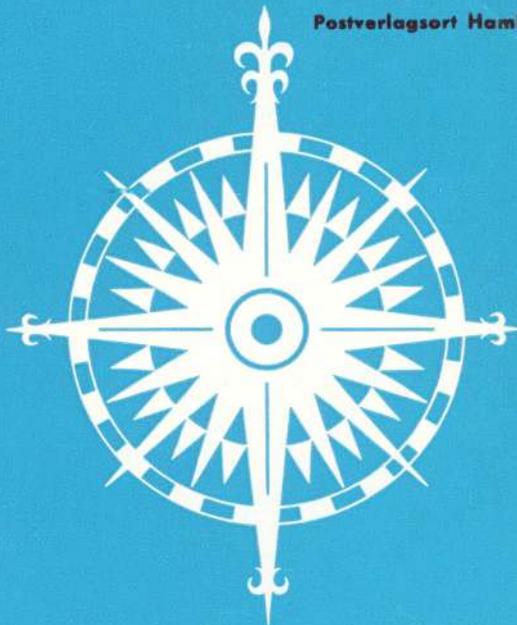


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Vom Vertäuen, Verholen und Schleppen
- Kleine Lektion über Seeverversicherungen
- Die „Syracusia“, ein Riesenschiff der Antike
- Die ersten Lotsen Waren Fischer
- Verschundene Seemannsarbeiten
- Die große Bilderseite
- Milbringssel
- Doggerbank
- Vom Sinn der Arbeit
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten...



5th Avenue, New York

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

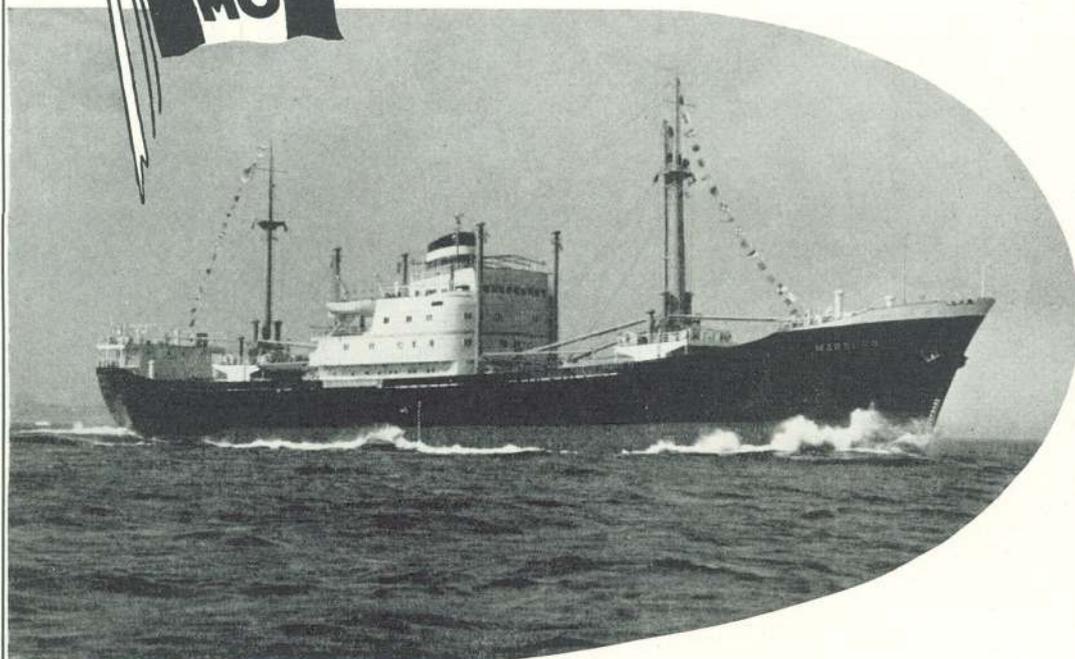
HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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



Frachtschiffe

Kühlschiffe

Schwimmbagger

Schwimmkräne

Reparaturen

Docken

ORENSTEIN-KOPPEL UND LÜBECKER MASCHINENBAU

AKTIENGESELLSCHAFT · WERFT LÜBECK

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

International



INTERLAST

Aluminium-Raumfarbe

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

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang

Oktober 1959

Nr. 10



In letzter Zeit wurden mehrfach an dieser Stelle Nachrichten über die ostzonale Schifffahrt gebracht, die aber keinen Gesamtüberblick über die dortigen Verhältnisse vermitteln. Nicht nur die ostzonale, sondern die Schifffahrt der Ostblockstaaten überhaupt gewinnt seit kurzem durch ihre Rührigkeit eine nicht zu übersehende Position in der Weltschifffahrt. Während die Tonnage der russischen Handelsflotte mit 3,3 Mill. BRT angegeben wird, verfügt Polen, an der zweiten Stelle dieser Länder rangierend, über 0,6 Mill. BRT. Unter den Handelsflotten des Ostblocks mit insgesamt 4,5 Mill. BRT nimmt die Sowjetzone mit 0,13 Mill. BRT den dritten Rang ein. Ihr Aufbau mag nach dem kürzlichen Erwerb des schwedischen Passagierschiffes „Stockholm“ und dem vorübergehenden Interesse an der „Arosa Sun“ von besonderer Bedeutung sein.

In dem von 1951 bis 1955 laufenden Fünfjahresplan der damaligen „Generaldirektion Schifffahrt“ war vorgesehen, innerhalb dieses Zeitraumes 22 Seeschiffe mit 58 000 tdw in Dienst zu stellen. Festgelegt wurden in dem Programm 5 Schiffstypen, und zwar 1.) Küstenmotorschiffe bis 500 BRT, 2.) Frachter bis 1000 BRT für die Ostseefahrt, 3.) Frachter bis 3000 BRT für die Ost- und Nordseefahrt, 4.) Frachter bis 6000 BRT für die Mittelmeerfahrt und Schwarzmeerfahrt und 5.) Motorfrachter bis 10 000 t für den Ostasiendienst.

Dieses Programm wurde in den vorgesehenen 5 Jahren nicht erreicht. Vorhanden waren zu diesem Zeitpunkt nur 6 Küstenmotorschiffe, 3 Nord- und Ostseefrachter und 2 Levante-Fahrer mit insgesamt ca. 11 000 BRT. Das entsprach nur rund 26 % des vorgesehenen Fünfjahresplanes.

Die staatliche Außenhandelsorganisation der Sowjetzone hatte darüber hinaus 20 Schiffe mit je etwa 10 000 BRT unter griechischer, norwegischer, englischer, amerikanischer und panamesischer Flagge für den Dienst von Hamburg nach Ostasien gechartert. Diese unterstanden aber nicht dem Staatsekretariat Schifffahrt.

Aus diesem Zurückbleiben hinter dem ursprünglichen Plan kann aber nicht entnommen werden, daß die Leistungen der Werften unzureichend wären. Im Gegenteil. Im Rahmen dieses ersten Fünfjahresplanes wurden auf den Werften der Sowjetzone 1384 Schiffe mit insgesamt 324 000 BRT gebaut. Der größte Teil ging als Reparationsleistung in die Staaten des Sowjetblocks. Daneben wurden von den Werften noch zahlreiche Schiffswracks für die Sowjetunion zu vollwertigen Fahrzeugen ausgebaut.

Im augenblicklich laufenden zweiten Fünfjahresplan soll, wie verlautet, ein größerer Teil der Schiffsproduktion für den Aufbau der Hochseeflotte in der Sowjetzone verbleiben. Nach dem Programm wird der Zuwachs bis 1960 mit 120 000 BRT angegeben, darunter 12 Einheiten für den Ostasienverkehr, 34 für den Nord-Ostsee-Verkehr und weitere Einheiten für den Mittelmeer- und Schwarzmeerverkehr. Bis zum Jahre 1960 sollen 14 mal soviel Güter mit der eigenen Handelsflotte befördert werden wie im Jahre 1955. Im Zuge der Weiterentwicklung ist außerdem beabsichtigt, einen größeren Schiffstyp, und zwar einen Turbinenfrachter von 13 000 tdw und zwei Eisenbahnfähren für den Verkehr nach Schweden fertigzustellen. Die erste Fähre soll in Kürze in Dienst gestellt werden.

Die auf dem Papier stehende Planung ließ sich allerdings bis jetzt auch noch nicht voll verwirklichen. Die Schwierigkeiten bestehen im wesentlichen in dem Materialmangel, der nicht ohne fremde Hilfe überwunden werden kann. Um nach Möglichkeit trotzdem das Plansoll zu erreichen, wurden von der Sowjetzonenregierung in den letzten Jahren mehrfach Schiffe aus dem westlichen Ausland angekauft.

Trotz der wiederholten Erklärungen der Sowjetzonenregierung, daß die bei ihnen produzierten Schiffe das Weltniveau erreicht hätten, wurde sowohl auf den schiffbautechnischen Tagungen als auch von eigenen Fachleuten an den Konstruktionen Kritik geübt. Zum Beispiel wurde bemängelt, daß bei den Levantefahrern, die mit einer Kolbendampfmaschine von 2450 PS und Kohlefeuerung ausgerüstet sind, die selbsttätige Kohlezufuhr vom Bunker zum Kessel nicht hinreichend funktioniere, so daß auf diesen verhältnismäßig kleinen Schiffen eine Besatzungszahl von 48 Mann gefahren werden muß. Außerdem sei der Aktionsradius bei dem hohen Brennstoffverbrauch der Antriebsanlage mit 3500 Seemeilen zu gering. Diese Beanstandung hat dazu geführt, daß man bei den neuen Serien dieser Klasse auf Ölfeuerung übergegangen ist und Motorfrachter gleichen Typs baut.

(wird fortgesetzt)

Der Wachoffizier



Teenager



Der Mann am Ausgück

Niemand konnte erwarten, daß der Chruschtschow-Besuch in Amerika und die Gespräche mit Präsident Eisenhower im Handumdrehen ein goldenes Zeitalter des Friedens herbeiführen würden. Andererseits hätten es die normalen Staatsbürger aller Länder diesseits und jenseits des Ozeans nicht verstanden, wenn die beiden mächtigsten Männer der Erde auseinandergegangen wären, ohne wenigstens einige Garantien für ein friedliches Zusammenleben ausgehandelt zu haben. Einige Male sah es so aus, als wolle der sowjetische Gast voller Zorn dem Land, das ihn eingeladen hatte, den Rücken kehren. Natürlich ist es nicht ganz unberechtigt, anzunehmen, daß derartige Äußerungen mehr oder weniger Theaterdonner waren. Aber bei der Mentalität Chruschtschows erscheint alles möglich, und ein solcher Schritt hätte unvorstellbare Folgen nach sich ziehen können. An Ausbrüchen fast maßloser Heftigkeit hat es jedenfalls nicht gefehlt, und alle diejenigen, die den Besuch eines vollendeten Staatsmannes mit allen Attributen diplomatischer Höflichkeit erwartet hatten, sind eines Besseren belehrt worden. Man mag die historische Literatur der neueren Geschichte durchblättern so viel man will, eine Parallele zu dem nun abgeschlossenen Besuch findet man kaum.

Wenn wir ehrlich unsere Empfindungen bekennen wollen, so dürfen wir wohl sagen, daß uns allen ein Stein vom Herzen gefallen ist. Friedlich haben sich die beiden großen Männer getrennt und neue Besuche vereinbart. Und auch das, was sonst als Ergebnis mitgeteilt wird, läßt sich hören. Wenig befriedigt uns allerdings, was zum Thema „Friedensvertrag mit Deutschland“ lautbar wurde. Es entzieht sich unserer Kenntnis, was hinter den Kulissen gesprochen wurde. Denn die Geheimdiplomatie ist keineswegs abgeschafft. Wir können nur hoffen, daß Ansätze zu einer Lösung gegeben sind, die dem zweigeteilten Berlin und dem zweigeteilten Deutschland Freiheit und Einheit bringen.

Nach dem harten Ultimatum zum Thema Berlin, das vor wenigen Monaten die Welt in Schrecken versetzte, klingt es heute schon versöhnlicher, wenn gesagt wurde, daß „die Verhandlungen wieder aufgenommen werden sollen mit dem Ziel, eine Lösung zu erreichen, die den Interessen aller Betroffenen gerecht wird“.

Man war sich einig darüber, daß die Frage der allgemeinen Abrüstung die wichtigste ist, der die Welt sich heute gegenüber sieht. Als Chruschtschow mit einem Paukenschlag seine Abrüstungsvorschläge bekanntgab, stellten Staatsmänner und Staatsbürger aller Länder fest, daß sein Vorschlag nicht frei von utopischen Überspitzungen war. Inzwischen ist viel Wasser in den Wein gegossen worden. Was aber blieb, das ist der Eindruck, daß Präsident Eisenhower und der Vorsitzende des Ministerrates der UdSSR — das ist Chruschtschows offizieller Titel — sich doch ernsthafte Gedanken über den Rüstungswahnsinn gemacht haben,

der beiden großen Mächtigkeitsgruppen über den Kopf zu wachsen droht. Einmal muß hier eine Grenze gefunden werden, wenn man auch niemand zumuten darf, sich selbst zu entmannen.

*

Inzwischen feierte China den zehnten Jahrestag der Volksrepublik. Es sind tatsächlich schon zehn Jahre her, daß die kommunistischen Truppen unter Mao Tse-tung die durch Korruption demoralisierten Truppen Tsiang Kai-scheks schlugen und in unauhörlichem Siegeszug Nanking, Peking, Shanghai und Tsingtau einnahmen. Die Regierungstruppen zogen sich nach der Insel Formosa zurück, wo Tsiang Kai-schek seine „nationale Regierung“ bildete, während Mao Tse-tung eine Volksrepublik nach russischem Muster ausrief. Präsident dieser Volksrepublik ist Ma Tse-tung, zugleich ist er Vorsitzender des Zentralkomitees der kommunistischen Partei. Er war es auch, der Chruschtschow zur Teilnahme an den Feiern eingeladen hatte.

Ministerpräsident ist Tschu En Lai. Er benutzte die Gelegenheit der „Feiern“, um heftige Angriffe gegen den Westen loszulassen. Er beschuldigte das „imperialistische Lager“ unter Führung der Vereinigten Staaten, daß es an der „Politik der Aggression und des Krieges“ festhalte. Aber — so sagte er weiter — der Ostwind nehme zu und der Westwind nehme ab. Ob das in dem Augenblick, in dem Chruschtschow sich bei den „gutherzigen Amerikanern“ für die herzliche Aufnahme bedankt, dem großen Bruder recht ist, sei dahingestellt.

Jedenfalls gibt es mehr als eine Meinungsverschiedenheit zwischen Moskau und Peking zu regeln.

Zum ersten Male seit langer Zeit zeigen sich in Algerien Ansätze zur Befriedung. Nachdem die Aufständischen lange zu dem Vorschlag de Gaulles geschwiegen haben, ließen sie jetzt wissen, daß Verhandlungen möglich sind. Damit ist schon viel gewonnen. Frankreichs Ministerpräsident de Gaulle hatte vorgeschlagen, daß Algerien spätestens vier Jahre nach Beendigung der Feindseligkeiten entscheiden solle, ob es ganz frei von Frankreich, ganz mit Frankreich integriert oder ein halbautonomer Staat im Rahmen des französischen Staatsverbandes werden wolle. Selbstverständlich versucht die Exilregierung, wie es nicht anders zu erwarten war, ihre viel weitergehenden Forderungen erneut durchzusetzen. Aber das ist ja schließlich Sache des Verhandlungsführers, auszuhandeln, was möglich ist. Die französischen Siedler in Algerien atmeten auf, als sie erfuhren, daß die Exilregierung den Plan de Gaulles nicht in Bausch und Bogen abgelehnt hat, wie es zunächst befürchtet wurde. Die Kämpfe in Algerien dauern nun schon fast fünf Jahre; sie haben entsetzliche Opfer an Blut gekostet. Von Frankreich würde ein großer Druck genommen, wenn es gelingen sollte, zunächst einmal einen Waffenstillstand zu erreichen.

Die Aufständischen betonen auch in ihrer jetzigen Antwort, daß die Sahara zu Algerien gehöre. Jedoch sei man geneigt, einer „großen und fruchtbaren Zusammenarbeit“ zur Erschließung der Ölvorkommen zuzustimmen. Leider ist es gerade in dieser Periode der Entspannung wieder zu schweren Terroranschlägen gekommen, die zahlreiche Tote gefordert haben. Wie es scheint, gibt es Einzelgruppen, die die Exilregierung nicht in der Hand hat. Fritz Roßberg

Wachwechsel

Unser guter „Papa Heuß“ ist abgelöst worden. Er hat im September das Ruder einem Jüngeren übergeben. Heinrich Lübke steht jetzt auf der Brücke.

Der neue Bundespräsident wurde 1894 im Sauerland geboren und ist seit über 30 Jahren in landwirtschaftlichen Organisationen tätig gewesen.

Bereits 1931 wurde er als Zentrumsabgeordneter in den Preussischen Landtag gewählt. Nach dem Zweiten Weltkrieg war er in Nordrhein-Westfalen einer der Begründer der CDU und wurde in diesem Lande Ernährungsminister. 1949 wurde er in den Bundestag gewählt und 1953 im zweiten Kabinett Adenauers zum Bundesernährungsminister ernannt.

Im gewissen Sinne fühlt sich der Bundespräsident Heinrich Lübke auch mit der Seefahrt verbunden. Sein älterer Bruder, Friedrich Wilhelm Lübke, 1954 verstorben als Ministerpräsident von Schleswig-Holstein, war von Haus aus Seemann.

Kapitän F. W. Lübke verdanken wir auch die drei trefflichen Segelschiffbücher „Kap Sidney head oder Hölle in sechzig Tagen“, „Hoch am Wind im Pazifik“ und „Männer auf Tiefwasserfahrt“.





Der Hafen

G. Schowalter

PHILADELPHIA

Mit der Eintragung ins Schiffstagebuch: „Lotse bei Overfalls Feuerschiff an Bord“ ist die Einfahrt zum zweitgrößten Hafen der USA erreicht. Aber noch liegen rund 85 Meilen Revierfahrt zwischen dem Ansteuerungspunkt und der Stadt selbst. Vorbei an Kap May führt der Seeweg durch die Delaware-Bucht, vorbei an der Einmündung des Chesapeake- und Delaware-Kanals (an dem Baltimore liegt) den nunmehr enger werdenden Delaware River hinauf. Die ausgedehnten Industrieanlagen an beiden Ufern des Flusses lassen die wirtschaftliche Bedeutung des größten Frischwasserhafens der Welt,

in der Independence-Hall ihre Aufstellung fand. Folgt man vom Hafen kommend der Marketstreet, so findet man linker Hand zwischen der 3. und 5. Straße fast nebeneinander diesen ganzen historischen Gebäudekomplex. Er liegt in der Altstadt, die hinsichtlich ihres äußeren Zustandes die Besucher keinesfalls beeindruckt. Das Bild ändert sich erst kurz vor Erreichen der City-Hall, die den Mittelpunkt der sich hier rechtwinklig kreuzenden Marketstreet und Broadstreet bildet. Typisch amerikanisch verläuft die Marketstreet in einer Linie von Ost nach West und die Broadstreet von Nord nach Süd, während sich das andere Straßensystem genau parallel dazu ausrichtet. Von der oberen Plattform des Rathaussturmes, die man kostenlos mit einem Fahrstuhl erreichen kann, hat man einen ausgezeichneten Blick nach Osten über die Altstadt mit dem Hafen und nach den anderen Himmelsrichtungen mit den Hochhäusern der Neustadt, den gradlinigen Straßenzügen und den gepflegten Parks. Mitten durch die Stadt schlängelt sich der Schuylkill River, eingebettet in Grünanlagen, der schließlich am Franklin Delano Roosevelt Park und der Marine-Werft in den Delaware River mündet. Der Rathausurm wird gekrönt von der überdimensionalen, fast 12 m hohen Statue des Begründers der Stadt.



Im Zentrum der Stadt, dort wo sich Broadstreet und Marketstreet kreuzen, steht die City Hall. Der 163 m hohe Turm, einstmals der höchste Steinbau der Welt, trägt die Statue William Penns, des berühmten Quäkers.

als der Philadelphia gilt, erkennen. Auf dem Gebiet der Ölverarbeitung nimmt Philadelphia neben zahlreichen anderen Industriezweigen die zweite Stelle ein.

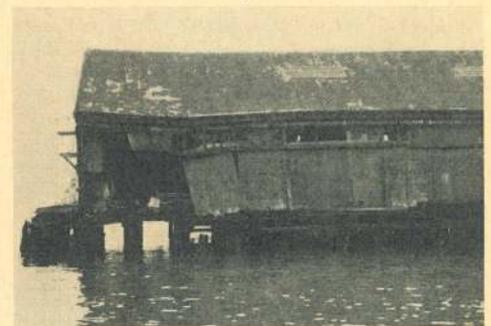
Innerhalb der Geschichte der Vereinigten Staaten spielt die Stadt eine besondere Rolle. 1682 von dem Quäker William Penn gegründet, wurde hier im Jahre 1775 der erste Kongreß der Vereinigten Staaten von Amerika abgehalten. Im darauffolgenden Jahr fand ebenfalls in Philadelphia eines der wichtigsten geschichtlichen Ereignisse, die Unterzeichnung der Unabhängigkeitserklärung in der Independence-Hall, statt. Von 1790 bis 1800 wurde vorübergehend die Regierung von New York nach Philadelphia verlegt, das dadurch gleichzeitig für kurze Zeit Hauptstadt des Landes wurde. An der gleichen Tagungsstätte des ersten Kongresses, der Congress-Hall (heute Country-Court-House), wählten die Abgeordneten seinerzeit George Washington zum zweiten Mal zum Präsidenten der USA. An die Jahre der Auseinandersetzungen mit den Engländern erinnert heute noch die „Liberty-Bell“, die als Symbol des amerikanischen Freiheitsdranges

Der Hafen selbst besitzt keine Hafenbecken, sondern die üblichen amerikanischen Piers, die rechtwinklig vom Ufer aus in den hier noch sehr breiten Delaware-Fluß hineingebaut sind. Es handelt sich dabei durchweg um Pfahlbauten mit Schuppen (teilweise zwei Etagen) ohne Kräne, die zu schwer für den Holzunterbau wären. Verschiedene der rund 200 Pieranlagen machen einen auffälligen wenn nicht sogar einen verfallenen Eindruck und entsprechen nicht unseren europäischen Ansichten über die Einrichtung moderner Hafenanlagen. Trotzdem ist Philadelphia mit einer Umschlagsleistung von rund 47 Mio. tons (1957) der zweitgrößte USA-Hafen. Die Amerikaner sind bekannt dafür, daß sie wenig auf das Aussehen (außer bei den Autos) geben, sondern für sie nur die Leistung entscheidend ist. Daß der Hafen auch ohne die sonst üblichen Krananlagen mittels anderer technischer Hilfsmittel leistungsfähig ist, kann nicht bezweifelt werden. Dazu trägt auch die Fähigkeit der zuständigen



Die Independence-Hall, in der der erste und zweite Kongreß tagten, darf mit Recht als die Wiege der amerikanischen Unabhängigkeit angesehen werden. Die dem Besucher jederzeit offenstehende Independence-Hall wird in demselben Zustand erhalten, in dem sie sich am 4. Juli 1776, als dort die Unabhängigkeit proklamiert wurde, befand. Davor steht die Liberty-Bell.

Stellen bei, organisieren zu können teilweise unter Verzicht der gerade uns Deutschen eigenen Ordnung. Es ist beispielsweise schon überraschend, wenn man die Hafenschlepper beobachtet, wie sie ohne kompliziertes Festmachen große Schiffe lässig, nur mit ihrer Schnauze drückend, drehen und an ihren Liegeplatz schieben.



Aber die schöne Stadt Philadelphia hat auch ihre Schattenseiten. Dazu gehören die auffälligen Kai- und Lager-schuppen.

Der Delaware-River wird innerhalb des Hafengebietes von zwei sich stark ähnelnden Hängebrücken überspannt. Im ungefähren Hafenzentrum ist es die Benjamin Franklin Bridge und weiter flußabwärts die Walt Whitman Bridge. Über beide Brücken fließt ein ununterbrochener Verkehr von der einen zur anderen Seite. Philadelphia gegenüber liegt der Ort Camden mit den umrüsteten Hellingen der New Yorker Shipbuilding Corp., die zur Zeit das erste Atomhandelschiff der Welt, die schneeweiße „Savannah“, baut.

Die Luftaufnahme zeigt die Piers 96, 98 und 100 South am Delaware-Fluß in Philadelphia. Jede hat Gleisanschluss, womit der Umschlag Schiff-Eisenbahn sehr erleichtert wird. Etwa 150 Schiffe können gleichzeitig an den Piers laden und löschen. Philadelphia hat rund 200 Piers und Kais.





Vom Vertäuen, Verholen und Schleppen

von Dr. Ernst Dehning (Schluß)

3. Das Geschirr zum Schleppen

Und nun noch ein Blick auf das Geschlepptwerden sowie Schleppen von Schiffen. Beides kann jederzeit eintreten, wie wohl jeder Seemann aus eigener Erfahrung genügend weiß. Auf dem geschleppten Schiff werden die Schlepprossen gewöhnlich an den Pollern festgemacht, wenn nicht, wie oben angedeutet, an der Ankerkette geschleppt werden soll. Es ist klar, daß auch aus diesem Grunde die Poller und Klüsen ganz besonders fest und gut durchdacht mit dem Schiffskörper verbunden sein müssen. Leider kommt es aber immer wieder vor, daß gerade in höchster Not sowohl Pollerbruch als auch Pollerausreißen eintreten die die Manöver dann äußerst erschweren. Höchste Anforderungen werden dann an das seemannische Personal gestellt, was Nerven, Köpfchen und Geschicklichkeit anbelangt.

Schlepper, also Schiffe, deren Hauptzweck das Schleppen und Bergen anderer Schiffe bildet, sind natürlich in ihren Einrichtungen auch ganz auf diese wichtige Aufgabe eingestellt und entsprechend gebaut und ausgerüstet. Sie sind die allzeit bei jedem Wetter hilfsbereiten,

starken und zuverlässigen Helfer ihrer havarierten großen Kameraden auf See. Ihr Schlepptgeschirr besteht aus einem kräftigen, gefederten, auslösbaren Schlepphaken, querschiffs beweglich auf einem starken Schleppbügel oder drehbar um einen starken Zapfen, aufliegend auf einem halbkreisförmigen Schleifbügel, ferner aus mehreren Schleppbögen (zur Führung der Schlepptrosse) sowie aus einer sehr starken Schlepwind. Diese gestattet es, die Schlepptrosse im Seegang ohne Gefahr und Mühe schnellstens zu verlängern oder zu verkürzen (oder zu slippen), wie es die jeweilige Lage erfordert. In der jeweils erforderlichen Länge wird die Trosse durch eine Trossenklemme festgehalten, die natürlich ebenfalls mit dem Schiffskörper „eisern“ verbunden sein muß.

Aus allem erkennt man immer wieder die große Bedeutung eines guten team-work zwischen Seemann und Schiffbauer. Für beide gilt „Allzeit bereit!“ und „Sicherheit zuerst“. Der Unfallteufel lauert überall, zu Wasser und zu Lande, aber besonders beim Umgang mit Trossen.

kannte Versicherungsfachmann Julius Angerstein. Ihm sind die Intensivierung der Seeversicherung und manche bedeutenden Reformen im Seeverversicherungsgeschäft zu danken. Die Asseradeure, die sich bei Lloyds regelmäßig trafen und ihre Versicherungspolice zeichneten, erfuhren dadurch eine beachtliche Zunahme ihres Ansehens in der Schifffahrt.

Aus der damaligen Einrichtung der Seeversicherer wurde im Jahre 1871 durch ein Spezialgesetz die Lloyds Corporation, die alle Versicherungsarten umfaßt und etwa 1300 Mitglieder zählt. In einem der Räume bei Lloyds hängt — seit dem vorigen Jahrhundert — die Glocke der „Lutine“, eines britischen Kriegsschiffes, dessen Totalverlust mit Barren- und Münzgold einer der größten Schäden war, der von den bei Lloyds zusammenarbeitenden Versicherern abgedeckt werden mußte. Bis heute wird diese Glocke bei Schiffsunglücken angeschlagen. Drei Gläser künden von dem Totalverlust eines Schiffes.

Aus dem Jahre 1919 stammen die „Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen“ (ADS). Sie bilden die Grundlage fast aller Seeversicherungspolice von heute. Die Asseradeure sind stolz darauf, daß man sich nicht bemüht hat, in diesen Bedingungen „Pferdefüße“ in irgendeiner Form zu verstecken. Es fehlt das, was bei manchen Kaufverträgen oder Reparaturaufträgen oft erst zu spät entdeckt wird: das bössartige Kleingedruckte — nur mit Hilfe einer Lupe zu lesen. Versichert sind alle Gefahren (im Gegensatz zu anderen Sparten), Wassereintrich, Kollision, Strandung, Schiffbruch, Brand, Explosion, Blitzschlag, Erdbeben, Eis, Diebstahl, Seeräub, Plünderung und andere Gewalttätigkeiten, aber . . . „nur in dem durch diese Bedingungen bestimmten Umfang . . .“

Die Versicherer haften also für alles, aber nur in dem durch die Bedingungen bestimmten Umfang. Die anderen Paragraphen können daher nur Begrenzung, Einengung, Beschränkung der zunächst festgestellten umfassenden Deckung seitens der Versicherer sein. Das ist auch in vieler Hinsicht nötig, denn es leuchtet ein, daß zum Beispiel die Versicherer für Schäden nicht mit 2 Millionen DM haften können, wenn das Schiff nur mit 1 Million DM versichert ist.

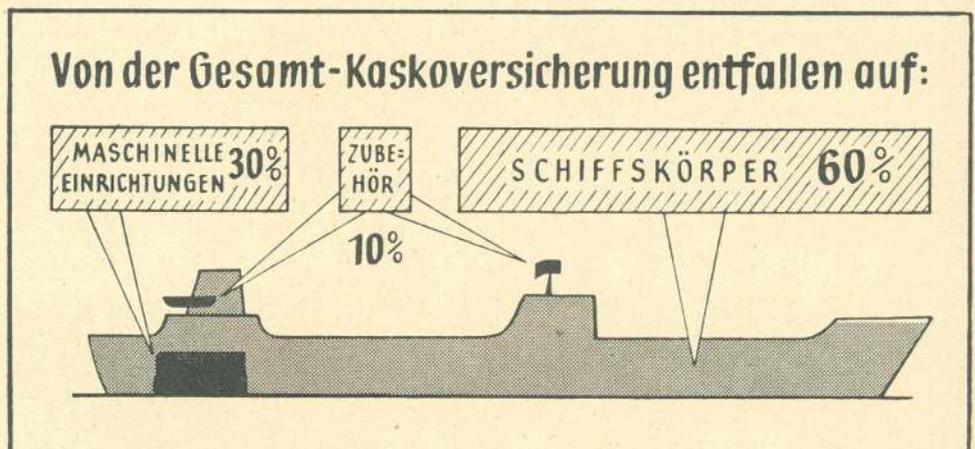
Kleine Lektion über Seeversicherungen

„Ein Loch ist da, wo etwas nicht ist“, sagt Kurt Tucholsky, und hat dabei bestimmt nicht an die Gefahren der See gedacht. Ein Loch entsteht — unbeschadet Tucholsky — wenn ein Schiff untergeht, denn es ist nicht mehr da, was vorher da war, und diese bittere Erkenntnis machen Kaufherren und Reeder, seit Schifffahrt betrieben wird.

Es liegt schon sehr weit zurück, in der Blütezeit der römischen Kultur etwa, als die Seefahrer dem Einzelnen zur Last gelegt wurden. So erklärt sich die fast kindliche Vorsorge des Cato, der eine reiche Ausbeute von 7000 Silbertalern sicher nach Rom befördern wollte: Er ließ sie in Fässer verpacken, die mit langen Tauen und großen Korkhölzern verknüpft wurden. Ging das Schiff unter, so spekulierte er, ließen sich die Fässer mit Hilfe der Tauen wieder an die Wasseroberfläche ziehen.

Auf diese durchaus neuzeitliche Idee kamen schon die alten Römer. Als die römische Armee — nach Livius' Berichten — in Spanien Mangel an Getreide, Kleidung und sonstigem Nachschub litt, erbot sich eine Gesellschaft, die Versorgung mit Hilfe von Schiffen vorzunehmen. Sie machte jedoch zur Bedingung, daß der Staat sämtliche Gefahren der See übernehme und die Gesellschaft bei Verlusten völlig schadlos halte. Mit einem Seitenblick auf diese Regelung schreibt Livius im Jahre 212 vor Christi Geburt: „... so hatten ein paar berühmte Lieferanten Schiffbrüche erlitten, und andere, die in der Tat vorgekommen, waren nicht durch Unglück, sondern in boshafter Absicht von ihnen herbeigeführt worden. Sie hatten Waren von geringem Wert auf alte und verfallene Schiffe geladen und diese, nachdem sich die Schiffsleute auf die dazu bereit gehaltenen Boote gerettet hatten, auf hoher See zum Sinken

gebracht. Hinterher behaupteten sie, daß viele wertvolle Waren mit den noch wertvolleren Schiffen verloren gegangen seien . . .“ Derartige Gepflogenheiten würden heute in der Asseranz als Seeräuberei bezeichnet werden. Dem Vernehmen nach gibt es keine Seeräuber mehr.



Die ersten Seeversicherungspolice kennen wir zwar aus dem 14. Jahrhundert. Die eigentlichen Anfänge eines geregelten Seeversicherungsgeschäftes findet man aber eindeutig in dem Kaffeehaus von Edward Lloyd in London, von dem man weiß, daß es 1688 bereits existierte. Dort wurde ursprünglich von Mr. Lloyd nur der Nachrichtenaustausch von Seefahrern gefördert. Bald jedoch trafen sich in seinem Kaffeehaus zahlreiche einflußreiche Leute aus Wirtschaft und Schifffahrt. Präsident des Stammtisches bei Lloyd wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts der damals be-

Viele andere dieser einschränkenden Paragraphen in den Bedingungen (ADS) bieten jedoch dem Asseranz-Makler Gelegenheit für seinen großen Auftritt und geben ihm eine Bedeutung, die weit über den Rahmen seiner eigentlichen Tätigkeit hinausgeht. Ursprünglich war der Asseranz- oder Versicherungs-Makler allein ein Vermittler. Er versichert ja nicht selbst und trägt keinerlei Risiko, sondern bringt die ihm angetragenen Versicherungen bei Versicherungs-Gesellschaften oder deren Agenten unter. Man wird nun auch ohne tiefe Sachkenntnis verstehen, daß

die Bedingungen bei den hohen Werten der zu versichernden Schiffe und der anderen schwimmenden Objekte ein sehr schwieriges Gebiet behandeln und bewältigen müssen. Viele Formulierungen der ADS findet man übrigens im Handelsgesetzbuch, Kapitel Seerecht, wieder. Gehen wir aber nun von den sich ergebenden Schwierigkeiten aus, so nimmt es nicht wunder, daß der Text so manches Paragraphen verschiedene Möglichkeiten der Auslegung offen läßt. Die Versicherer sind nun — obgleich hinsichtlich der Auslegung von Bedingungen durchaus nicht unfehlbar oder immer einig — letzten Endes Versicherungsfachleute. Die Vertragspartner, die Reeder, nicht. Bei Meinungsverschiedenheiten anlässlich eines Schadens — zu Rechtsstreitigkeiten mit den eigenen Versicherern kommt es ziemlich selten — werden die Versicherer, um einen Ausdruck aus dem Skat zu gebrauchen, immer in der Vorhand sein. Die Reeder sind in der nicht so guten Position. Hier auszugleichen und sich mit allen Kräften für die Reeder einzusetzen, ist eine der wichtigsten Aufgaben der Versicherungsmakler geworden. Sie beraten die Reeder nicht nur in der Gestaltung (es gibt da viele Möglichkeiten) der abzuschließenden Versicherungen, sondern sie greifen auch hinsichtlich der Schadensregulierung entscheidend ein. Viele der in den Bedingungen enthaltenen „Pferdefüße“ werden durch vom Makler entworfene „Besondere Bedingungen“ zu Gunsten seiner Kunden aufgehoben oder weitgehend gemildert. So mancher zweifelhafte Schaden wird mit den Versicherern verhandelt, um die Höhe mancher Prämie wird erbittert gekämpft. Die Reeder können natürlich auch direkt bei Gesellschaften versichern. Die Gründe, warum das in der Seeversicherung nicht tunlich erscheint, werden hier in etwa dargelegt. So finden wir in der Seeversicherung fast nur noch das Dreigestirn Reeder — Versicherungsmakler — Versicherungs-Gesellschaften.

Der Besitzer eines Hundes versichert, weil das liebe Tier bissig ist, die Hundehaftpflicht. Das kostet ein paar Mark im Jahr. Dafür kann das Hündchen Frau Lehmann von nebenan, die man sowieso nicht mag, mal ins Bein beißen. (Das ist Vorsatz, die Versicherung würde, kommt es raus, nicht haften). Die Gesellschaft muß aber damit rechnen, daß Frau Lehmann aus Versehen doch einmal gebissen wird. Ein Mathematiker rechnet aus, wie wahrscheinlich das theoretisch möglich ist. Es ist nicht sehr wahrscheinlich. Passiert es doch, wie teuer kann es werden? Zwanzig, dreißig, hundert, zweihundert Mark, je nachdem, wie tief Bello gebissen hat, und wie laut Frau Lehmann jammert. Die paar Mark Prämie im Jahr stehen also in einem relativen Verhältnis zur theoretisch möglichen Schadenshöhe. Im übrigen wird das Hündchen, eben weil es bissig ist, an die Leine genommen. — Die See kann man nicht an die Leine nehmen...

Ein Haus muß gegen Feuer versichert sein. Das ist teuer. Einmal ist der Wert des Hauses höher, zweitens richtet ein Feuer größeren Schaden an. Ein Feuer wird aber meistens gelöscht, was übrigbleibt, ist immerhin noch eine Art Haus. — Schwere See kann man nicht löschen...

Am teuersten ist darum die Seekasko-Versicherung. Seeschiffe stellen Millionenwerte dar. Die Gefahren der See sind unberechenbar.

Außerdem fahren da noch mehr Schiffe. Da stets die anderen falsch fahren, gibt es manchmal Kollisionen. Dann stellt das Gericht plötzlich fest, man habe selber Schuld und das kann — nein, das kostet oft Millionen. Demgemäß erreicht die Jahresprämie für eine Flotte Hunderttausende, ja, geht ebenfalls in die Millionen hinein. Hier kann man sich eine Vorstellung machen von den Belastungen, denen eine Reederei im Jahr gegenübersteht. So kann man zum Beispiel die obligatorischen Schildchen „Rauchen verboten“ an Bord eines Schiffes nicht nur als Verbot sehen, das zur Übertretung reizt, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der Versicherung. Ein Ereignis in Rotterdam mag das anschaulich machen. Jemand sucht nach dem im Laderaum des Schiffes verlorenen Tabakbeutel und benutzt dabei ein Feuerzeug. Schaden: über 8 Millionen DM. Die Versicherung ist verlustreich verlaufen, die Reederei muß höhere Prämie bezahlen. In welchem Verhältnis steht nun der Schaden zum Wert des Tabakbeutels von DM 4,80!

Die Höhe der Prämie, die für eine ausreichende Schadensdeckung zu zahlen ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab: Zustand und Alter des Schiffes, Verlauf der bisherigen Versicherungsjahre und vor allen Dingen von den Fahrtgebieten, in denen das Schiff fährt. So werden hinsichtlich der Gefahr, die sie darstellen, nicht alle gleich bewertet. Für bestimmte Gebiete, zum Beispiel die großen Seen in Kanada, werden über die ursprüngliche Prämie hinaus noch Zulagen berechnet.

Viele Schiffe fahren auf ihren Reisen auch in Gebiete, die in der kalten Jahreszeit von Eisgang heimgesucht werden. Damit ist natürlich eine zusätzliche Gefahr verbunden. Schäden lassen sich oft nicht vermeiden. Die Versicherer haften. Sie würden dafür nur dann nicht haften, wenn der Kapitän mit seinem Schiff mit Gewalt feststehendes Eis durchbricht, was aber nicht vorkommt. Die Eisgebiete werden in verschiedene Zonen eingeteilt. Im Gegensatz zu den Großen-Seen-Zulagen werden bei

Eisschäden je nach der in Frage kommenden Zone bei jedem Schaden Abzüge vorgenommen, was im Endeffekt auf dasselbe herauskommt, als wenn bei Fahrten in die Eisgebiete eine erhöhte Prämie zu zahlen wäre. Der Vorteil der Eisabzüge liegt darin, daß keine Abzüge gerechnet werden, wenn kein Eisschaden entstanden ist.

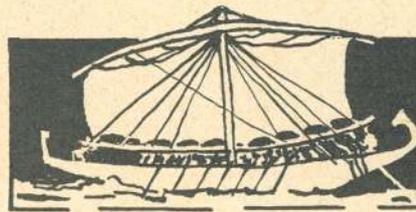
Im Rahmen der Seeversicherung wird das Schiff nicht in Bausch und Bogen versichert, sondern es werden verschiedene Unterteilungen vorgenommen — aus mehreren Gründen, die im Rahmen dieses Artikels nicht alle genannt werden können. Ein Schiff besteht ja nicht nur aus den Eisenteilen, sondern berücksichtigt werden muß auch das Zubehör des Schiffes, die Maschine, die Ausrüstung usw. Es ist vielleicht ganz interessant, wenn wir einmal die Hauptversicherungssumme (Kasko) aufteilen: Kaskoversicherungssumme 1 Mill. DM. Davon gelten 10% als Zubehör. Zubehör ist nach einer Faustregel alles, was während der Fahrt gebraucht wird: Radar, andere Navigationsinstrumente wie Ferngläser, Sextanten, weiler Rettungsboote mit Notproviand, Ankergeschirr, nicht maschinell betriebene Ankerwinden usw. 10% wären also 100 000 DM. Es verbleiben 900 000 DM. Hiervon rechnet man ein Drittel für die Maschine, also 300 000 DM (immer nach der Faustregel) und zwei Drittel für den verbleibenden Schiffsrumpf, 600 000 DM. Mit unserer Aufteilung gewinnen wir:

1. 600 000 DM für Kasko,
2. 300 000 DM für die Maschine,
3. 100 000 DM für das Zubehör.

Die Ausrüstung umfaßt versicherungstechnisch alles, was während der Reise verbraucht wird: Kohlen, Dieselöl, Schmiermittel, Farben, Proviand, Wasser, Salz bei Fischdampfern.

Die Ausrüstung muß aber besonders versichert werden, wie auch die sogenannten Nebeninteressen: Mannschaftseffekten, Interesse, Versicherungsprämie und weitere, die hier nicht näher beschrieben werden sollen.

(Aus „Der Anker“ der URAG)



SEEFART DER ANTIKE

Die „Syracusia“ ein Riesenschiff der Antike

Fritz Brusta -Naval

Wenn wir auch in unserem Zeitalter an technische Wunderdinge aller Art gewöhnt sind, so würde es doch wohl beträchtliches Aufsehen erregen, wenn plötzlich ein Schiff auf See erschiene, das achtzigmal größer wäre, als unsere üblichen Schiffstypen. Tatsächlich hat jedoch einmal ein Herrscher der Antike seine Zeitgenossen mit einem derartigen Schaustück verblüfft. Ein Vierteljahrtausend vor Christi Geburt wurde in der Hafenstadt Syracus, einer griechischen Gründung, auf Veranlassung des damaligen Regenten Hiero, ein Schiff auf Stapel gelegt, das mit 4200 Tonnen Tragfähigkeit seine zeitgenössischen Gegenstücke um das rund Achtzigfache übertraf. Der Konstrukteur war kein anderer als Archimedes selbst, der bei

dieser Gelegenheit seine epochale Erfindung der Verschraubung sozusagen an den Mann brachte. Als der aus Pinienholz gezimmerte Schiffsrumpf nach überraschend kurzer Bauzeit von nur sechs Monaten zu Wasser gelassen wurde, bekam er den Namen „Syracusia“. Aus Erz gegossene Schraubbolzen hielten ihn zusammen, während gleichartige Stangen als Querversteifung dienten. Außenbords schützte ihn ein Bleipanzer. Außerdem fuhr die „Syracusia“ ein volles Dutzend eiserner Anker. Über die Innenausstattung sind uns interessante Einzelheiten überliefert. Die „Syracusia“ hatte nicht weniger als drei Zwischen-decks. Die Räume enthielten u. a. Pferdeställe und Fischbassins. Mosaikfußböden verschönten

Wir bleiben dabei:



EXTRA

DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT

Die ersten Lotsen waren Fischer

Von Peter Gording

Die Ansteuerung unserer deutschen Nordseehäfen war wegen starker Gezeitenströmungen, wandernder Untiefen und bei Weststurm im Fahrwasser und am Rande des Fahrwassers laufender schwerer Grund- und Brandungssee seit altersher von ortsfremden Kapitänen geführt. Immer wieder gerieten Schiffe, nachdem sie in monatelanger, häufig sogar jahrelanger Fahrt allen Gefahren der Ozeane getrotzt hatten, in dem Mündungsgebiet unserer Nordseeströme in Seenot.

War einem fremden Kapitän ein solches Mißgeschick widerfahren, dann schaute er nach ortskundigen Helfern aus, um von dem in Gefahr befindlichen Schiff und seiner Ladung zu retten, was noch zu retten war.

Meist waren es Fischer, die in Not befindlichen Schiffen Beistand leisteten. Die an der Küste ansässigen, wetter- und seegewohnten und mit allen Eigenheiten und Gefahren der heimatlichen Flußmündung vertrauten Fischerleute waren die gegebenen Helfer für in Seenot oder gar schon auf Strand geratene Schiffe.

Wenn Fischer ursprünglich erst dann den Kapitänen mit Rat und Tat Beistand leisteten, wenn deren Schiffe in eine Gefahrensituation geraten waren, so erkannten die praktischen Fischersleute bald, daß es richtiger wäre, Schiffen nicht erst im Augenblick einer eingetretenen Gefahr zu helfen, sondern sie durch frühzeitige Beratung vor Schiffbruch zu bewahren. Sie gingen deshalb mehr und mehr dazu über, mit ihren flinken Fischerbooten

sich von See nähernden Schiffen entgegenzusetzen und ihnen bereits weit vor den Einfahrten in die gefahrenreichen Flußmündungen ihre ortskundigen Führungsdienste anzubieten.

Die fremden, wohl mit den Verhältnissen und Gefahren des offenen Meeres, nicht aber mit den schwierigen Fahrwassern vor unserer Küste vertrauten Kapitäne nahmen die angebotene Hilfe meist dankbar an und zeigten sich nach glücklich beendeter Reise bei der Entlohnung nicht geizig.

Seefischerei ist seit jeher ein äußerst hartes, unsicheres und häufig auch karges Brot gewesen, und die Fischer hatten es bald heraus, daß die Einkommen, die sie durch Führungsdienste auf Seeschiffen verdienten, gleichmäßiger und höher flossen als die unsicheren Verdienste bei der Fischerei. Aus der anfangs nur gelegentlich geübten Tätigkeit der Küstenfischer entwickelte sich im Laufe der Zeit ein recht gewinnbringendes Gewerbe, das für viele Fischer schließlich zum Hauptberuf wurde.

Da jeder Fischer sein neues Gewerbe auf eigene Faust ausübte, kam es nicht selten vor, daß das gewiegte Fischervolk schwierige Situationen der Kapitäne ausnutzte und im voraus hohe Geldforderungen für seine Dienste heraushandelte. Durch Beschwerden hierüber und durch mehrere schwere Schiffsunfälle wurden die an den Flüssen anliegenden Uferstaaten und -städte auf den neu entstandenen Berufszweig aufmerksam. Endlich besannen sie sich darauf, daß sie selbst das größte

Interesse an der Sicherheit des Schiffsverkehrs zwischen See und Hafen hatten. Sie erkannten, daß durch Unkenntnis verursachte Schiffsunfälle den blühenden Handel stören und den Seeverkehr nach gefahrloser und leichter zu erreichenden Häfen ablenken könnten.

Um zu vermeiden, daß ihre Häfen bei der Überseeschiffahrt in Verfall kämen, nahmen Stadt und Staat die Sache nun in die Hand. Sie sorgten dafür, daß nur wirklich tüchtige und gewissenhafte Männer ihre Dienste den fremden Schiffen anbieten durften. Aus der einheimischen Fischerbevölkerung wurden die geeignetsten Männer ausgewählt und zu „Piloten“ ernannt.

Als erster Staat ordnete Hamburg das wild und ungebunden aufgewachsene Lotsengewerbe. Im Jahre 1639 wurde auf der Elbe zwischen Hamburg und See Lotsenzwang eingeführt. Die an der Wesermündung liegenden Staaten Oldenburg und Preußen gründeten jeder eine eigene Lotsengesellschaft und erließen für sie Lotsenordnungen.

Ein halbes Jahrhundert später als seine nachbarlichen Uferstaaten Oldenburg und Preußen bekundete auch Bremen Interesse für das Seelotswesen an der Wesermündung und errichtete in dem neugegründeten Bremerhaven eine Seelotsen-Organisation. Damit war die Zeit endgültig vorbei, in der jeder beliebige Fischerknecht, der vorgab, das Fahrwasser gründlich zu kennen, die nautische Führung eines einkommenden Seeschiffes übernehmen konnte.

Die „Syracusia“

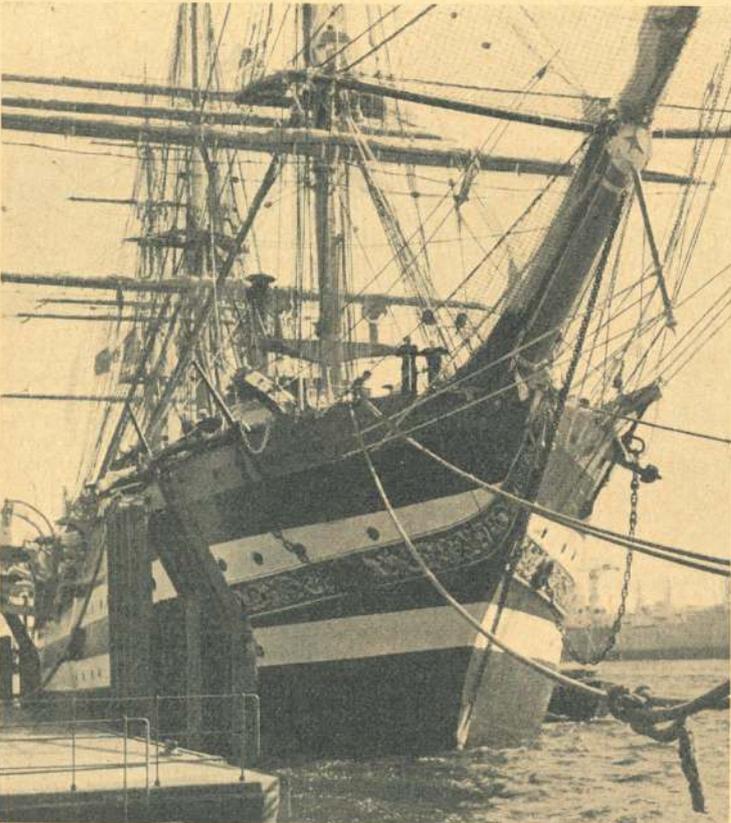
(Schluß)

die Kajüten. Der „Damensalon“ war mit Zypressenholz getäfelt und mit elfenbeinernen Intarsien ausgelegt, das Bad enthielt Marmorbecken. Sogar eine Bibliothek befand sich an Bord. Auf dem Oberdeck gab es einen regelrechten Dachgarten mit überwachsenen Gängen.

Die Bewaffnung der „Syracusia“ entsprach der damaligen Zeit und war der Größe des Schiffes angemessen. In der Reling steckten Spieker, die ein Entern verhindern sollten. Hinter Stückpforten verbargen sich acht Katalpulte, sechs weitere standen an den drei Masten. Die Steingeschosse wogen die jeweilige Kleinigkeit von drei Zentnern.

Zwanzig Reihen Ruderer sollten das Schiff fortbewegen. Aber als die „Syracusia“ zum erstenmal unter dem Jubel der Menge in See ging, trat ihre mangelnde Manövrierfähigkeit zutage. Zudem wurde man erst jetzt gewahr, daß außer dem ägyptischen Alexandria kein fremder Hafen genügend tiefes Wasser bot, um ihn anzulaufen. Ferner hatte man vergessen, an eine Gelegenheit zum Docken zu denken.

Der kluge Hiero aber zog sich nach dem Grundsatz, daß man Dinge, die man nicht selbst gebrauchen kann, am besten verschenkt, elegant aus der Affäre. Mit großen Mengen Salz, Getreide und Wolle beladen, übersandte er die Fehlkonstruktion unter freundlichen Empfehlungen dem ägyptischen König Ptolemäus Philadelphus nach Alexandria. Der Empfänger nahm unter der Versicherung gegenseitiger Hochachtung das Geschenk erfreut an, taufte die „Syracusia“ sofort um, verkaufte die wertvolle Ladung und beschäftigte sich im übrigen nicht weiter mit dem verfallenden und verfaulenden Schiff.



Im September hatte der Hamburger Hafen wieder einmal berühmten Besuch. Es war das Segelschulschiff „Amerigo Vespucci“ der italienischen Kriegsmarine, erbaut 1930 auf der Staatswerft Castellamare. 3490 ts, 2100 qm Segelfläche. Ein Fiat-Diesel von 1900 PS, 10,5 Knoten. Länge 82 m, Breite 15,5 m, Tiefgang 7,3 m. 450 Mann Besatzung. Bewaffnung 4-7,6 cm Fla und 4-2 cm Fla. Das äußerlich wie eine Fregatte aus der Zeit Nelsons wirkende Schiff ist jedoch auf das modernste eingerichtet. Das Schwesterschiff der „Amerigo Vespucci“, die „Cristoforo Colombo“, fiel 1945 als Kriegsbeute der UdSSR zu.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



Die Freiwache



Verschwundene Seemannsarbeiten

Von R. Riemann

Wie ehemals jedes bodenständige Handwerk seine eigene Sitte und ein überliefertes Brauchtum entwickelt hatte, so brachte auch der Seemann der vergangenen Segelschiffszeit allerlei Arbeiten hervor, die aus der innigen Verbundenheit mit seinem Beruf und aus der Freude am Schaffen und Gestalten entstanden waren. Alle seine Erzeugnisse sind jedoch heute so gut wie verschwunden. Nur noch wenige können wir vereinzelt hier und da in Museen bewundern, wo sie unter der Bezeichnung „Volkskunst“ einstiges handwerkliches Können überliefern.

Wenn nun auch an Bord eines Seglers der handwerklichen Betätigung kein allzu breites Feld zur Verfügung stand, weil der vielfache Dienst am Schiff, die Wetterlage, das Material und das Handwerkszeug sowie die Räumlichkeiten alle Arbeiten begrenzten und einschränkten, so ist es doch andererseits erstaunlich, welche ansprechenden Erzeugnisse Janmaat unter oft sehr schwierigen Bedingungen und Voraussetzungen in dem meistens halbdunklen Logis oder bei Schönwetter an Deck hervorbrachte. Alle jene Arbeiten beweisen heute noch die Geschicklichkeit, das Stilgefühl und die innige Verbundenheit zwischen Mann und Schiff.

Es sollen hier nicht die Künstler ihres Fachs hervorgehoben werden, die Maler, die mit Hingabe das Schiff in allen Stimmungen auf die Leinwand bannten; es soll auch nicht der unentwegten Modellbauer gedacht werden, die ihre Modelle des jetzigen oder ihres früheren Schiffes in verschiedenen Größen schnitzten, sei es als Halb- oder Ganzmodell, mit oder ohne Segel; es soll auch nicht die Tätigkeit der begeisterten Buddelschiffabrikanten geschildert werden, die in jede leere Flasche ein oder zwei kleine Segler, winzige Häuser, Leuchttürme, Bäume und eine bewegte See aus Kitt oder Siegelack zauberten; es sollen nur einmal alle jene Dinge aufgezeigt werden, die Janmaat für das Schiff herstellte, oder die er für den eigenen Bedarf brauchte, die er schmückte und verzierte aus Freude am Gestalten.

Da waren es vor allem die vielen „Fancy-Arbeiten“, die Flecht- und Knüpfarbeiten, für die es an Bord so viele Anwendungsmöglichkeiten gab. Das Material lieferte das Tauwerk, von dem der geschmeidige weißlich-gelbe Sisal und der schwarzbraun geteerte Russenhafn zur Verfügung standen. Wem diese Tönungen nicht genügten, der färbte sich nachträglich den Hanf, wobei rot oder blau bevorzugt wurden. Schon eine Mustertafel der unterschiedlichsten Fancy-Steks war ein kleines Kunstwerk. Die Namen aller dieser Arbeiten werden heute nur noch Fachleuten etwas bedeuten. Es dürfte aber nicht mehr allzu viele geben, die mit einem Rund- oder Schraubenplattung, einer englischen, französischen oder spanischen Matte, einem türkischen Bund, einem Sternen-, Fallreeps-, Diamant- oder Rosenknoten oder einem Schweinsrücken etwas anzufangen wissen.

An Bord hatte nun Janmaat reichlich Gelegenheit, seine Kunstfertigkeit im Knoten unter Be-



Den Alltag am Hafen

besingt Carl Budich

Hier prahlt der Himmel nicht mit Blau.
Die Luft ist voller Salzgeruch,
und Wolken hängen schwer und grau
wie ein zerfetztes Segeltuch.

Weithin erdröhnt das Arbeitslied.
Aufschriall ein heisser Mönwenschrei.
Das Wasser platscht und kluckert müd.
Gestapelt liegt die Fracht am Kai.

Die Flaggen flattern bunt am Mast.
Wie Silber blitzt der Mönwenschrei.
Geduckt von schwerer Ladung Last
schleppt mühsam sich ein Schutzenzug.

Es riecht nach Teer, es riecht nach Rauch.
Am Kran die Kette kreischt und klingt.
Die Schiffe füllen sich den Bauch.
Und irgendwo ein Seemann singt.

Rings Leben ohne Rast und Ruh.
Und Lichterschein durchpflügt die Nacht.
Herb singt die See ihr Lied dazu:
Fahr aus! Kehr heim! Hol frische Fracht!

weis zu stellen. Da gab es Geländer- und Deckstützen, die Handtaue des Fallreeps, die Bündel der Schiffsglocke, die Bezüge für Kompass und Rettungsboote, an denen er seine Handfertigkeit ausüben konnte.

Aber alle jene Arbeiten galten nicht allein den einfachen Schmuckstücken, die der Mann eines Tiefwasserseglers in seiner oft sehr knapp bemessenen Freizeit anfertigte, auch den Gegenständen des eigenen, täglichen Gebrauchs brachte er die gleiche Hingabe entgegen. Auf diese Weise entstanden die mannigfaltigen Sorten von Matten, die Kleidersäcke, Hängematten und Kreeftbüdel. Wer kennt heute noch jenen Leinensack von einem halben Meter Höhe und zwanzig Zentimeter Durchmesser, der gewöhnlich am Kopfe der Koje griffbereit aufbewahrt wurde, und den sich der Toppgast umhing, wenn er in das Rigg hinaufenterte, denn jener Kreeftsack enthielt sein Handwerkszeug, die Marlspieker und Pricker,

die der Seemann für seine Arbeiten am Tauwerk benötigte.

Janmaat wußte, was ausgewaschenes Segeltuch für gutes Arbeitsmaterial war. Deshalb verwandte er es, wo es nur möglich war, und wo er es erhalten konnte. Er nähte sich daraus einen Arbeitsanzug in der Art eines Overalls und verfertigte sich aus ihm leichte Plattungsschuhe. Ja, es gab auch Kissen für die Gig.

Auf die Ausschmückung gerade dieses kleinen Kapitänssbootes verwandte man viel Liebe und Sorgfalt. Wo es nur möglich war, brachte man Fancy-Arbeiten an der Gig an. Mit hellen Farben und mit Lack wurde natürlich nicht gespart. Den Bug schmückten schön geschnitzte kleine Schilder aus Teakholz, und am Heck prangte ein prachtvolles Namensbrett. War ein Ruderjoch vorhanden, wurde es gleichfalls mit Schnitzereien versehen.

Und da sind wir schon bei dem beliebtesten Zeitvertreib an Bord eines Seglers: dem Schnitzen. Es gab viele Seeleute, die recht geschickt mit dem Messer umzugehen wußten. Fast auf jedem Schiff befand sich unter der Mannschaft einer, der ein Meister in diesem Fach war. So wurden auf Pfeifenköpfe segelnde Schiffe und allerlei markante Gesichter geschnitzt. Man sah bärtige Seeleute, Neger mit wulstigen Lippen und krausen Haaren, Indianer im Feder schmuck.

Manch einer der Männer vorm Mast war ein Spezialist im Schnitzen und Verzieren von Bilderrahmen. Weil aber jeder an Bord einen solchen Bilderrahmen haben wollte, hatte jener Fachmann in seiner Freizeit alle Hände voll zu tun, denn der Rahmen sollte nach Möglichkeit auch aus besonderem Holz sein, etwa Teak-, Mahagoni- oder Kampferholz.

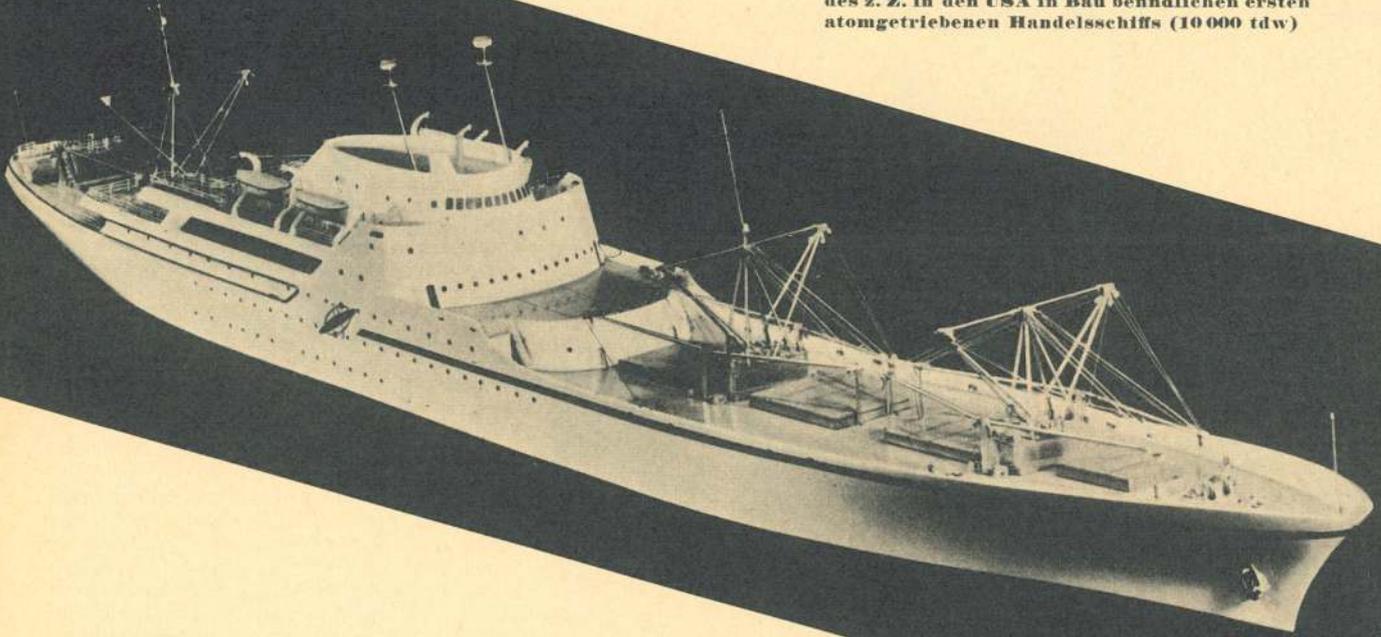
Noch heute entzücken uns die mit Schnitzereien versehenen elfenbeinglänzenden, spannenlangen Zähne des Pottwals. Das sind wahre kleine Kunstwerke.

Aber auch den Bedürfnissen des Alltags wurde man gerecht. War das Mundstück der unvermeidlichen Pfeife zerbrochen, schnitzte man sich ein neues aus den Flügelknochen eines gefangenen Seevogels. Die Schwimmhäute dieser Tiere lieferten recht brauchbare Tabaksbeutel. Und der Vogelkopf gab, geschickt präpariert und auf einem Mahagonibrettchen befestigt, einen Schmuck für das Logis oder die Kajüte. Was tat es schon, wenn zwei Knöpfe die schwarzen Vogelaugen ersetzen mußten?

Natürlich hat es auch nicht an grotesken Auswüchsen gefehlt, die aber sehr in der Minderzahl waren. So mutet uns heutzutage ein Spazierstock aus der Wirbelsäule des Haifisches recht eigenartig an. Fast alle alten Kapitänsfamilien werden einen solchen sicher noch in irgendeiner Ecke stehen haben. Jedenfalls waren diese Haifischstöcke sehr brauchbar und schier unverwüßlich.

Mit dem Aussterben der Segelschiffahrt verschwanden auch die meisten seemännischen Handfertigkeiten. Wohl sieht man noch gelegentlich dieses oder jenes Stück in einem Museum oder man liest darüber in alten Seefahrtsberichten. Immer wieder aber geben sie uns Kunde von Männern, die trotz der Schwere ihrer Arbeit noch Zeit und Ruhe fanden, die Dinge ihrer Umgebung zu verschönern.

**Modell der »Savannah«
des z. Z. in den USA in Bau befindlichen ersten
atomgetriebenen Handelsschiffs (10 000 tdw)**

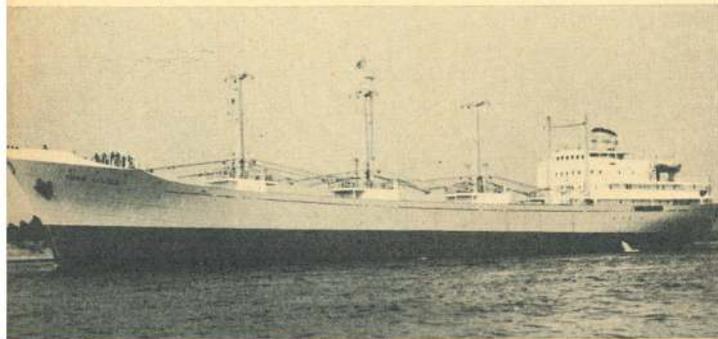
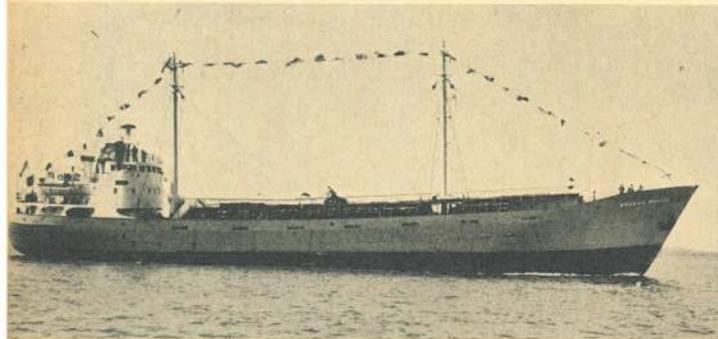
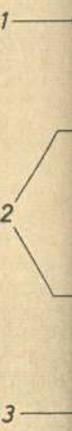


Für die Bremer Reederei Bruno Bischoff baute die Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhaven, das 499 BRT vermessende MS »Bremer Banken«. 990 tdw. 1000 PS Deutz-Diesel. 11,5 kn.

Für norwegische Rechnung (Borges Rederi A/S, Tonsberg) lieferten die Atlas-Werke, Bremen, den Neubau MS »Tove Lillian« ab. 5651 BRT. 7630 tdw. MAN-Diesel 5200 PSe. 16 kn.

**Anordnung des Kernreaktors
für die »Savannah«**

- | | |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1. Druckbehälter | 7. Abdichtung |
| 2. Reaktorkern | 8. kreuzförmige Bohrstahl-Kontrollstäbe |
| 3. Tragring | 9. Austrittsstutzen |
| 4. Angriffspunkt des Bewegungsmechanismus für Kontrollstäbe | 10. Thermischer Schild |
| 5. Hydraulikzylinder für Notabschaltung der Kontrollstäbe | 11. Kästen mit Brennstoffelementen |
| 6. Reglerstrecke | 12. Leitblech |
| | 13. Eintrittsstutzen |



In Geesthacht, oberhalb von Hamburg, wurde zur Regulierung der Elbe ein Staudamm errichtet und die erste Schleuse dem Verkehr übergeben.

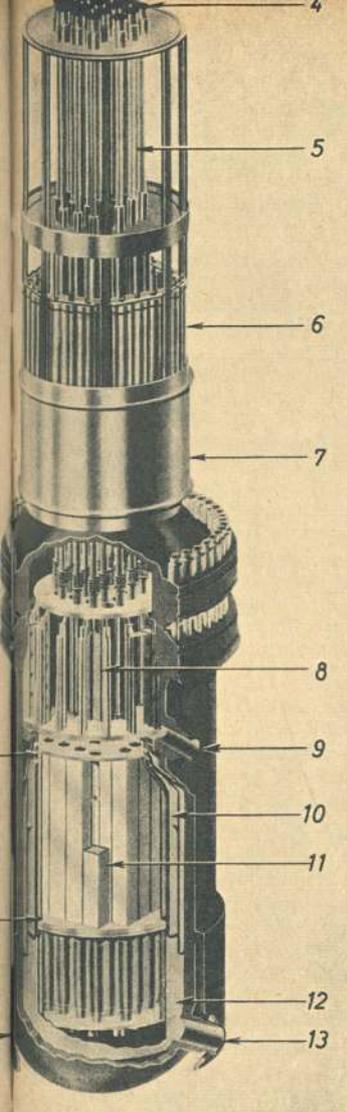


Unten links: MS »Alsterblick« ist das erste von Blohm & Voss erbaute Kühlschiff und zugleich mit 19,5 kn das schnellste der deutschen Handelsflotte dem Korrespondent-Reeder Rob. M. Sloman jr. übergeben worden. 3200 tdw. 7250 PSe. Die »Alsterblick« wurde in die Bananenfahrt eingesetzt.

Unten Mitte: Auf den Namen »Gothilf Hagen« wurde das von der Werft Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems, für die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen erbaute Lotsenschiff getauft. Das 50 m lange und 9,5 m breite Schiff kann 44 Lotsen aufnehmen. Dieselelekt. Antrieb 1240 PSe.



**Aufmerksam verfolgt der Kranführer von dem unauffälligen Platz
seine verantwortungsvolle Arbeit mit der komplizierten Technik**



Sie waren aus Südamerika gekommen: Charly, der Chefkoch, und Pitt, der Quartermaster. Vettern waren sie und Freunde obendrein — und das will immer was heißen, wenn man ein und dieselbe bucklige Verwandtschaft hat. Aber das brachte die christliche Seefahrt so mit sich: da warf man die Verwandtschaft schnell über Bord und nahm nur das mit auf Reisen, was man gut gebrauchen konnte und sich unterwegs bewährte: harte Fäuste und das gewisse „Machen wir, Charly!“ und „Geht in Ordnung, Pitt!“ Dann kam man immer großartig durch die Welt.

Und jetzt kamen sie also aus Südamerika. War eine feine Gegend gewesen, und es hatte sich gelohnt, wie man noch sehen wird. Bei der alten Fähr VII gingen sie an Land, frühmorgens und schwer bepackt, mit Seesäcken und zwei Papageien und einem alten Zementsack voll Schildkröten, an denen Pitts kleiner Neffe in Flensburg seine rechte Freude haben sollte. Aber das war noch nicht alles: ein ausgestopfter Alligator war auch dabei, und zwei Hirschfelle schlepten sie mit, in denen schon die Motten saßen, und zu allem Überfluß hatten sie noch in Antwerpen von den Heizern eines holländischen Ostindienfahrers einen Rhesusaffen eingehandelt. Das Vieh hatte schon an Bord den I. Offizier zur Raserei gebracht — weil der Affe wichtiger als alle Arbeit war und sogar die Qualität der Küche gelitten hatte. Zähnefletschend und an der Kette zerrend hopste das Biest hinter ihnen her, als sie an Land zogen, während die Papageien in ihrem Pappkoffer mit Luftlöchern ein Mordgeschrei veranstalteten.

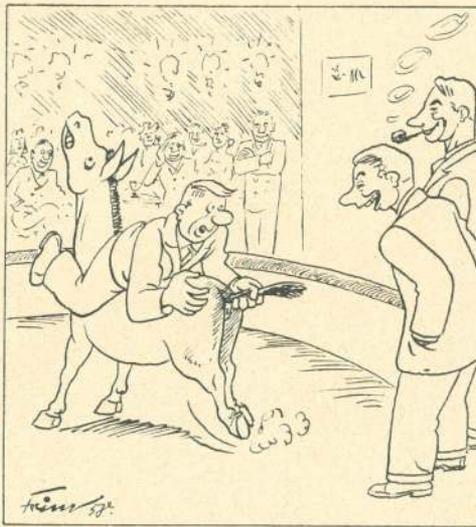
So hielten sie ihren Einzug bei Jonny, ihrem alten Heuerbaas und Fliegenwirt an der Küste. Alligator und ein paar Schlangenhäute gingen gleich in Jonnys Besitz über — von wegen der Groggs, die nun fällig wurden. Aber die vermotteten Hirschfelle bekam er nicht — von wegen Tante Marie in Flensburg, die unbedingt ein paar Bettvorleger gebrauchte. Meinten Pitt und Charly jedenfalls. Und den Affen und die Papageien bekam er auch nicht; denn da war ja auch noch der kleine Neffe in Flensburg.

Es ging hoch her, schon am frühen Morgen bis in den Nachmittag hinein, Pitt und Charly waren bannig in Fahrt — und es wurde gesungen und krakeelt, und es war Windstärke 10 um Mittag herum — bis Lisa und Ann, Charlott und Mary und die anderen Sailors Charly und Pitt nicht mehr halten konnten — von wegen des Zuges nach Flensburg, der auf die beiden Kumpel nicht warten wollte, wie man sich schon telefonisch vergewissert hatte.

Mit drei Taxen ging es in full speed ab zum Altonaer Hauptbahnhof. Und während sich an der Sperre die ganze Abschied nehmende Gesellschaft aus Jonnys Groginsel versammelt hatte und schön langgezogen und tragisch das Lied von den „Blue boys“ sang, die bärtigen Baßstimmen der Sailors wehmütig gemischt mit den schluchzenden Sopranstimmen der Damen, sausten Pitt und Charly mit dem kreischenden Affen und den schreienden Papageien über den Bahnsteig, weil der Zug ja partout nicht warten wollte. Und da geschah das Unglück . . .

Sei es, daß die Schildkröten sich nicht immer anständig benommen hatten in der Zementtüte, sei es auch, daß selbst die Stabilität einer solchen Tüte nicht ausreichend genug war für die nassen Salatköpfe, die mildtätige Mädchen zwecks Fütterung der wilden Tiere hineingestopft hatten — kurzum: die Tüte war durchgeweicht, platzte auf, und die Schild-

kröten kollerten und krabbelten über den Bahnsteig. Alles, was Hände hatte, griff zu: Fahrgäste und Eisenbahner, die Krabbeltiere flogen ins Abteil für Traglasten, Charly stürmte mit dem keckernden und schreienden Affen hinterher, nachdem auch die Seesäcke hineingewuchtet worden waren, und schließlich landete auch Pitt, der sich zwischendurch noch auf dem Bahnsteig mit den beiden Kakadus produziert hatte, zur Freude aller Mitreisenden, im Abteil. Es war auch die höchste Zeit; denn der Zug ruckte schon an, als Pitt über die Trittbretter hineinstolperte. Das Viehzeug wurde verstaut, und Pitt und Charly nahmen nach all den Strapazen und Aufregungen des



„Verkehrt rum auf dem Esel? Ihr Flaschen, ich bin doch Rudergänger auf 'nem Hansadampfer, so einen mit der Brücke auf der Back. Da mußt du auch immer nach achtern peilen, wenn du nicht aus dem Kurs kommen willst.“

Aus einer alten Seekiste

VLIELAND SIEGT

Zu Beginn des ersten niederländisch-englischen Seekrieges kam es vor, daß nicht nur die Kriegsschiffe sich bitter bekämpften, sondern auch friedliche Kauffahrer und Fischerfahrzeuge der beiden Nationen auf See miteinander in Streit gerieten.

Zwei Fischereifahrzeuge, eines von der westfriesischen Insel Vlieland und ein englisches, trafen sich auf der Nordsee zwischen dem Skagerrak und der Doggerbank. Kaum waren sie einander auf Wurfweite nahegekommen, als auch schon die Engländer in Ermangelung anderer Waffen das Vlieländer Boot mit großen Steinen bewarfen. Die Vlieländer ihrerseits beantworteten den Angriff, indem sie mit Brennholz warfen. Doch dieser ungleiche Kampf, bei dem sie im Nachteil waren, verdroß die wackren Vlieländer. Unter Führung ihres Steuermanns Jonge Kees enterten sie, sprangen, das Messer zwischen den Zähnen, über, und jagten die Engländer in den Laderaum. Dort sperren sie sie ein und segelten mit den beiden Fahrzeugen nach Amsterdam.

Man kann sich vorstellen, wie freudig sie dort mit ihrer Prise empfangen wurden. Steuermann Jonge Kees erhielt einen goldenen Ehrenpfennig, und die gesamte Mannschaft wurde mit dem eroberten Schiff und noch anderen Belohnungen beschenkt.

bisherigen Tages erstmal einen langen Zug aus der Flasche. Da sie den Viechern Zucker mit Likör gaben, verhielten sie sich vorerst ziemlich ruhig, so daß die beiden Freunde hinter Neumünster ruhigen Gewissens einschlummerten.

Plötzlich wurden sie durch wüstes Geschrei aus den Träumen hochgeschreckt. Der Monkey saß einer Bauersfrau auf der Schulter und fiel flöhenderweise über ihren Haarschopf her.

Herrgott, war das ein Theater! Zumal auch die Kakadus wild flatterten und ein furchtbares Geschimpfe anstimmten. Wahrscheinlich hatten sie einen grausamen Katzenjammer. Die beiden Sailors hatten ihn auf jeden Fall. Doch ein Schluck Whisky brachte sie wieder in Form, und als sie in Flensburg einliefen, war die Menagerie gut verstaut, der Affe saß an der Kette grinsend auf Charlys Schulter, Pitt betreute die Kakadus, und leicht schwankend, aber sonst durchaus kindlichen Gemütes marschierten sie durch die Sperre, begleitet von den lärmenden Segenswünschen aller Passagiere.

Tante Marie war ebenso überrascht wie erfreut. Sie hatte nicht nur eine gute, altbürgerliche Wohnung mit viel Nippes, Vorhängen, Troddeln und gerafften Tüllgardinen, sondern auch ein großes Herz für Seeleute aller Art.

Denn alles, was in ihrer Familie männlich war, fuhr zur See. Darum war sie auch Kummer jeder Art gewohnt. Immerhin: der Affe erfüllte sie mit einiger Skepsis, und sie schlug vor, ihn in eine Tierhandlung zu bringen, da er fürchterlich stänke. Charly und Pitt erbetelten jedoch Aufenthaltserlaubnis für ihn, ketteten ihn los, woraufhin er sich mit einem Satz in die Portiere schwang, als ob er in den Lianen seines heimatlichen Urwalds hinge.

Tante Marie wurde mit altem Sherry getröstet, die Hirschfelle wurden ausgepackt, und die Schildkröten für den Neffen in der Küche einquartiert. Als die Kakadus aus dem Koffer geholt wurden, was sie mit bösarigen Schnabelhieben und großem Geschrei quittierten, benutzte der Monkey die Gelegenheit, in die Küche zu entwischen und die Schildkröten auf den Rücken zu legen. Charly und Pitt aber tranken Whisky, und Tante Marie hielt sich an den alten Sherry, original importiert und unverzollt natürlich.

Sie meinte, die Hirschfelle seien als Bettvorleger nicht geeignet, denn man könnte die Haare schon bündelweise ausziehen. Zwischendurch fraßen die Kakadus, die an der Portierenstange befestigt waren, Erdnüsse — und Charly erzählte von Südamerika und hübschen Halbblutmädechen, und Pitt von einem Tornado, den sie vor Tampico abgeritten hatten . . . Und dann erschien der Affe in der Arena. Die Kakadus waren höchst empört, weil er ihnen die Schwanzfedern ausreißen wollte. Aber als er angekettet werden sollte, schwang er sich von den Vorhängen in die Tüllgardinen, die gleich lange Risse bekamen, und dann entdeckte die wild gewordene Bestie Tante Marias Nippesfiguren. Natürlich gingen sie zu Bruch, weil sie als Handgranaten nicht geeignet waren. Trotz etlicher Sherrys kam die energische Tante Marie auf den rettenden Einfall.

Sie holte einen Nachbarn, der Sportfischer war, und der fing den Affen mit einem Ketscher, wobei auch die letzten Nippes zu Bruch gingen. Da wurde er endgültig angebunden, so daß er kein Unheil mehr anrichten konnte.

Aber Tante Marie war eine Seemannsfrau und hatte ein großes Herz für Seeleute — und wenn es auch wüst in der Wohnung aussah, so wurde es doch jetzt erst recht gemütlich — und Tante Marie saß weise lächelnd in der Sofaecke und ließ sich feiern von Pitt und Charly, wie eben nur Seeleute etwas feiern können.

Tiefhängende Wolken, graurückige, weißbärtige Seen rollen heran, marschieren auf, wie Kriegerheere, immer mehr, eine hinter der andern, endlos die Folge. Hier ein braungrauer Tupfen, da ein braungrauer Tupfen, und dort, und dort, und dort, auf- und niedersteigend, ohne Rast, ohne Ruhe, immerfort. Ein hellerer Fleck in den Wolken: das muß die Sonne sein. An den braungrauen Tupfen schiebt sich ein grüngrauer Koloß vorbei. Sein schlanker Klippersteven hebt sich mit jeder See, fällt dann wieder hinein, das Vorschiff in einen sprühenden Regen von Gischt hüllend. Das ist die Doggerbank.

Der grüngraue Koloß schiebt sich dicht vorbei an einem der braungrauen Tupfen. Unter dem getannten Segel kann man jetzt den dunklen Rumpf des Kutters erkennen, sieht man, wie schwer das Schiff in dem Seegang arbeitet, wie es schlingert, macht man schon aus, wie die drei Männer an Deck hantieren, sich schwerfällig bewegen in den hohen Fischermansstiefeln.

Whisky is the life of man,
Whisky, Jonny, Whisky!

weht abgerissener Gesang zu dem dicht in Lee vorbeidampfenden Fischereikreuzer hinüber.

Oh, Whisky here and Whisky there,
Oh, Whisky for my Jonny!

summt der Wachleutnant auf der Brücke der „Vigilant“ mit. Er hat es gut, er ist fein heraus, spielt hier nur Seepolizist, wird regelmäßig abgelöst, hat seine warme Koje, bekommt sein Essen vorgesetzt. Nein, er möchte nicht mit den Fischern tauschen. Ist ihr heiseres Gröhlen nicht wie ein Schrei nach Freiheit, nach Freude, nach Lebenslust?

Was haben denn die Fischer schon für Freiheit, für Freude, für Lebenslust? Hier draußen liegen sie, auf der Doggerbank, mitten auf der Nordsee. Wochenlang sind sie hier, Wochen im November, Wochen im Dezember. Werden sie wenigstens Weihnachten zu Hause sein? Was heißt bei den Fischern „zu Hause“? In elenden Quartieren hausen sie, in freudlosen Steinkästen, dicht an dicht gebaut, ohne Blumen, ohne den kleinsten Garten. So sind sie alle, die Fischerhäuser in Grimsby oder in Lowestoft, in Scarborough oder in Ramsgate, in Berwick-on-Tweed oder Yarmouth.

Oh, Whisky for my Jonny!

Whisky, Rum, Schnaps, das ist die Freiheit, das ist die Freude, das ist die Lebenslust der Fischersleute!

Hart haben sie arbeiten müssen, verdammt hart in diesen Wochen. Streek auf Streek haben sie gekurrt. Schollen, Kabeljau, Schellfisch, Steinbutt wanderten in die Eiskästen. Hole der Teufel diese Eiskistenfischerei! Der Satan selbst hat sie erfunden. Jetzt brauchen die Fischer eigentlich überhaupt nicht mehr nach Hause, könnten ewig hier draußen bleiben, könnten auf der Doggerbank verrecken! Eine graue Smack kommt dahergesegelt. Ihr braun getanntes Segel führt die weißen Buchstaben „G Y“. Auch so eine neue Mode hier auf den Fischgründen! Nicht genug, daß man zu Haus in den Straßen und vor den Wirtshäusern auf Schritt und Tritt von den Bobbies beobachtet wird, die jede Meinungsverschiedenheit gleich mit ihrem weißen Hickoryknüppel schlichten wollen, jetzt ist man nicht einmal mehr vor ihnen auf der offenen See sicher. Und sie fackeln nicht lange, diese Blauen von den Kanonenbooten. Zudem muß man sogar noch seine Visitenkarte im Segel tragen, damit jeder gleich weiß, woher man kommt und wer man ist. Und womöglich führen sie auf dem Fischereikreuzer noch dicke Bücher über einen und schreiben dort alles hinein, wann man deren Verbote übertreten hat oder was so nach ihrer Meinung verboten ist.

Freiheit der Meere! Zum Lachen das, wenn man nicht einmal mehr da fischen darf, wo es einem selbst Vergnügen macht, wenn man nicht einmal hier einer kleinen Meinungsverschiedenheit Ausdruck geben darf.

Was will denn der Mann aus Grimsby hier? Kann der denn nicht sehen, daß hier lauter Fischer aus Great Yarmouth kurren? Sie haben doch allesamt ihr „Y H“ im Segel, kein „G Y“, wie diese Aasfischer aus Grimsby.

„Verdammt Sohn einer Hündin, schier dich zum Teufel mit deiner stinkigen Kaldaunen-kiste!“ fällt schon der erste Great Yarmouth-Fischer über ihn her, dem er in die Kurrleine gesegelt ist. Das dicke Tau hält, bricht nicht, und so klappt der Fischer längsseits. Die Fischer greifen zu Knütteln und Koffeynägeln, jumpen über auf den Grimsby-Mann. Dieser wehrt sich nach Kräften, sucht seinen Gegnern die Waffen zu entwenden, dringt mit Spillspaken auf sie ein. Einer, von einem Schlag mit der eisernen Hand getroffen, bricht blutüberströmt zusammen. Nur die Jungen versuchen, die Fahrzeuge voneinander zu klarieren, spucken sich dabei gegenseitig an. Plötzlich springt alles wieder auseinander, jeder auf sein Schiff. Der Fischereikreuzer nähert sich. Der Grimsby-Mann segelt seelenruhig weiter. Die Great Yarmouth-Fischer hieven ihre Netze ein. Fast alle haben einen guten Streek gemacht. Nun heißt es, den Fang zurechtzumachen, zu reinigen und in die Eiskisten zu packen.

Der Raum ist voll. Die Kisten türmen sich bereits an Deck. Sämtliche Segel werden gesetzt, und beim Wind laufen die Smacks ab. Wohin? Zum Heimathafen? Nein, sie sammeln sich an einem bestimmten Platz, alle die Kutter und Smacks aus Great Yarmouth, bleiben dort beigedreht liegen, einen Korb im Topp vorgeheißt.

So mögen sie wohl einige Stunden gelegen haben, als ein hohes, schmales Segel über der Kimm erscheint. Bald ist auch ein Toppselgelauszumachen. Mit dem niedrigeren Besan, darüber ebenfalls ein Toppselgelauszumachen, sieht es wohl so aus wie ein Fischerfahrzeug, unterscheidet sich aber in der Größe und dem neuzeitlicheren Schnitt der Segel doch erheblich von diesen. Die Fischer kennen das Schiff gut, haben es auch alle hier erwartet, die „Nancy Lee“, den Jager von der Norfolk-Küste. Einer der Great Yarmouth-Kutter geht nun bei ihm längsseits. Schwere Fender aus Reet und Tauwerk werden zwischen beiden Schiffen ausgebracht. Jetzt geht man daran, die Eiskisten überzunehmen, Eiskisten voller Fische. Der Schiffer steht dabei, ein Buch in der Hand, prüft und zählt. Der nächste Kutter

kommt längsseits, nun auch einer an der anderen Seite. Die Arbeit geht schnell von der Hand. Und jedem Fischer gibt der Jager nicht nur die gleiche Anzahl leerer Eiskisten zurück, sondern zahlt ihm auch eine entsprechende Summe Geldes aus. Ebenso wird Proviant übernommen, sowie Eis, Salz, Tauwerk, kleine Gebrauchsgegenstände, Kohlen und Petroleum. Schier unerschöpflich scheint der Raum des Jagers zu sein.

Leggo!

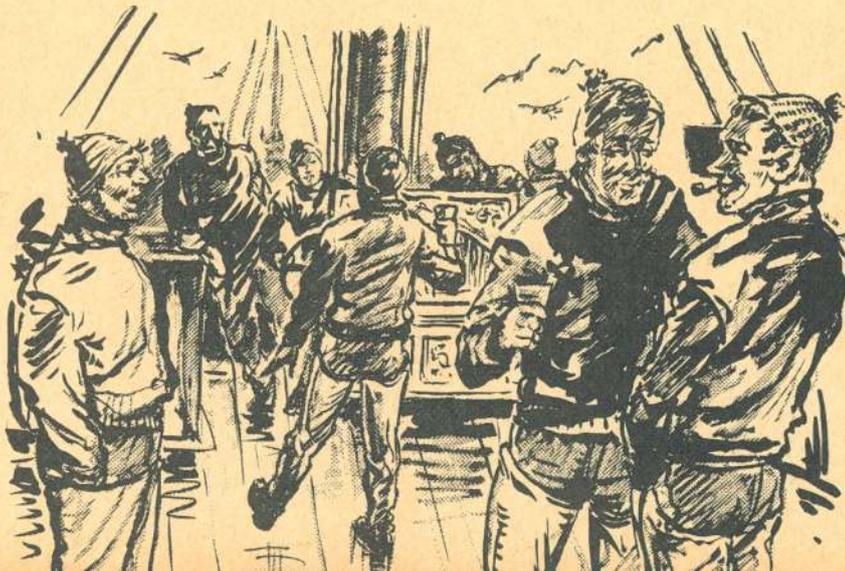
Der letzte Kutter ist abgefertigt, die letzte Eiskiste übernommen. Der Jager ist voll. Er segelt zurück nach Great Yarmouth. In zwei Tagen kann es dort sein, das schnelle Schiff, bringt sogleich den Fang an den Markt, kehrt dann, den Raum von neuem mit dem Fischermansbedarf aufgefüllt, zur Doggerbank zurück. Und währenddessen setzen die Fischer wieder ihre Netze aus und kurren, kurren Tag und Nacht, fortwährend, ohne Unterbrechung, bis die Eiskisten wieder gefüllt und der Jager den Fang abholt. Woche um Woche geht das so.

Ein dänischer Fischer ist zu dicht an die Engländer herangekommen. Mit mißtrauischen Blicken wird er verfolgt. Da rauscht aber auch schon der Kreuzer heran, jagt ihn von dem Flach, droht, ihm beim nächsten Mal die Netze zu beschlagnahmen.

Gegen Abend wird der Wind frischer. Die Fischer können nicht mehr vor ihren Kurren liegen, hieven deshalb ihre Netze ein und gehen auf Drift. Sie haben Seeraum genug, um ungestört treiben zu können. Noch haben die Fischer auch zu trinken. Eine Flasche Whisky im Arm, hauen sich die Männer in die Koje. Was sollen sie Seewache gehen, was sollen sie an Deck stehen?

Whisky is the life of man,
Whisky for my Jonny!

Zwei Tage heult der Sturm, zwei Tage und zwei Nächte. Die Kutter treiben. Teilweise haben sie ihre Ankerkette ausgesteckt, den Anker vorher abgeschäkelt. Die Kette schleift über Grund, hält das Schiff mit der Nase auf dem Wind. So können die Grundseen der Doggerbank, die schon manchen Frachtdampfer, schon manchen Kohlentramper in den feuchten Keiler geschickt, den Fischern nichts anhaben. Seerauf und seerauf klettern sie, eingehüllt in fliegenden Gischt. Die Trawler aus Lowestoft haben den Großmast gelegt und führen am Besanmast nur einen winzigen Flicker aus stärkstem Segeltuch. So trotzen sie dem Sturm. Nirgends ist ein Mann an Deck zu sehen. Ja, ja, wir wissen es, sie sind zur Koje gegangen. Wer für sie wacht, das ist der verhaßte Fischereikreuzer, der langsam durch die Fischerflotte dampft, hin und wieder, wenn zwei Fahrzeuge zu dicht beieinander liegen, sie



durch einen schrillen Ton der Dampfpeife, vielleicht sogar durch einen Kanonenschuß weckt.

*

Der Sturm hat sich ausgetobt. Eine lange Dünung ist die ganze Erinnerung an ihn. Schon herrscht wieder reges Leben auf den Kultern. In ihren Ölmänteln, in ihren Transtiefeln stehen die Männer von neuem an Deck, haben die Kurren ausgesetzt und segeln ihren Streek ab. Wer Glück hatte, der hat bereits wieder einhieven können, den Fang an Deck ausgeschüttet und klüst bereits den zweiten Streek. Tag für Tag diese Schufferei, kaum, daß sie sich ein paar Stunden Ruhe gönnen. Der schwere Brummschädel, mit dem sie vor einem Augenblick noch aus der Koje stiegen, ist in der frischen, klaren Seeluft bald frei geworden von allem Alkohol- und Tabaksdunst. Die Stunden, in denen sie halb betrunken in der Koje lagen, müssen eingeholt werden. Wenn der Jager kommt, sind alle Eiskästen wieder gefüllt.

*

Der leichte Nordost dünt die Nordsee auf und nieder. Kalt ist es geworden, hundekalt. Ein großer, schwarzer Schuner segelt unter geschrickten Schoten langsam durch die Fischerflotte. „Het Putter van Ijmuiden“ steht unter seinem Heck. Er hat auch keine Fischnummer im Segel. Was tut denn dieser holländische Stieglitz aus Ijmuiden zwischen den Engländern? Neulich, als sich der Danske hier blicken ließ, gab es Geschrei und Lärm, heute, wo der Stieglitz kommt, holen die Fischer eiligst ihre Kurren ein, können sie den Fang gar nicht schnell genug beiseite haben.

„Der Cooper ist da! Der Cooper! Three cheers for the cooper!“ geht es auf jeder Smack.

„Oh, Whisky for my Jonny!“ gröhlt der Knecht von der „Daisy Kid“ aus Berwick-on-Tweed.

Bis auf zwei Segel hat die „Putter“ alles geborgen, den Klüver und einen kleinen Flicker,

den sie achtern anstatt eines Großsegels gesetzt hat. Die „Putter“ ist kein Fischermann. Man sieht ihr noch die alte Segeljacht an, den Prachtbau eines englischen Kohlen- oder Baumwollkönigs. Früher hat sie vielleicht die großen Regatten des Royal Yacht Squadron vor Cowes mitgesegelt, hat womöglich um den berühmten Amerika-Pokal gekämpft. Das liegt schon lange zurück. Neuere, schönere, schnellere Jachten brauchten die Engländer. Die alten wurden abgestoßen, sanken von Stufe zu Stufe: erst ein paar Jahre noch für Kreuzfahrten unter den Küsten, dann Vergnügungsboote der Sommerfrischler, Südseetrader, Händlerboot oder Cooper auf den Fischgründen der Nordsee.

Wie die Küken um die Glücke sammeln sich die Kutter und Smacks und Trawler und Ever um den Cooper. Immer mehr kommen angeküst.

Auf dem Cooper werden indes die Vorbereitungen zum Empfang getroffen. Unter einem Segeltuchbezug steht an Deck eine große Orgel, ein Musikautomat. Ein Junge nimmt das Kleedje ab, und nun tönen ihre lustigen Weisen weithin über die See:

„Ist denn kein Stuhl da, Stuhl da,
Stuhl da,
Für meine Hulda, Hulda, Hulda?“

Beigedreht treibt der Schuner jetzt zwischen den Fischern.

Die ersten Boote kommen längsseits. Die Jungen haben die Schiffer und die Knechte hinüberpullen müssen. Lambert van Doncken, der Besitzer und Schiffer der „Putter“, steht breitbeinig an Deck. Jeden einzelnen Fischer begrüßt er durch Handschlag, kennt sie alle beim Namen:

„Halloh, Freddy, old chap! Gute Reise gehabt?“

„Verlang's nicht schlechter, Lamby. Hast du was Gutes zu trinken?“

„Feinsten Aniseed Brandy, prima, primum, Freddy. Und Tabak von der besten Sorte.“

„Wohl wieder das Stinkadoreszeugs wie's letzte Mal, nach dem die ältesten Teerjacken das Kotzen kriegten, was Lamby?“

„Hallo, Billy, dear boy! Bei dir springen die Kabeljau wohl von selbst in die Eisboxen, erzählt man sich in Ramsgate“, begrüßt er den nächsten.

Kommen die Knechte an, ist der Gruß eine Kleinigkeit kühler. Zwei Finger an die Sixpencemütze gelegt, genügen auch.

Die große Kajüte der „Putter“, der Salon, die vom Fock- bis hinter den Großmast reicht, ist bald gefüllt. Dicht gedrängt sitzen die Fischer auf den schmalen Bänken. Zunächst haben sie sich einmal Tabak gekauft, ein abscheuliches Kraut. Aber er ist billig. Fast verschenkt wird er. Hier draußen auf der Doggerbank, wo die Fischer in Pence und höchsten in Schillingen verdienen, nicht in Pfunden, sind die Upmans und die Henry Clays so selten sind, wie Kokospalmen auf Spitzbergen, da schmeckt auch dieses Kraut.

Oben auf Deck gröhlt das Orchestron:

„Ist denn kein Stuhl da, Stuhl da,
Stuhl da,
Für meine Hulda, Hulda, Hulda?“

Das ist der neueste Schlager, den die Finkenwärdler und Blankeneser von der Elbe mitgebracht haben. Lambert van Doncken ist ganz stolz darauf, diese Walze ergattert zu haben. Er hat auch anständig dafür bezahlen müssen, an Schnaps und Tabak. Welcher Grogwirt am Hamburger Berg wird nun dahinter kommen, daß seine schöne, neue Walze ausgerechnet auf der Doggerbank gespielt wird?

(Schluß folgt)

Das ist kein Seemannsgarn

Auf dem amerikanischen Flugzeugträger „Midway“ fahndete man nach einem Besatzungsmitglied, das die Unverfrorenheit besessen hatte, einen Büstenhalter in die Bordwäscherei zu geben.

*

Einen seltsamen Fang machte Brian Lane. Er angelte an der Themse und plötzlich hatte er das Empfinden, als ob ein dicker Fisch angebissen hätte. Er holte die Angel ein und bemerkte zu spät, daß er mit dem Angelhaken einem jungen Mädchen ein Stück des Badeanzuges an sehr ungelegener Stelle herausriß. Die erschrockene Schwimmerin war darüber sehr böse und beruhigte sich erst, als Lane versprach, ihr einen neuen Badeanzug zu kaufen. Dabei lernten sie sich kennen. Das Ende: die geangelte Schwimmerin heißt jetzt Misses Lane.

*

Kollision Motorboot—Auto! Das geschah auf einem kleinen See im Elsaß. Ein Motorbootfahrer jagte mit Vollgas über die Gewässer und verlor plötzlich die Herrschaft über das Boot. Er sauste gegen das Ufer und anstatt sich dort in Schlick und Schilf festzufahren, schlitterte es etwa 25 m weit über eine Wiese bis auf die Straße und rammte dort das vorüberfahrende Auto eines Architekten aus Nancy, dem es die Seitenwand aufriß. Es kamen dabei weder der Süßwasserseemann noch der Autofahrer zu Schaden.

*

Einen roten Seehund entdeckten Badegäste auf einer Sandbank vor der Insel Sylt. Erfahrenen Fischern gelang es, das seltsame Tier zu fangen. Wie sich herausstellte, saß der Seehund voller Robbenläuse, die sich voll Blut gesogen hatten. Eine Radikalkur mit Lausepulver und die Robbe sah wieder so normal aus wie jede andere.

Hessens Schönheitskönigin wünscht mit diesem Schlüchchen Sekt allen Seeleuten stets eine gute Fahrt!





Klar bei Schmünzelaüge

Die Docks liegen weit draußen vor der Stadt. Nur alle halbe Stunde fährt ein Autobus nach dort. Und der ist dann immer proppenvoll. — „Wie die Sardinen sind wir hier zusammengequetscht“, schimpft ein Seemann. — „Ein kleiner Unterschied ist doch dabei“, lächelt die reizende Schaffnerin, „Sardinen halten den Mund und treten sich auch nicht gegenseitig auf die Füße.“

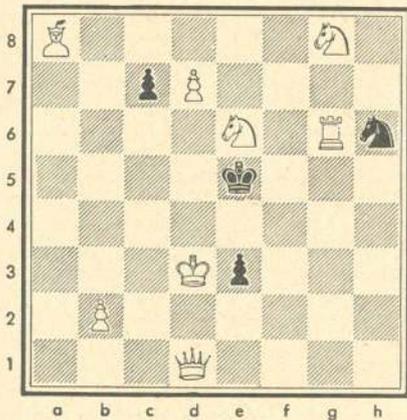
Ein französischer und ein englischer Matrose treffen sich in einer Kneipe. „Woher kommt das“, fragt der Franzose den Briten, „daß eure Flotte auf allen Meeren siegreich ist?“ — „Das ist doch ganz einfach“, antwortet der Engländer, „weil wir vor jeder Schlacht beten.“ — „Aber wir beten doch auch“, wendet der Franzose ein. — „Schon richtig, aber wir beten auf englisch.“

Ein höllisches Zeug gab es in der Piccadilly-Bar zu Hongkong zu trinken. Das haute selbst den Bootsmann Meyer aus Bremerhaven um. Vor der Piccadilly-Bar legte er sich vor Anker. Ein freundlicher Polizist hob ihn auf. Bootsmann Meyer wurde darüber sehr böse. Der Policeman verlor keineswegs die Geduld. „Kennen Sie mich nicht, Herr Meyer, ich war doch neulich...“ — „Nee, nee, Sir, kenne Sie nicht“, lallte der Bootsmann, „aber wenn Sie mir Ihre Adresse geben, bringe ich Sie selbstverständlich gern nach Haus.“

UNSERE SCHACH-ECKE

Im modischen Gewande

Von Jan Besczynski



Weiß zieht an und setzt im 2. Zuge matt

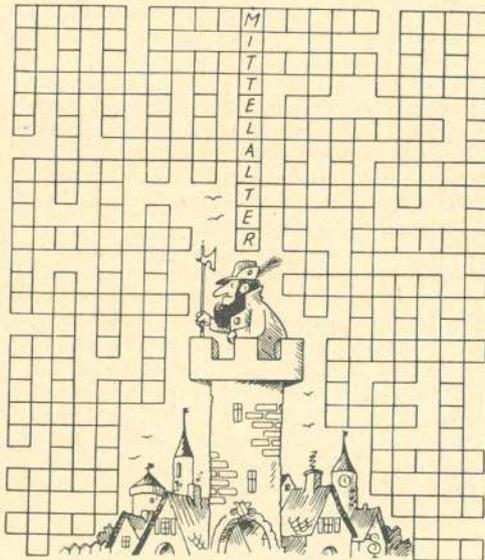
Ein moderner Zweizüger, der den Löser auf falsche Fährten lockt, um ihm mehr zeigen zu können. In der Bildstellung liegen schon zwei Matts bereit, die man aber nicht herbeiführen kann. Eine starke Verführung schafft ein neues Paar und die wirkliche Lösung ein drittes. Die Stellung muß übrigens „in der Luft gelegen“ haben, denn zwei Jahre später hat sie jemand in Norwegen unwissentlich noch einmal komponiert.

Monatsauszug aus dem Kassenbuch eines Schiffshändlers

1.	8.	Inserat im Tageblatt „Weibliche Büroangestellte gesucht“	DM	5,—
5.	8.	3 dunkelrote Rosen	DM	4,50
7.	8.	1 Tafel Schokolade	DM	1,80
11.	8.	7 dunkelrote Rosen	DM	10,50
15.	8.	1/2 Monatsgehalt für Stenotypistin	DM	200,—
16.	8.	Orchideen	DM	25,—
18.	8.	1 Schachtel Pralinen	DM	12,—
19.	8.	Bonbons für meine Frau	DM	1,—
25.	8.	Vorschuß für Mausei	DM	200,—
26.	8.	Schokolade für meine Frau	DM	—,50
27.	8.	2 Theaterkarten und Abendessen	DM	60,—
28.	8.	Pelzmantel für meine Frau	DM	950,—
29.	8.	Inserat im Tageblatt „Männliche Bürokräft gesucht“	DM	5,—

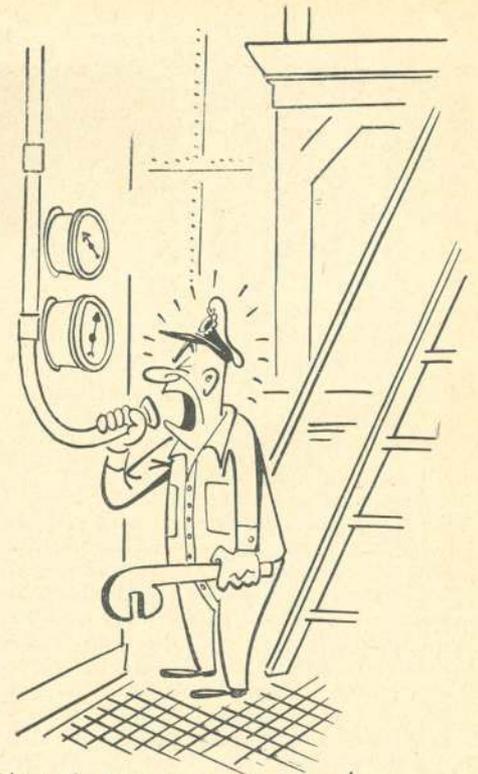
KRISS — KROSS

Hier werden nicht die Wörter gesucht, sondern es sind die Eintragestellen für gegebene Wörter ausfindig zu machen. Bei richtiger Lösung muß das Gitter ausgefüllt sein. Das bereits eingetragene Schlüsselwort erleichtert den Beginn.



(ch, ck = ein Buchstabe!)

- 3 Buchstaben
IHN ATÜ NIE LEE WUT
- 4 Buchstaben
HIOB AUTO BAHN ORAL WIEN EDAM
AIDA ELLA ERICH
- 5 Buchstaben
WANNE MILBE PRIMA ANZUG MÜHLE
KARRE KANTE WORMS FALKE HORAZ
- 6 Buchstaben
PESETA TETUAN KABINE WÄCHTER
ENTERN LEITER PANZER



"YES, I COULD GO FASTER! — BUT YOU DONT WANT ME TO GET OUT AND SWIM?"

„Jawoll, ich k ö n n t e schneller laufen! — Aber wollt ihr, daß ich außenbords gehe und schwimme?“

- 7 Buchstaben
TEMPERA STROPHE AGRAFFE PIEMONT
AGENTUR
- 8 Buchstaben
METRONOM THAILAND PARADIES
NEKROLOG
- 9 Buchstaben
LEGIERUNG NORMANDIE AKROPOLIS
KOLONNADE BEDIENUNG
- 10 Buchstaben
PHARMAZEUT REPUTATION MATTER-
HORN RAFFINERIE ENGAGEMENT
- 11 Buchstaben
MITTELALTER

Auflösung aus Nr. 9

Schachaufgabe: Wie auf dem Fußballplatz

1. Dg2—d5! mit der Doppeldrohung 2. Dxd7+ oder Dxf7+ nebst Matt im 3. Zug. Rochiert Schwarz nun kurz, so tut Weiß dasselbe: 1. —, 0—0 2. 0—0! mit der unabwendbaren Drohung 3. g6xf7+ und 4. Dxf7 (Dh5) matt. Dito auf dem Damenflügel: 1. —, 0—0—0 2. 0—0—0! (droht in diesem Fall 3. Lxd7+ usw.) b7xa6 3. Lb2—e5 und 4. Dd5—a8 matt.

Kriss — Kross

Waagrecht in natürlicher Reihenfolge: Wolken Tortur Otter Angel Ober Ulm Sie Saat Käse Schindeln Internat Rahm Kasse Uganda Lob Parade Kretin DIN Freiballon Erinnern Panorama Ocker Oktave Egmont Orion Flitter Lausanne

Senkrecht reihenweise: Okarina Lord Oktober Insekt Traube Roulette Platz Ebro Messina Nager Elf Gut Kavalier Angst Lia Jota Sou Kaserne Erna Seil Oklahoma Restaurant Egoist Enzian Lombardei Roulade Nansen

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE





Was den Seemann sonst noch interessiert

Vom Sinn der Arbeit

Nach der Bibel ist die Arbeit eine Strafe. Der Erzengel treibt die Menschen aus dem Paradies mit den Worten: „Im Schweiße eures Angesichts sollt ihr euer Brot verdienen.“

Ob es das Paradies gegeben hat oder nicht, soll hier nicht untersucht werden. Festgestellt aber muß werden, daß es heute noch ein Paradies gibt, und zwar tief verwurzelt in der Vorstellung der Menschen. Es steckt uns allen die Trauer um ein verlorenes Paradies und zugleich der Drang, es wiederzufinden, in den Knochen. Ich glaube, daß dieser Trend nach einem Platz, an dem alle Not, alle Mühen und Plagen, alles Sichquälen ein Ende hat, auch dann in uns wäre, wenn es keine biblische Geschichte vom Paradies gäbe. Diese Vorstellung von einem Ort, in den alles menschliche Streben, alle Anstrengungen münden, an dem alle Opfer, aller Verzicht, alles Sichbeschneiden und Zurückstehen belohnt wird und einen Sinn erhält, einem Ort in Irgendwo, an dem nichts mehr fehlt zum Glück, an dem eben Vollkommenheit herrscht, die Vorstellung eines solchen Ortes und Zustandes ist nicht an das Christentum gebunden. Der findet sich vielmehr in allen Religionen, Rassen und Weltanschauungen.

Es hat den Anschein, als traue sich die weit- aus überwiegende Anzahl aller Menschen durchaus zu, ohne Arbeit auszukommen. Sie träumen von dem Glück Monacos, Miamis, der Südsee als vom modernen Schlaraffenland, dem modernen Garten Eden. Sie beneiden die Privilegierten, die Auserwählten des Glücks. Danach zu urteilen, scheint die Arbeit nicht hoch im Kurs zu stehen. Man mißtraut weiterhin jenen und belächelt sie, die etwa von einem Ethos der Arbeit sprechen, die Platteiten, Zitate, Weisheiten und hochtrabende Worte im Munde führen, wie: Ohne Fleiß kein Preis — Vor den Erfolg haben die Götter den Schweiß gesetzt — Von der Stirne heiß rinnen muß der Schweiß — Arbeit adelt — Rast ich, so rost ich — Arbeite und bete.

Trotzdem gibt es Menschen, die ihre Arbeit lieben, die ohne sie nicht leben können, die sich vor der Pensionierung fürchten, denen ihre Arbeit echte Befriedigung verschafft, die fühlen, wissen und bekennen, daß ihr Leistungswille, ihr natürliches Streben nach Bewährung die Arbeit geradezu herausfordert, ja, sie notwendig braucht, und sie daher wünscht. Diese stehen positiv zu ihrer Arbeit und sie verrichten sie gern. Es sind jene Gesunden, Starken, Vernünftigen, Lebenstüchtigen, die aus der Not, arbeiten zu müssen, die Tugend, arbeiten zu wollen, gemacht haben. Diese befreien sich auf wahrhaft menschenwürdige Art von dem Joch der Arbeit, indem sie wollen, was sie müssen. Denn nur wer will, was er muß, ist Herr in dieser Welt, ein stolzer, ein freier, einer, der seinen aufrechten Gang rechtfertigt.

In diesem Sinne ist ein Manager oder Groß-industrieller, der, von Gewinnsucht gejagt, nur noch Opfer und Sklave seines Werkes ist, unreiner als ein Arbeiter, der seine Arbeit liebt, weil er sie zu leisten vermag, ohne von ihr überfordert zu werden. Der Mensch hat die Möglichkeit vor der Materie, der Pflanze, dem Tier voraus, unabhängig von chemischen, physikalischen, physiologischen Prozessen, Reizen, Reaktionen und Reflektionen, ja, unabhängig von Gefühlen, Trieben und Instinkten sich frei

Schreibt auch mal nach Hause

In auffallender Weise mehren sich in letzter Zeit die Fälle, daß Eltern aus dem Binnenland, deren Jungen zur See fahren, sich an die Reedereien oder sonstige zuständige Stellen wenden mit der Bitte um Auskunft über den Verbleib ihres Sohnes. In den meisten Fällen kennen die Eltern nicht einmal den Namen des Schiffes, bzw. wissen nicht, daß ihr Sohn inzwischen die Reederei gewechselt hat. Diese sich mehrenden Anfragen in den Büros der Reedereien und anderen Dienststellen der Seeschifffahrt lösen umfangreiche Nachforschungen aus, die vielfach ergebnislos verlaufen, so daß den Eltern keine positive Nachricht gegeben werden kann. Es ist oft unverständlich, daß selbst 18 bis 20jährige Seeleute ihre Eltern nicht über Schiffswechsel und Ummusterung orientieren, so daß diese, die nun einmal mit den Vorgängen in der Seeschifffahrt als Binnenländer nicht vertraut sind, derartige Hilferufe an die Reedereien richten müssen. Wenn die Zeit zu einem längeren Brief nicht reicht, gibt es schließlich auch noch Postkarten und nicht zu vergessen wunderschöne farbige Ansichtskarten aus fremden Ländern und Häfen. Eure Eltern haben ein Recht darauf zu wissen, wo ihr seid. Macht ihnen das Leben nicht so schwer und schreibt auch mal nach Hause! Nicht in allen Fällen kennen eure Eltern eure jeweilige Freundin, die ja über euren Aufenthaltsort bestimmt besser orientiert ist, um dort anzufragen.

zu entscheiden: für das Gute oder das Schlechte, für die Liebe oder den Haß, für das Mitleid oder die Grausamkeit, für den Sozialismus oder den Feudalismus, für Religion oder Atheismus, für Kino oder Theater, für Fernsehen oder Hausmusik, für Ablehnung oder Bejahung der Kirche, der Familie, der Ehe, der Arbeit.

Diese Freiheit der Wahl und der Entscheidung besitzt er kraft der Tatsache, Mensch sein zu dürfen. So gesehen, ist das Verhältnis des

Menschen zu seiner Arbeit nichts anderes als sein Ringen um seine innere Freiheit. Soviele zur philosophischen Seite dieses Problems.

Es gibt indes noch eine andere, die uns interessiert, nämlich die soziologische. Überforderung der Leistungsfähigkeit eines Menschen durch soziale Ungerechtigkeit ist ein Vergehen an seinem Leben, an seiner Gesundheit und darüber hinaus ein unmittelbarer Freiheitsentzug. Denn wenn ein Mensch gezwungen wird, eine seine Kräfte überfordernde, seiner Gesundheit schädende und nicht gerecht entlohnte Arbeit zu verrichten, so muß er zwangsläufig in Unfreiheit geraten, weil er ja dauernd zu tun gezwungen wird, was er nicht will und vernünftigerweise auch gar nicht wollen kann. Es muß daher in jedem Betriebe und jedem Staate für Sicherheiten gesorgt werden, die den arbeitenden Menschen vor den Mängeln der menschlichen Natur schützen, nämlich vor der Natur der Menschen, für deren Rechnung er arbeitet. Es liegt in der sehr weisen Einrichtung der Verschiedenartigkeit der Individuen begründet, daß sich unter dem Zwang, zu arbeiten, und in ihrem Streben nach Lebenserfolg jene anderen beiden Gruppen herausgebildet haben, die sich chronologisch von Herren-Sklaven über Reiche-Arme, Kapitalisten-arbeitende Massen in der freien Welt schließlich zu Sozialpartnern fortentwickelt haben. Diese Partnerschaft von Arbeitgeber und Arbeitnehmer an der gemeinsamen Arbeit und am gemeinsamen Produkt stellt sich als fundamentale und nicht hoch genug zu schätzende Errungenschaft echten sozialen Fortschritts dar. Denn es ist in ihr so viel allen Menschen Gemeinsames und sie Verbindendes enthalten, und es kommt darin die Abhängigkeit vom gleichen Schicksal, nämlich arbeiten zu müssen, so klar zum Ausdruck, daß es für jeden im Arbeitsprozeß zur selbstverständlichen Pflicht werden müßte, diese Partnerschaft zu pflegen und weiterzuentwickeln.

Am Beispiel der Arbeit zeigt sich weiterhin jedoch, daß die freie Welt die Klassen noch nicht ganz überwunden hat. Es ist bei uns in Europa noch zuviel vom Gegeneinander spürbar, von den einen, die für möglichst viel Leistung möglichst wenig bezahlen wollen, und den anderen, die für möglichst wenig Leistung möglichst viel Geld haben wollen. Das kann aber nicht die Moral einer echten Partnerschaft sein. Erst wenn beide Sozialpartner, nämlich Arbeitnehmer und Arbeitgeber, sich in gemeinsamen Anstrengungen vereinen, um, im Bewußtsein des gleichen Schicksals und gleicher gegenseitiger Verantwortung, die zu leistende Arbeit und ihr Produkt gerecht zu verteilen, werden wir demonstrieren können, wie man nach dem Kapitalismus wahrhaft auch die Klassen überwindet. Die Sozialgemeinschaft und die Gesellschaftsordnung freier Dienender allein wird die gewaltigen Kräfte entwickeln können, die notwendig sind, um in internationaler Zusammenarbeit die auf uns zukommenden Probleme der Automatisierung und der Weltraumfahrt zu meistern.

Heinrich Schopper

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Atlas-Werke (Werkaufn.) S. 152; Conti-Press S. 146; Ernst de Jong S. 145, 151; Kap Horn S. 150, 153; Heinrich von Medvey S. 155; Opal-Strumpfwerke S. 156; Schiffbaugesellschaft Unterweser (Werkaufn.) S. 152; Kurt Schmischke S. 152; Günter Schowalter, Farbaufn., S. 147; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 152, 153; Kurt Wengel S. 153.



C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

HAMBURG 39, Gertigstraße 48, Telefon 27 11 61-64, Telex 021 3483

Kreiselkompaß „PLATH“ · Reflektions-Kompaßstand „HANSA“ · „PLATH“ Sextant



Region	Adressen
Elbe:	Hamburg-Altona: Gr. Elbstraße 132 Hamburg: Wolfgangsweg 12 Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
Weser:	Brake: Weserstraße Bremen: Stephanikirchhof Bremerhaven: Fischereihafen: Hoebeistr. 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 Freizeithem 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 Crescent, 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 Cami sok 42, W. Hül., 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): Byard Orono 645 Rio de Janeiro: Rua Carlos Sampaio 46A Salvador: Bahia Brasilia, BP 47 Santos: Estado de Sao Paulo Santo André Valparaiso: Casilla 41
Australien:	Adelaide: Luth. City Mission, 20 Marlborough Street St. Peters Brisbane: 7 Annie Str., Torwood Geelong: Torquai Rd., Grovedale Melbourne: 6 Kingley Str., Darebin N. 21, Victoria Newcastle: N. S. W., 2 Sonn Str. Sydney: 100 George Street, 97 Baryview Ave., Earlwood Whyalla (Südastralien): 116 Elliot Street
Afrika:	Dakar: Im Internationalen Heim Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congella Kapstadt: Martinikirche, s. Longstreet Lagos: Port Welfare Officer Walflish Bay: Swakopmund
Ostasien:	Rangoon: Marine Club, 55/61 Strand Road



Seefahrtsschule Bremen

Am 11. September 1959 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:

Horst Bergander, Günter Dreas, Christoph Jamrosy, Wolfram Knoll, Jürgen Kraett, Heinrich Kraft, Lothar Meissner, Heinz Nagel, Werner Nagel, Jan Neehus, Helmut Oetjen, Werner Ramm, Hans-Martin Schreitling, Heinz-Dietrich Schwarz, Siegfried Schwarz, Viktor Splieth, Gert Stebnken

Es bestanden am 25. September 59 die Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt (A 5 II) die Herren:

Gotz Bloemen, Jean-Pierre Gilliard, Friedrich Habich, Hans-Günther Heise, Ewald Horber, Joachim Jonck, Günther Massury, Wilfried Meyer, Horst Möhring, Hans-Dieter Oldenburg, Herbert Pape, Hans-Bernhard Schiller, Peter Schlucher, Wilhelm Stollberg, Johann Ulrichs, Friedrich Wagner, Wolfgang Wurzer.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) bestanden am 24. September 1959 die Herren:

Johannes Bräuninger, Udo Buchheister, Raimund Dede, Eberhard Gornemann, Claus Günther, Karl Hebbinghaus, Erich Horlitz, Joachim Jahnke, Hans Jürgens, Helmut Kähler, Rudolf Kreuzer, Heinrich Kube, Otto Leppin, Wolfram Meyer, Bodo Modreger, Erwin Raap, Jürgen Redepennig, Georg Rorben, Werner Seebeck, Eduard Smid, Arend Tiedemann, Herward Weinrich, Peter Witt, Klaus tom Wörden.

Seefahrtsschule Hamburg

Die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) bestanden am 2. Oktober 59 folgende Herren:

Gerhard Albrecht, Ralph Anutsch, Gerhard Aschmotat, Hans Beyer, Wilhelm Blume, Alfred Boy, Heinz Brandt, Wolfgang Dobinske, Werner Freitag, Waldemar Friedrich, Thorolf Glahn, Klaus Grahl, Horst Hörer, Fritz Hoyer, Karl-Heinz Kaack, Jürgen Karehnke, Hans Kemper, Paul Köhler, Ernst-August Köster, Friedrich Kraus, Wolfgang Kroll, Gerhard Kummert, Erwin Lange, Ludwig Lohbaum, Friedrich Lutz, Gerhard Meyer, Walter Nagel, Günther Pirschel, Rolf Rosewsky, Günther Schumann, Karl Sellhorn, Walter Silek, Benno Szmekus, Klaus Voß, Max Wintermeyer, Lothar Wisch.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) bestanden am 15. September 1959 folgende Herren:

Herbert Beck, Peter Blum, Hans Buggenthin, Horst-Dieter Disting, Herbert Drewes, Ernst Feurice, Konrad Gerbode, Heinz Gerhardt, Wolfgang Goede, Egon Greitsch, Heinrich Homann, Hans-Peter Kaminsky, Hermann v. Kessinger, Walther Leu, Gerhard Lickelt, Heinz Müller, Hans-Friedrich Philipp, Ulrich Porsch, Georg Kapp, Günter Schimkowitz, Rolf Schlüter, Hans-Günther Schulze, Kurt v. Thienen. Außerdem bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) am 15. September 1959 die Herren: Günter Korth, Uwe Stephan.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) bestanden am 30. September 1959 folgende Herren:

Peter-Klaus Böttger, Uwe Csiky, Klaus Dahlke, Roland Dau, Manfred Fraider, Heinz Gaida, Norbert Graefe, Franz Hintz, Uwe Imbeck, Erhard Kahlmann, Karl-Friedrich Kossow, Ralf-Dieter Matheisel, Dirk Moldenhauer, Karl-Heinz Neumann, Orlwin Peters, Günther Raddatz, Georg Reimer, Hartmut Schacht, Ulfilas v. Schalscha-Ehrenfeld, Dietrich Schinke, Hermann Siemers, Willy Vögtel, Wolf Weihe, Siegfried Zäck.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden am 25. September 1959 folgende Herren:

Horst Bartsch, Rolf Beike, Siegfried Bojen, Wilhelm Eyllenstein, Werner Fonfara, Siegfried Forkel, Armin Foth, Horst Godenschweiger, Peter Groß, Siegfried Hoffmann, Karl-Heinz Johannsen, Uwe Klein, Herbert Krieken, Hermann Martens, Otto Meyer, Uwe Mundt, Paul Pluppings, Hans Rambadt, Heinz Rehm, Jürgen Rinck, Jobst Röthmann, Hans-Holger Schröder.

Seefahrtsschule Leer

An der Seefahrtsschule Leer haben am 29. September 1959 folgende Herren die Funkerprüfung bestanden:

Das Seefunkzeugnis 2. Kl.: Johann Ahrens
Das Seefunksonderzeugnis: Dieter Weller, Franz Schutze, Karl Haufe, Ernst Fleures, Ernst Möllering.

Der nächste Lehrgang für das Seefunkzeugnis 2. Klasse und für das Seefunksonderzeugnis beginnt hier am 7. 1. 1960. Dazu sind noch Anmeldungen möglich.



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

Hermann Schlünz vom Norddeutschen Rundfunk beauftragt worden.

Die Sendung wird wie folgt ausgestrahlt:

in Richtung	Wellenlänge	Frequenz	Sendezeit
Fernost	13,80 m	21 735 kHz	07.15 Uhr GMT
	13,85 m	21 650	07.15
	25,44 m	11 795	07.15
Nahost	13,80 m	21 725	14.45
	13,96 m	21 490	14.45
	16,78 m	17 875	14.45
Afrika	16,84 m	17 815	18.15
	19,64 m	15 275	18.15
	25,12 m	11 945	18.15
Südamerika	19,51 m	15 375	22.15
	25,4 m	11 795	22.15
	30,94 m	9 735	22.15
Nordamerika	25,12 m	11 945	01.45
(am nächsten Tag)	25,44 m	11 795	01.45
	31,12 m	9 640	01.45

Die nächsten Sendetermine sind: 7. November und 5. Dezember.

Wußten Sie schon, daß . . .

... die Arbeiterhaushalte in den letzten drei Jahren in steigendem Umfange elektrische Haushaltsgeräte angeschafft haben? Laut EMNID stieg von 1955—1958 der Anteil der Arbeiterhaushalte mit Staubsaugern von 30 auf 48%, der mit Elektroherden von 17 auf 32%, von Waschmaschinen von 6 auf 15%, von Kühlschränken von 3 auf 14% und von Mixergeräten von 1 auf 7%.

... die öffentlichen Bausparkassen 1957 179 000 Verträge mit einer Vertragssumme von zusammen 2,6 Mrd. DM abgeschlossen haben, wobei nahezu 60% aller neuen Verträge auf Lohn- und Gehaltsempfänger entfallen?

... nach vorläufigen Schätzungen der Fremdenverkehrsverbände 1957 schon bis zum September mindestens 8 Millionen Bundesbürger eine Urlaubsreise unternommen haben? Das sind rund eine Million mehr als im Vorjahre, 20% der Ferienreisenden bevorzugten das Ausland.

... das durchschnittliche Monatseinkommen der sowjetzonalen Arbeiter und Angestellten 1956 rund 390 DM-Ost (ohne Lehrlinge) gegen 403 DM (einschl. Lehrlingen) in der Bundesrepublik betrug, demgegenüber aber die Einzelhandelspreise 1956 in der Sowjetzone um 173% in der Bundesrepublik dagegen nur um 83% höher waren als vor dem Krieg?

... im Jahresdurchschnitt 1957 die Zahl der in der Industrie Beschäftigten um 231 600 (3,3%) größer war als 1956, die Zahl der geleisteten Arbeiterstunden jedoch niedriger war: nämlich mit 12,6 Mrd. um 353 Mill. oder 2,7% niedriger, wobei für die geringere Zahl von Arbeiterstunden eine um 1,739 Mrd. DM oder 6,8% höhere Lohnsumme bezahlt wurde?

... die Wohnungen größer werden? 1957 hatten von den neu gebauten Wohnungen 42% wenigstens vier Räume, im 1. Vierteljahr 1958 waren von 100 neu fertiggestellten Wohnungen bereits 63 Vier- und Mehrzimmerwohnungen. Gleichzeitig sank der Anteil der Dreizimmerwohnungen von 31,6 auf 27,4%, entfielen auf 100 Neubauwohnungen nur noch 9,5 Zweizimmerwohnungen.

... eine Feststellung der amtlichen sowjetzonalen Statistik einen interessanten Einblick in die Lohnpolitik der Zone vermittelt? In der Mitteldeutschen Baumaterialindustrie ist von 1955 auf 1956 die Pro-Kopf-Leistung je Produktionsarbeiter um 6,4%, der Durchschnittslohn aber nur um 3,1% gestiegen, welche Relation ausdrücklich als „günstig“ bezeichnet wird.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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



Die Werften melden...

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

867 FMS (Taufe auf Probefahrt), 700 BRT, f. Société Bouloonnaise d'Armement Le Garre & Cie., Boulogne-sur-Mer. Ausged. 3. 9. 59

Atlas-Werke, Bremen

399 MS „Nabstein“, 7200 tdw, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapell. 17. 9. 59

Blohm & Voss AG., Hamburg

806 MS „Franceska“, 26 000 tdw, f. Baron H. H. Thyssen-Bornemisza, Lugano (KR.: Christian F. Ahrenkiel, Hamburg). Stapell. 2. 9. 59

810 MS „Alsterblick“, 3350 tdw, Kühlschiff f. Part.-Reed. MS „Asterblick“ (KR.: Rob. M. Sloman jr.), Hamburg. Profef. 7. 9. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

873 MS „Wiedstein“, 4900 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Profef. 10. 9. 59

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

195 MS „Brigitte Graebe“, 424 BRT, f. Günther und Irma Graebe, Hamburg. Profef. 15. 9. 59

Construction Mécaniques de Normandie, Cherbourg

Küstenminensuchboot „Vegesack“, 370 ts, f. Bundesmarine. Probefahrt. 10. 9. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

746 MS „Hornkoog“, 3650 tdw, f. Horn-Linie, Hamburg. Stapell. 4. 9. 59

747 TD (tu) 36 000 tdw, f. Titan Tankers Inc., Wilmington. Stapell. Hinterschiff 10. 9. 59

753 MS „Vogel“, 8600 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Profef. 8. 9. 59

Howaldtwerke A.-G., Hamburg

933 MS „Schie Lloyd“, 14 700 tdw, f. Koninklijke Rotterdamse Lloyd N.V., Rotterdam. Stapell. 16. 9. 59

Kieler Howaldtwerke A.-G.

1135 MS „Høegh Dene“, 9900 BRT, f. Leif Høegh & Co. A/S, Oslo. Profef. 4. 9. 59

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1075 MS „Laxa“, 750 tdw, f. Hafskip, Reykjavík. Stapell. 19. 9. 59

C. Lühring, Brake/Unterweser

3904 MS „Wiking“, 980 tdw, f. Anton Boyksen, Rodenkirchen/Weser. Stapell. 8. 9. 59

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13309 Schnellboot „Anoa“, 140 ts, f. indonesische Marine. Stapell. 17. 9. 59

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

496 DES „Gottlieb Hagen“, 760 BRT, Lotsenboot f. Wasser- u. Schifffahrtsdirektion Bremen, Profef. 9. 9. 59

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

547 MS „Arauco“, 5000 BRT, f. Compania Chilena de Navegacion Interocceanica, Valparaiso. Stapell. 24. 9. 59

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

310 FMS „Carl Wiederkehr“ (Heckfänger), 720 BRT, f. Gemeinwirtschaftliche Hochseefischerei GmbH., Bremerhaven. Profef. 26. 9. 59

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

414 TMS „BP Olex 45“, 157 t, f. BP Benzin und Petroleum Ges. m.b.H., Hamburg. Profef. 22. 9. 59

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

408 MS „Bremer Anwalt“, 499 BRT, f. Bruno Bischoff Reederei, Bremen. Stapell. 15. 9. 59

Schliecker-Werft KG., Hamburg

519 MS „Mathieson“, 12 500 BRT, f. Ormet Shipping Corporation, New York, Monrovia. Profef. 17. 9. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

449 MS „Heinrich Hauschildt“, 424 BRT, f. Kapt. Julius Hauschildt, Hamburg. Profef. 19. 9. 59

458 MS „Herbert Horn“, 850 tdw, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Stapell. 26. 9. 59

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes:

MS „Erna“, 124 BRT, erb. 25 Thyssen. 9. 59 verk. v. Erich Paetsch, Brake, an Gerhard Schroder, Brake.

MS „Johann Schepers“, 298 BRT, erb. 57 Wilhelmshaven. 9. 59 verk. v. Rudolf Schepers, Haren/Ems, an Lehkerning AG., Duisburg.

D „Louise Lattmann“, ex „Daniela Borchard“, 2728 BRT, erb. 43 Bremen-Vegesack. 9. 59 verk. v. Reederei Lattmann KG., Hamburg, an Ewald Bock KG., Hamburg.

D „Winnie Lattmann“, ex „Egaa“, 1943 BRT, erb. 45 Belgien. 9. 59 verk. v. Reederei Lattmann KG., Hamburg, an Ewald Bock KG., Hamburg.

Ankäufe aus dem Ausland:

MS „Fusan“, 4662 BRT, erb. 59 Hamburg. 9. 59 angek. v. Rudolf A. Oetker, Hamburg, v. Rederiaktieselskabet A-lanta, Kopenhagen.

FD „Glenbervie“, 301 BRT. 9. 59 angek. v. Hamburger Reederei aus England.

MS „Johanna“, 112 BRT. 9. 59 angek. v. Heyo Hogelücht, Osthauderfehn, aus Holland.

Verkäufe ins Ausland:

MS „Barbara Meentzen“, 785 BRT, erb. 52 Bremerhaven. 9. 59 verk. v. Deutsche Kohlenhandels-Ges. m.b.H. (KR.: Carl Meentzen Schifffahrt u. Handel GmbH.), Bremen, nach Liechtenstein und von dort in bare boat Charter nach Jugoslawien.

MS „Hugo Arlt“, ex „Libelle“, 320 BRT, erb. 49 Oldenburg i. O. 9. 59 verk. v. Ivers C Arlt, Bremen, nach Indien. Neuer Name: „Mahalaksmi“.

MS „Ingrid“, 298 BRT, erb. 52 Wewelsfleth. 9. 59 verk. v. Erich Sandkamp, Uetersen (KR.: Johs. Thode), Hamburg, an Kapt. H. E. Lindholm, Marstal. Neuer Name: „Lindholm“.

MS „Jenny Porr“, ex „Claus Bischoff“, ex „Finkwälder“, 390 BRT, erb. 36/49 Hamburg. 9. 59 verk. v. Franz Hagen, Hamburg, an Broderna Karlsson, Helsinki. Neuer Name: „Marga“.

TMS „Scharhorn“, 1116 BRT, erb. 54 Lauenburg. 9. 59 verk. v. „Scharhorn“ Schifffahrts Gesellschaft, Hamburg, ins Ausland.

Abgewrackt werden:

D „Annemarine Krüger“, ex „Fendris“, 1268 BRT, erb. 25 Glasgow. 9. 59 v. Hans Krüger GmbH., Hamburg, an Eisen und Metall KG. Lehr & Co., Hamburg

MS „Elisabeth Boll“, ex „Marianne“, 389 BRT, erb. 20/48 Brake. 9. 59 v. Gerhard Boll, Haren/Ems, nach Norwegen.

D „Holsten“, ex „Paramé“, 2498 BRT, erb. 18 West Hartlepool. 9. 59 v. Holsten-Reederei Lenth & Co., Hamburg, an Eisen und Metall KG. Lehr & Co., Hamburg.

TMS „Senator“, 845 BRT, erb. 02/34 Kastel a. Rhein. 9. 59 v. Esso Tankerschiff Reederei GmbH., Hamburg, an Eisen und Metall KG. Lehr & Co., Hamburg.



Das Bücherbrett

Köhlers Flotten-Kalender 1960 ist erschienen. Wie immer ist auch dieser Band für jeden Seefahrer, nicht nur für den alten Marinemann, außerordentlich lehrreich, spannend und interessant. Ludwig Dinklage, der Schriftleiter, hat auch hier seine bewährten Mitarbeiter, die durch ihre Beiträge in „Kehrwieder“ bestens bekannt sind, zu Wort kommen lassen. So schreibt beispielsweise der Historiker Hans Gerd Eßer über Prinz Heinrich von Portugal, auf dessen Anregungen die großen Entdeckungsfahrten nach Afrika und Ostindien durchgeführt wurden. Der österreichische Seehistoriker Peter Handel-Mazzetti liefert einen Beitrag über die interessante Geschichte Ragusa-Dubrovniks. Der Polarfahrer Vitalis Pantenberg führt uns in die Arktis. Kapitän Franz Neumann hat die Seemannschaft als Thema gewählt. Der Marinehistoriker Albert Röhr stellt uns die

südwestafrikanische Wappensäule vor, der wir selbst wohl schon einmal begegnet sind und sie nicht zu deuten wußten. Arnold Rehm weiß eine lustige Geschichte von einem Lloydampfer zu erzählen. Der Emdener Bernd de Vries macht uns mit dem Leben der Küstenschiffer bekannt. Peter Gording — er gehört zu den „Cap Horniers“ — schildert uns ein Erlebnis auf einem Lotsenschoner. Walter Remien ist Spezialist im Eiswaiddienst und stellt sich auf du und du mit den Eisbrechern in aller Welt. Über die alte amerikanische Fregatte „Constitution“ weiß Hans Hoffmann interessante Dinge zu berichten. Käpten Brass ist der Meinung, daß man ruhig einmal sagen muß, wie der Krieg auf der andern Seite, besonders bei den Handelsschiffsleuten, ausgesehen hat. Siegfried Beyer fährt mit den Kreuzern und Zerstörern einen Angriff auf Spitzbergen und der Steuermann Karl-August Thomsen plaudert über seine Kriegserlebnisse auf Penang. Spannend ist auch die Feindfahrt eines Kleinst-U-Bootes mit Wolfgang Spaltek. Der Marinefachmann Andriano stellt auch hier die fremden Marinen vor und die schwedische wird noch ganz besonders behandelt von Ulrich Schreiber. Selbstverständlich ist neben sonstigen wissenswerten Listen und Tabellen der Handelsschiffahrt auch eine Aufstellung aller Schiffe und Fahrzeuge der Bundesmarine beigegeben, sogar mit Angabe der Kennziffern, so daß man auch auf See sofort erkennen kann, mit wem man die Ehre hat. Das 224 Seiten starke Buch ist also kein Kalender mehr im eigentlichen Sinn, sondern ein sehr lesenswertes Buch, daß man immer wieder gern zur Hand nimmt.

Andreas Wiese: „Ich steh' am Ruder“. Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg und Hamburg. 100 S., zahlr. Fotos. DM 7,80.

Hier wird uns ein recht unteres Buch mit dem Untertitel „Mit dem Kadettenschiff auf hoher See und in fremden Haren vorgelegt. In einer dem jungen Mariner angemessenen Frische schildert der Verfasser seine Erlebnisse und Erfahrungen auf einer Auslandsreise der Begleit- und Schulschiffe „Lider“ und „Trave“ nach Holland, England, Schottland und Frankreich. Dabei legt er, neben der Schilderung des seemannischen Handwerks, besonders Wert auf die gute Verständigung, die mit den Menschen in fremden Häfenstädten und den Seekadetten anderer Marinen erreicht wurde. Es ist zu nicht die Absicht, angehenden Seeoffizieren Pauschalreisen zu bieten, sondern das Herstellen freundschaftlicher Kontakte zwischen den Marinen und darüber hinaus die Förderung des gegenseitigen Verstehens der Völker.

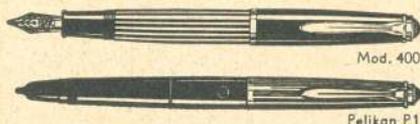
Die Fotos ergänzen vortrefflich den Text. Sehr instruktiv ist besonders ein Seitenriß der „Trave“, mit dem der Band eingeleitet wird, wogegen festzustellen ist, daß das seemannische Wörterverzeichnis am Schluß weniger gut gelang, denn es enthält doch manche Ungenauigkeiten, wenn nicht Fehler. So weiß beispielsweise jeder alle Mariner, daß unter „Abkomm-Schießen“ etwas ganz anderes verstanden wird, als hier angegeben. Ebenso ist der Ausdruck „Freiwache“ in seiner Erklärung reichlich unklar und irreführend; die Ausgehuniform heißt auch nicht Kulani, sondern Collani, benannt nach dem Kieler Uniformschneider L. H. Berger, Collani & Co. und schließlich ist Stellege und Stelling nicht dasselbe. Alles in allem aber ist es ein vor allem für die Jugend recht empfehlenswertes Buch.

Salomonisches Urteil

Zu Sneek, einer Stadt in der niederländischen Provinz Friesland, arbeitete einst ein Schieferdecker, der in seiner Jugend viel zur See gefahren war, auf dem Dach des Rathauses. Er schien sich einen Augenblick nicht gut festgehalten zu haben, stürzte hinunter und auf einen Straßenpflasterer, der sich hingekniet hatte, um die Straße auszubessern. Ojemeine! — Der Straßenpflasterer wurde durch den heftigen Schock getötet. Der Schieferdecker aber hatte nicht die geringste Verletzung abbekommen. Aber nun forderte die Familie des Straßenpflasterers, daß der Schieferdecker bestraft werden sollte, wenn auch unter gemilderten Umständen. Der Richter war der Ansicht, daß hier nichts anderes als ein Unglück geschehen sei und an eine Bestrafung nicht zu denken wäre.

Als jedoch die Familie auf Bestrafung bestand, sagte der Richter, der sich ebenfalls genug Seewind um die Ohren hatte wehen lassen: „Nun gut! Hört denn meinen Spruch! Einer der Blutsverwandten kletterte auf das Dach des Rathauses. Der Schieferdecker setze sich gebückt auf dieselbe Stelle, an der der Straßenpflasterer saß, als sich der Unfall ereignete. Und nun lasse sich der Verwandte so vom Rathausdach herabfallen, daß er auf den Schieferdecker stürzt und diesen tötet.“

Aber dazu hatte keiner von den Verwandten des Straßenpflasterers Lust.



Pelikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MONKEDAMM 17-18

FOLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF



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 Kapitängröße.

Wie
erreiche ich
wen?

Ausgabe **1**
9
5
9

enthält Anschriften, Telefon-
und Fernschreibnummern,
der an der Nord- und
Ostseeküste beheimateten
Reedereien · Schiffsmakler ·
Werften · Schlepsschiffahrts-
firmen · Fischerei- und Klas-
sifikationsgesellschaften, außer
Hamburg. Erschienen im

Seefahrt Verlag
G. m. b. H.



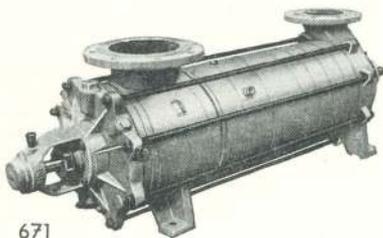
Original
**MAMPE-
HALB u. HALB**
Alleinherstellerin
MAMPE-BERLIN
GEGR. 1852

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreisfabrikate

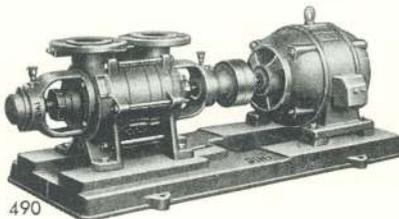
AEG - Selbststeueranlagen



671

Sih
PUMPEN
für den
SCHIFFBAU

Schulz & Vanselow
HAMBURG 39
Hudtwalkerstraße 10
Tel. 47 52 54 u. 47 70 08



490



Sartori & Berger

K I E L H A M B U R G

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

KIEL-HOLTENAU · BRUNSBOTTELKOOG · DÜSSELDORF · BREMEN



VOLLWASCHER

848,-

SIEMENS
HAUSGERÄTE



WÄSCHESCHLEUDER

248,-

SIEMENS
HAUSGERÄTE



HEIMBUGLER

698,-

Lindolin-Farben



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

ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten



Schaar & Niemeyer

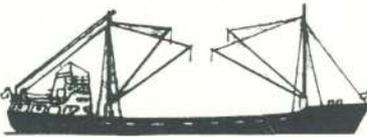
Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

LIEFERANTEN
der Seeschifffahrt



Drahtseile

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

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

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

ROTTERDAM: Schiedamsdijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),
nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

Pumpen



für alle Bordverhältnisse, Reparaturen aller Systeme
PUMPEN PRINZ

Pumpenfabrik - Hamburg Altona, Nopitschstraße 15
Telefon 31 12 66 - Fernschreiber 021 3218

Schiffs-
Innenausstattung

M. HIGLE & SOHN

Klein-Flottbek, Quellental 22/24, Tel. 82 01 06
Polstermöbel - Dekorationen - Gardinen
Teppiche - Möbelstoffe - Fußbodenbelag

Schiffs-Positions-
Laternen

J. H. PETERS & BEY HAMBURG 11
Karpfangerstraße 8/14 - Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
PEBETRA-HANDFEUERLOSCHER - METALLWAREN FOR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

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



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