ist, momentan von „voll voraus" auf „voll zurück" zu geben. Für die Durchführung dieses Manövers braucht außer dem Fahrhebel weder eine Kupplung noch eine Drehzahlregelung betätigt zu werden. Der Dieselmotor ist an diesem Manöver überhaupt nicht beteiligt und das bedeutet nicht zuletzt eine wesentliche Schonung des Diesels. Für den Schiffsführer ist das Fahren seines Fährschiffes, was die Handhabung des Antriebes angeht, vergleichsweise leichter als das Fahren eines Autos.

Der Typ I ist heute mit 6 Einheiten vorhanden. Er wurde in den Jahren 1952—56 erbaut und



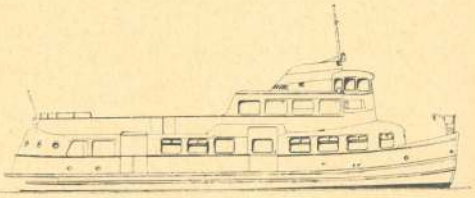
Typ 0, das gleiche Fährschiff mit anderen Aufbauten, Typ 1955. "Baumwall" und „Hafentor".

hat ähnlich wie der Typ 0 eine Abwandlung in seiner Aufbauanordnung erfahren. Wie die Typen 0 und 00 ist auch dieser Typ in seiner Höhe durch die notwendige Brückengängigkeit begrenzt. Die Oberteile der Steuerhäuser dieser Schiffe wurden abnehmbar angeordnet, um bei ungewöhnlich hohen Wasserständen die Brücken im Hafen noch passieren zu können. Der Typ I ist 19,5 m zwischen den Loten lang, 5,8 m breit und hat bei einer Seitenhöhe von 1,95 m einen Tiefgang von 1,41 m. Der Schiffskörper hat 5 wasserdichte Querschotten und besonders bei den letzten beiden Neubauten wurde durch den Einbau fester Bunker die Sinksicherheit zusätzlich erhöht. Das Fassungsvermögen des Typs I beträgt im Hafen 200 Personen, für den Einsatz auf der Unterelbe bis Glückstadt 166 Personen. Der Antrieb erfolgt durch einen 230 PS-Diesel mit einem 145 kW-Generator und



Typ I, Fährschiff, das wegen der vielen Brückendurchfahrten im Reiherstieg in den Aufbauten niedrig gehalten werden muß. Baujahr 1952/53. „Kattwiek", „Waltershof", „Wettern" und „Wilhelmsburg", ähnlich „Farmsen" und „Wandsbek".

einem 180 PS-Antriebsmotor, wobei 9,6 Knoten Geschwindigkeit erreicht werden. Die Antriebsanlagen der Elektrofähren haben bei allen Typen eine gute Reserve, die besonders in der Eisfahrt im Winter von Bedeutung wird, so haben besonders die großen Fähren der Typen II und III in den vergangenen Jahren gute Eigenschaften in der Eisfahrt gezeigt; ein Faktor der für die Durchführung eines planmäßigen Verkehrs von Bedeutung ist.

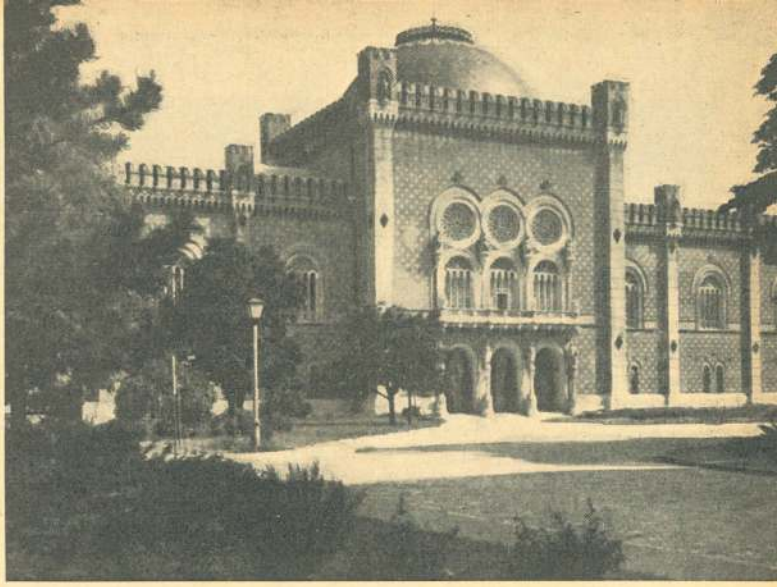


Typ II, Doppeldeckschiff, erb. 1955. „Falkenstein" und „Steinkirchen", ähnlich „Altenwerder", „Blankenese", „Harburg", „Othmarschen", „Ottensen", „Reeperbahn", „Schulau", „Stadersand", „Steinwerder" und „Vierlanden".

(Schluß folgt)

Das Österreichische Marine-Museum in Wien

Von Dr. Peter Handel-Mazzetti



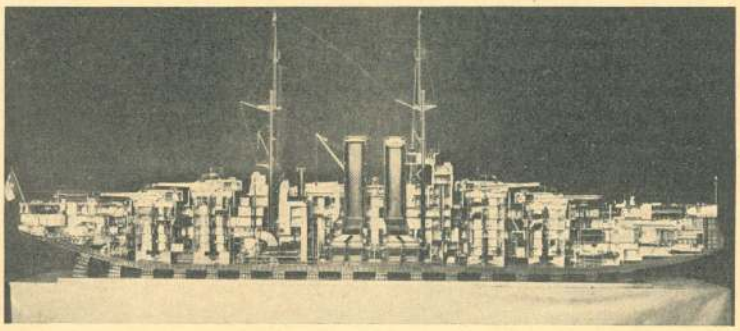
Das Heeresgeschichtliche Museum im Arsenal zu Wien wurde in den Jahren 1850—1856 nach den Plänen von Theophil Hansen und Ludwig Förster erbaut. Der Marinesaal gibt mit seinen wertvollen Schiffsmodellen, den vielen Marinebildern, Erinnerungsstücken und Uniformen einen aufschlußreichen Einblick in das Wesen der ehemaligen k. u. k. Kriegsmarine.

Jeder, der das heutige Österreich, ein Kontinentalstaat ebenso wie die Schweiz oder Ungarn, kennt, wird sich fragen: wieso kommt dieser Kleinstaat zu einem Marine-Museum? Und doch hat dies seine guten Gründe. Bereits 1382 schloß sich die Stadt Triest an Österreich an, und seitdem beginnt im Grunde genommen die Marinegeschichte dieser — seit 1867 — Doppelmonarchie. Vorerst beschränkte sich der Küstenbesitz auf ein kleines Litorale, und die Adria war von Venedig beherrscht. Doch erfolgte 1797 auch die Vereinigung der Venetianischen Republik mit Österreich, so daß Istrien und Dalmatien an den Kaiserstaat fielen. So reichte schließlich die Küste des Österreichischen Kaiserstaates von Grado bis Budua. Sie umfaßte fast die ganze Ostküste der Adria. Mit Venedig hatte Österreich nicht nur dessen Marine, sondern auch seine Tradition übernommen. So sprach man bis 1849 von einer „österreichisch - venezianischen Marine", und erst nach der Revolution 1848/49 fand das deutschsprachige Element wesentlich größeren Eingang in diese Kriegsmarine. Als 1866 die Seeschlacht von Lissa geschlagen wurde, entstammten nicht weniger als 20 % des Offizierskorps aus Ländern, welche nach 1871 dem Deutschen Kaiserreich angehörten. Diese tiefen Zusammenhänge, welche erst 1866 bei Königgrätz durchschnitten wurden, können gerade heute nicht stark genug unterstrichen werden. Demzufolge hat dieses Marine-Museum, welches im Aufbau begriffen ist, auch für reichsdeutsche Kreise besonderes Interesse. Vorerst sind zwei Räume mit Bildern, Schiffsmodellen und Erinnerungsstücken voll ausgestattet. Der erste Raum gilt vor allem dem Andenken an Vizeadmiral Freiherr von Tegetthoff und dem von ihm so glanzvoll erkämpften Sieg von Lissa am 20. Juli 1866. Ein prachtvolles Wandgemälde ziert die eine Seite des Saales. In der Mitte steht ein Modell der Panzerfregatte „Erzherzog Ferdinand Max", des einstigen Flaggschiffes dieses Admirals (auch seine Familie stammte aus dem späteren deutschen Kaiserreich). Ein anderes besonders wertvolles Modell ist jenes der Fregatte „Novara", welche als erstes Kriegsschiff einer deutschen Großmacht 1857/59 eine Weltumseglung durchführte. Diese war gleichzeitig verbunden mit wissenschaftlichen Forschungen (z. B. die ersten geologischen Untersuchungen auf Neu-Seeland), sowie die Kontaktnahme mit deutschen Auswanderern in allen Weltteilen, vor allem in Südamerika, Südafrika und Australien, ebenso aber auch mit deutschen Handelskreisen in China. Gerade jetzt, nachdem 100 Jahre seit der Rückkehr dieser Fregatte von der Weltumseglung verstrichen sind, verdient diese Leistung besonders hervorgehoben zu werden. Zahlreiche prachtvolle Handzeichnungen von der Reise werden in Schaukästen gezeigt.

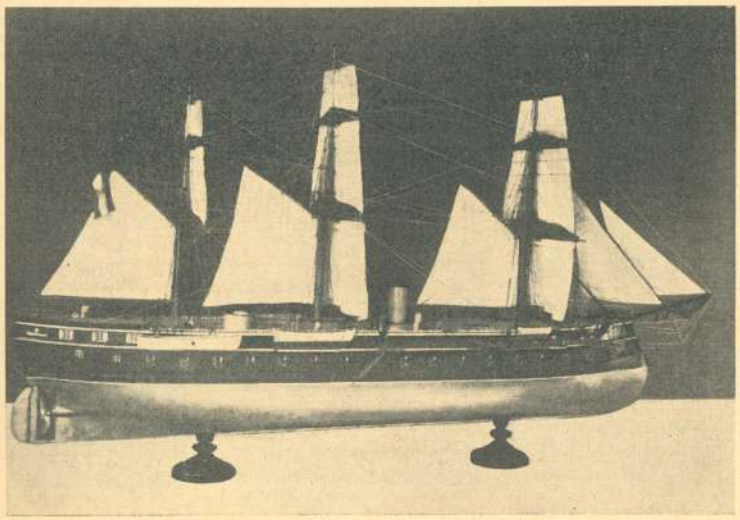
Der zweite Raum dient der Darstellung der Entwicklung der k. u. k. Kriegsmarine nach 1866. Zahlreiche Schiffsmodelle zeigen die Entwicklung des Kriegsschiffsbaus, bis zum gewaltigen Längsschnitt des ersten österreichischen Großkampfschiffes „Viribus Unitis" (Stapellauf 1911). Ein großes Gemälde zeigt die gesamte Schlachtflotte anläßlich der Mobilisierung 1912/13; als Flottenflaggschiff bereits „Viribus Unitis". Die bedeutendsten Persönlichkeiten aus längst vergangener Zeit blicken einem aus den prachtvollen Bildern entgegen: Großadmiral Anton Haus, der erste Flottenkommandant im Ersten Weltkrieg, und der berühmteste Seeflieger, Gottfried Baron Banfield, beide Ritter des Militär-Maria-Theresien-Ordens, seien erwähnt. An den verschiedenen Modellen, vom ersten Turmschiff „Kronprinz Erzherzog Rudolf" angefangen, über „Monarch", „Habsburg", „Erzherzog Karl" bis zum Großkampfschiff kann man die Entwicklung des Schlachtschiffbaus genau verfolgen. Aber auch kleinere Einheiten der einstigen k. u. k. Kriegsmarine werden in Modellen gezeigt, so Torpedo-Fahrzeuge und Zerstörer.

All dieses ist ein Bild schönster Erinnerung an jene Tage, in denen Österreich noch eine Großmacht war, eng verbunden mit dem deutschen Kaiserreich, und auf dessen Kriegsschiffen Offiziere und Mannschaften von elf Nationen brüderlich nebeneinander dienten, und es keinen nationalen Streit gab. — Ein dritter Raum soll die k. u. k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg zeigen. Dieser wartet noch auf seine Fertigstellung und wird vor allem zahlreiche Bilder von den verschiedenen Aktionen in der Adria bringen, ebenso auch von den beiden Flottenkommandanten Admiral Njegovan (Kroate) und Vizeadmiral von Horthy (Ungar). In diesem Dreiklang Haus—Njegovan—Horthy zeigt sich die enge Verbundenheit der Nationen des Donauraumes, wie dies auch im gemeinsamen Heeres- und Marine-Museum klarer zum Ausdruck kommt, als es Worte sagen können.

Allen jenen, welche 1919 mutwillig diese „Vereinigten Staaten von Mitteleuropa" zerschlugen — vollkommen irrtümlich „Völkerkerker" von den ewig Besserwissern à la Benesch und Masaryk genannt — sei es besonders empfohlen, dieses Museum zu besuchen und sich ein Bild darüber zu machen, was diese einstige „Militärgrenze" für Europa bedeutete, und welche Folgen deren Zerstörung mit sich brachte. Man blicke nicht nur in die Zukunft, sondern auch in die Vergangenheit!



Längsschnitt durch das österreich-ungarische Linienschiff „Viribus Unitis", das 1911 in Triest vom Stapel lief. Mit 21 400 ts Verdrängung war es das größte Schiff. 25 000 PS auf vier Schrauben gaben ihm eine Geschwindigkeit von 21 Knoten. Bewaffnung 12 - 30,5 cm, 12 - 15 cm, 18 - 7 cm. Im Ersten Weltkrieg war es Flottenflaggschiff.



Die Panzerfregatte „Erzherzog Ferdinand Max" diente 1866 in der Seeschlacht bei Lissa dem Admiral Tegetthoff als Flaggschiff.

Das ist kein *Seemannsgarn*

Im Jahre 1736 machte ein englischer Schiffskapitän ein seltsames Testament. Er bestimmte, daß nach seinem Tode sein Körper in der Nähe der Needles im Meere versenkt werden sollte. Es geschah, wie er angeordnet hatte. Als man dann den Beweggründen dieser ungewöhnlichen letztwilligen Verfügung nachging, entdeckte man, daß er so gehandelt hatte, um seinem jungen Weibe einen Streich zu spielen. Sie hatte ihm öfters versichert, nach seinem Tode würde sie auf seinem Grabe tanzen.

Am 21. Juni 1919 wurden die 73, unter schwersten Drohungen der Alliierten nach Scapa Flow (Orkney Inseln) überführten Einheiten der deutschen Hochseeflotte mit wehender Flagge von den eigenen deutschen Besatzungen versenkt, um sie nicht endgültig in die Hände des Gegners fallen zu lassen. Dieses geschichtliche Geschehen war in erster Linie dem selbständig gefaßten Entschluß des ehrbewußten Vizeadmirals v. Reuter zu verdanken, der im entscheidenden Augenblick keine Verbindung mit der Heimat mehr hatte. Es sanken 5 Schlachtkreuzer, 10 Linienschiffe, 8 Kleine Kreuzer und 50 Zerstörer, alles neuere Kriegsschiffe ihrer Art. Zehn Tote und zwanzig Verwundete gab es auf deutscher Seite. Zu dem britischen Bewachungsgeschwader von damals gehörte auch das 30 000 ts große Schlachtschiff „Royal Oak", das am 14. Oktober 1939 von Kptlt. Prien versenkt wurde, der es zuwege gebracht hatte, mit seinem U-Boot in die stark gesicherte Bucht von Scapa Flow einzudringen. Inzwischen ist Scapa Flow als Marinestützpunkt der Briten aufgegeben worden.

*

Zu dem sogenannten Tatsachenbericht „Kreuzer Pommern" in einer Bildzeitschrift und dem anscheinend in Zusammenhang damit entstandenen Film „Das Kriegsgericht" haben ernsthafte behördliche Untersuchungen ergeben, daß die genannte Berichtsfolge und der Film frei erfunden sind und keinerlei Beziehungen zu irgendeinem Schiff der ehemaligen Kriegsmarine haben. Man sieht also wieder einmal, was von gewissen „Tatsachenberichten" zu halten ist. Es darf aber daran erinnert werden, daß im Ersten Weltkrieg das damalige Linienschiff „Pommern" in der Skagerrakschlacht im Kampf gesunken ist.

Doch zur Gegenwart. Die Bundesmarine hat, ebenso wie die verbündeten Kriegsmarinen, an Hand der Erfahrungen des letzten Krieges ein selbständiges Kommando der Marineflieger. Bei den Amerikanern heißt die Marineluftwaffe „Navy Air Force". Die Bundesmarine soll im Endziel zunächst 121 Flugzeuge haben, darunter auch Hubschrauber, die sich auch zum Minensuchen eignen. Die bisherigen, allerdings nur rund dreißig, Marine-Flugzeuge stammen aus Großbritannien, wo auch die ersten zwei Marinefliegergruppen ihre Ausbildung erhalten haben. Selbstverständlich werden in Zukunft unsere Flugzeuge auch auf westdeutschen Flugzeugwerften gebaut, und es erfolgt die Ausbildung der Flieger auch bei uns. Die Zusammenarbeit in Manövern und in Bezug auf den Austausch von Erfahrungen mit den Verbündeten bleibt unverändert.

*

So sehr uns in erster Linie die europäischen Meere und der Atlantik naheliegen, müssen wir doch auch von Zeit zu Zeit einen Blick auf die Flottenlage im Fernen Osten werfen. Dort ist die 7. US-Flotte in ständigem Einsatz. Dazu kommen noch die dortige britische Flotte und die im Aufbau befindliche japanische Marine auf der einen, und die sowjetischen Seestreitkräfte mit denen des kommunistischen Chinas auf der anderen Seite. Die 7. US-Flotte, unter Vizeadmiral Kivette, hat z. Z. vier große Flugzeugträger, von denen jeder zwischen 80 und 100 Düsenbomber an Bord nehmen kann. Diese Bomber sind in der Lage, Atombomben zu einem bis zu 2500 km entfernten Ziel zu bringen und zu ihrem Träger zurückzukehren. Dazu kommen ferner noch über 125 weitere Kriegsschiffe und sonstige Flugzeuge mit einer Gesamtbesatzung von 60 000 Mann einschließlich Marinelandungseinheiten, womit die 7. Flotte gegen Überraschungsangriffe, wie damals auf Pearl Harbour, wohl gesichert sein dürfte. Statt fester Stützpunkte hat die genannte Flotte einen besonderen Versorgungsverband, so daß sie ohne weiteres mehrere Wochen in See bleiben kann. Das hat sie ja auch schon bei der Quemoy-Krise vorigen Sommer gezeigt, wo sie die Formosa-Straße ständig unter Nah- und Fernbewachung hielt.

Die britische Flotte ist in Fernost im Vergleich zu den Vereinigten Staaten mit einem Leichten Flugzeugträger, einigen Zerstörern, Fregatten und sonstigen kleineren Kriegsfahrzeugen und einem Leichten Kreuzer nur schwach vertreten. Die Zuteilung eines Hubschrauberträgers ist nach Umbau eines Leichten Flugzeugträgers geplant.

Die Sowjetmarine hat außer Wladiwostok und Sowjetskaja Gawan (gegenüber Sachalin auf dem Festland auf etwa 49° N gelegen) ihre Haupthäfen für die Schiffe ihrer 5. bzw. 7. Flotte. Beide Flotten haben zusammen 128 U-Boote, 54 Zerstörer, 6 Leichte Kreuzer und 80 Landungsfahrzeuge, sowie die gleiche Zahl von Minensuchern. Gesamtbesatzung dieser Streitkräfte rund 110 000 Mann, dazu noch 10 000 Mann Marinefliegerpersonal. Petrapawlowsk auf Kamschtka und Prowidenja (Providence) am Beringmeer sind weitere Stützpunkte der Sowjets. Als Hafenplätze Rotchinas stehen noch Dairen, Tsingtau und Schanghai den Sowjets zur Verfügung.

R. Adriano

Sport an Bord

Hapag-Schiff „Weißenburg" spielt Fußball in Toronto und Chicago

Als wir im Frühjahr die 24. Reise antraten, die zu den Großen Seen führte, bekamen wir kurz vor Auslaufen den langersehnten blaugelben Fußballdreß und einen Ball an Bord. Unsere Mannschaft machte damit nicht nur nach außen hin einen guten Eindruck, waren wir doch jetzt mehr oder weniger eine offizielle Hapag-Mannschaft, sondern es spornte auch unsere Männer an, in aller Welt faire Wettkämpfe auszutragen.

In Toronto, Kanada, bot sich dazu die erste Gelegenheit. Da jetzt viele größere deutsche Schiffe zu den Großen Seen fahren, erhielten wir bald eine Einladung zu einem Freundschaftsspiel gegen die Mitglieder des Deutschen Clubs „Harmonie-Germania" in Toronto. Abends wurden wir mit Autos abgeholt. Leider war der Platz ziemlich dürftig, denn Ende April ist hier in Kanada noch alles mit Schnee und Matsch bedeckt. Die eigentliche Spielzeit beginnt hier erst später. Es schwirrten Gerüchte umher, die besagten, daß die Toronto-Mannschaft die zweitbeste Kanadas sein sollte. Das konnte uns aber nicht erschüttern.

Im Anfang war es für uns noch leicht. Nach 20 Minuten aber trat die kritische Zeit ein für uns ungeübte Seeleute, und da zog der Gegner das Spiel an sich. Kurz nacheinander fielen 4 Tore für „Harmonie-Germania". Nach der Halbzeit zeigte sich erst recht die große Überlegenheit der Einheimischen über unsere Mannschaft, die wohl gut zusammenspielte, aber infolge des fehlenden Trainings nicht in voller Stärke durchhalten konnte. Kurz vor dem Abpfiff fiel dann das Ehrentor. Es war ein hartes und schnelles, aber auch ein äußerst faires Spiel, aus dem wir viel lernten. Leider endete es für uns bitter mit 8 : 1 für die Deutsch-Kanadier. Abends waren wir noch bei ihnen zu Gast, wo wir uns richtig wohl fühlten.

Erst in Chicago konnte das nächste Spiel stattfinden. Bei einer Party auf unserer „Weißenburg" warf unser Kapitän die Frage eines Spiels auf, die sofort von den Berichterstattern des „Daily Calumet" aufgegriffen wurde. Diese arrangierten ein Spiel gegen eine deutsche Mannschaft, die „Wanderer", allerdings wieder auf einem behelfsmäßigen Platz. Wir mußten mit zwei Ersatzleuten antreten. Zuerst merkte man kaum einen Unterschied zwischen den beiden Mannschaften. Allmählich aber wurden unsere Seeleute doch arg bedrängt und bald fielen die ersten beiden Tore. Das Zusammenspiel unserer Mannschaft litt darunter, weil die Ersatzleute noch nicht genügend Spielerfahrung hatten. Nach der Halbzeit entwickelte sich in Feldmitte ein recht schnelles Spiel. Es hatten sich manche deutsch-amerikanische Schlachtenbummler eingefunden, die unsere Seeleute mit „Hamburg vor, noch ein Tor!" anfeuerten. Tatsächlich gelang es uns noch, das Ehrentor zu schießen, so daß das Spiel 7 : 1 endete.

Trotz dieser beiden Niederlagen in Toronto und Chicago ließen wir den Kopf nicht hängen, sondern boten gleich das Revanchespiel an.

Am nächsten Morgen, dem 8. Mai, erschien in der „Daily Calumet" ein Bericht über das Spiel und dazu auf der Titelseite der Satz, daß MS „Weißenburg" die „International Soccer Serie" eröffnet hat.

Wir benutzen jetzt jede Gelegenheit zum Training, besonders während der Wartezeiten vor den Schleusen, um auf der nächsten Reise fit zu sein.

P. Feil
3. Offizier MS „Weißenburg"

ANSCHÜTZ

KREISELKOMPASS = Sicherer Kurs
„SELBSTEUER" = Schnelle Reise

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt

ANSCHÜTZ

Die Freiwache

MS „Calypso" ankert mit Nylontau über 7500 m Tiefe

Von Arnold Rehm

Wenn Capitaine Cousteau nach Abschluß der Expedition zum „Romanche-Graben" sagte, er hätte die „Calypso" an einem Nylon-„F a d e n" über 7500 m Wasser verankert, so war dies zwar ein „overstatement", eine „Angabe", aber immerhin, dicker als ein kleiner Finger war das Ankertau nicht gewesen, das sein Schiff auf dem Südatlantik gegen Wind und Strom gehalten hatte.

Die Sache kam so: Im Oktober 1883 hatte das von einer Forschungsfahrt in den Breiten von Kap Hoorn heimkehrende französische Schiff „Romanche" mitten im Atlantik, eben südlich des Äquators, einen ozeanischen Graben von etwa 7300 m Tiefe entdeckt. Das war im Zeitalter der Drahtlotungen ein geradezu aufregender Glückstreffer gewesen. Man kannte um die Jahrhundertwende nicht mehr als etwa 3000 Tiefen im Bereich des Südatlantiks. Da solche ozeanische Gräben in der Regel nur in der Nähe „unruhiger" Festlandsküsten aufzutreten pflegen, ist diese „Romanche Tiefe" bis heute für die Ozeanographen und Geologen ein besonders interessantes Gebiet geblieben. Deshalb wurde kürzlich eine französische Expedition mit dem Forschungsschiff „Calypso", 350 BRT, ausgerüstet, an deren Kosten sich die National Geographical Society in Washington beteiligte. Ihre Aufgabe war Auslotung des Grabens nach dem Echo-Verfahren und genaue Feststellung der Lage. Die amerikanische Gesellschaft erstattete im vergangenen Jahre einen Vorbericht, aus dem besonders die Anker- und Beobachtungstechnik hervorgehoben zu werden verdient.

Ankermanöver in der Tiefsee sind seit der „Deutschen Meteor-Expedition" von 1925/27 kein Problem mehr. Professor Merz und seine Mitarbeiter konnten sich bei Lösung dieser Frage übrigens auf Erfahrungen des US-Schiffes „Blake" beziehen, das im Jahre 1878 zur Erforschung der Strömungen in der Florida-Straße auf 3000 m Tiefe geankert hatte. Die Durchführung ozeanischer Ankermanöver ist nicht mit einer Ankerkette möglich, sondern erfolgt mit einem Ankertau. Das deutsche Forschungsschiff benutzte eine Stahltrosse besonderer Art. Zur Vermeidung von Kinkenbildung waren die inneren und äußeren Lagen der Trosse entgegengesetzt, das heißt links und rechts geschlagen worden, so daß sich das Drall-Bestreben gegenseitig aufhob. Weiterhin war der „Draht" konisch geschlagen, damit er beim Ankern durch sein Eigengewicht nicht brach. Die Trosse hatte am Ankerschaft 3,6 cm und am Ende 5,8 cm Umfang.

Der Ankervorgang unterschied sich auf der „Meteor" im übrigen im Prinzip nicht von der Verankerung über „gutbürgerlichen" Tiefen. Es wurden mit langsam rückwärtslaufender Maschine etwa 1000 Meter mehr Trosse ausgefahren als der Meerestiefe entsprach. Die überschießenden Längen legten sich auf den Grund, und beim Anziehen der Bremsen gab es den erforderlichen Horizontalzug auf die Ankerhand, um sie in den Boden einzugraben. Der Meteor-Anker wog nur 250 kg, seine Trosse 7,5 to. Die Heißvorrichtung bestand aus zwei Aggregaten, der eigentlichen Winde und — dahinter geschaltet — einer großen Trommel, auf der das spannungslos gewordene Ankertau sozusagen gelagert wurde. Die größte Ankertiefe des deutschen Schiffes wurde mit 5600 m angegeben.

Cousteau, der Commandant von MS „Calypso", hat jetzt die Verankerung seines Schiffes zur Durchlotung des Romanche Grabens erfolgreich mit einer Nylon-Leine auf 7500 m Tiefe durchgeführt. Der Ausdruck „Leine" ist durchaus angebracht, denn das aus synthetischer Faser geflochtene Ankertau amerikanischer Fertigung hatte einen Durchmesser von 3/8 Zoll, war also kleinfingerdick. Um beim Ankermanöver einen groben Anhalt über die ausgelaufenen Längen des Taues zu bekommen, hatte man die Leine alle 500 m verschieden gefärbt. Die Zweiteilung der Heißvorrichtung war ähnlich wie auf der „Meteor". Daß Capitaine Cousteau die Verankerung über das Heck vornahm, während Kapitän Spieß der klassischen Methode am Bug den Vorzug gegeben hatte, dürfte bedeutungslos sein.

Am Grunde aber lagen die Dinge im wahren Sinne des Wortes anders; sie lag nämlich nicht, sondern sie stand, die Nylon-Leine nämlich, das heißt, wenn der Anker den Grund erreicht hatte. Sie verhält sich also anders als die normale Ankerkette oder die Ankertrosse der „Meteor", weil das spezifische Gewicht der Nylon-Faser nahe bei dem Wert 1 liegt, das heißt, die Nylon-Leine schwimmt. Ein Zug auf das Ankertau hätte den Anker nicht eingegraben, sondern lediglich angehoben. Cousteau befreite sich aus diesem Dilemma mit folgender sinnhaften Einrichtung: an den nur 100 kg wiegenden Admiralitäts-Anker schäkelte er zunächst 30 m Ankerkette. Diese verband er mit einem Stück Roheisen von 175 kg Gewicht. An diesen gewichtigen Mittler schloß sich ein Stahlkabel von 30 m Länge an, das erst mit der Ankerleine durch Schäkel verbunden war. Vermittels dieses „Tricks", den auch schon von Nostitz in seiner „Seemanschaft für Jachtsegler" beschreibt, erreichten die Franzosen auch bei senkrechtem Stande der Lotleine den zum Eingraben erforderlichen Horizontalzug auf den Anker. — Das erfolgreiche Manöver wurde nach einem Versuch auf der Position 00°10′ Süd und 18°21′ West ausgeführt. Nachdem das Echolot keine Änderung der Wassertiefe mehr anzeigte und das Schiff somit fest vor Anker lag, wurde ein Wind von 7,5 m/sek. und ein von Süden nach Norden einsetzender Strom von 1,2 Knoten gemessen. Dann wurden mit einer Spezialkamera Photos vom Meeresboden gemacht, von denen zwei gelangen. Die Aufnahmen zeigten noch in dieser großen Tiefe deutlich Spuren organischen Lebens.

Zur Durchführung der Auslotung des Romanche-Grabens wurde das Ankertau an die Schiffsbarkasse übergeben und diese mit einem gut reflektierenden Radarschirm versehen. Das Boot diente jetzt als Bezugspunkt für die Vermessungsarbeiten. Die Abstands- und Richtungsbestimmungen erfolgten nach dem Funkmeßverfahren.

Das Ankerlichtmanöver mißglückte leider. Menschliche Erwägungen waren hierfür verantwortlich. Kurz vor Beendigung der Vermessung ging ein Funktelegramm aus den Vereinigten Staaten ein, das den Unfalltod des Sohnes eines amerikanischen Gelehrten anzeigte. Als der Hiev-Versuch gleich beim ersten Male nicht glückte, weil der Anker augenscheinlich hakte, ließ der Kommandant trotz Widerspruch des Betroffenen die Nylon-Leine kappen, um das Erreichen eines Flugzeuges im Landehafen für den trauernden Vater sicherzustellen. Cousteau hatte diese Ankermethode im Jahre 1955 über den großen Tiefen (4000 m) des Mittelmeeres südlich des Peleponnes erfolgreich probiert.

Den Nord- und Ostseefahrern wird sicher schon die schmucke schwarze Schonerjacht mit den gelohten Segeln begegnet sein. Es ist die „Atalanta" des Norddeutschen Regatta Vereins, Hamburg. Früher fuhr dieses Schiff als Lotsenschoner „Elbe 1". In den 90er Jahren wurde es auf der Stülckenwerft erbaut.

Auf jeder Reise

stöhnt Theodor Janeczek dieses Lied

Schlepper fest und los die Leinen
heute geht es wieder los
liebe Kleine laß das Weinen
du verschlimmerst es doch bloß.

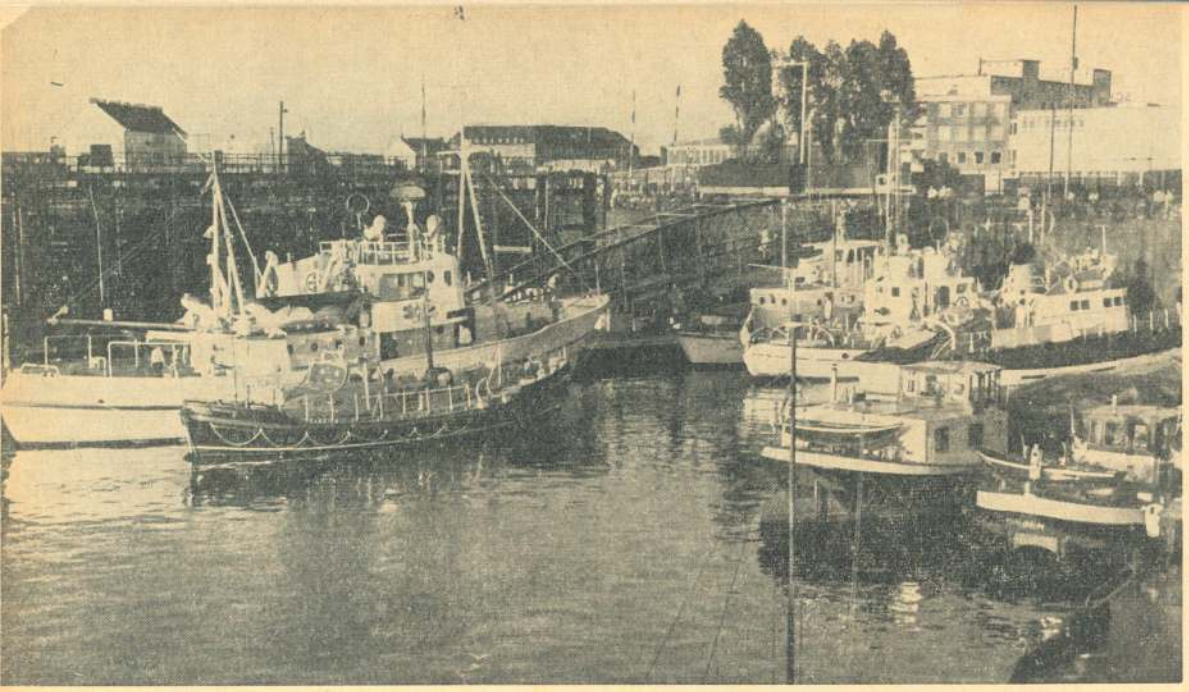
Irgendwie muß man doch leben
ohne Arbeit gibt's kein Geld
und drum fahre ich deswegen
kreuz und quer so durch die Welt.

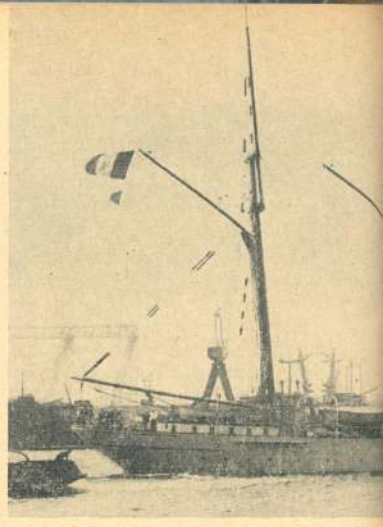
Meinst du denn, das macht mir Spaß
wochenlang auf engstem Raum
immer wieder diesen Fraß
etwas Frisches gibt es kaum.

Tag und Nacht rinnt mir der Schweiß
Tropenhitze, Rotes Meer
und an Bord zu wenig Eis
auch ein Lüfter fehlt mir sehr.

Schlechten Schlaf und schlechtes Wetter
'nen verrückten Kapitän
ja, zu Hause ist es besser
blieb doch bloß der Motor stehn.

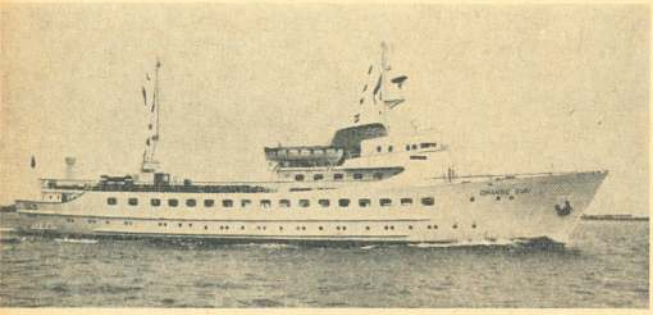
Dies ist meine letzte Reise
langsam wird es mir zu bunt
immer wieder diese Weise
dabei kommt man auf den Hund.





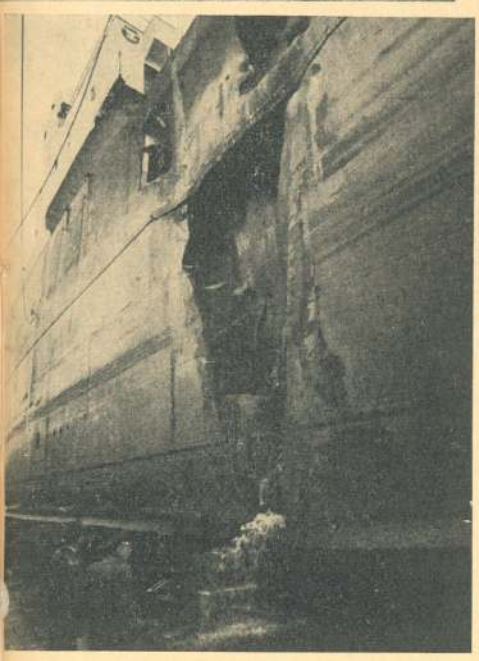
Zum XV. Jahres-Kongress der „Cap Horniers" wa das belgische Schulschiff „Mercator" nach Hamburg gekommen. Die 1932 in Leith erbaute Schonerbar vermißt 770 BRT. Sie soll demnächst durch ei größeres Segelschulschiff ersetzt werden.

Zur „VIII. International Life-Boat Conference" trafen eine Reihe von Rettungsbooten aus verschiedenen Staaten im Bremer Europa-Hafen ein. Links an der Pier liegt der norwegische Seenotkreuzer „Haakon VIII", davor die kleine „Ethel Mary" der Royal Navy. Rechts liegen der deutsche Seenotkreuzer „Ruhr-Stahl", das polnische Rettungsboot „E 1" und der schwedische Seenotkreuzer „Gränsgesberg".

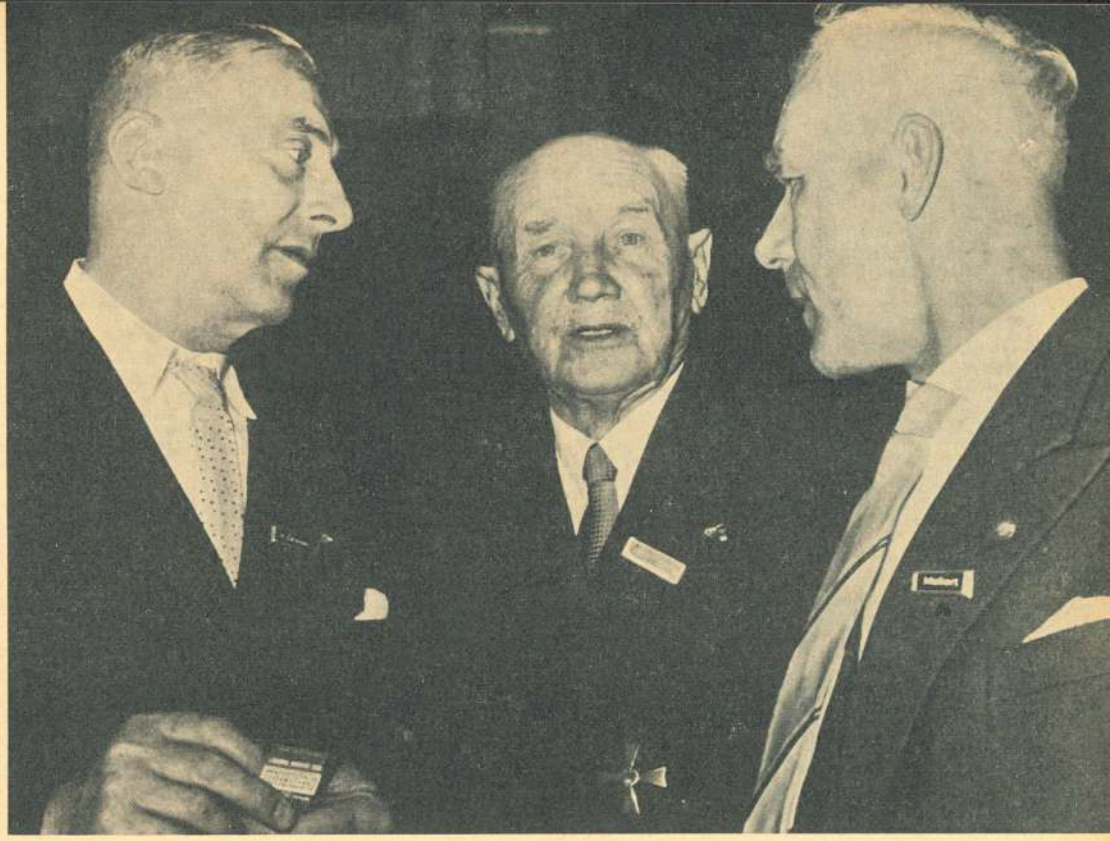


Am 3. Juni übergab die Schiffswerft J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde, den Neubau „Orange Sun" an die Neuenfelder Schiffahrts GmbH. Bei 61,80 m Länge und 9,50 m Breite vermißt das Schiff 910 BRT. Zwei MWM-Diesel von zusammen 1440 PS geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 15 Knoten. Auf zwei durchlaufenden Passagierdecks kann das Schiff 600 Fahrgäste aufnehmen. Die „Orange Sun" ist für fünf Jahre in Bareboat-Charter an die Orange Linjen, Kopenhagen, verchartert und wird auf dem Oresund verkehren.

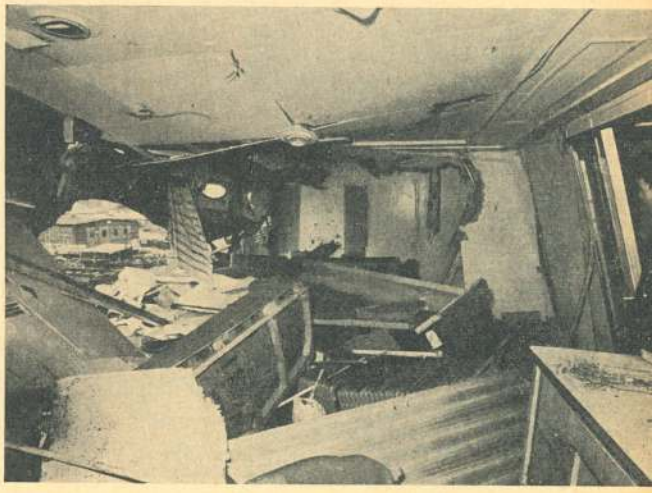
Ende Juni wurde unser größtes Passagierschiff, der 32 336 BRT große Turbinendampfer „Bremen", ex „Pasteur", vom Bremer Vulkan für den Norddeutschen Lloyd fertiggestellt. Vier Turbinensätze von zusammen 53 000 PS arbeiten auf vier Schrauben und verleihen dem Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von 23 Knoten. Die „Bremen", die in den Nordamerika-Dienst eingesetzt wird, faßt 1122 Fahrgäste, darunter 216 in der Ersten und 906 in der Touristenklasse. Daß selbst diese außerordentlich geschmackvoll eingerichtet ist und sich der Fahrgast wohlfühlen kann, zeigen die Aufnahmen der Bar und des Speisesaals. Kapitän Heinrich Lorenz wird das Schiff führen. Leitender Ingenieur ist Ludwig Berger.



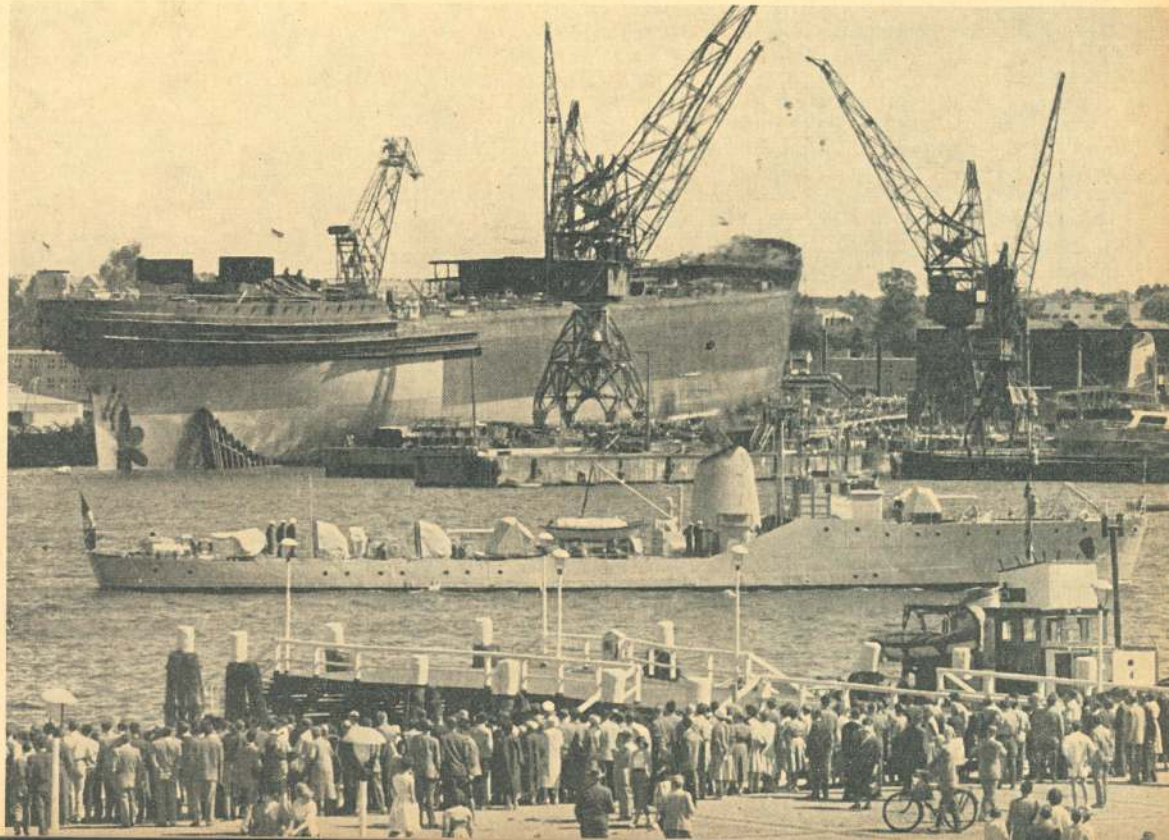
Am 29. Mai 1959 kollidierte im Englischen Kanal das deutsche MS „Fritz Thyssen" mit dem liberianischen Frachter „Mitera Marigo", der mit Erz beladen war. MS „Fritz Thyssen" wurde an Backbordseite gerammt, mußte die Reise nach Monrovia unterbrechen, konnte aber noch mit eigener Kraft Emden erreichen. Der Liberianer setzte zunächst seine Reise fort, sank dann aber doch 24 Stunden später kurz vor der Einfahrt in einen englischen Hafen.



Der internationale Freundschaftsbund der Kap-Hoorn-Fahrer hielt vom 19. bis 21. Juni seine XV. Jahrestagung in Bremen und Hamburg ab. In der Mitte der 82jährige Kapitän **Yves Menguy, der „Grand Màt"** der „Cap Horniers", dem im Namen des Bundespräsidenten Professor Heuß vom Bremer Bürgermeister Dr. J. Noltenius das Bundesverdienstkreuz I. Klasse verliehen wurde. Links Kapitän Walter von Zatorski, Präsident der Deutschen Sektion, und rechts Kapitän Friedrich Mellert, der Geschäftsführer.



Einen unerwarteten Besuch erhielt die letzte Kieler Woche mit einem „Kaffee-Kreuzer", der „José Francisco Barrundia". Als das Schiff die Salutbatterie von Friedrichsort passierte, konnte noch keiner aus der Flagge schlau werden, bis endlich die Aufklärung kam, daß das ein ehemaliger Minenleger sei, den Guatemala in Schweden gekauft hatte. Guatemala hat sich jüngst eine Handelsflotte zugelegt, die bislang nur aus zwei Schiffen besteht. Um die blau-weiß-blau senkrecht gestreifte Flagge Guatemalas auf See zu schützen, braucht man eine Kriegsflotte. Dies ist der Anfang.



Die Abyssinische Handlungs-Compagnie

Von Gustav G. Engelkes

Ein Land, das weitab von Ostfriesland liegt, nämlich das ferne Abessinien, stand vor über 400 Jahren — es war Anno 1632 — so unwahrscheinlich es uns auch heute dünken mag, einst im Brennpunkt des ostfriesischen Interesses. Man darf nicht vergessen, daß die Ostfriesen ein seefahrendes Volk waren und der friesische Handel noch vor der Blütezeit der Hanse die Meere beherrscht hatte. Man nannte die Nordsee ja sogar einmal das Friesische Meer. Zuletzt entschieden schwere Machtkämpfe zu Gunsten der Hanse, und die Ostfriesen als die in diesen Streitigkeiten unterlegenen, wurden als Seeräuber verschrien.

Der so innig mit der Heimat verbundene Ostfriese war jedoch alles andere als ein „Socksitter in't Hörn bi't Füer", sondern spürte in sich den unzähmbaren Drang nach Weite und Ferne.

So ist es nicht verwunderlich, daß auch nach der Hansezeit in Ostfriesland immer wieder Männer auftraten, welche die allzu engen Grenzen sprengen und sogar eine Reichsadmiralität von Ostfriesland aus verwirklichen wollten. Ihre kluge Gräfin Anna hatte auch bereits Schutz- und Handelsverträge mit Schottland und Schweden abgeschlossen.

Mitten in den Wirren des 30jährigen Krieges kam Graf Ulrich II. auf den Einfall, nach dem Vorbild der „Holländisch-Ostindischen Compagnie" eine „Abyssinische Handlungs-Compagnie" ins Leben zu rufen. In der Geschichtsschreibung hat man diesen Plan wohl als abwegig bezeichnet, in Wahrheit aber muß man ihn wohl genial nennen.

Im September 1632 machte der Graf die Generalstaaten mit seinem Vorhaben bekannt. Gleichzeitig erbat er sich für seine Schiffe eine Neutralitätsakte seitens der „Hochmögenden Ostindischen Compagnie". Er versicherte, daß die Schiffe der „Abyssinischen Handlungs-Compagnie" der holländischen Gesellschaft keinerlei Konkurrenz machen würden, hätten sie doch beide ganz verschiedene Interessengebiete. Von diesem ostfriesischen Vorhaben waren die Generalstaaten keineswegs erbaut. Mit allen Mitteln versuchten sie es zu vereiteln. Überall im Lande wurden öffentlich Plakate angeschlagen, nach denen es den Bewohnern der Vereinigten Provinzen strikt untersagt war, in die Dienste fremder Handelsgesellschaften einzutreten, ganz gleich, ob es sich um Fahrten nach Abessinien oder nur nach dem Kap der Guten Hoffnung handeln würde. Nach Ansicht der „Hochmögenden Holländischen Compagnie" hatten die Ostfriesen im Schwarzen Erdteil nichts zu suchen.

Inzwischen aber hatte sich die „Abyssinische Handlungs-Compagnie" schon so weit entwickelt, daß Graf Ulrich den „Interessenten" offiziell eine „Octroi" verliehen hatte. Daraufhin wurden in Enkhuizen zwei Schiffe angekauft, holländische Matrosen angeheuert und die Ausrüstung zur Reise vorbereitet.

LeuchtTüRmE

Ohne Worte!

In diesem Augenblick griffen auf die Beschwerde der Direktoren der Holländischen Compagnie die Generalstaaten ein. Unter Hinweis auf die Maueranschläge befahlen sie dem Bürgermeister von Enkhuizen die von der ostfriesischen Compagnie angeworbenen Matrosen einzuziehen und ins Gefängnis zu werfen. Ebenso durften die beiden angekauften Schiffe den Hafen nicht verlassen. Gewiß, die Generalstaaten waren mächtig und so konnte es sich Graf Ulrich II. kaum leisten, ihnen entgegenzutreten. So sang- und klanglos hätte dieses kühne Unternehmen aber nicht zu enden brauchen. Allerdings hätte die ostfriesische Gesellschaft eines energischeren Schutzherrn bedurft als gerade den Grafen Ulrich, oder es hätten sich Kaiser und Reich hinter sie stellen müssen. Das aber durfte man von einem Staate, der rein kontinental dachte, wohl nicht erwarten.

Die letzte Fahrt

Von Otto Kleemusch

Man schreibt das Jahr 1919. — Im Hamburger Hafen liegt der Rest unserer einst so stolzen Handelsflotte. An den Litfaßsäulen steht eines Tages der Aufruf: „Seemannsversammlung im Circus Busch. Seeleute aller Chargen erscheint in Massen, es geht um unsere Existenz, die Ablieferung der Handelsflotte".

Stürmische Debatten im überfüllten Circusgebäude, als Senatsmitglieder das Wort ergreifen und an die Vernunft des Seemanns appellieren. Der Tumult wird größer, weil radikale Elemente den über 50 000 BRT großen Riesendampfer „Imperator" als Sperrbrecher auf der Elbe versenken wollen. Auf den Rängen kommt es zu Handgreiflichkeiten. Polizei erscheint! Die Versammlung muß abgebrochen werden. Am nächsten Tage allgemeine Abstimmung, die Handelsflotte wird abgeliefert, da der Engländer mit Repressalien droht. Auf dem Seemannsamt werden unter Polizeischutz die Besatzungen für die „Kaiserin Augusta Viktoria", „Patricia", „Pretoria" und „Graf Waldersee" angemustert. Ich komme mit meinem Freund Tetje auf die „Kaiserin". Wehmütige Erinnerungen, als wir mit unserm Köfferchen an Bord gehen. Vor sechs Jahren fuhren wir mit Kapitän Dempwolff nach New York und heute — die letzte Fahrt. Von der alten Crew sind nur noch wenige an Bord, weil die Besatzung stark reduziert ist.

Um 4 Uhr nachmittags verlassen wir sang- und klanglos den Hamburger Hafen. Ein seltsames Bild, als wir in Kiellinie auf der Elbe sind und die „Cap Finisterre" als letztes Schiff aufschließt. In den Downs ankern wir und sehen zwei Schiffe des Norddeutschen Lloyd, „Prinz Friedrich Wilhelm" und „Zeppelin", vor Anker liegen. Am nächsten Tage erscheint auf einem Schnellboot die Abnahmekommission mit der Ordre, die Crew hat binnen einer Stunde das Schiff zu verlassen. Amerikanische und englische Zerstörer kommen längsseits und bringen die Besatzungen auf die „Cap Finisterre", mit der wir die Heimreise antreten. Wir stehen an der Reling, sehen den Flaggenwechsel auf allen Schiffen. Dem alten Bootsmann, der mit dem Zimmermann die neue Crew an Bord jumpen sieht, werden die Augen feucht.

„Jo, Hein, tein Johr wörn wi op de ‚Kaiserin', un nu?"

An Deck ist große Wuling! Von einem Zerstörer, der den Proviant bringt, werden Butter- und Konservendosen über die Reling ge-

Opfer des Fortschritts

Von Kapitän Friedrich Behrens

Himmelfahrtstag des Jahres 1958!

Wir fuhren westwärts, hatten den Suez-Kanal hinter uns gelassen und waren froh, endlich kühlere Luft um uns zu haben. Das Wetter war herrlich. Abends stellte ich das Radio an und hörte als erste Meldung, also quasi als Sondermeldung, daß der Russe seinen dritten Sputnik abgeschossen habe. Gewicht 1300 kg, Länge 3,57 m, größter Durchmesser 0,75 m, Höhe der Bahn 1880 km, Umlaufzeit um die Erde 106 Minuten. Seine Funkzeichen sollte er auf der Frequenz 20.005 geben.

Dem Chief, der keinen so guten Radioempfang hatte wie ich, teilte ich diese Nachricht gleich telefonisch mit. Der Erste Offizier hatte Wache und wurde auch gleich von mir informiert, auch dem Funker erzählte ich es gleich, denn während seiner Wache hatte er ja eine andere Welle geschaltet und hörte keine Nachrichten. Wir alle waren uns einig, daß es eine ganz besondere Leistung sei.

Im Laufe des Abends versuchte der Funker, die Zeichen des neuen Sputnik aufzufangen, er kurbelte auf der Frequenz herum und richtig: da waren sie. Sofort wurde auch diese Nachricht verbreitet und innerhalb kurzer Zeit waren in der Funkstation der Erste Offizier, der Chief, der Obersteward, der Zweite Ingenieur und ich. Ehrfurchtsvoll lauschten wir den Zeichen, die aus dem Äther zu uns drangen. Nur leise wurde gesprochen. Irgendwie waren wir beeindruckt, daß wir Zeugen sein durften dieses Fortschritts, daß wir kleinen Menschen etwas derartiges vollbracht hatten. Es wurde gesprochen von der Vergangenheit, von der ersten Eisenbahn, dem ersten Flugzeug, von der Telegrafie, von der Größe und der Geschwindigkeit der Schiffe seit Kolumbus Zeiten. Zwischendurch lauschten wir immer wieder den Signalen, die wir hörten und die uns Kunde gaben, daß dort oben ein Projektil mit einem Gewicht von 1300 Kilo in der vorgeschriebenen Bahn mit unvorstellbarer Geschwindigkeit um die Erde raste.

Plötzlich verstummten die Signale. Wir sahen uns erschreckt an, und jeder von uns hatte das Empfinden: Hoffentlich ist dem Sputnik nichts passiert. Es dauerte zwei, drei, vier Sekunden — nichts — kein Signal mehr — außer einem leisen Rauschen nur Stille —. Und dann kam endlich aus dem Lautsprecher das erlösende Wort: Beim letzten Ton des Zeitzeichens war es genau 19 Uhr Greenwich . . .

Wir sahen uns alle an und dann gingen unsere Blicke zum Funker, der rot anlief. Aber herzlich gelacht haben war dann alle zusammen.

worfen. Und während der Proviant übernommen wird, tauschen die amerikanischen Boys Zigaretten und Tabak gegen Marineknöpfe, Mützen und Ordensbänder als „War-Souvenir" ein.

1200 Seeleute sind jetzt als Passagiere an Bord. Ein seltsames Bild! Auf der Brücke die Kapitäne der abgelieferten Schiffe. Die Führung hat Kommodore Langerhanns, mit dem ich 1914 die Jungfernreise auf der „Cap Trafalgar" machte. Im Speisesaal und in den Gesellschaftsräumen sitzen Matrosen und Heizer beim Kartenspiel. Wir haben uns in einer Firstclass-Cabin einquartiert und empfangen ungarisches Gulasch mit Nudeln. Ein Göttermahl, nach dem ewigen Dörrgemüse. Vielen ist das Abschiedsdinner nicht gut bekommen, denn als wir in See gehen, sieht man Gestalten mit grünen Gesichtern über die Reling hängen. Endlich ist es soweit. Sirenengeheul ertönt als Abschiedsgruß an unsere Schiffe. Mit 13 Meilen Fahrt rauschen wir durch die minenverseuchte Nordsee. Das Wetter ist uns günstig, und am Ostersonntag werden wir an den Landungsbrücken ausgeschifft. Später wird auch die „Cap Finisterre" abgeliefert. Die „Kaiserin Augusta" wird von den Engländern übernommen und als „Empress of Scotland" in Dienst gestellt. Täglich verlassen Fracht- und Passagierschiffe den Hamburger Hafen. Auf dem Heuerbüro erscheinen jetzt auch die Internierten aus den USA, wohlgenährt, mit Kordanzügen und Devisen in der Tasche. Sie kommen aus einer anderen Welt. Ich begrüße Bekannte von der „Vaterland" und tausche Erinnerungen aus.

Plötzlich verstummen die Gespräche. Der Schalter wird geöffnet und die Stimme des Ausrufers ertönt: „Ein reisefertiger Steward für ‚Rugia'!" Ich flitze an den Schalter, werde angenommen und muß um 2 Uhr an Bord sein. Ein trauriges Bild bieten die leeren Liegeplätze, als ich auf dem Kaiser-Wilhelm-Höft lande. Wir sind mit zwei Stewards an Bord, unterstehen dem 1. Offizier und werden bei der Ausreise einer Matrosenwache zugeteilt. Wir müssen beim Ablegemannöver, beim Reinschiff und beim Minenausguck an Deck sein. Auf der Heimreise sind wir Zwischendeckstewards und betreuen die „Passagiere", Seeleute der abgelieferten Schiffe. Um 4 Uhr gehen wir in See, Reiseziel Edinburg. Die Nordsee ist wie ausgestorben. Wir fahren unter der Völkerbundsflagge und gehen der Minengefahr wegen nachts vor Anker. In sechs Tagen sind wir in Edinburg und liegen auf Reede. Ein Marineoffizier kommt mit einem Torpedoboot längsseits und gibt dem Alten weitere Ordre. Bald bringen Tender die Besatzungen von 5 Schiffen an Bord. Ich gebe im Zwischendeck Schwimmwesten an Heizer und Matrosen aus. Mein Kollege verteilt die Kammern für Unteroffiziere im Achterschiff. Das geht noch reibungslos, als aber ein Schlepper mit dem zusätzlichen Marineproviant, Reis, Zucker, Datteln und Tabak, längsseits kommt, gibt es trouble. Die Schiffsleitung wird ausgeschaltet, die Verteilung von den Vertrauensleuten vorgenommen. Zahlmeister und Proviantaufseher sind machtlos. Ein toller Betrieb! Im Zwischendeck wird Tag und Nacht Karten gespielt, als Einsatz gilt der Proviant. Infolge Papiermangels werden die Schwimmwesten aufgeschnitten und Proviantbeutel angefertigt. Ich mache die Boys darauf aufmerksam, daß wir auch einmal auf eine Mine laufen können. Aber meine Warnung wird nicht ernst genommen. Wir haben jetzt 900 Sailors an Bord, gehen am nächsten Morgen in See und sind in sieben Tagen in Hamburg.

Die weiteren drei Reisen verlaufen ohne Zwischenfälle. Bei der vierten Reise nehmen wir in Edinburg 700 Mann an Bord und werden vom Abnahmeoffizier nach Brest detachiert, bleiben an der Pier liegen und übernehmen am nächsten Morgen die 600 Mann starke Besatzung der „Imperator". Das Schiff wird als Truppentransporter vom Amerikaner übernommen und bringt unter Führung des alten Kommodore Kier 1500 Soldaten nach den Vereinigten Staaten. Später fährt das Schiff bei der Cunard-Linie als „Berengaria" nach New York.

Kaum haben wir die „Imperator"-Mannschaft übernommen, da kommt eine neue Ordre. Wir müssen nach Edinburg zurück und 300 Seeleute an Bord nehmen. Große Aufregung bei der Schiffsleitung, weil die Amerikaner den Proviant für die „Imperator"-Besatzung nicht geliefert haben. Palaver bei den Vertrauensleuten, als ihnen der Kapitän erklärt, wir müssen den Proviant reduzieren. Eine Protestversammlung wird einberufen. Es soll abgestimmt werden, ob wir noch heute auslaufen. Fast 1000 Mann sind an Deck versammelt und debattieren. Das wird vom Zerstörer beobachtet. Plötzlich kommt eine Pinaß mit einem Abnahmeoffizier und zwei schwer bewaffneten Matrosen längsseits. Kurze Debatte mit dem Alten. Falls die Versammlung nicht in 10 Minuten aufgelöst ist, wird die gesamte Crew interniert. Dieser Beschluß wird vom Kapitän der Versammlung mitgeteilt, und eine Stunde später gehen wir in See. Wir haben Glück, gutes Wetter, kein Nebel. Nach sechs Tagen landen wir unsere Passagiere in Hamburg. Das war meine letzte Reise.

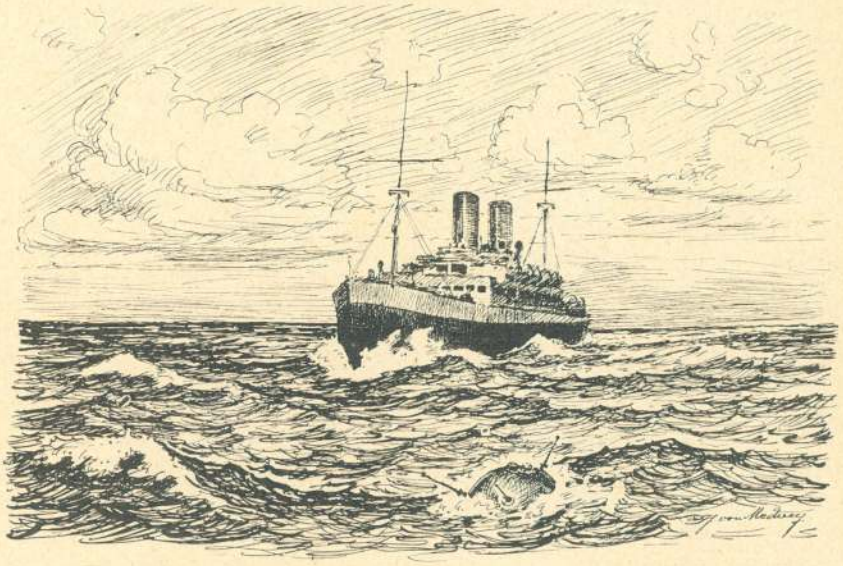
Was nun? Einige Seeleute versuchen in Land- und Hafenbetrieben unterzukommen, aber die Mehrzahl bevölkert die Stempelstelle im Seemannshaus. Ich gehe zur Vermittlungsstelle der Hapag in der Admiralitätstraße. Der Leiter, ein alter Bekannter von der „Rugia", begrüßt mich und erklärt mir humorvoll: „Es gibt nur zwei Möglichkeiten für den Seemann: mit der Schaufel im Sand, Kanalbau bei Hannover oder ins Bergwerk." Ich entschließe mich für den Bergbau, empfange Papiere, Freifahrtschein und lande infolge Kohlenmangels erst nach viertägiger Bahnfahrt in Bochum. Vom Bergarbeiterverband werde ich nach Osterfeld in Westfalen für die Zeche Vondern vermittelt.

Es ist 11 Uhr nachts, als ich den Bahnhof verlasse. Wie ausgestorben liegt das kleine Städtchen im Kohlenpott. Wohin Seemann, wenn man keine Bleibe hat? Sailorshome, das gibt es hier nicht. In einer Gaststätte auf der Hauptstraße sehe ich noch Licht brennen. Hinein, außer mir noch ein Gast, der Briefträger. Wir kommen ins Gespräch und ich schildere ihm meine Lage. Ein Zimmer, meint er, wird schwer zu finden sein, weil die Stadt mit jungen Leuten überfüllt ist. Aber versuchen Sie es mal bei Frau Zillich, Hauptstraße 3. Ich habe Glück und wohne mit vier Kumpels auf einem Zimmer. Am nächsten Morgen im Büro der Zeche Vondern ärztliche Untersuchung und Aufnahmeformalitäten. Dabei erfahre ich auch, daß die Belegschaft 3000 Mann stark ist, 2500 naturalisierte Polen und 500 Deutsche. Um 6 Uhr abends muß ich einfahren. Im Betriebsbüro wird mir die Grubenlampe und Kontrollmarke ausgehändigt. In der Waschkaue ziehe ich mich um, heiße die Kette mit meinem Anzug und Schloß an die Decke. Mit sechs Kumpels im Fahrstuhl sausen wir in die Tiefe und landen im Hauptschacht, der noch beleuchtet ist. Ich schließe mich einem Trupp an, da ich nicht weiß, wo sich der 5. Aufbruch befindet. Wir sind 585 Meter unter der Erde und knipsen die Lampen an. Ein eigenartiges Gefühl, wenn man unter Tage ist und in der Dunkelheit nur die Lampen wie Glühwürmchen hin- und herpendeln sieht. Wir tippeln auf dem Schienenstrang der Grubenbahn, die vor dem Schichtwechsel Kohle nach dem Hauptschacht befördert.

Nach anderthalb Stunden bin ich am Ziel und stehe vor einem Steinhaufen. Meinen Begleiter frage ich, wo der 5. Aufbruch ist. „Da hinter dem Haufen, Kumpel, mußt noch zehn Fahrten runtersteigen." Verdammt, was sind denn Fahrten? Ich sehe den Eingang, ein dunkles Loch, muß noch zehn steile Leitern herunterentern und bin an meinem Arbeitsplatz. Zwei Kumpel und ein Junge, der die Haspel (Winsch) bedient, begrüßen mich mit dem Bergmannsgruß. Eine eingleisige Strecke führt bis vor Ort, wo die Kohle gesprengt und in die Loren geschüttet wird. Wir müssen fünf Loren zusammenkoppeln, die dann mit der Haspel bis vor den Kohlenaufzug heraufgezogen werden. Durch den Kohlenaufzug werden sie einzeln hochgehievt und vor dem Schichtwechsel mit dem Kohlenzug zum Hauptschacht befördert. Die leeren Kohlenzüge mit Stempel (Abstützbalken) werden beladen und auf dieselbe Weise in die einzelnen Reviere befördert. Das geht so acht Stunden lang. Um 9 Uhr gibt es eine kleine Pause. Wir sitzen auf der Werkzeugkiste und dubbeln (essen) unsere Stullen.

Eine Stunde später erscheint der Steiger, will meinen Beruf wissen und trägt mich in sein Büchlein ein. Als ich ihm sage, daß ich Seemann bin, lächelt er und meint, dann wird es nur eine kurze Gastrolle sein. Er macht mich darauf aufmerksam, daß für Personen die Benutzung des Kohlenaufzugs lebensgefährlich und bei 1000 Mark Geldstrafe verboten ist. Die Kumpels grinsen.

Und als wir die Schicht beendet haben, lassen sie sich mit dem Kohlenaufzug hochhieven, während ich die zehn Fahrten aufentere. Wir treten den Heimweg an, empfangen am Hauptschacht die Kontrollmarken und fahren im Lift nach oben. Im Betriebsbüro gebe ich die Lampe und Blechmarke ab. In der überfüllten Waschkaue wird geduscht und da kein Spiegel vorhanden ist, wird gebuckelt, d. h. man wäscht sich gegenseitig den Rücken ab. Ein

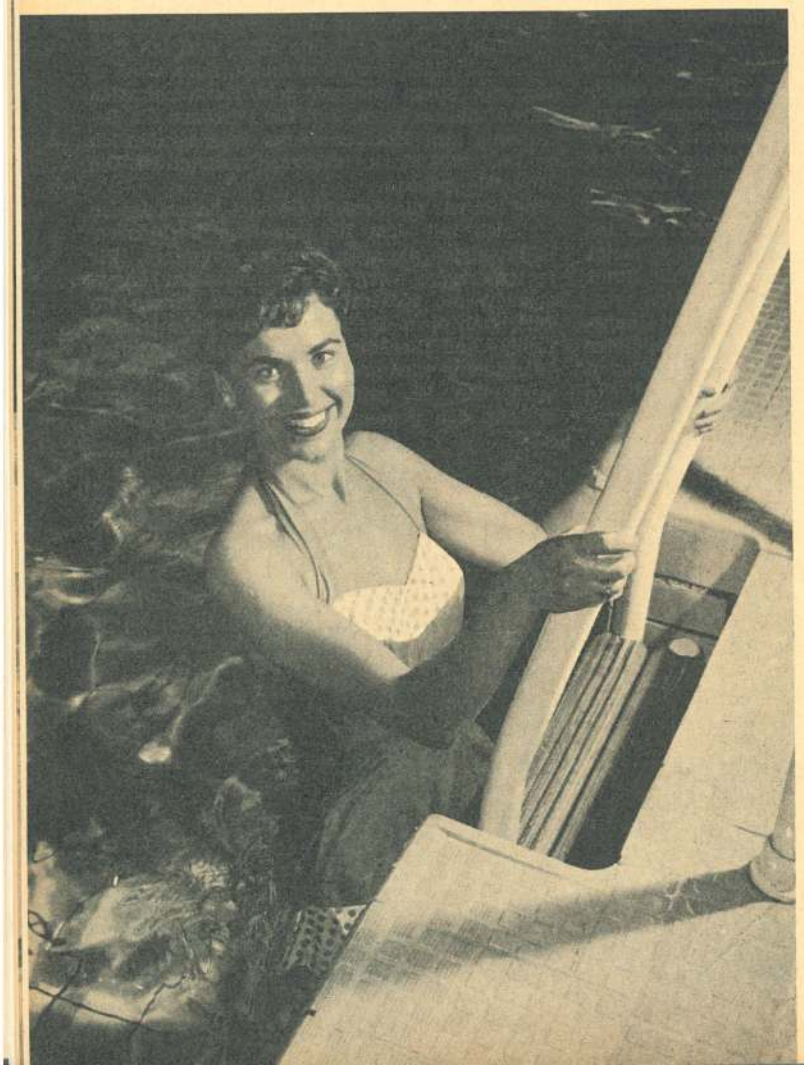


herrliches Gefühl, wenn man ins Freie tritt und den Himmel über sich sieht.
Bei der nächsten Schicht lerne ich unter Führung eines Zimmerhauers die Notausgänge kennen. Wir kriechen in engen Stollen über Steinhaufen, da jeden Tag durch den ungeheuren Druck Steinmassen abbröckeln. Eine Woche später komme ich vor Ort und muß die gesprengte Kohle in eine Kohlenwippe schaufeln. Eine Gluthitze schlägt mir entgegen, meine Kumpels, nur in Badehose bekleidet, begrüßen mich. Ich komme mit ihnen ins Gespräch und stelle fest, daß wir Schicksalsgenossen sind. Einer davon war Matrose bei der Hapag und ist aus amerikanischer Internierung zurückgekehrt, der andere war Heizer bei der „Kosmos". Kameraden, die wie ich den Wunsch haben, bald wieder auf See zu sein. Unser Entschluß steht fest: über die holländische Grenze nach Rotterdam. Bis Aachen mit der Bahn, in Herzogengrad zu Fuß über die Grenze bis Heerlen. das ist unser Plan. Und eines Tages ist es so weit. Aber was wir dort erlebten, das ist eine andere Geschichte.

DER KLABAUTERMANN

Von Ernst Dehning

Mein Urgroßvater, Hinrich Rode aus Dückermühle bei Glückstadt, hatte schon viele handfeste Stürme hinter sich gebracht. Seit frühester Jugend mit See und Schiff eng vertraut, war er zum echten Seemann op und dol geworden, den so leicht nichts umwerfen konnte, auch der Alkohol nicht, der damals recht in Mode war. Mehr als fünfzigmal war er auf Robben- und Walfischjagd nach Grönland gefahren — auf Nußschalen im Verhältnis zu den heutigen Mammut-Walfisch-Fabrikschiffen — mehr als fünfzigmal hatte er den Sommer im hohen eisigen Norden, in der Grönlandsee, verlebt und keinen deutschen Sommer in der Heimat mitmachen können. Ja, damals, kurz nach den langen napoleonischen Kriegen, herrschte überall noch eine sehr rauhe Nachkriegsluft in Europa und besonders auf See, wo es derzeit nur Segelschiffe, meistens gebrechliche gab, dafür aber auch um so stabilere Männer, die selbst Grönlandfahrten gar nicht für so gefährlich ansahen.
Erheblich Gefährlicheres mußte der Ahne freilich auf einer Winterfahrt von England erleben. Nicht immer reichte der im Sommer im Grönlandeis erzielte Verdienst für den ganzen folgenden Winter aus, zumal bei großer Familie wie bei Hinrich Rode. Dann mußten sein Bruder und er — damals gab es noch nirgendwo auf der Welt Sozialversicherungen wie heute — für eine Glückstädter Firma Kohlen aus England holen, der Bruder als Kapitän, Hinrich als Steuermann.
Trotz ihrer Bedenken und Einwände hatte ihnen der Reeder einen sehr alten Kasten, einen richtigen Seelenverkäufer, zur Verfügung gestellt, mit dem sie dann wohl oder übel losmußten. Die Hinreise nach England verlief bei günstigem Wetter ziemlich glimpflich, brachte aber doch schon ein erhebliches Leck, das vom Zimmermann nur notdürftig repariert werden konnte. Auf der Rückreise kam es dann mit dem schwer beladenen Schiff bald zu der befürchteten Katastrophe, worüber in unserer Familienchronik eingehend berichtet wird. Die Ausfahrt war erst erfolgt, nachdem ein befreundeter Kapitän versichert hatte, daß er mit seinem Schiff in ihrer Nähe bleiben wolle. Anfangs ging alles gut. Aber dann kam in einer Nacht ein echter Nordsee-Kuhsturm auf, der dem angeschlagenen Segler hart zusetzte. Das ohnehin undichte Schiff machte viel Wasser und sank von Stunde zu Stunde tiefer. Bei Tagesgrauen war von dem Begleiter, offenbar vom Sturm verweht, nichts mehr zu sehen, auch sonst kein menschliches Lebenszeichen in der ringsum tobenden Wasserwüste. Um Schiff und Leben zu retten, mußte die ganze Besatzung — außer dem Rudersmann — unentwegt an den Pumpen arbeiten. So ging es — abgekämpft und mit Sorge — in die zweite Nacht des verzweifelten Kampfes um das nackte Leben hinein. Wie wird sie enden? Mit letzter Hoffnung und Kraft gelang es den beherzten, glaubensstarken holsteinischen Seemännern, ihr wrackes Fahrzeug noch einige Stunden flott zu halten. Hinrich Rode stand eisern und unerschüttert die ganze Zeit am Ruder. Trotz aller Windstöße verspürte er plötzlich zwei harte Schläge auf der Schulter, vermeinte, es sei sein Bruder und rief: „Wat is los?" „Hest du ni seihn?", schrie der zurück, „nu kümmt wi dör! Vörn keem he rop, gung langs Deck, kloppt di tweimol op de Schuller un verswunn weller in de See!" Damit war tatsächlich die Hauptgefahr beseitigt. Der Sturm flaute ab; in höchster Not erschien ein Norweger-Schiff, das die todmatten Schiffbrüchigen bergen konnte. Kaum hatte das rettende Boot abgelegt, als ihr Seelenverkäufer vor ihren Augen versank.
Der Retter nahm sie mit in sein Land. Da es derzeit noch keine regelmäßige Postverbindung gab und ihr Begleiter sie nicht wiedergefunden hatte, galten sie daheim als verloren. Um so größer war dann die Freude der Familien, als sie nach geraumer Zeit doch wieder heil und gesund anlangten. Dort erfuhren sie, daß ihr Reeder zu selbiger Stunde plötzlich verstorben war, als der Klabautermann bei ihnen an Bord war. Hatte der Sterbende den Hergott in seiner letzten Minute noch um Hilfe für seine Braven auf der See gebeten? Die alten, frommen Seeleute waren hiervon jedenfalls fest überzeugt, und so war ihr erster Gang in die Kirche, um dem Herrgott für die Sendung des Klabautermannes und ihre wunderbare Rettung aus größter Seenot zu danken.
Rückblickend ist's mir klar geworden, warum unsere Großmutter, eine Tochter aus Hinrich Rodes großer Familie, immer so ernst war und selten lachte, und stets gegen die damalige Seefahrt sprach. Sie hatte zuviel Schweres und zu viele Sorgen erlebt und zwei ihrer anderen Brüder dazu ihren besten Jugendfreund auf See verloren. — Gottlob ist heute auch auf See vieles besser und leichter geworden. Aber auch heute soll der Klabautermann noch helfen. Freilich gilt immer noch der altbekannte Seemannsspruch: „Der liebe Gott hilft dem braven Seemann in der Not, aber steuern und pumpen bis zuletzt muß er selber!"



Wie ein Meerweib aus den Fluten entsteigt hier Fräulein Sieglinde Schellerer dem Schwimmbecken. Unter uns gesagt: sie wurde in diesem Jahr Miß Rheinland-Pfalz. Warum begegnete uns noch nie solch Meerweibchen auf der wilden See?

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . mit rund 50 % der Bevölkerung in der Bundesrepublik prozentual mehr Menschen erwerbstätig sind als in jedem anderen freien Land Europas, und daß sich die Zahl der arbeitenden Arbeiter, Angestellten und Beamten seit Herbst 1949 bis jetzt um mehr als 5,4 Millionen auf 18 967 000 erhöht hat?

*

. . . die Arbeitnehmer sich in wachsendem Maße baufreudig erweisen? An den 1957 neu gebauten rund 500 000 Wohnungen waren die Arbeiter mit 16 % und die Beamten und Angestellten mit 10 % beteiligt.

*

. . . eine von der IG Bergbau veranlaßte demoskopische Umfrage (ENMID) ergeben hat, daß die Bergleute zu rund 90 % der Befragten bereit sind, den Bemühungen der Arbeitszeitkürzung den Vorrang vor neuen Lohnforderungen zu geben, da diese angesichts der anhaltenden Absatzkrise im Bergbau sowieso sinnlos erscheinen?

Frau Müllerschmidt hat im Toto gewonnen, fünfzig Mark. Was damit tun? Kauft sie dafür eine Büste von Kolumbus, die sie ihrem Otto auf den Bücherschrank stellen will? Er hat sich schon immer Kolumbus auf dem Bücherschrank gewünscht. Der war ja auch Seefahrer, genau wie er, nur etwas berühmter. Oder eine neue Bluse? Darüber wird er sich auch sehr freuen. Schönheit und Liebe hängen ja eng zusammen.
Frau Müllerschmidt geht in das Geschäft von Blusenthal.
„Fräulein, ich hätte gern eine Bluse", sagt sie.
„Gern, Frau Kapitän", sagt das Fräulein.
Frau Müllerschmidt probiert Blusen an, 10 Blusen, 20 Blusen!
„Nee, lassen Sie man, ich kaufe mir doch lieber eine Büste."
„Das tun Sie auch man, Frau Kapitän", sagt die Verkäuferin, „dann sitzt die Bluse wenigstens."

*

Das war Dusel. Gerade zu Claus-Friedrichs Geburtstag kommt Vati von See zurück. Nun sitzt er zwischen all den Jungs mitten im Geburtstagstrubel. Mit Entsetzen sieht er, wie Claus-Friedrich nun schon das fünfte Stück Erdbeertorte verschlingt.
„Claus-Friedrich, nun mach aber mal halblang. Du mußt ja gleich platzen wie ein überhitzter Dampfkessel!" ermahnt ihn Vater.
„Och, ein Stück noch, Vati. Du kannst dich ja 'n büschen weiter weg setzen."

Ein junger Matrose fragte den Seemannspastor: „Ist es wirklich eine so große Sünde, Herr Pastor, wenn wir während der Hafenliegezeit bei unserm Mädchen schlafen?" — „An und für sich nicht, mein Sohn", erwiderte schmunzelnd der Seemannspastor, „aber ihr Kerls, ihr schlaft ja nicht!"

*

Otto Piepgras hatte sich draußen in Volksdorf ein Häuschen bauen lassen. Ein schönes Häuschen mit Garten und Hühnerstall und Garage, so die Sehnsucht aller Fahrensleute. Otto Piepgras hatte seinen besten Freund, Kapitän Fritz Senkpiel, eingeladen, sich einmal das Häuschen anzusehen. Es wurde sehr lange und ausgiebig angesehen und Fritz Senkpiel bekam die letzte Hochbahn nicht mehr. Er mußte bei Otto Piepgras übernachten.
War es das Bier, war es der Wein, war es das Essen? Kurz, Kapitän Senkpiel spürte eine menschliche große Not und begann nun in der fremden Wohnung zu suchen. Das Häuschen war klein, aber die Not war groß. Kapitän Senkpiel fand das Herztürchen nicht. Was blieb ihm übrig? Kapitän Senkpiel sah eine große japanische Vase. Und die Natur siegte.
Acht Tage später wieder auf See. Funkspruch von Norddeich Radio: „Kapitän Senkpiel, MS 'Elvira' stop. Lieber Fritz, wir verstehen alles, brauchen keine Entschuldigung stop. Suchen schon fünf Tage stop. Funke wo stop. Familie Piepgras."

Der Reeder M. war dafür bekannt, daß er ebenso reich wie sparsam war, ganz besonders in Bezug auf seine Kleidung. „So kannst du doch nicht herumlaufen", redete ihn ein Freund an, „dein letzter Heizer geht ja besser in Zeug als du. Dein Vater hätte sich geschämt, sich in solchem Mantel sehen zu lassen." — „Irrtum, mein Bester", entgegnet der Reeder, „diesen Mantel habe ich von meinem Vater. Er hat ihn bis zum Tode getragen."

„Herr Kapitän, darf ich Ihnen dieses Buddelschiff überreichen? Die schwarze Gäng möchte Ihnen damit eine Geburtstagsfreude machen!"

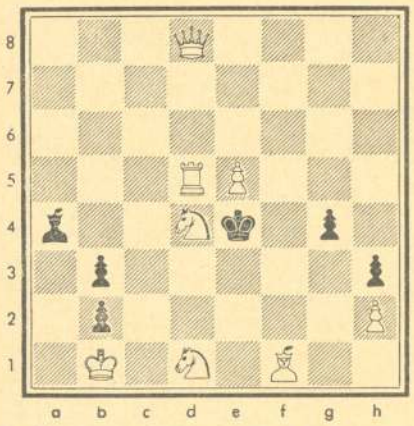
Die Nautiker und die Ingenieure stritten sich in der Messe wieder einmal darüber, wer den wichtigeren und älteren Beruf habe. „Auf jeden Fall wir Seeleute", erklärte der Erste Offizier. „Schon in der Bibel wird von Vater Noah und seiner Arche erzählt." — „Nein, ganz stimmt das nicht", warf der Bordarzt dazwischen, „der Maschinenbau ist älter. Warum denn wurde Noah Seefahrer? Auch das steht in der Bibel. Heißt es da nicht, daß die große Sintflut kam, weil sie sündigten in einem Ford? (in einem fort). Sehen sie, meine Herren, nur wegen der Sünden der Maschinenbauer und Ingenieure wurde Vater Noah Seemann."

UNSERE SCHACH-ECKE

Auf Taubenfüßen

Von P. F. Blake

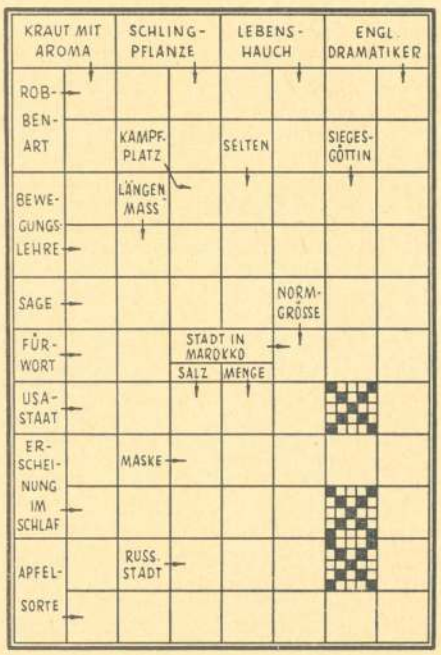
(2. Preis, British Chess Federation 1908/09)



Weiß zieht an und setzt im 3. Zuge matt

Eine harte Nuß mit zuckersüßem Kern ist dieses zu Unrecht vergessene Meisterwerk. Ganz geräuschlos, ohne Drohungen und ohne Schachgebote wird dem schwarzen König in einer reichen Fülle schöner Mattbilder sein Schicksal bereitet. Sehr fein ist, wie jeder Zug des La4 sich auf andere Weise verhängnisvoll auswirkt.

Kreuzwort-Rätsel einmal anders



Auflösung aus Nr. 12

Lösung des Problems O'Keefe und Beale

Vorbereitet sind die Matts Tg6 beliebig 2. Se4—d6 bzw. Se4—g3, Sd7 beliebig 2. De7—e5 und Sb3 beliebig 2. Sc6—d4, aber der Lösungszug 1. Se4—c5! ändert das Bild: Tg6—f6 2. De7—e4 matt, T beliebig anders, 2. De7—e6 bzw. De7—g5 matt. Probleme dieser Art ganz ohne Bauern sind äußerst selten.

Silbenrätsel

1. Zange; 2. Winter; 3. Euterpe; 4. Convoi; 5. Karlskrona; 6. Deneb; 7. Emilie; 8. Rahschoner; 9. Gudrun; 10. Erbschleicherei; 11. Seefahrtsbuch; 12. Eisboot; 13. Langeland; 14. Leni; 15. Schalklatte; 16. Assekuranz; 17. Fortuna; 18. Teignmouth; 19. international; 20. Süderau; 21. Tallinn; 22. Backstag; 23. effektiv; 24. Tornado; 25. Reeperbahn; 26. Ipland; 27. Ewerführerei; 28. Bewegungsnerv; 29. Delagoabai; 30. Eduard; 31. Reede; 32. Riemen; 33. Harald; 34. Este; 35. Dresden.
„Zweck der Gesellschaft ist Betrieb der Rhederei aber nicht die Zahlung von Dividenden."

HAPAG LLOYD REISEBÜRO
HAPAG-LLOYD REISEBÜRO
St. Pauli-Landungsbrücken 314944
Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebäderdienst, Unter- und Oberelbefahrten, Pauschalreisen
Auch für Ihre Urlaubsreise beraten wir Sie gern und erwarten Ihren Besuch

Fotografieren kein Luxus mehr

In der Bundesrepublik ist der Fotoapparat längst kein Luxusgut mehr, sondern ein hochwertiger Massenartikel. Über ein Drittel aller Erwachsenen zwischen 16 und 60 Jahren dürfte heute einen eigenen Fotoapparat besitzen. Bemerkenswert ist, daß nahezu 50 % aller bei den Rundfragen erfaßten Kameras erst nach 1952 gekauft wurden und annähernd drei Viertel nach der Währungsreform. Die Hälfte der Kunden eines großen Foto-Versandhauses sind Arbeiter, Angestellte und Beamte, rund 15 % Kaufleute oder Angehörige freier Berufe, je 10 % Landwirte und Hausfrauen und der Rest von 15 % Schüler, Studenten oder Lehrlinge. Ganz ähnliche Prozentsätze ergeben auch andere Befragungen über die Gliederung der gegenwärtigen Kamerabesitzer nach Berufsgruppen.

Diese Zahlen bestätigen, daß die deutsche Fotoindustrie sowohl bei der ständigen technischen Weiterentwicklung wie auch bei der Preisgestaltung sehr viel getan hat, um dem Verbraucher und insbesondere dem Foto-Amateur gerecht zu werden. Technische „Raffinessen", die noch vor Jahren entweder gar nicht bekannt oder nur den Apparaten der oberen Preisklassen vorbehalten waren, gehören heute zur Ausstattung vieler Kameras der mittleren Preisklasse. Das gilt z. B. für automatische Entfernungs- und Belichtungsmesser, Schnellschalthebel, Wechselobjektive, Vollsynchronverschlüsse, Großbildsucher usw. Dabei sind diese gerade für den Amateur so wichtigen technischen Verbesserungen von einer bemerkenswerten Preisstabilität begleitet. Produktion und Absatz werden heute von der qualifizierten Kamera mittlerer Preisklasse bestimmt. Die Produktion von Kameras der Preisklasse 150 bis 300 DM ist von rund 430 000 Stück im Jahre 1955 auf fast 500 000 Stück für 1957 gestiegen. Gleichzeitig nahm auch die Erzeugung von Kameras über 300 DM von 393 000 auf 430 000 zu. Rund gerechnet, entfielen von der den Export anschließenden Gesamtproduktion von Kameras im ersten Quartal 1958 (ohne Spezialkameras für technische und wissenschaftliche Zwecke) etwa 13 % auf Kameras über 300 DM, 17 % auf Apparate von 150 bis 300 DM, 42 % auf Kameras bis 150 DM und 28 % auf Boxkameras.

Noch 1952 waren nur 25 % aller in Deutschland hergestellten Kameras für das Kleinbild-Format verwendbar, dagegen haben heute die Kleinbild-Kameras einen Anteil von mehr als die Hälfte der gesamten deutschen Kameraproduktion. Bemerkenswert ist auch, wie schnell die Farbfotografie vordringt. Der Anteil der Farbfilme am gesamten Filmumsatz ist inzwischen auf etwa 40 % gestiegen und der Absatz von Projektoren für Farb-Diapositive nimmt laufend zu.

Mit steil ansteigender Produktion, die im Jahre 1956 als bisherige Spitzenleistung rund 3,3 Millionen Kameras umfaßte (1957: etwa 2,8 Millionen), hat der Export der deutschen Fotoindustrie bis zum Jahre 1955 zugenommen. Seither ist die Exportquote, d. h. der Anteil der Ausfuhr am Gesamtumsatz, etwas zurückgegangen. Wertmäßig lag jedoch das Ausfuhr-Ergebnis des Jahres 1957 (rund 1,96 Millionen Kameras für 168,2 Millionen DM) über dem Absatz von 1956 (rund 2,02 Millionen Kameras für 161,4 Millionen DM). Trotz verschärfter internationaler Konkurrenz ist es also bisher noch gelungen, das Volumen der Ausfuhr zu behaupten, und zwar auf einem Niveau, das bedeutend über dem Volumen liegt, das vor dem Krieg von der gesamten deutschen Kameraindustrie jemals erreicht worden war.

Die deutsche Fotoindustrie, die mit ihren Erfindungen und Entwicklungen der Fotografie erst zu ihrer heutigen Bedeutung verhalf, hat sich niemals auf ihren Lorbeeren ausgeruht. Sie ist ein besonders gutes Beispiel dafür, wie die Industrie in der Wettbewerbswirtschaft dem Verbraucher dienen kann.

Desertation deutscher Seeleute in lateinamerikanischen Staaten

Ein kürzlicher Vorfall hat die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Lima (Peru) veranlaßt, in einem Schreiben auf die Folgen einer Desertion hinzuweisen und zu bitten, den Seeleuten diese Information zur Kenntnis zu bringen. Die Botschaft führt dazu folgendes aus:

„Werden Ausländer in Peru von der Polizei ohne gültige Ausweise angetroffen, so haben diese mit sofortiger Schutzhaft bis zum Abtransport zu rechnen. Sie könnten allenfalls durch eine Garantieerklärung des Konsulats oder der Botschaft aus der Haft befreit werden, jedoch kann eine solche Bürgschaft in den weitaus meisten Fällen diesen Missionen nicht zugemutet werden, da keine hinreichende Sicherheit dafür gegeben ist, daß diese Seeleute nicht erneut versuchen, sich vor der Heimschaffung verborgen zu halten. Ein Seemannsheim, dem die Aufgabe einer entsprechenden Überwachung zufallen könnte, gibt es nicht, infolgedessen ist es unvermeidbar, daß die von der hiesigen Polizei festgesetzten Seeleute in den hiesigen Gefängnissen auf ihren Abtransport warten müssen. Ein solcher Gefängnisaufenthalt, der unter wesentlich schlechteren Bedingungen als in Europa stattfindet und den Kontakt mit straffälligen einheimischen Elementen mit sich bringt, ist durchaus nicht geeignet, eine Besserung in moralischer Hinsicht zu erreichen. Außerdem sollten die Seeleute darauf aufmerksam gemacht werden, daß es für sie in den lateinamerikanischen Ländern — von den Schutzbestimmungen zur Sicherung des Arbeitsmarktes zu Gunsten der einheimischen Arbeitskräfte ganz abgesehen — unmöglich ist, dort ohne eine vielseitige Berufsausbildung und ausreichende Sprachkenntnisse Fuß zu fassen. Versuche dieser Art führen im allgemeinen recht bald zu einem moralischen Zusammenbruch und zu einer Auswegslosigkeit, die zum Schluß die Inanspruchnahme der öffentlichen deutschen Fürsorge ggf. eine Heimschaffung, für deren Kosten der Betroffene später aufzukommen hat, nach sich ziehen. Eine Tätigkeit als Arbeiter, Facharbeiter oder Handwerker wird in diesen Ländern von einheimischen Kräften wahrgenommen und so schlecht bezahlt, daß ein Europäer auf Grund gleicher Bedingungen einen für ihn unannehmbaren niedrigen Lebensstandard in einer ebensowenig akzeptablen gesellschaftlichen Umgebung hinnehmen müßte. Die Zeit der Abenteurer und Hasadeure ist in diesen Ländern schon längst vorbei und jeder Drang, die verlockende Fremde kennenzulernen, scheitert in der Regel sehr bald."

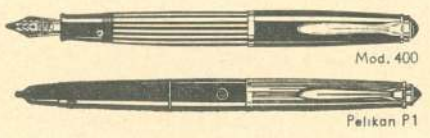
Neues deutsches Seemannsheim in Rotterdam eröffnet

Am 24. Juni 1959 wurde in Rotterdam das neue deutsche evangelische Seemannsheim, Westzeedijk 94, eröffnet. Es handelt sich um das zur Zeit größte deutsche Seemannsheim im Ausland, dessen Finanzierung wesentlich durch freiwillige Spenden von insgesamt 85 deutschen Reedereien, durch Zuschüsse fast aller deutschen evangelischen Landeskirchen und des Bundes ermöglicht worden ist. In einer kurzen Feierstunde anläßlich der Eröffnung sprachen nacheinander der Vorsitzende des Fachverbandes Deutsche Seemannsmission, Senatsdirektor Dr. Maas, Bremen, der Bürgermeister der Stadt Rotterdam, Dr. v. Walsum, der Botschafter der Bundesrepublik Deutschland in Den Haag, Dr. Löns, der jetzige holländische Justizminister Dr. Beerman (der als Vorsitzender der Stichting Havensbelangen Rotterdam wesentlichen Anteil an der Durchführung des Planes genommen hat) und der deutsche Gemeinde- und Seemannspastor Fischer aus Rotterdam.

Das Seemannsheim enthält insgesamt 750 qm Nutzfläche. 30 Betten in 19 Zimmern dienen für die Unterbringung von Seeleuten und von Seemannsfrauen, die ihre von See kommenden Männer besuchen wollen und bei einer Verspätung des Schiffes oft tagelang warten müssen. Modern und ansprechend ausgestattete Aufenthaltsräume im Erdgeschoß und im 1. Obergeschoß und Tischtennisräume stehen den Besuchern des Heimes zur Verfügung, die dort volle Verpflegung, Kaffee, Tee, Fruchtsäfte, Bier und Wein, erhalten können.

Seemannsheim in Toledo

Die Toledo Trust Company bittet um Weitergabe ihrer Nachricht von der Einrichtung eines Seemannsheimes im Hafen von Toledo (Ohio) am Erie-See. Wie die Gesellschaft dazu ausführt, wird mit der Eröffnung des St. Lawrence Seaway ein regelmäßiger Besuch von deutschen Schiffen erwartet. Um die Seeleute zu begrüßen und ihnen Gelegenheit zur Unterhaltung zu geben, hat sie dieses Heim im Gebäude der Y.M.C.A. eingerichtet und bietet dort allen Seeleuten kostenlosen Aufenthalt mit Unterhaltung, Sportmöglichkeiten und Fernsehen. Nähere Auskünfte können die Schiffsbesatzungen an ihren Liegeplätzen erfahren.



Pelikan
bock & danckwerts
ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MÖNKEDAMM 17-18
FÜLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF
boda
34 86 57

Elbe:	**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
Übriges Bundesgebiet:	**Brunsbüttelkoog:** Seemannsfrauenheim, Schleuse **Büsum:** Fischereijugendheim **Cuxhaven:** Deichstraße 45 **Emden:** Am Außenhafen **Helgoland** **Kiel-Holtenau:** Kanalstraße 64 Südschleuse, Seemannsfrauenheim **Lübeck:** Untertrave 1 **Wilhelmshaven:** Im Hospiz, Marienstr. 12
Im Ostseeraum:	
Finnland:	**Helsinki:** Bernhardsgatan 4 **Abo/Turku:** Satamakatu 27
Schweden:	**Göteborg:** Skangatan 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 Alie 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, Merlyn Park
Island:	**Isafjord:** Isländisches Heim **Reykjavik:** Isländisches Heim
Niederlande:	**Amsterdam:** Keizergracht 733 **Rotterdam:** Westzeedijk 94
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. **Toledo/Erie-See** **Toronto:** Ont., 93 Riverdale Ave. **Cleveland:** Ohio, 1952 E 97 Str.
Südamerika:	**Buenos Aires:** Esmeralda 162 **Concepcion (Chile):** Avenida Victor Lamas 1273 **Joinville:** Rua Jaguarum 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 (Südaustralien):** 116 Elliot Street
Afrika:	**Dakar:** Im Internationalen Heim **Durban:** 17/19 Renshaw Rd. Congella **Kapstadt:** Martinikirche, s. Longstreet **Lagos:** Port Welfare Officer **Walfish Bay:** Swakopmund
Ostasien:	**Rangoon:** Marine Club, 55/61 Strand Road

Seefahrtschule Bremen

Es bestanden am 26. Juni 1959 die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A5 II)** die Herren:

Kurt Aschermann, Volker Bemmann, Walter Fietz, Eckhard Frankenberg, Wolfram Heyms, Helmut Janßen, Hans Jürgensen, Heiko Knull, Hansgeorg Köthke, Carl Langenbusch, Robert Maringer, Jürgen Müller, Klaus Müller, Niels Peters, Hans-Joachim Preuss, Claus Rehder, Hannes Saalmann, Henner Schultze, Klaus Schwarz, Ernst-Wilhelm Stuckert, Dieter Utech, Volker Valendiek, Hans Peter Voigt, Arthur Walser, Bernhard Willi.

Es bestanden am 24. Juni 1959 vor der Prüfungskommission der hiesigen Oberpostdirektion die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse** die Herren:

Ruduolf Bartsch, Hans-Joachim Darmstädter, Helmut Haacke, Hans Otto Hinrichs, Frank Jacobs, Peter Krauß, Jürgen Normann, Herbert Schroeder, Klaus Seddig, Nikolaus Thiel, Wilhelm Weisskopf, Friedrich Wolff.

Ingenieurschule Bremen

Im Mai 1959 haben bestanden die Prüfung zum **Schiffsingenieur II** die Herren:

Horst Basse, Wilhelm Dettmer, Alfons Helling, Gerhard Kern, Horst Könecke, Erich Maaß, Heinz Michalik, Günter Rose, Helmut Roß, Peter Schmidt, Rudolf Steinhauer, Herfried Tröster, Karl Wolff, Georg Wynarski.

die Prüfung zum **Seemaschinisten II** die Herren:

Dieter Bammann, Lübbo Bohlen, Bolko Bolling, Henry Braband, Johann Bremer, Reinhold Buth, Hans-Wilhelm Dunkhase, Herbert Ernst, Wilhelm Feig, Dieter Franke, Karl-Heinz Hartwig, Georg Hauck, Hans Heinsohn, Dieter van Hettinga, Karl-Heinz Holst, Diedrich Hufnagel, Uve Jessen, Walter Kück, Harry Maier, Johann Meller, Herbert Mevert, Dieter Meyer, Olaf Meyer, Günter Niehaus, Hermann Nürnberger, Erwin Onesseit, Fritz Rademacher, Klaus Reinhard, Johann Renke, Karl Schröder, Horst Springer, Georg Steinborn, Hermann Tholen, Jürgen Thormählen, Horst Tiesler, Hans-Diethelm Tons, Hans Warneke, Kurt Werner, Claus Winkelmann, Alfons Wolff.

Seefahrtschule Hamburg

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** bestanden am 5. Juni 1959 folgende Herren:

Hans Dowideit, Heinz Gläser, Andreas Holm, Randolf Hußmann, Claus Ihns, Ralf Koch, Ulrich-Fritz Kräkel, Peter Kraus, Manfred Kuleisa, Wolfgang Ludwig, Karl Ewald Mühlinghaus, Ernst August Peters, Lothar Renner, Harald Schade, Wolfgang Schlager, Peter Siemens, Dietrich Tamke, Egon Wehrle, Dietrich Wenig, Friedlieb Winter.

Außerdem bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** am 5. Juni die Herren:

Tilo Karl Buchholz, Hans-Curt von Lieres und Wilkau, Rolof Lucht.

Seefahrtschule Leer

Am 29. und 30. Juni 1959 fand eine Prüfung für das **Seefunkzeugnis 2. Klasse** statt. Diese Prüfung bestanden folgende Herren:

Harmannus Gräve, Bernhard Soeken, Johannes Stümpel, Eckard Stein, Robert Mönikes, Jürgen Franke, Manfred Große-Drieling, Gerhard Muth.

Die Prüfung für das **Seefunksprechzeugnis** bestanden am 30. 6. 59 Frl. Edda Ehlert und Herr Hinrich Kleen.

Beginn der nächsten Lehrgänge für das Seefunkzeugnis 2. Klasse und für das Seefunksonderzeugnis am 27. 8. 1959 7.45 Uhr.

Seefahrtschule Lübeck

Die am 27. Juni 1959 beendete Zwischenprüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A5 II)** bestanden die Herren:

H. Bannick, H.-J. Carstensen, R. Hansson, R. Harnisch, H. Hartwig, K. Henke, R. Hoppe, K. Kober, P. Kuhse, H. Ladewig, K. Lange, O. Perrey, H.-G. Schlüter, E. Schmidt, E. Sommerfeldt, E.-G. Stöhr, A. Thomas, H.-J. Tiedt, A. Vogel, E. Wendorff, W. Wieczorkowski.

Die nachstehenden Schüler der Seefahrtschule Lübeck haben am 26. Juni 1959 vor der Oberpostdirektion Hamburg die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse** bestanden:

E. Bärholz, H. Ehrhardt, G. Harnisch, L. Hopp, H. Menzel und H.-J. Hartung zum Seefunksonderzeugnis.

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 18. Juli, 15. August (ausnahmsweise aus Stuttgart), und am 12. September 1959. Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder" Nr. 6/59.

Fritz Otto Busch: „Schwerer Kreuzer ‚Prinz Eugen'", die Geschichte eines fröhlichen Schiffes. Adolf Sponholtz Verlag, Hannover. 154 S., m. 30 Originalaufnahmen, 7 Gefechtskarten und Lageskizzen sowie Zeichng. der Traditionsschiffe. Ln.

Der in Marinekreisen bekannte Verfasser legt hier ein Buch vor, das nicht unbedingt geschrieben werden mußte, denn die Taten und das Schicksal des Schweren Kreuzers „Prinz Eugen" sind in anderem Zusammenhang schon genügend geschildert worden. Die Notwendigkeit einer Darstellung direkt aus der Sicht der Besatzung des Schiffes leuchtet nicht ohne weiteres ein.

Dargestellt werden im wesentlichen vier Ereignisse: das Seegefecht bei Grönland, das mit der Vernichtung der „Hood" endete, der Durchbruch durch den Englischen Kanal, die Torpedierung des Schiffes vor Norwegen, bei der das gesamte Heck zerstört wurde, und der spätere Rückmarsch zur Reparatur sowie schließlich der Einsatz in der Ostsee gegen die Sowjets. Da der Stoff nicht übermäßig ergiebig war, hat sich der Verfasser leider verleiten lassen, seiner Schilderung eine zu große epische Breite zu geben. Überhaupt wird man die Vorstellung nicht los, daß, wenn das Schiff nur derart wenige Einsätze mitgemacht hat, während der übrigen Berichtszeit eine böse Langeweile an Bord geherrscht haben muß, ein Schicksal, das wohl seit einiger Zeit den meisten „Dickschiffen" beschieden war. Womit der Untertitel „Geschichte eines fröhlichen Schiffes" unter diesen Umständen begründet werden soll, bleibt unklar, da sich auch keine Andeutungen in dieser Richtung im Buch finden. Im Gegenteil, die Schilderung des Verhaltens des Führers der Schlachtschiffe, der nach einem schweren Torpedotreffer darüber ungehalten war, daß in seiner Kammer die Dampfheizung nicht in Gang kam, wirkt ausgesprochen peinlich. Es ist sicher verdienstvoll, daß auch solche Vorfälle nicht verschwiegen werden, aber man sollte dem auch bei Auswahl des Untertitels Rechnung tragen.

Alles in allem ein Buch, das mit Interesse gelesen werden kann, weil es an sich bekannte Ereignisse nochmals von einer anderen Seite darstellt, mehr aber auch nicht. not.

Cajus Bekker: „Radar — Duell im Dunkel". Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg/Hamburg. 352 S. m. 45 Fotos und 8 Textzeichnungen, Ln., DM 18,50.

Radar, die abgekürzte Bezeichnung für ein Verfahren, mit welchem man Dunkelheit und Nebel durchdringen und dazu noch äußerst genaue Messungen vornehmen kann, ist heute ein allgemein geläufiger Begriff. Zwar dürfte es nicht sehr viele geben, die hiermit bestimmte technische Vorstellungen verbinden können — wohl schon deshalb, weil nur wenige bisher das erregende Erlebnis hatten, zu sehen, wie sich sonst verborgene Dinge auf dem Bildschirm abzeichnen. Das ändert jedoch nichts daran, daß sich Radar im Alltag, insbesondere im Verkehr in der Luft, auf dem Wasser und auch schon auf dem Lande durchgesetzt hat und daß darüber geschrieben und gesprochen wird.

Wer aber kennt die Geschichte dieses Verfahrens, das vor wenigen Jahren noch als utopisch abgetan worden wäre, wenn man es in seiner jetzigen technischen Vollendung prophezeit hätte? Jahrelang war es eines der am strengsten gehüteten Geheimnisse dieser Welt und das mit gutem Grund. Es läßt sich ohne Übertreibung behaupten, daß sich unter der Bezeichnung Radar — in Deutschland „Funkmeß" — die Waffe verbarg, die nach einem erbitterten „Duell im Dunkel" den letzten Weltkrieg entschieden hat.

Nachdem jetzt die Schleier der Geheimhaltung zum Teil gefallen sind, war Cajus Bekker in der Lage, hiervon eine Schilderung zu geben, die von Anfang bis zum Ende voller Spannung ist.

Es handelt sich um keine Aneinanderreihung trockener Daten, sondern sie ist als Erzählung geschrieben, welche die Tatsachen und entscheidenden Namen richtig wiedergibt, das ganze aber in Form einer Rahmenhandlung von einigen erfundenen Personen erleben läßt. Bekker nennt sie selbst die „allegorischen Figuren", die stellvertretend für alle diejenigen in Erscheinung treten, die namenlos an der technischen Entwicklung mitgewirkt haben. Ganz davon abgesehen, daß so eine auch für jeden Laien verständliche Darstellung entstand, war es dem Verfasser dadurch möglich, auch die von ihrer Aufgabe besessenen Forscher und Techniker beider Seiten zu zeigen und diesen Menschen gleichzeitig ein Denkmal zu setzen.

Dieses Buch kann — im Gegensatz zu manch anderen Schilderungen von Kriegsereignissen — versöhnlich enden. Es muß zwar zunächst darstellen, wie die fähigsten Köpfe nur darauf sannen, immer vollkommnere Methoden zur Vernichtung des Gegners zu finden. Am Ende wird jedoch klar, daß es sich bei dieser Erfindung um eine der Großtaten des menschlichen Geistes handelt, für die der Krieg nur eine enorme Förderung gebracht hat. In Wirklichkeit wurde hier etwas geschaffen, das in seiner Bedeutung für den Fortschritt der Menschheit auch heute noch nicht voll zu ermessen ist. not.

Es zeichneten und fotographierten für Sie: Archiv Seefahrt-Verlag S. 103; Bödecker & Drauz S. 105; Karl-Heinz Dippel S. 99; G. Eckardt-Maritimer S. 99; Hans H. Hohmann S. 103; Ernst de Jong S. 105, 106; Heinrich von Medvey S. 107; Fritz Mügge S. 109; Norddeutscher Lloyd S. 105; Opal Strumpfwerke GmbH. S. 108; Österreichisches Marine-Museum S. 101; Kurt Schmischke S. 104; J. J. Sietas (Werkaufn.) S. 104; Walter Sperling S. 106; Ferdinand Urbahns S. 97, 98, 105; Farbaufnahme E. de Jong.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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

Adler-Werft, Bremen

18 TMS „Diersch VII", 168 BRT, f. Diersch & Schröder, Bremen. Probef. 29. 6. 59

Akt.-Ges. „Weser", Bremen

1324 TD (tu) „Günther Russ", 26 700 tdw, f. Ernst Russ, Hamburg. Probef. 27. 6. 59

Blohm & Voss AG., Hamburg

810 MS „Alsterblick", 3200 tdw, f. Part.-Reed. „Alsterblick" (KR.: Rob. M. Sloman jr.), Hamburg. Stapell. 13. 6. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

882 MS „Wiedstein", 4900 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapell. 23. 6.59
884 MS „Vegesack", 3158 BRT, f. Union Partenreederei (KR.: Scipio & Co.), Bremen. Probef. 30. 6.59

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Minden", 370 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 9. 6. 59
Küstenminensuchboot „Marburg", 370 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 11. 6. 59

Theodor Buschmann, Hamburg-Wilhelmsburg

76 SMS „Fairplay II", 1050 PS, f. Fairplay-Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard GmbH., Hamburg. Stapell. 29. 6. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

734 TD (tu) „Partula", 18 677 tdw, f. Shell Tankers Ltd., London. Probef. 11. 6. 59
739 D (tu) „Rio Barima", 36 100 tdw, f. Transworld Carriers Inc., New York (Hendy National Commp), Panama. Probef. 23. 6. 59
740 D (tu) ?, 36 100 tdw, f. Transworld Carriers Inc., New York (Hendy National Comp.), Panama. Stapell. Hinterschiff 29. 5. 59

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

599 MS „Adolph Flint", 299 BRT, f. M. A. Flint, Taucherei-Bergungsgeschäft, Hamburg. Probef. 6. 6. 59

J. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

644 Tankleichter, 800 t, f. Deutsche Fanto GmbH., Hamburg. Stapell. 16. 6. 59

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

58 MS „Jade" 298 BRT, f. Johann von Rönn, Krautsand. Probef. 2. 6. 59
62 SMS „Gröpelingen", 105 BRT, f. Unterweser Reederei Akt.-Ges., Bremen. Probef. 16. 6. 59

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1075 MS „Brunseck", 3455 tdw, f. W. Bruns & Co., Hamburg. Probef. 6. 59
1081 TD (tu) „Olympic Challenger", 65 790 tdw, f. Monrovia Transportation Co., Monte Carlo. Probef. 22. 6. 59
1083 TD (tu) „Olympic Champion", 65 000 tdw, f. Monrovia Transportation Co., Monte Carlo. Stapell. 20. 6. 59
1093 TD (tu) „Jabetta", 40 450 tdw, f. Anders Jahre & Co. A/S., Sandefjord. Probef. 11. 6. 59

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1065 TMS „Galgas" (Gastanker), 1150 BRT, f. Galgas Ltd., Gas and Chemicals Transport Co., Israel. (KR.: ZIM Israel Nav. Co., Ltd.), Haifa. Probef. 1. 6. 59
1067 TMS „Esso Emden", 998 BRT, f. Esso Tankschiff Reederei GmbH., Hamburg. Probef. 24. 6. 59
1068 TMS „Imgum", 621 BRT, f. Atlantic Rhederei F. & W. Joch, Hamburg. Probef. 27. 6. 59

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

Schnellboot „Sperber", 140 ts, f. Bundesmarine. Probef. 30. 6. 59

Lanke-Werft, Berlin-Spandau

1669 TMS „Esso Lübeck", 800 ts, f. Esso Tankschiff Reederei GmbH., Hamburg. Probef. 16. 6. 59

Lübecker Flender-Werke

502 MS „Jaladuta", 6250 BRT, f. The Scindia Steam Navigation Co. Ltd., Bombay. Probef. 8. 6. 59
505 MS „Mühlheim-Ruhr", 16 400 tdw, f. Hugo Stinnes, Hamburg. Stapell. 30. 6. 59
508 MS „Korendyk", 7400 tdw, f. Holland Amerika Lijn NV., Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Mij., Rotterdam. Stapell. 1. 6. 59

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13281 Schnellboot „Geier", 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 3. 6. 59
13285 Schnellboot „Weihe", 140 ts, fr Bundesmarine. Stapellauf 20. 6. 59
13307 Schnellboot „Serigala", 140 ts, f. indonesische Marine. Übergabe 2. 6. 59
13311 Schnellboot „Adjak", 140 ts, f. indonesische Marine. Stapell. 1. 6. 59

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

493 MS „Sprightly", 2300 tdw, f. Witherington & Everett, Newcastle o-T. Probef. 6. 6. 59

August Pahl, Hamburg-Finkenwerder

317 MS „Fusan", 2842 BRT, f. Rederi Aktieselskabet „Atalanta" (KK.: A. N. Petersen), Kopenhagen. Probef. 27. 6. 59

H. Kancke, Hamburg-Neuenfelde

182 FK „Hanseat", 110 BRT, f. Kapt. Mewes, Hamburg-Finkenwerder. Probef. 23. 6. 59

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

313 MS „Hellenic Splendor", 13 150 tdw, f. Hellenic Lines Ltd., Piräus/New York. Probef. 11. 6. 59
333 MS „Ariana", 13 200 tdw, f. Reederei Suisse- Outremer S.A. de Gérance et d'Affretement Mariti, Genf. Stapell. 9. 6. 59

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

415 TMS „Pohlmann III". 130 t, f. Dietrich Pohlmann, Assel über Stade. Probef. 16. 6. 59

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

1695 SMS „Atlantic", 5000 PS, f. Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G., Hamburg. Ausged. 27. 6. 59
1697 SMS „Flying Dolphin", 100 PS, f. Clyde Shipping Co., Glasgow. Probef. 5. 6. 59

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

407 MS „Bremer Banken", 915 tdw, f. deutsche Rechnung (Autotransporter). Stapell. 10. 6. 59

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

1285 MS„Rotersand", rd. 2000 BRT, f. Lübeck-Wyborger Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Lübeck. Probef. 25. 6. 59

Willy H. Schlieker-Werft KG., Hamburg

518 MS „Revere", 22 600 tdw, f. Olin Mathiesen Chemical Corp., New York (KR.: Ormet Shipping Corp.), Monrovia. Ablieferung 12. 6. 59
519 MS „Mathiesen", 22 600 tdw, f. Olin Mathieson Chemical Corp., New York (KR.: Ormet Shipping Corp.), Monrovia. Stapell. 20. 6. 59

Schulte & Bruns, Emden

202 SMS „Mubariz", 133 BRT, f. Port Director of Kuweit. Probef. 11. 6. 59
203 SMS „Sophie Wessels", 133 BRT, f. Bugsier- und Bergungsgeschäft P. W. Wessels, Emden. Stapell. 10. 6. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

448 MS „Orange Sun", 910 BRT, f. Neuenfelder Schifffahrts-GmbH., Hamburg-Neuenfelde. Probef. 3. 6. 59

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

MS „Magda", 130 BRT, erb. 28 Holland. 6. 59 verk. v. Johann von Rönn, Krautsand, an Walter Brey, Bützfleth. Neuer Name: ?

MS „Ledingerland", ex „Ella", 271 BRT, erb. 08 Emden. 6. 59 verk. v. Albert de Boer, Hamburg, an Hermann Stutz, Bremen. Neuer Name: „Hastedt"

MS „Peters Ahren" ex „Albert Friesecke", 294 BRT, erb. 09 Einswarden. 6. 59 verk. v. Part.-Reed. „Peter Ahrens" an Theodor Hagenah, Dornbusch. Neuer Name: „Adele Hagenah" .

MS „Argonaut", ex „Friedrich Georg", 123 BRT, erb. 11 Holland. 6. 59 verk. v. Willibald Marsen, Orth/Fehmarn, an Willi Hagenah, Dornbusch. Neuer Name: ?

MS „Willem Mennen", 4996 BRT, erb. 54 Emden. 6. 59 verk. v. Hendrik Fisser AG., Emden, an Part.-Reed. MS „Brooktor", Bremen. Neuer Name: „Brooktor"

Verkäufe ins Ausland

D „Otterberg", ex „Sunny Boy", ex „Bodö", ex „Haalegg", ex „Fagervik", 1745 BRT, erb. 22 Norwegen. 6. 59 verk. v. Aug. Bolten Wm Miller's Nachf., Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: ?

FD „Jochen Homann", 688 BRT, erb. 43 Bremerhaven. 6. 59 verk. v. Grundmann & Gröschel, Bremerhaven, nach Griechenland. Neuer Name: ?.

Neue Namen

MS „Muansa", 4022 BRT. erb. 54 Flensb urg, jetzt „Mossel Bay".

MS „Usambara", 4522 BRT, erb. 56 Flensburg, jetzt „Walvis Bay".

Beide Schiffe von der Globus-Reederei, Hamburg, in Zeitcharter an South African Lines, Kapstadt.

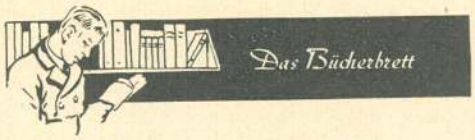
Abgewrackt werden

D „Franz Mathies", ex „N. J. Ohlsen", 839 BRT, erb. 24 Dänemark. 6. 59 von L. E. Mathies & Co., Hamburg, an Walter Ritscher, Hamburg.

D „Hermann Fritzen", ex „Werner Kunstmann", ex „Efstathios", ex „Clearway", ex „Nonsuch", 3898 BRT, erb. 06 Sunderland. 6. 59 von Johs. Fritzen & Sohn, Emden, an Eckhardt & Co., Hamburg.

TMS „Margot Entz", ex „Laurelwood", 7301 BRT, erb. 29 England. 6. 59 v. Thomas Entz Tanker GmbH., Rendsburg, an Eisen und Metall K.G. Lehr & Co., Hamburg.

MS „Wolfsburg", ex „Balboa", 5504 BRT, erb. 19 Schweden. 6. 59 v. „Brenntag" Brennstoff-, Chemikalien- und Transport-GmbH., Hamburg, nach Japan.



Walter Hubatsch: „Der Admiralstab und die Obersten Marinebehörden in Deutschland 1848 bis 1945".

Verlag für Wehrwesen Bernard & Graefe, Frankfurt am Main, 269 S., Leinen, Preis DM 19,50.

Für dieses mit größter Sorgfalt zusammengetragene Werk wurden erstmalig Originalakten des ehemaligen Marine-Archivs und des früheren Reichsarchivs benutzt. Ohne diese Unterstützung wäre die Darstellung der fast 100-jährigen Geschichte des Admiralstabs unmöglich und auf jeden Fall unvollständig gewesen. Bisher ist dem Leser die Entstehung und die Wirkungsweise dieser obersten Führungsorganisation in Preußen-Deutschland noch nicht so chronologisch vor Augen geführt worden. In anerkennenswerter Objektivität und knapper Darstellung gibt der Verfasser als Historiker nicht nur einen Überblick über die militärische, sondern auch die verwaltungsgeschichtliche und staatsrechtliche Stellung dieses so wichtigen Gremiums der deutschen Marine. Angefangen bei der Preußischen Marine und der Marine des Norddeutschen Bundes führt die Darstellung über die Tätigkeit des Admiralstabs der Kaiserlichen Marine, ihre Aufgaben im Kriege 1914 bis 1918, der Nachkriegstätigkeit in der Reichsmarine 1919 bis 1935 bis zum 2. Weltkrieg und seinem Ende. Ein Literaturverzeichnis und ein Verzeichnis der Personennamen vervollständigen das lesenswerte Buch. Sw.

Theodor Krancke und Jochen Brennecke: „Das glückhafte Schiff", Kreuzerfahrten des „Admiral Scheer". Koehlers Verlagsgesellschaft Biberach an der Riss. 352 S., m. vielen Fotos und Karten, Ln., DM 12,80.

Allein die Tatsache, daß dieses Buch bereits in der 2. Auflage erschienen ist, spricht dafür, daß Brennecke zusammen mit dem früheren Kommandanten, Kapitän z. See Krancke, hier etwas geschaffen hat, daß einen besonderen Platz unter seinesgleichen einnimmt. Zum Teil ist das natürlich bedingt durch den Gegenstand des Berichtes, nämlich die Kreuzfahrt der „Scheer" vom Herbst 1940 bis zum Frühjahr 1941 im Atlantik und im Indischen Ozean. „Scheer" griff zunächst südlich Grönland einen großen Nordatlantik-Geleitzug an und brachte ihm schwere Verluste bei, operierte dann im Mittel- und Südatlantik, um schließlich auch noch die Schiffahrt im Gebiet vor Madagaskar zu stören. Danach gelang es dann, das Schiff unbehelligt in die Heimat zurückzubringen

Dies alles ist mit größter Lebendigkeit in einer Weise beschrieben, die den Leser in spannenden Momente, sei es das Auftauchen eines Geleitzuges oder einer Prise, die Gefahr einer Entdeckung durch gegnerische Streitkräfte, vor allem zum Schluß der Durchbruch durch die Dänemarkstraße, miterleben läßt. Eine besondere Bedeutung dürfte das Buch aber dadurch haben, daß es aus der Sicht eines Semanns geschrieben ist, der an sich gewöhnt ist, jedem anderen Seemann im Falle der Not beizustehen, nun plötzlich seine Aufgabe darin sieht, andere Schiffe zu versenken, gegenbenenfalls unter Vernichtung der gesamten Besatzung. Und das ist ihm in höchstem Grade zuwider. Dies klar ausgesprochen zu haben, dürfte eines der größten Verdienste dieses Buches sein. not.

JAUCH & HÜBENER
VERSICHERUNGSMAKLER
HAMBURG 11 · TROSTBRUCKE 3
MÜLHEIM/RUHR BERLIN FRANKFURT a. M. SAARBRÜCKEN WIEN

Sihi

PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

WILLEM II

ZIGARREN

Vom ersten

bis zum letzten Zug

den feinsten,

herrlichsten Geruch!

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am Kaiser-Wilhelm-Kanal

SCHIFFSAUSRÜSTER

HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

HANSEATIC

SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKER

PROVIANT · DECK- UND MASCHINENAUSRÜSTUNG

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

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

Telegramme: Shipchandlers Hamburg

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

Sartori & Berger

KIEL HAMBURG

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

KIEL-HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG · DÜSSELDORF · BREMEN

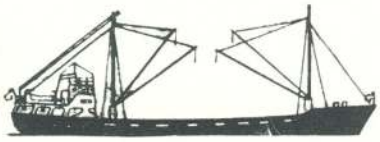
„Die deutsche Handelsflotte 1958"

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.

LIEFERANTEN *der Seeschiffahrt*



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

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

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

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

Linoleum · Tapeten und verwandte Artikel im altbekannten Fachgeschäft
LINOLEUM KORTE
Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8
Tel. 32 40 45 / 32 40 88

Packungen
Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export
Sammel-Nr. 36 40 45 (4 Leitungen)
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

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

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

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

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

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