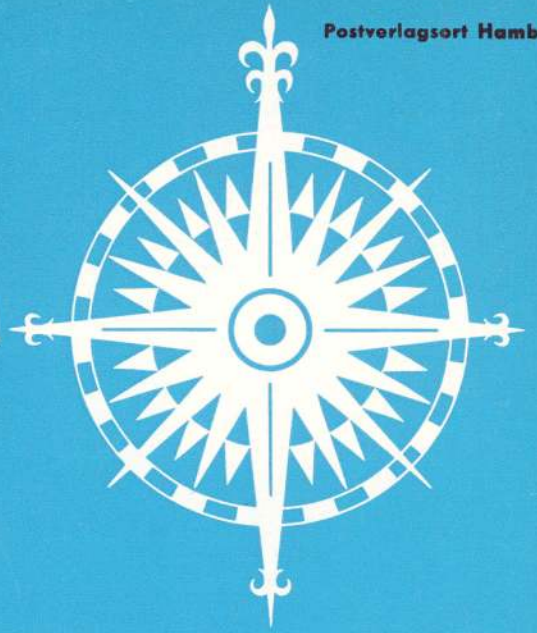


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Laäka, das Ceylon unserer Tage
- Wo steht die deutsche Schifffahrt heute?
- Mit MS „Flottbek“ rund um die Karibische See
- Flotten-Umschau
- Sport an Bord
- Das Ei des Kolumbus
- Die große Bilderseite
- Einmal „vornehm“ ausgehen
- Nixen an Bord
- Lora
- 400 Jahre Seefahrer-Altentheim
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten . . .



Besinnliche Avendszeit

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: Schiffsehder - Fernschreiber 021-3098

Ob in der Luft...
an Land...
auf See...



nimm
**Hansen
Rum**
zum Grog
zum Tee



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

International



LAGOMATT

seidenmatter, gut verlaufender Dekorationsanstrich

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

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang

Dezember 1959

Nr. 12



Am Reilkompas

(Fortsetzung aus Nr. 11)

Das Personalproblem ist für die sowjetzonale Schifffahrt zur Zeit Thema Nummer eins. Es wird auch das Hauptproblem für die nächsten Jahre bleiben. Im Jahre 1952 besaß der „VEB Deutsche Seereederei“ nur ein Schiff, Anfang 1957 19 Schiffe. Am Ende des zweiten Fünfjahresplanes soll die sowjetzonale Handelsflotte aus 64 Schiffen bestehen. Für diese werden 1500 Mann Besatzung, davon 200 Kapitäne, Schiffsoffiziere und etwa 250 Inhaber von technischen Patenten benötigt. Weil die fertiggestellten Neubauten bereits wegen des Mangels an seemännischem Personal nicht besetzt werden konnten, wurden die Partei- und Gewerkschaftsfunktionäre in den Betrieben beauftragt, früheres seemännisches Personal ausfindig zu machen und insbesondere ehemalige Patentinhaber davon zu überzeugen, daß sie jetzt wieder Dienst an Bord der Schiffe machen müßten.

Die nautisch-seemännische Laufbahn beginnt mit einer dreijährigen Matrosenlehrzeit und einer je zur Hälfte theoretischen und praktischen Ausbildung. Nach 18-monatiger Fahrzeit kann der Matrose die Seefahrtsschule in Wustrow besuchen und nach einem Jahr Schulbesuch das Patent A 2 bzw. nach zweijähriger Schulzeit das Patent A 5 erwerben. Nach einer weiteren Fahrzeit von zwei Jahren als 3. oder 4. Offizier auf großer Fahrt erhält der Schiffsoffizier das Patent A 6.

Auch der Mangel an technischem Personal ist groß. Wer als Ingenieur-Assistent auf ein Schiff kommen will, muß eine abgeschlossene Lehre als Motorenschlosser, Maschinen- oder Motorenbauer und eine mindestens zweijährige Facharbeitertätigkeit nachweisen können. Nach zweijähriger Fahrzeit als Assistent beginnt der Besuch der Fachschule für Schiffstechnik in Warnemünde. Hier wird nach einjährigem Besuch der Schule das Patent C 3 und nach dreijährigem Besuch das Patent C 5 erworben. Um das Patent C 4 oder C 6 zu erhalten, sind wiederum zwei Jahre Fahrzeit erforderlich, so daß sowohl in der nautischen als auch in der technischen Laufbahn etwa zehn Jahre vergehen, ehe das höchste Patent erreicht ist.

Für die Ausbildung als Funker wird eine abgeschlossene Lehre als Funkmechaniker vorausgesetzt. Der Bewerber muß außerdem eine zwei- bis dreijährige Berufspraxis nachweisen. Die Ausbildung erfolgt eben-

lernen. Sie erhalten ein Stipendium von 150 Ostmark oder mehr, je nach ihrer politischen Einstellung. Für die von ihnen bewohnten Mehrbeträume, denen jeweils ein politisch einwandfreier Stubenältester vorsteht, werden rund 60 Ostmark Miete gezahlt. Das ganze Leben in der Schule hat etwas kasernenähnliches an sich, d. h. es beginnt morgens mit einem Fahnenappell, dann Fach- und politischer Unterricht, sowie vormilitärische Ausbildung und endet mit Aufklärungsabenden, politischen Aussprachen und Kinobesuchen.

Das Verhältnis der auf der Schule ausgebildeten Nautiker zu den noch in der ostzonalen Schifffahrt tätigen Nautikern steht in keinem Verhältnis. Nach sachkundiger Schätzung wird damit gerechnet, daß in den letzten Jahren mehr als 50 % der Nautiker abgewandert sind. Diesem Mißstand versuchen die Zonenbehörden dadurch zu begegnen, daß sie eine Erhöhung der Teilnehmerzahl an jedem Kursus angeordnet haben. Zahlenmäßig könnte damit vielleicht eine Besserung erreicht werden. In qualitativer Hinsicht muß sich eine solche Maßnahme aber negativ auswirken.

Der Wachoffizier

Wir wünschen
allen Fahrensleuten auf See,
in fernen Häfen und in der Heimat
ein recht frohes Weihnachtsfest
und ein glückliches Neues Jahr!

Verlag und Schriftleitung
„Kehrwieder“

falls an der Seefahrtsschule Wustrow. Nach zweijährigem Schulbesuch wird das Seefunkerpatent II. Klasse und nach anschließender dreijähriger Fahrzeit ohne weiteren Schulbesuch das Seefunkerpatent I. Klasse ausgehändigt.

Über die Seefahrtsschule Wustrow liegen ebenfalls ausführliche Berichte vor. Zur Zeit hat die Schule eine Kapazität von etwa 300 Seeleuten, die dort wohnen, arbeiten und





Der Mann am Äußern

Nach einem alten Sprichwort sollen die Frauen die besten sein, von denen man am wenigsten spricht. Wollte man das auf die Politik und auf die Länder anwenden, dann käme hier in erster Linie wohl die Türkei in Frage. In aller Stille widmet sich dieser schwergeprüfte Freistaat unter der roten Flagge mit Halbmond und Stern dem Aufbau. Viele Jahrzehnte hindurch mußte sich die alte Türkei nach allen Seiten hin wehren, um ihren nationalen Bestand im Kern erhalten zu können. Im Ersten Weltkrieg stand die Türkei auf deutscher Seite. Konstantinopel, das alte Byzanz, in der Antike und im Mittelalter Hauptstadt des Byzantinischen Reiches, wurde von den Alliierten abgesperrt und Ende 1918 bis 1923 besetzt. Die Verhandlungen der Konferenz von Lausanne beließen Konstantinopel bei der Türkei. Die Regierung wählte jedoch als neue Hauptstadt Ankara, eine Stadt am Nordrand der zentralasiatischen Steppe belegen, die heute etwa 300 000 Einwohner zählt. Aus Konstantinopel wurde Istanbul. Im Osten grenzt die Türkei an die Sowjetunion. Von den einsamen Grenzposten am reißenden Arpaçay aus sieht man die Beobachtungstürme der Rotarmisten. Angesichts dieser Lage ist der Türkei eine entscheidende Rolle im Nahen Osten zugefallen. Sie bringt dafür, ohne viel Aufhebens zu machen, erhebliche Opfer. Die Verteidigungsausgaben belaufen sich auf etwa vier Zehntel des Staatshaushaltes. Eine halbe Million neuzeitlich ausgerüsteter Soldaten stehen ständig unter Waffen. Die NATO hilft, wo sie kann. Aber die Türkei hat den Ehrgeiz, sich nach Möglichkeit aus eigenen Kräften zu stabilisieren und ihre Unabhängigkeit zu bewahren. Und so sind die klügsten Männer am Werk, den wirtschaftlichen Anschluß an den Westen herzustellen. Wie Dieter Jasser berichtet, der die Türkei vor kurzem kreuz und quer durchforscht hat, verdoppelte sich die türkische Fleischproduktion in den letzten zwanzig Jahren auf 149 000 Tonnen. Dasselbe gilt für die Zuckerrübenproduktion, die von 0,9 Millionen Tonnen im Jahre 1950 auf 1,8 Millionen Tonnen im Jahre

1957 anstieg. Ein Teil des gewonnenen Zuckers kann schon ausgeführt werden. Selbstverständlich wird der Wasser- und Energiewirtschaft besondere Sorgfalt gewidmet, und auch auf dem Industriesektor sind Fortschritte erzielt. Schon vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde das Eisen- und Stahlwerk Karabük errichtet und im Laufe der Jahre ausgebaut. Die freundschaftlichen Beziehungen zu Deutschland sind trotz der veränderten politischen Verhältnisse nicht abgebrochen. Die Hälfte der türkischen Auslandsstudenten besucht deutsche Universitäten.

*

In diesen Tagen erhielten wir eine Handzeichnung aus Alexandrien. Die Künstlerin, die zum ersten Male ein Orientreise erlebte, und zwar auf einem deutschen Frachter, hatte mit Feder und Farbe die Atmosphäre prächtig eingefangen. „Hätte nie gedacht“, so schreibt sie dazu, „daß es heute noch so aussieht wie in Tausend und einer Nacht, aber bedrückend die große Armut und eine Lehre für uns“. Fahrensleuten ist das nichts Neues, aber für manchen Reisenden aus dem Wirtschaftswunderland Westdeutschland dürfte es doch heilsam sein, aus eigener Anschauung zu erleben, daß es in dem benachbarten Erdteil Afrika noch etliche Probleme zu lösen gilt (und nicht nur dort). Erfreulich zu hören, daß die diplomatischen Beziehungen zwischen Kairo und London wieder aufgenommen worden sind. Der Abbruch der Beziehungen war aus Anlaß der Suezkrise vor drei Jahren erfolgt. Auch zwischen Großbritannien und Saudiarabien wird die Wiederaufnahme der Beziehungen vorbereitet. Ein heißes Eisen ist der seit langem angestrebte Zusammenschluß der arabischen Völker. Staatspräsident Nasser, ein eifriger Verfechter des arabischen Nationalismus, hat den irakischen Ministerpräsidenten Kassem schwer angegriffen, weil dieser eine Union zwischen dem Irak,

Menschen am Strom und auf See

Einer der wichtigsten Seefahrtsberufe ist der des Lotsen. „Ein in der praktischen Schifffahrt erfahrener, nach gehöriger Prüfung angestellter Seemann, oder eigentlich Führer der Schiffe, die in einen Fluß oder Hafen einlaufen oder aus demselben abfahren wollen.“ So definierte vor 80 Jahren Kapitän J. Friedrichson in seinem „Schifffahrts-Lexikon“ den „Lotsen“. Übrigens hat das Wort „Loise“ nichts mit dem Piloto des Mittelmeeres oder dem englischen Pilot zu tun, auch nichts mit dem Sankblei, dem Lot, sondern der Ursprung liegt in dem niederdeutschen Wort „Lodsman“. Lod bedeutet hier Weg, der Lodsman ist also ein Wegmann. Diesen Ausdruck finden wir bereits um 1400. Und in diese Zeit glaubt man sich versetzt, wenn man sieht, in welcher primitiver Weise die Lotsen noch auf den großen Seewasserstraßen, wie beispielsweise hier in der Elbmündung, versetzt werden. Winzig kleine, aber durchaus seetüchtige Motorboote bringen die Lotsen hinaus zu den aufkommenden Schiffen. Im Winter und bei Seegang ist das wirklich kein reines Vergnügen.

Syrien und Jordanien als wünschenswert bezeichnet hat. Ein solcher Plan entspricht Nassers Ideen keineswegs. War doch Ägypten das erste Großreich Afrikas, schon vor Christi Geburt. Die „Entdeckung“ und Kolonialisierung Afrikas durch Portugiesen und Holländer setzte im Anfang des 15. Jahrhunderts ein. In Kapstadt entstand die erste holländische Kolonie in der Mitte des 17. Jahrhunderts. Dann begann das Vordringen der Forscher in das Innere des Landes und die Aufteilung unter europäische Kolonialmächte. Nach dem Ersten Weltkrieg setzte der Auftrieb der Unabhängigkeitsbewegungen ein, der sich nach dem Zweiten Weltkrieg gewaltig verstärkte. 1951 wurde Lybien unabhängiges Königreich, vier Jahre später der Sudan ein unabhängiger Staat, ein Jahr darauf folgte die Goldküste unter dem Namen Ghana. 1946 schon war das französische Kolonialreich in Afrika zur „Französischen Union“ zusammengefaßt. 1956 erhielten Marokko und Tunesien die Selbständigkeit, ein Jahr später genehmigte die französische Nationalversammlung weitgehende Selbstverwaltung für Französisch West- und Ostafrika. Das schwierigste Kapitel aber ist seit Jahren das Algerienproblem. Der Vatikan hat die katholischen Missionare in Afrika aufgefordert, den jungen Staaten bei der Lösung ihrer sozialen Probleme zu helfen.

*

„Sollte es tatsächlich zu einem bewaffneten Konflikt zwischen China und Indien kommen, so wird es ein Kampf auf Leben und Tod sein,“ rief Indiens Ministerpräsident Nehru in der entscheidenden Parlamentssitzung aus, in der es um seinen Brief an den chinesischen Ministerpräsidenten ging. Das Parlament von Delhi stellte sich mit überwältigender Mehrheit hinter Nehru. Ob die Rücktrittsdrohung Nehrus zu dieser Entscheidung beigetragen hat oder nicht, sei dahingestellt. Jedenfalls war es ihm bitter ernst mit seinem Plan, der es auch den Chinesen ermöglicht, einzulenken, ohne das Gesicht zu verlieren. Eine radikale Gruppe im indischen Parlament wollte nichts wissen von der neutralen Zone, sondern wollte mit Waffengewalt Indiens Ansprüche verteidigen. Was daraus hätte werden können, wußte Nehru ganz genau. Daher sein Ausspruch vom Kampf auf Leben und Tod.

Dabei ist Nehru trotz aller Versöhnlichkeit in der Form in der Sache selbst hart geblieben. Er verlangt als Vorstufe zu den Verhandlungen den Verzicht auf Grenzpatrouillen an der sogenannten Mac-Mahon-Linie im Osten und die beiderseitige Räumung des umstrittenen Gebietes in Ladakh im Westen. Wenn diese Zeilen erscheinen, wird USA-Präsident Eisenhower vielleicht gerade in Neu-Delhi weilen. Der Erkundungsflug des „mächtigsten Mannes der westlichen Welt“, wie man Dwight David Eisenhower nennt, führt nicht nur nach Europa und Afrika, sondern auch nach Asien. Peking und Moskau werden diesen Flug sicher sehr aufmerksam verfolgen. Steht er doch in enger Beziehung zu der Gipfelkonferenz, die seit Monaten schon vorspukt. Wie Bundeskanzler Adenauer meinte, werden aber wohl noch fünf oder sechs Monate bis dahin vergehen, die wir „mit großer Geduld“ hinnehmen müßten.

Fritz Roßberg





Der Hafen

Lanka DAS CEYLON UNSERER TAGE

H. MORRISON

Nach dem Zweiten Weltkrieg haben verschiedene ehemalige englische Kolonien ihre Selbständigkeit erhalten, trotz ihrer weiteren Zugehörigkeit zum „Commonwealth“.



Die singalesischen Fischer sitzen am Strand und überholen ihre Netze. Ihre Auslegerkanus sind außerordentlich seetüchtig und schnell.

Diese Freiheit hat für jeden dieser Staaten eigene Probleme gebracht und auch die mit einer langen Vergangenheit gesegnete Insel Lanka — wie Ceylon in der Eingeborenen-sprache heißt — hat die ihrigen. Seit 1947 ist es selbständig.

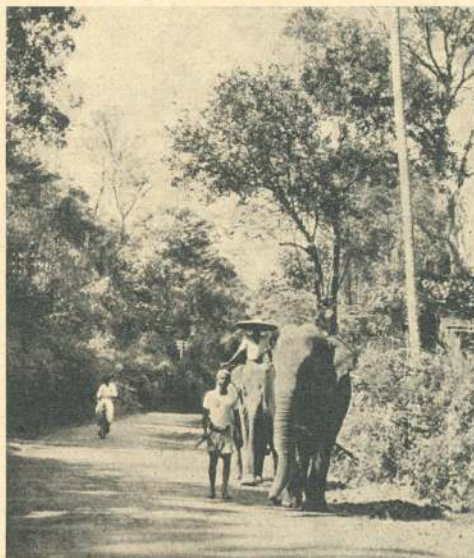
Die Insel liegt gerade nördlich des Äquators im Süden Indiens, umfaßt eine Fläche von rund 65 000 qkm und ist somit um die Hälfte größer als die Schweiz. Eine nette Rieseninsel, die seit Jahrzehnten zu einem der größten Teeanbaugebiete der Welt geworden ist. Häufiger Regen machen die Hitze erträglich und haben dazu beigetragen, daß der Tee hier so gut gedeiht. Es gibt Höhen bis zu 2600 m.

Die Singalesen haben eine alte hohe Kultur. Seit dem Jahre 504 v. Chr. ist die Geschichte der Insel genau beschrieben und erhalten. Der Buddhismus hat, von Indien kommend, hier

schon dreihundert Jahr vor unserer Zeitrechnung seinen Einzug gehalten und ist heute noch die Hauptreligion.

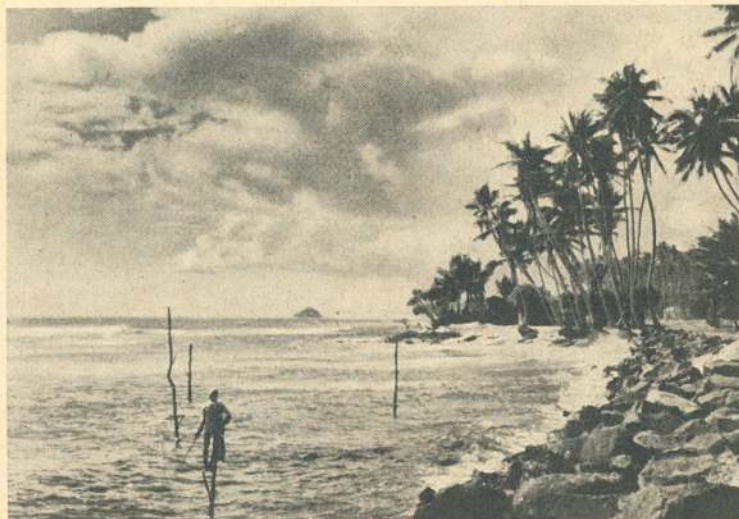
Die Portugiesen waren die ersten Europäer, die hier landeten (1505) und es war der Zimt-handel, der zu ihrer Zeit zu blühen begann. Später wurden sie durch die Holländer abgelöst, die gleichfalls der Gewürzhandel lockte. Schließlich kamen die Engländer. Während der Britenzeit wurde vor allem der Tee angebaut und dabei ist es geblieben. Außerdem hat es eine beachtliche Kautschuk- und Koproerzeugung.

Von den 7 Millionen Einwohnern sind ungefähr drei Viertel Singalesen, das andere Viertel Tamilen, die von Indien einwanderten. Auch



In den Urwäldern Ceylons fristen heute nur noch wenige Elefanten ein freies Leben. Sie sind, wie überall in Indien, zu wertvollen Helfern des Menschen geworden. Ein Elefantenbesitzer gilt als wohlhabender Mann.

Das gebirgige Ceylon ist überall fruchtbar. In den sumpfigen Tälern und in den künstlich bewässerten Ebenen gedeiht der Reis, das Hauptnahrungsmittel der Singalesen. An den Berghängen finden wir die Teeplantagen.



Die zahllosen Buchten längs der Küste sind außerordentlich fischreich.



Die ersten buddhistischen Tempel wurden oftmals unter überhängenden Felsen oder in Höhlen gebaut. So findet man sie in Indien, in Ajanta und Ellora. Ebenso begegnet man auf Ceylon noch vielen Felsentempeln.

viele Europäer, vor allem Engländer, leben heute noch auf der Insel.

Das Verkehrs- und Straßennetz ist in sehr gutem Zustand. Völkisch gibt es eine Minderheitenfrage — die Tamilenfrage. Nur wenn die Familie seit Generationen im Lande lebt und wenn die Familie den Anspruch nach Indien zu gehen aufgibt, nach dort kein Geld sendet, bekommt sie Bürgerrecht und kann wählen. Eine für unsere Verhältnisse eigenartige Regelung! Die Tamilen sind fleißige, zuverlässige Arbeiter und die Teeproduktion wäre ohne sie undenkbar.

Die Arbeiterschaft ist jedoch sehr unzufrieden und daran konnte bis jetzt auch die sehr linksgerichtete, kommunistisch ausgerichtete Regierung nichts ändern. Jüngst wurde der ganze Omnibusverkehr verstaatlicht. Die Unzufriedenheit drückt sich vor allem in ständigen Streiks aus. Der Export ist dadurch ernsthaft bedroht, die Streiks sind so häufig und schlimm, daß verschiedene Schifffahrtslinien gerade dabei sind, sich zu entschließen, Ceylons Haupthafen Colombo nicht mehr anzulassen. Ein anderes Problem ist die Übererziehung. Es sind nicht genug Stellen für all die gebildeten Singalesen da... Ein Problem ganz eigener Art!

Die Kultur der Singalesen ist alt. Von einer hohen Kulturstufe zeugen die Baudenkmäler,

die vor allem im Norden der Insel zu finden sind.

Kein Fremder, der diese Insel betritt, wird sich den Reizen dieses landschaftlichen Paradieses verschließen können. Hier ist noch der Elefant auf der Straße als Helfer des Menschen zu finden.

Wo steht die deutsche Seeschifffahrt heute?

Von Dr. H.-D. Schnoor

Nachdem auch die deutsche Seeschifffahrt, der „Spätheimkehrer“ der deutschen Wirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg, nunmehr den Wiederaufbau ihres Tonnagebestandes abgeschlossen hat und damit von der Entwicklungs- in die Konsolidierungsphase eingetreten ist, mehren sich von den verschiedensten Seiten die Fragen, ob und inwieweit es der deutschen Handelsflotte in den vergangenen neun Jahren gelungen sei, ihre ehemals überragende Position im Weltseeverkehr wiederzugewinnen, und wie ihre heutige Stellung in der Rangfolge aller schiffahrtstreibenden Länder der Welt zu beurteilen ist. Da diese Frage auch in den Überlegungen des die Weltmeere befahrenden und im engsten Kontakt mit anderen Handelsflotten stehenden Seemanns eine nicht unerhebliche Rolle spielen wird, soll in den folgenden Zeilen versucht werden, durch eine Gegenüberstellung der wichtigsten Daten der deutschen und der Welthandelsflotte eine Antwort auf dieses Problem zu finden.

Es ist bekannt, daß die deutsche Handelsflotte vor dem Ersten Weltkrieg im Gegensatz zu zahlreichen anderen Ländern nicht nur über eine große Tradition verfügte, sondern auch nach Großbritannien und den USA mit einem Tonnagebestand von 5,1 Mill. BRT den dritten Platz in der Welttonnage einnahm. Die Kriegs- und Reparationsverluste während und nach dem Ersten Weltkrieg bewirkten es jedoch, daß die deutsche Seeschifffahrt diese hervorragende Position innerhalb der Welthandelsflotte sehr schnell verlor und daß statt ihrer andere Nationen, wie vor allem Japan und Norwegen, einen höheren Anteil an der Welttonnage gewannen. So ist es gekommen, daß die deutsche Seeschifffahrt im Jahre 1939 nur noch einen Anteil von 6,5% am gesamten Welttonnagebestand besaß und damit an fünfter Stelle sämtlicher Schifffahrtsländer der Welt stand. Doch auch dieses Anteils konnte sich die deutsche Handelsflotte nicht lange erfreuen, denn schon sechs Jahre später nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges war dieser Anteil auf 0% abgesunken, so daß wiederum anderen Schifffahrtsnationen — und hier vor allem Frankreich, den Niederlanden, Italien und insbesondere auch Liberia und Panama — die Möglichkeit gegeben war, in die durch den Verlust der deutschen Flotte entstehende Lücke einzudringen. Dank der Unternehmerinitiative und der Risikobereitschaft der deutschen Reeder gelang es jedoch, diesen absoluten Nullpunkt des Jahres 1945 zu überwinden und in etwa acht Jahren eines raschen Wiederaufbaus tonnagemäßig den Vorkriegsstand wieder zu erreichen. Dabei war es klar, daß das Vordringen anderer Schifffahrtsnationen nicht gebremst werden konnte und daß der Anteil der deutschen Tonnage an der Weltflotte im Vergleich zur Vorkriegszeit weiterhin absinken mußte. Heute steht die deutsche Handelsflotte daher mit ihrem Gesamttonnagebestand von ca. 4,4 Mill. BRT nicht mehr an dritter oder fünfter, sondern erst an zehnter Stelle der Welttonnage.

Diese nüchternen Feststellungen, die das wechselvolle Geschick der deutschen Handelsflotte widerspiegeln und mehr als alles andere zum Ausdruck bringen, daß die Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt nicht nur wie bei anderen Ländern von wirtschaftlichen Faktoren, sondern in erster Linie von politischen Einflüssen bestimmt war, können flüchtige Betrachter dieses Sachverhalts sehr leicht zu der Schlußfolgerung veranlassen, daß sich neben dem sinkenden Anteil an der Weltflotte auch die Bedeutung der deutschen Handelsflotte im Laufe der Jahre erheblich verringert habe und daß diese gegenwärtig praktisch

„keine Rolle mehr spiele“. Obgleich diese Schlußfolgerung in der Öffentlichkeit nicht ganz unpopulär ist, wird man sich dieser Argumentation bei weiterer Überlegung kaum anschließen können. Um sich ein realistisches Bild über die deutsche Handelsflotte und ihre tatsächliche Leistungsfähigkeit machen zu können, genügen nicht derartig globale Überlegungen über den Tonnagebestand, sondern es bedarf wesentlich umfassenderer Vergleiche und Aufgliederungen zwischen der deutschen Seeschifffahrt und der Welthandelsflotte. Schon ein Vergleich der Altersgliederung und der Antriebsarten dürfte zu dem Ergebnis führen, daß die deutsche Seeschifffahrt — obwohl sie in der Rangliste der Welttonnage „nur“ an zehnter Stelle steht — gegenwärtig zu den bedeutendsten und leistungsfähigsten Handelsflotten der Welt gehört.

Nach den Angaben von Lloyds' Register of Shipping waren Mitte 1958 23,8% des Tonnagebestandes der Welthandelsflotte unter 5 Jahre, 16,4% zwischen 5 und 10 Jahren, 23% zwischen 10 und 15 Jahren, 19,3% zwischen 15 und 20 Jahren, 3,7% zwischen 20 und 25 und 13,8% über 25 Jahre alt. Demgegenüber gab die Altersgliederung der deutschen Seeschiffstonnage (ohne Küstenschifffahrt und Fischerei) Ende 1958 an, daß 49,0% der Gesamttonnage unter 5 Jahre, 27,9% zwischen 5 und 10 Jahren, 4,1% zwischen 10 und 15 Jahren, 3% zwischen 15 und 20 Jahren, 3,8% zwischen 20 und 25 Jahren und 12,2% über 25 Jahre alt waren. Aus dieser Gegenüberstellung ergibt sich unmittelbar, daß die deutsche Handelsflotte in ihrem Altersaufbau dem Durchschnitt der Welttonnage wesentlich überlegen ist. Während nur etwa 40% der Weltflotte weniger als 10 Jahre alt ist, besteht die deutsche Handelsflotte immerhin zu 76,9% aus Schiffen, die erst nach 1948 gebaut sind.

Ein wesentliches Ergebnis dieses Vergleichs ist es auch, daß die sogenannten „mittleren Jahrgänge“ bei der Weltflotte noch ziemlich stark besetzt sind, während sie bei der deutschen Flotte naturgemäß fast völlig fehlen. Nur die letzte Altersgruppe weist bei der deutschen Seeschifffahrt noch einen relativ hohen Anteil auf, eine Tatsache, die sich unmittelbar aus der Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg erklärt. Führt diese Gegenüberstellung mit der Welttonnage an sich schon deutlich genug zu dem Ergebnis, daß die deutsche Handelsflotte gegenwärtig zu den modernsten Flotten der Welt gehört, so findet dieses Resultat ebenfalls seine Bestätigung in einem Vergleich des Altersaufbaus der deutschen Handelsflotte mit dem anderer führender Schifffahrtsländer. So beträgt der Anteil der weniger als 10 Jahre alten Schiffe bei der englischen Flotte 45%, bei der holländischen 47%, bei der italienischen 34% und bei der amerikanischen sogar nur 7,2%.

Ein ähnliches Bild ergibt sich auch aus einem Vergleich zwischen den Antriebsarten der Welthandelsflotte und denen der deutschen Seeschifffahrt. Innerhalb der deutschen Handelsflotte besitzen die Motorschiffe einen Anteil von 77,2%, die Turbinenschiffe von 10,3%, während nur 12,5% des Tonnagebestandes auf Schiffe mit Kolbendampfmaschine entfallen. Die Welttonnage setzt sich dagegen nur zu 39,1% aus Motorschiffen, 28,9% aus Turbinenschiffen und zu 31,8% aus Schiffen mit Kolbendampfmaschine zusammen. Ländermäßig betrachtet, stellt die letzte Kategorie bei der englischen Handelsflotte noch einen Anteil von 23,8%, bei der französischen von 18,8% und bei der italienischen sogar von 36,2%.

Zeigen diese Vergleiche wesentlich besser als alle globalen Erwägungen über den tonnagemäßigen Platz der deutschen Handelsflotte innerhalb der Weltseeschifffahrt, daß die deutsche Seeschifffahrt hinsichtlich ihrer technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit eine wesentlich größere Bedeutung besitzt, so wird diese Feststellung nicht zuletzt auch durch die in den letzten Jahren ständig gestiegenen Transportleistungen bestätigt. Mit Ausnahme des Jahres 1958 — eine Tatsache, die ihre Erklärung unmittelbar in der seit zwei Jahren herrschenden Frachten-Baisse findet — befanden sich die mengenmäßigen Beförderungsleistungen sowohl der deutschen Seeschiffstonnage als auch der deutschen Küstenschiffstonnage ständig im Anstieg, wobei die jährliche Steigerungsrate durchschnittlich fast 20% betrug. Demgemäß hat sich der Anteil der Transportleistungen der deutschen Seeschifffahrt im seewärtigen Welthandel, der im Jahre 1950 nur 2% betrug, inzwischen auf annähernd 7% erhöht. Diese erhöhte Leistungsfähigkeit hat sich ebenfalls niedergeschlagen in — mit Ausnahme des Jahres 1958 — ständig gestiegenen Deviseneinnahmen und damit in einem erhöhten Beitrag zur Aktivierung der deutschen Zahlungsbilanz bzw. zur Beseitigung des Defizits der deutschen Seetransportbilanz.

Angesichts dieser hohen Leistungsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt ist die Feststellung immer wieder sehr bedauerlich, daß diese Tatsache in deutschen Verladerkreisen immer noch nicht die Resonanz gefunden hat, die man eigentlich hätte erwarten sollen. Obgleich der in der Nachkriegszeit erheblich gestiegene deutsche Außenhandel zu einer weit besseren Auslastung der Kapazitäten der deutschen Handelsschifffahrt durch den nationalen Außenhandel hätte führen müssen, ist der Anteil der deutschen Handelsflotte am Transport des deutschen Außenhandels viel geringer als in der Vorkriegszeit und wesentlich niedriger als in anderen Ländern. Während vor dem Zweiten Weltkrieg mehr als 60% des deutschen Außenhandels von deutschen Schiffen befördert wurden und zahlreiche andere Handelsflotten — z. B. die englische, französische und japanische — auch heute noch einen derartigen Anteil am Transport des nationalen Außenhandels besitzen, belief sich der Anteil der deutschen Handelsflotte am Transport des deutschen Außenhandels — von der gezahlten Frachtensumme her gesehen — im Jahre 1958 bei den Importfrachten lediglich auf 25,7% und bei den Exportfrachten auf 43,6%.

Wenn sich die deutsche Handelsflotte ihrer Struktur nach in den letzten Jahren als äußerst leistungsfähig erwiesen hat, so ist sie von der gegenwärtigen internationalen Schifffahrtskrise doch ungleich schwerer betroffen als die Schifffahrt anderer Länder. Da die deutschen Reedereien im Gegensatz zu ihren ausländischen Konkurrenten für ihre Kriegs- und Nachkriegsverluste keinerlei Entschädigungen erhalten haben und andererseits zur Finanzierung des Wiederaufbaus ihrer Flotte überwiegend auf Fremdkapital angewiesen waren, sind sie mit außerordentlich hohen Kapitalkosten belastet, die sich bei dem gegenwärtigen Rententiefstand sehr nachteilig bemerkbar machen und zu einer immer drückenderen Last werden. Von der seit nunmehr über zwei Jahre anhaltenden Krise auf den internationalen Frachtenmärkten sind alle Bereiche der deutschen Seeschifffahrt gleichermaßen betroffen.

Beruhend die Ertragsrückgänge in der Trampfahrt auf den seit langem nicht mehr die Kosten deckenden Frachtraten, so wird in der Linienfahrt insbesondere das aus konjunkturellen und in manchen Fahrtgebieten auch aus strukturellen Ursachen gesunkene Ladungsangebot zu einer Verschlechterung auf der Ertragsseite der Bilanzen der Linienreedereien führen.

MIT MS »FLOTTBEK«

Funkoffizier R. N. Heidrich

rund um die Karibische See

Am letzten Märztag verließen wir Amsterdam mit Kurs Britisch-Westindien. Das Azorenhoch lag treu und brav an seiner Stelle. Auch nach 30° West hatten wir wenig schlechtes Wetter. So wurde ziemlich planmäßig Bridgeton auf Barbados am 13. April erreicht.

Wir ankerten auf der Reede. Nur ein knapper Tag stand uns zur Verfügung. Dadurch hatten nur wenige unserer Besatzung Zeit, sich die Brückenstadt anzusehen. Im Laufe der Nacht verließen wir wieder Barbados mit Kurs Port of Spain auf Trinidad, das gegen Abend erreicht wurde. An malerischen Felsengrotten dicht an der venezuelischen Küste entlang schoben wir uns mit 13 Knoten durch die schmale Einfahrt der Bocas del Dragon. So kamen wir doch noch zu einem Wochenende in Trinidad.

Hier grünte und wucherte es in verschwenderischer Fülle. Meilenweit dehnt sich die Insel aus mit vielen Dutzend Dörfern und Städtchen, Straßen, Gleisen und Verkehrswegen. Die Insel liegt genau vor dem gewaltigen Delta des Orinoko. Bei einer Autofahrt ins Innere sprangen die Affen ohne Scheu über die Landstraße. Ihr schrilles, ohrenbetäubendes Kreischen mischte sich mit dem Quietschen der Bremsen. Man soll den Tierchen schließlich nicht zu dicht auf den Pelz rücken.

Am späten Sonntagabend drehten wir Trinidad den Rücken. Am Montagmorgen lagen wir bereits an der Pier von Carupano in Venezuela. Arrecifes-Radio war bis auf wenige Ausnahmen immer vorzüglich zu hören. Welche Freude der Sparks, daß an dieser Küste der Dornröschenschlaf endlich einmal vorüber war. Am nächsten Tag ging es weiter zur nahen Insel Margarita mit dem kleinen Hafen Pampatár, der in der Kolonialzeit einmal Sitz des spanischen Gouverneurs war, jetzt aber mit seinen Lehmhütten wie ein Dorf wirkt. 4½ Seemeilen entfernt von Pampatár liegt die jetzige Hauptsadt Asuncion. In den letzten Jahren entdeckten auch Reisegesellschaften den schönen weißen Strand und zogen hier einen Badebetrieb auf.

Noch lange waren die Gipfel von Margarita zu sehen, als wir wieder Kurs aufgenommen hatten zum Festland hinüber, nach Cumaná, der Hauptstadt des Staates Sucre, hier lagen wir wie in einem Südsee-Atoll, umrahmt von Palmen. Wir machten an einer langen Mole fest, die sich schnurgerade bis in die Stadt Cumaná fortsetzt. Wo eben noch Lehmhütten standen, sind diese modernen Bauten gewichen. Ich kaufte mir eine kleine, aus Horn geschnittene Rumba-Band, kaum größer als eine Streichholzschachtel. Die Gesichter der Musikanten, ihre Sombreros und ihre Instrumente waren gut darauf zu erkennen, doch erschien mir der Preis von einem Bolivar dafür doch etwas zu niedrig. Ich machte schleunigst, daß ich weiterkam. Seit wann ist denn Venezuela so billig?

Viel zu kurz war die Zeit. Schon am Abend ging es weiter. Unser Kurs führte jetzt nach Curaçao und genau vierundzwanzig Stunden später öffnete sich für uns die Brücke zur Einfahrt nach Willemstad, der Hauptstadt die-

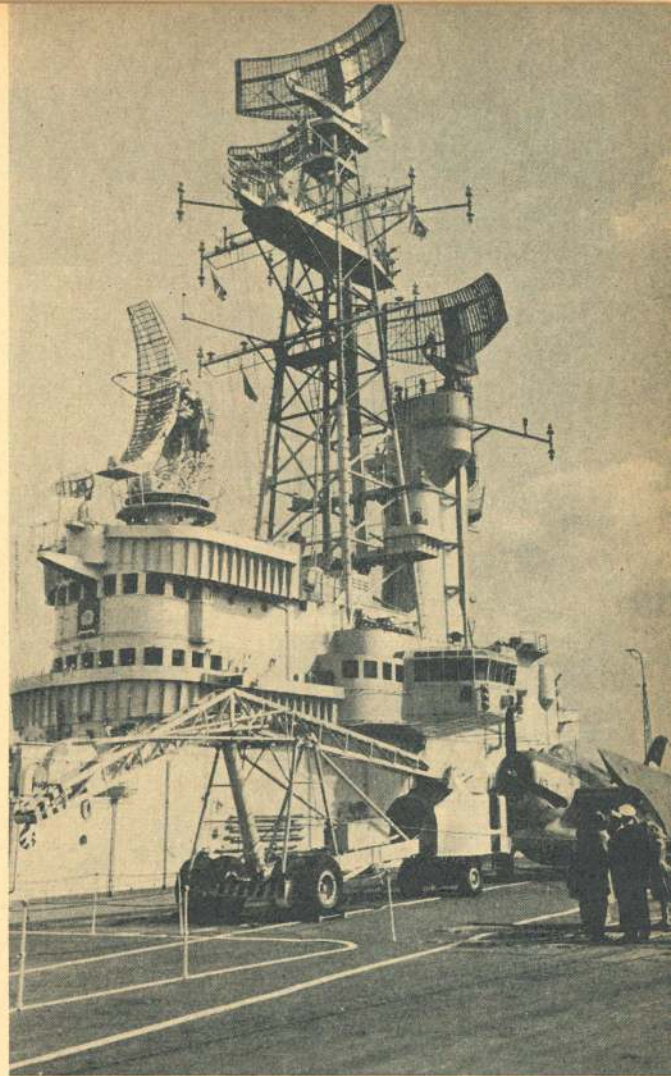
ser Insel. Eine Nacht und einen fast vollen Tag sollten wir hier bleiben. So trostlos die Insel sonst auch sein mochte mit ihren verkrüppelten Dornsträuchern und bizarren Kakteen, so wurde man doch durch den gemütlichen holländischen Kolonialstil reichlich entschädigt. Allein der schwimmende Markt war eine Sehenswürdigkeit für sich. Einige Dutzend großer Segelboote lagen dicht nebeneinander mit ihrem Heck zur Uferstraße vertäut. Unter breit ausgespannten Sonnensegeln lagen Südfrüchte aller Art aus. Alles kam vom Festland her, denn auf Curaçao wächst nichts, weder die Sükartoffel noch die schäbigste Banane.

Gegen Ende September besuchte ein niederländischer Flottenverband den Hamburger Hafen, darunter der Flugzeugträger „Karel Doorman“, ex „Venerable“ (13 800/19 500 ts, 42 000 PS, 24,5 km, Länge 213 m, Breite 24,5/40,1 m, Tiefgang 7,3 m, 1516 Mann Besatzung, Erbaut 1943 von Cammell, Laird & Co., Birkenhead.) In seiner Begleitung befanden sich der Zerstörer „Drenthe“ und das U-Boot „Zwaardvis“.

Vier Seemannsheime ließen kaum noch einen Wunsch an Bequemlichkeit offen. Selbst der Pfarrer saß im Priestergewand mit an der Theke und trug durch sein herzliches Wesen viel zur Verständigung der Jantjes bei, die im bunten Mischmasch längs der Bar hockten. Die besten und weißesten Tropenhemden kaufte man im Heim der Salvation Army und zwar zu einem Drittel des Preises, den man sonst in den Riesenkaufhäusern in New York oder Philadelphia bezahlen mußte.

Am 20. April machten wir in La Guaira fest. Uns gegenüber hatte sich ein dicker Liner hingelegt, dem Hunderte italienischer Auswanderer entquollen. Selbst die Betten und die unmöglichsten Dinge hatten sie sich aus der Heimat mitgebracht. Voller Optimismus sahen sie nun einem neuen Leben entgegen.

La Guaira zieht sich unmittelbar an der Küste am Fuß hoher Berge hin, die jeden Augenblick abzurutschen scheinen. Eine moderne Autostraße führt in großen Serpentina den Berge hinauf nach Caracas, der Hauptstadt des Landes. Es ging durch zwei große Tunnel, die durch Neonlampen erleuchtet waren. Bald hatte man die Stadt vor sich liegen. Ein herrliches Klima herrschte hier oben. Man konnte sich europäisch anziehen und konnte sogar eine Jacke tragen, was unten in La Guaira vollkommen unmöglich war.



Caracas ist heute eine der schönsten und auch für den Europäer gesündesten Hauptstädte Südamerikas. Trotz der vielen Hügel und Täler ist das Verkehrsproblem durch breite Straßen, sowie Unter- und Überführungen glänzend gelöst. Der in verschiedenen Stockwerken angelegte Omnibus- und Zentralbahnhof mag einer der modernsten der Welt sein. Kinos, Theater, Museen und viele weitere prächtige Gebäude säumen die Straßen und Plätze. Unmöglich kann man sie alle besuchen und bewundern. Es sind die zahllosen Ölquellen, die den Reichtum ins Land brachten. Jeder neue Bohrturm bringt weiteren Dollarsegen.

Der kommende Sonntag sah uns in Aruba. Das ist die kleinere Schwesterinsel von Curaçao, nur knapp 40 Seemeilen westlich von dieser gelegen. In Oranjestad machten wir an einer ganz modernen Steinpier fest. Wir löschten hier unsere Ladung und nahmen auch neue Ladung über. Das niederländische Aruba ist Umschlagsplatz für Öl. Der Hafen in der St. Nicolaasbaai liegt stets voller kleiner und großer Tanker.

Nach einem kurzen Aufenthalt in Ciudad Trujillo, der Hauptstadt der Dominikanischen Republik, in der noch vieles an die Zeiten der spanischen Eroberer erinnert, selbst eine alte Festung mit Kanonen gespickt, ging es unserem Endhafen Philadelphia entgegen, den wir nach fünftägiger Fahrt erreichten.

Wir bleiben dabei:



EXTRA

DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT



Flotten-Umschau

Am Jahresende besteht die Bundesmarine aus fast 22 000 Mann. Es sind 16 Geschwader aufgestellt worden, die jedoch zum Teil noch nicht vollzählig sind, und zwar ein Zerstörer-Geschwader, 4 Schnellboots-, 7 Minensuch-, 2 Küstenwach-, ein Landungs- und ein Geleitgeschwader. Die Marine-Fliegerstaffeln verfügen über etwa 40 Flugzeuge. In den letzten Wochen erfolgten Stapelläufe und Indienststellungen von Minensuch- und Schnellbooten. Am 7. November wurde bei der Werft E. Burmester in Bremen-Burg das Küsten-Minensuchboot (KM-Boot) „Ulm“ in Dienst gestellt. Es ist das vierzehnte von 18 Booten, die diese Werft in Auftrag genommen hat. Das 370 t große Boot wurde dem 8. Minensuchgeschwader in Cuxhaven zugeteilt, das bisher über das KM-Boot „Wolfsburg“ verfügt. Die restlichen vier Boote für dieses Geschwader liegen bereits in der Ausrüstung. Bei der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack lief am 16. November das Schnellboot „Storch“ von Stapel, als siebzehntes von 22 Fahrzeugen des Typs. Es wird mit vier Dieselmotoren von je 3000 PS ausgerüstet und hat vier Schrauben. Das S-Boot „Kormoran“ wurde am 9. November in Rendsburg in Dienst gestellt und dem 2. Schnellbootgeschwader in Wilhelmshaven unterstellt.

Der von Frankreich angekaufte Frachter „Borée“ wurde nach einigen Umbauarbeiten

am 27. November als Versorgungsschiff „Angeln“ in Dienst gestellt. Es soll dem Transport von Arsenalgut und Proviant dienen.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ traf am 11. November, sechs Tage früher als vorgesehen, von seiner zweiten Ausbildungsreise, die nach Schottland führte, wieder in Kiel ein. Das Schiff hat sich im harten Novemberwetter in der Nordsee gut bewährt. Die Besatzung fand bei dem fünftägigen Aufenthalt in Aberdeen überall herzliche Aufnahme.

Das 1. Geleitgeschwader (M-Boote vom Typ 35) soll Mitte Januar 1960 eine Auslandsreise mit 120 Offiziersanwärtern durchführen. Es werden Häfen in Schweden, England, Irland und Belgien angelaufen.

Die Bundesrepublik hat jetzt in 17 Ländern Militärattachés, die den Missionchefs der Botschaften unterstellt sind. Im Diplomatischen Korps in Bonn sind 21 Länder mit Militärattachés vertreten. Deutsche Militärattachés sind in Norwegen, Schweden, Dänemark, Niederlande, Belgien, Schweiz, Frankreich, England, Spanien, Portugal, Italien, Griechenland, Türkei, USA, Kanada, Indien und Japan. Unter diesen Militärattachés sind auch einige Marineoffiziere. So ist z. B. in Norwegen ein Heeresoffizier, in Schweden ein Luftwaffen- und in Dänemark ein Marineoffizier.

Die britische Marine modernisiert z. Z. zwei Flugzeugträger und mehrere Kreuzer. Im Zuge dieser Maßnahmen werden auf verschiedenen Schiffstypen die platzsparenden, bei Bedarf sich selbst auffüllenden Rettungsinseln mit Zeltdeck eingeführt.

Die israelitische Flotte besteht jetzt aus 2 Zerstörern, 1 U-Bootsjäger, 4 Fregatten, 2 U-Booten und 10 Schnellbooten.

Außer USA und England führt auch Schweden größere Modernisierungsmaßnahmen an Kriegsschiffen durch. Die schwedische Marine verfügt über 3 Kreuzer, 8 moderne Zerstörer, 24 U-Boote, mehrere Fregatten sowie zahlreiche Kleinfahrzeuge. Die Modernisierung erstreckt sich auf alle mittleren und kleinen Schiffstypen. Die Fregatten sollen Raketenanlagen und neue Ortungsgeräte bekommen. Ein moderner U-Bootstyp, der für den Kampf gegen U-Boote gedacht ist, befindet sich in der Konstruktion. Die geplanten Neubauten von S-Booten werden leichte Raketen, sechs Torpedorohre und eine 5,7-cm-Kanone tragen. Die schwedische Küstenartillerie hat in den letzten Monaten weitere Landungsfahrzeuge und Transportfähren erhalten.

Brasilien erhielt vier Zerstörer des amerikanischen Fletcher-Typs, die vollausgerüstet eine Wasserverdrängung von je 2750 Tonnen haben. Vom gleichen Typ sind die US-Leih-Zerstörer Z 1 bis Z 6 der Bundesmarine, von denen der vierte Zerstörer Mitte Dezember in den USA in Dienst gestellt wird. Spanien erhielt von den USA einen Zerstörer, 2 U-Boote und 3 Minensucher.

Die USA haben 5 Lenkwaffen-Zerstörer auf eigenen Werften in Auftrag gegeben, die pro Schiff etwa 36 Millionen Dollar kosten sollen. Die 7. US-Flotte ging Anfang September kurzfristig nach dem Golf von Tonking. Die Demonstration wurde zur Beruhigung der Lage in Südostasien (Laos) durchgeführt und sollte vermutlich der SEATO (South East Asia Treaty Organization) die Aufmerksamkeit der 7. US-Flotte zeigen.



Sport an Bord

Fußball MS „Dresden“

Durch einige Neuzugänge verstärkt, wurden schon auf der Ausreise in Rotterdam zwei Spiele ausgetragen, die beide gewonnen werden konnten. Gegen eine Betriebsmannschaft aus Schlepperbesatzungen, in der Hauptsache ältere Spieler, gab es einen 4:2 Sieg. Am darauffolgenden Tag mußte sich auch die Mannschaft des Argodampfers „Albireo“ mit 2:0 geschlagen geben.

Ermutigt durch diese Erfolge wurde in Singapur eine britische Soldatenmannschaft herausgefordert. Dieser Ausflug in den Profisport — es handelt sich um eine Mannschaft, die in der Malaya-Liga spielt — bekam uns aber nicht besonders. Mit 0:9 Toren wurde uns klar gemacht, wo unsere Grenzen liegen. Dieses wirklich nicht sehr ruhmvolle Spiel blieb dann auch der einzige Verlust dieser Reise. Unsere Crew festigte sich immer mehr und wir brauchten nicht ein einziges Gegenteil mehr hinzunehmen. Großen Verdienst daran hat unser erstklassiger Torwart, der so manchen gegnerischen Stürmer zur Verzweiflung trieb. Gleiches Lob verdiente sich aber auch unsere Hintermannschaft, die zu einer festen Abwehrfront zusammenschmolz.

Die lange Pause von sechs Wochen bis zum nächsten Spiel tat unserer Spielfreude in keiner Hinsicht Abbruch. Dieses mußte in Schanghai der holländische D. „Hoogkerk“ feststellen, dem bei einem 5:0 Sieg keine Chance zum Gegenzug blieb.

Zu einem Freundschaftsspiel kam es in Hsinking/Taku Bar. Die „Berlin“ der Deutschen Seereederei in Rostock trat zwar mit einer sehr starken und technisch ausgezeichneten Mannschaft an, konnte aber gegen unsere Spielfreude nichts einsetzen und mußte mit 2:0 Toren unseren Sieg anerkennen. Die Technik allein entscheidet nicht, wenn der Einsatz fehlt.

Singapur wird langsam zum „schwarzen“ Hafen für uns. Nach bisher einem Sieg und drei Niederlagen gab es diesmal nur ein Unentschieden. Gegen den Norweger „Toreador“ langte es nur zum 0:0, wobei wir noch einen Elfmeter verschossen.

Dafür klappte der Abschluß in Genua umso besser, wo wir mit 3:0 gegen den Holländer „Banka“ noch einmal gut abschnitten.

Da sich unser Team hauptsächlich aus der Decksbesatzung zusammensetzt, ist es leider nicht möglich, in jedem Hafen zu spielen. Wir danken deshalb unserm I. Offizier, Herrn Klein, der es uns trotzdem ermöglichte, den Namen „Dresden“ und HAPAG in Ostasien Hochachtung einzubringen. Die blau-weißen Farben sind in den Häfen schon gut bekannt und haben sich Respekt verschafft, nicht zuletzt durch die Erfolge unserer Clubkameraden von der „Frankfurt“, die wir gern einmal zu einem Vergleichskampf auffordern würden.

R. Pschunder, III. Offz.

Rentenversicherung

Neue Beitrags-Bemessungsgrenze in Sicht

Die Bemessungsgrenze für die Beiträge zur Arbeiter- und Angestellten-Rentenversicherung wird sich ab 1. Januar 1960 erneut erhöhen. Das ist eine zwangsläufige Folge der Rentenreform, in deren Rahmen auch die Beitragsbemessungsgrenze „Dynamisch“ gestaltet wurde. Die Beitragsbemessungsgrenze beträgt das Doppelte der allgemeinen Bemessungsgrundlage und ist auf einen durch 600 teilbaren Betrag nach oben oder unten abzurunden. Da die allgemeine Bemessungsgrundlage für Versicherungsfälle, die im Jahre 1960 eintreten, auf DM 5072,— festgesetzt werden wird, ist für die Beitragsbemessungsgrenze künftig ein Betrag von DM 10 200,— zugrunde zu legen. Das bedeutet, daß sich die Beitragsbemessungsgrenze für Monatsbezüge in der Arbeiterrenten- und Angestelltenversicherung von gegenwärtig DM 800,— ab 1. Januar 1960 auf DM 850,— erhöht. Die letzte Heraufsetzung war erst zu Beginn dieses Jahres von DM 750,— auf DM 800,— erfolgt.

Für die versicherungspflichtigen Arbeitnehmer mit höheren Einkommen ergibt sich daraus die Aussicht, daß sich die Beitragsbemessungsgrenze von Jahr zu Jahr um DM 50,— „dynamisch“ erhöht!

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 Freiwache



Das Ei des Kolümbüs

Von Kapitän Kurt Gerdau

„Prost!“

„Auf Ihr Wohl, mein Herr!“

Mein Gegenüber verneigte sich fast feierlich, um dann aber um so rascher das kurzstielige Glas an die Lippen zu führen.

„Das ist die richtige Medizin, die mein Körper nötig hat.“

„Hm“, sagte ich, etwas Besseres fiel mir nicht ein. „Doch wo ist die tragische Geschichte, die Sie mir erzählen wollten?“

„Langsam, langsam“, entgegnete er, wobei er beleidigt auf sein leeres Glas schaute, so daß ich mich gezwungen sah, den Wirt herbeizurufen, der hemdsärmelig bekleidet hinter der wackligen Theke stand und sich mit seinen abstehenden Ohren an unserm Gespräch beteiligte.

Nachdem das Glas wieder gefüllt vor ihm stand, blickte er mich befriedigt an. „Ja, das war so: Fest verankert in der Chronik der ehemals spanischen Insel — der Name spielt wirklich keine Rolle, und darum kann ich ihm mir ruhig ersparen — sind sechsunddreißig Schatzsucher, die im Laufe von zwanzig Jahren das Eiland aufsuchten, um den gewaltigen Schatz des berühmten Piraten Don Caramba zu entdecken und natürlich auszubeuten. Es ist keinem gelungen, im Gegenteil. Drei machten Selbstmord, vier andere wurden festgenommen, als sie ohne Kleider, bedenken Sie bitte, völlig unbekleidet zum Finanzamt gingen. Erzählen will ich jedoch von dem sechsunddreißigsten; denn er hätte ihn bald gehabt. Bald, sage ich, wenn nicht — aber ich greife den Ereignissen weit vor, und das soll man ja nach Möglichkeit vermeiden.

Getauft wurde der Sohn des alten Sonntag auf den christlichen Namen Michel. Er war auch an einem Sonntag geboren, jedoch das schlimmste war, er hielt sich auch für ein Sonntagskind. Das war ein großer Fehler.

Anno 1899, an einem Sonntag, wie konnte es anders sein, machte er sich auf, um den Schatz ans Tageslicht zu bringen. Die Ausrüstung kostete eine Stange Geld. Woher er das hatte, kann oder möchte ich lieber nicht erzählen. Es war aber keine einwandfreie Angelegenheit, denn die Sonntags sind immer arm gewesen. Die Insel war nicht groß, keineswegs, und er hatte sich gedacht, selbst wenn er die ganze Insel umgraben müßte, daß das kaum länger als zwei Jahre dauern könnte.

Die Hütte, die er sich schnell erbaute, wurde hauptsächlich durch Guano zusammengehalten. Sonst befand sich nicht eben viel auf dem Inselchen. Ein paar kahle Bäume, die wie gekalkt aussahen, viel Gestank und noch mehr Vogelgekreische und natürlich Guano und nochmals Guano.

Hurtig machte er sich an die Arbeit. Er wälzte jeden Stein zur Seite, schlug jeden Baum um und riß die Wurzeln aus dem Erdreich. Doch der Erfolg stellte sich nicht ein. Er grub die ganze Insel um, Quadratmeter um Quadratmeter. Nach zehn Jahren war er immer noch da und schaufelte, hackte und war glücklich. Jawohl, denn die brennende Sonne und die dauernde Erwartung hatten ihm stark zu-



Hannelore schreibt

Lieber Vati!

Bei uns ist heut' Sonntag
und gewiß wohl auch bei Dir auf See.
Mutti sagt, Du bist vielleicht in Kapstadt
oder irgendwo dort in der Nähe.

Ich trag' heut' das hübsche, rote Kleidchen,
das Du mir zu Ostern mitgebracht.
Meinen Teddy und das Baby-Püppchen
habe ich auch extra feingemacht.

Draußen fallen nun die Blätter von den Bäumen,
Du mußt manchmal schon von Wellen träumen.

Ah, wir freuen uns schon alle so auf Dich,
uns're Mutti und der Peter und auch ich!

Diesen Brief schreib' ich Dir ganz alleine,
daran sieht Du, sehr wird' langsam groß.
Und ich bin jetzt auch fast immer artig,
aber sonst ist eine Menge los.

Peter's Fährkel hat schon wieder Barne.
Teddy steht nur noch auf einem Bein.
Meine Freundin Anni hat die Masern.
Unser Wellensittich sagt jetzt "Hoin"!

Sag, wie lange mußt Du denn noch draußen
bleiben?

Wohin soll ich nächstes Mal Dir schreiben?
Ah, wir freuen uns schon alle so auf Dich,
uns're Mutti und der Peter und auch ich.

Draußen ist es nun schon lange dunkel,
vor dem Haus ist die Katerne an.
Mutti stricht, — oh, bald hat' ich's verraten,
Peter spielt mit seiner Eisenbahn.

Meine Puppe legt in ihrem Bettchen
und hat beide Augen ganz fest zu.
Nur der Teddybär will noch nicht schlafen,
manchmal brummt er ganz genau wie Du.

Und auch ich mußt meinen Sonntagsbrief
schreiben.

Lieber Vati, laß Dich herzlich grüßen.
Ich, wir freuen uns schon alle so auf Dich,
uns're Mutti und der Peter und auch ich.

Deine Hannelore.

gesetzt. Unfeine Leute würden sagen, er war verrückt. Doch außer brackigem Grundwasser und verschiedenen Sorten von Würmern fand er nichts.

Drei Jahre später legte ein kleiner Dampfer an, um Guano zu holen. Ich war da an Bord. Nein, natürlich nicht als Master oder als Maat, nein, als ganz einfacher Kohlenzieher. Wir wollten ihn mitnehmen; aber er rannte davon und erschoss sich. Schön, sagte der Alte, begrabt ihn. Der Bootsmann dachte, daß es in seiner elenden Hütte am kühlestem war. Doch er war erst einen halben Meter in das Erdreich eingedrungen, als sein Spaten auf Holz stieß. Es war schon brüchig, und die starken Eisenbänder waren fast durchgerostet. Die Kiste war jedoch voller blanker Goldstücke. Der berühmte Schatz des Seeräbers! Der verrückte Michel hatte zwar in deutscher Gründlichkeit das ganze Eiland umgewühlt, aber die wenigen Quadratmeter, die seine Hütte bedeckte, hatte er vergessen oder aber nicht für nötig gehalten umzugraben.

Es war still in der Schenke, selbst der Wirt hatte angespannt zugehört. Mein Gegenüber hob das Glas in die Höhe, schaute es kritisch an, um den Inhalt in einem Zug hinunterzustoßen.

„Ist die Geschichte wirklich passiert?“ fragte ich ihn.

„Mein sehr verehrter Herr, habe ich gestern die Geschichte von dem Mann, der auf dem Rücken eines Wals die Themse hinauffuhr, die Sie erzählten, angezweifelt?“

Das war immerhin eine Logik, der auch ich mich nicht verschließen konnte. Ich war schon an der Tür, als mir einfiel, daß ich nicht einmal den Namen meines Gesprächspartners wußte.

„Nun, warum sollte ich es Ihnen nicht sagen“, antwortete er auf meine diesbezügliche Frage, „ich heiße Wilhelm Sonntag und bin der jüngere Bruder von Michel.“

„Was? Und wo ist der Schatz?“

„Der Schatz? Ja, das ist eine ganz andere Geschichte. Wir können uns ja später, morgen vielleicht, wieder hier treffen, das heißt, wenn Sie einen auszugehnten bereit sind.“

„Ich werde es mir überlegen“, sagte ich.

Fludern unter sich

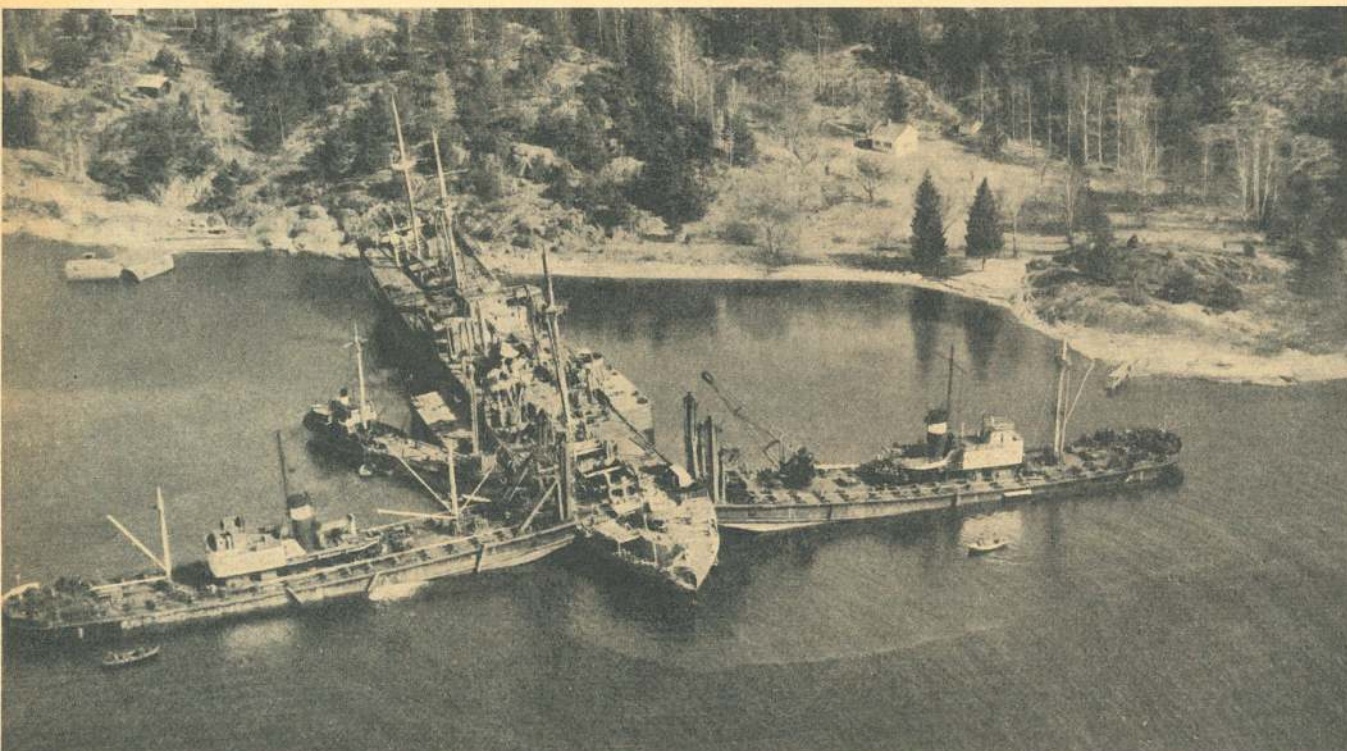
Ein etwas verträumter Mann wanderte am Strand des Anlantik dahin. Auf einmal glaubte er die Fähigkeit zu besitzen, die Sprache der Wassertiere zu verstehen. In der Tat, er verstand, was die einzelnen Fische, die Muscheln und Quallen einander zuriefen. Besonders im Gedächtnis aber behielt er — nachdem er später wieder die Fähigkeit verloren hatte — das Gespräch zweier Fludern, die sich im Wasser nahe am Ufer begegneten, und zwar deshalb, weil die eine sogar Witz, also in gewisser Hinsicht eine höhere, verknotete Form des Denkens, entwickelte.

„Wie geht's?“ fragte die eine Flunder die andere.

„Kann mich nicht allzusehr beklagen“, antwortete diese. „Ich beschäftige mich bis jetzt mit Erfolg damit, den Kopf unter Wasser zu halten.“



Das, was Hannelore dort in Muttis Ofen bäckt, ist sicherlich für Vati bestimmt, hat sie sich doch vorgenommen, ihm zu Weihnachten eine ganz besondere Freude zu machen. Vati ist Weihnachten wieder einmal auf See. Sicherlich wird die Bundespost Hannelores Paket besonders schnell befördern, damit es noch rechtzeitig ankommt.



So wurde der 9000 BRT große Lloyd-Dampfer „Donau“ gehoben durch die Hebeschiffe „Ausdauer“ und „Energie“ der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G., Hamburg. Die „Donau“ sank am 17. Januar 1945 durch Feindeinwirkung im Oslo-Fjord. Mit dem Heck lag sie auf 52 m Tiefe.

Ein weiterer Zuwachs unserer Kühlschiffsflotte ist das MS „Okertal“ (2400 tdw), das die Hanseatische Werft GmbH., Hamburg-Harburg, für eine Partenreederei baute, deren Korrespondenzreeder J. A. Reinecke GmbH., Bremen, ist. Auch hier können in den Kühlräumen verschiedene Temperaturen gefahren werden von + 12° C bis - 18° C bei + 45° C Außentemperatur und + 30° C Seewasserwärme.

Auf der Staatswerft in Rendsburg/Saatsee lief kürzlich der erste ausschließlich aus Aluminium gebaute Binnentanker vom Typ „Gustav Königs“ vom Stapel. Auftraggeber ist eine Reedergemeinschaft, an der die Montan Transport Ges. m.b.H. und die Vereinigten Deutschen Metall Werke A.G., Frankfurt/Main, beteiligt sind.

Auch die Flotte der Hamburger Hafenschlepper verjüngt sich mehr und mehr. So konnte am 11. November die Bugsierfirma Petersen & Alpers ihren Neubau „Johanna“ in Dienst stellen. Das von der Werft Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg, erbaute Schiff hat dieselelektrischen Antrieb mit einem 6-Zylinder Maybach-Schiffsdiesel, der 675 PS leistet. Mit einem Kort-Düsenruder ausgerüstet, zeigt das Schiff gute Manöviereigenschaften.

Für Schweizer Rechnung, die Suisse-Outremer S.A. de Gérance et d'Affretement Maritimes, Genf, lieferte die Rhein Stahl-Nordseewerke GmbH., Emden, am 10. November das Fracht-MS „Ariana“ ab. Mit einem MAN-Diesel mit Aufladung und 6750 PSE Leistung wird die „Ariana“ 15,6 kn laufen. Ihren Heimathafen wird sie aber bei ihrer Größe von 13 035 tdw niemals zu sehen bekommen, denn der heißt Basel.

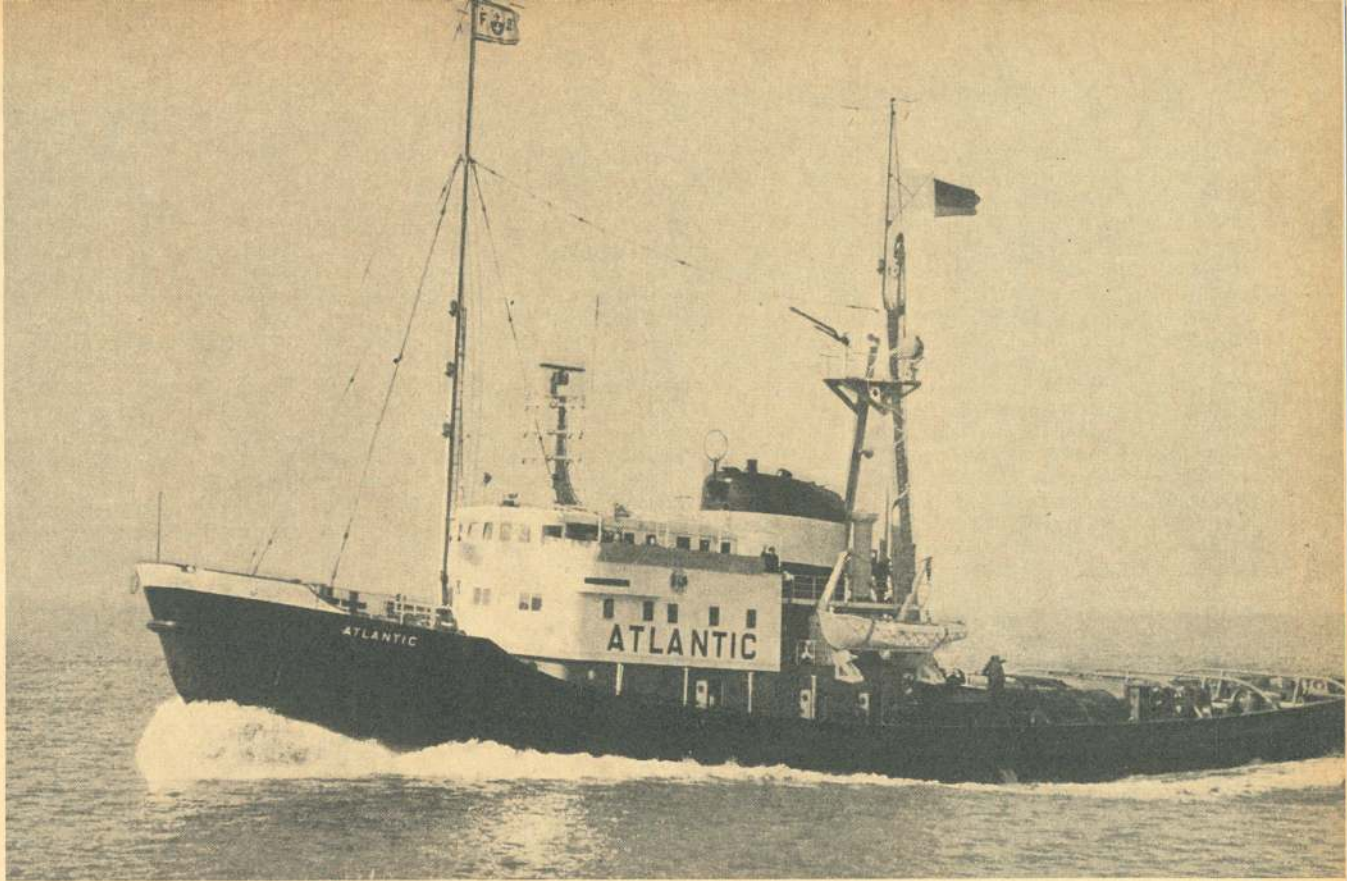


Die Namen der schleswig-holsteinischen Burgen hat die Hamburger Fruchtreederei Harald Schuldt & Co. für sich mit Beschlag belegt. So machte das von den Kieler Howaldtswerken erbaute MS „Asseburg“ am 12. Oktober seine Probefahrt. Auf dem etwa 3000 BRT großen Schiff ist es möglich, in den Räumen des Vor- und Achterschiffs drei voneinander verschiedene Temperaturen zu halten, so daß Fleisch und Frucht zugleich geladen werden können.





dem gleichen Fotografen
 der Pressefotograf, Hans
 er 91. Lebensjahr erreichte
 bekommen ist, nahm 1897
 der „Cobra“ der Hapag.
 Seeferdienstes, auf (oben).
 die Aufnahme des türki-
 1910 ts, das 1931 von
 rden).



Der kürzlich von F. Schichau A.G., Bremer-
 haven, fertiggestellte Bergungsschlepper
 „Atlantic“ der Bugsier-, Reederei- und
 Bergungs-A.G., Hamburg, traf am 3. No-
 vember mit dem dänischen Tanker „Ata-
 lanta“ im Schlepp, der abgewrackt werden
 soll, in Hamburg ein. Mit 768 BRT Größe
 und 5000 PS gehört die „Atlantic“ zu den
 stärksten Schleppern der Welt. Sie wird
 in La Coruna, Spanien, stationiert.

Als drittes Schiff einer Serie für die
 Holland-Amerika Lijn, Rotterdam, lieferten
 Ende Oktober die Lübecker Flender-Werke
 das MS „Korendyk“, 7300 tdw, ab. Das
 Schiff wird in den Dienst nach der Ost-
 küste Nordamerikas eingesetzt.



Der 12 184 BRT große dänische Tanker „Gerd Maersk“ der Reederei A. P.
 Møller, Kopenhagen, war s. Z. mit 17 000 t Rohöl in der Elbmündung auf
 dem Scharhorn-Riff festgekommen. Nach Auspumpen von etwa 7000 t Öl
 konnten sechs Bugsierschlepper das Schiff wieder flott machen.



Wir waren einmal drei Matrosen auf einem kleinen Dampfer, der nach Afrika fuhr. Es ist lange her. Wir verstanden uns ausgezeichnet und während einer Reise kam uns der Gedanke, doch einmal vornehm und anständig auszugehen. Dies ewige Köm und Bier trinken sollte ein Ende haben. Je näher wir Hamburg kamen, umso festere Formen nahm unser Plan an. Nur, wir waren ja drei und jeder von uns hatte seinen eigenen Plan. Einer wollte gern nach Winterhude, der andere nach St. Pauli und der dritte wollte nach der Gegend Steindamm. Nun wir einigten uns dann doch auf St. Pauli. Das Schiff war fest und unsere Reise konnte beginnen. Wir hatten gebadet, hatten noch ein paar heile Socken gefunden, die Stiefel waren geputzt und das Unterzeug sauber. Tags zuvor hatten wir uns von einem Heizer gutes, flüssiges Öl besorgen lassen und hatten damit unsere Hände so ziemlich sauber bekommen. Nachdem sie ordentlich in heißem Wasser geschauert waren, sahen sogar die Fingernägel leidlich aus. Das Oberhemd hatte ja nicht mehr die Farbe von einst, aber es ging. Auch war es nicht ganz glatt gebügelt, aber die paar Fältchen fielen wohl nicht auf. Der Knoten wurde so gebunden, daß die etwas durchgeschauerte Stelle verdeckt war. Wir hatten uns scharf rasiert und mit Essig aus der Kombüse nachgewaschen. Es roch ein bißchen sauer, aber das würde wohl weggehen. Dank guter und billiger Pomade lagen die Haare am Kopf wie Wachstuch. Das Taschentuch war gewaschen und der Hut abgeburstet. Geld hatten wir genug und so konnte es losgehen.

Es begann solide, nicht mit der Taxe, sondern mit der Straßenbahn. Wir wollten die Vorfremde richtig auskosten. Auf der Reeperbahn angekommen, ging es gleich an Steuerbordseite in das erste Lokal. Eine Treppe hoch versteht sich. Unten saßen die Mädchen und die Laufkundschaft. Oben angekommen, ge-

nügte dem Ober ein Blick um festzustellen, daß wir Seeleute waren. Unser guter blauer Anzug verriet uns, trotzdem die Bügelfalte scharf war und wir die blanken Stellen mit Kaffee abgeburstet hatten.

„Bitte, Weinkarte!“

„Bitte sehr, die Herren, darf ich auch ein paar Damen zur Unterhaltung bestellen?“

„Nein, danke!“

Wir wollten ja einen netten Abend unter uns verbringen. Es sollte ja auch nicht teuer werden. Wir hatten uns sicherheitshalber jeder zwanzig selbstgedrehte Zigaretten mitgenommen. Von dem Wein hatten wir uns eigentlich etwas anderes versprochen. Aber na, vielleicht mußte er ja so sein.

Nachdem die Flasche geleert war, wechselten wir die Tapeten. Nicht weit, gleich nebenan war ein ähnliches Lokal. Auch dort ging es wieder in den ersten Stock und es spielte sich so ziemlich dasselbe ab, nur wir hatten eine



Die Weihnachtsüberraschung für den Alten!

etwas teurere Flasche Wein genommen. Aber auch die war noch nicht nach unserem Geschmack. So wanderten wir vornehm auf der

Steuerbordseite der Reeperbahn von einem Lokal zum anderen und hatten, als wir bei der Sophienstraße ankamen, allerhand Lokale von innen gesehen und hatten allerhand Wein in uns. Prozente und Trinkgelder waren uns ungewöhnlich hoch, aber das gehörte wohl zum Vornehmen. Als wir nun aus dem zehnten oder zwölften Lokal wieder rauskamen, langte es uns.

„Wat schiet an all de Vornehmheit.“ Wir banden unsere Schlipse los, legten sie fein säuberlich zusammen und verstaute sie in den Hosentaschen. Der Sportkragen wurde aufgemacht, der Hut zusammengerollt und ebenfalls verstaute.

„So, un nu wüllt wi mol wedder no de Erichstrot gohn un wüllt mol unser Köm un Beer drinken!“

Gesagt, getan. Mit großem Hallo wurden wir begrüßt und waren sofort wieder wie zuhause in unserer Stammkneipe. Das war doch etwas anderes und man verstand sich. Da gab es kein „Wünschen der Herr . . . ? Haben der Herr schon gewählt . . . ? Darf ich dem Herrn Feuer reichen . . . ?“

Nie wieder haben wir einen derartigen Vorsatz gefaßt, denn auch an diesem Abend, oder besser an diesem Morgen, kamen wir, wie gewöhnlich gegen sechs Uhr an Bord an.

*

Das ist kein Seemannsgarn

Zur Eröffnung des St. Lorenz-Seeweges nach Chicago gaben die USA eine Sonderbriefmarke heraus. Zum Pech der Post, zur Freude der Briefmarkensammler gab es Fehldrucke. Ein eifriger Philatelist in Winnipeg (Kanada) entdeckte den Fehldruck, kaufte sechzehn dieser Papierschnitzel mit dem Druckfehler auf und bezahlte dafür rund 70 000 DM. Das ist sicher kein gutes Geschäft für ihn gewesen, denn inzwischen hat sich herausgestellt, daß wahrscheinlich über 2000 Stück dieser Stücke im Umlauf sind.

NIXEN AN BORD

Von Willy Dethlefs

In einer schönen, sternklaren Nacht passierten wir den Äquator. Die Oberfläche des Meeres glitzerte und leuchtete geheimnisvoll. Ein paar Matrosen und ich standen auf dem Vorschiff an der Reling und überließen uns unsern Gedanken.

Plötzlich horchten wir auf. Vom Meer drangen liebliche Stimmen zu uns empor. Zweifelnd starrten wir in das Dunkel hinein. Mädchen sangen in einer uns unbekanntem Sprache fremdartige Weisen. Da weit und breit kein Land in der Nähe war, fanden wir keine Erklärung dafür. Es kam uns geisterhaft vor. Wir dachten an Schiffbrüchige. Solche würden aber nicht so fröhlich gesungen haben.

Ein Matrose faßte sich und rief auf's Meer hinaus: „He, wer da? Wenn ihr uns zum Narren halten wollt, so fahrt zum Teufel!“

Kurz darauf erklang Lachen und Gekicher an der Bordwand. Im phosphoreszierenden Wasser sahen wir schöne junge Mädchen. Anmutig tummelten sie fröhlich durcheinander. Fast alle sahen uns feurig-verlangend an und warfen uns Kußhändchen zu. Die Blicke hypnotisierten uns. Mechanisch, wie unter einem fremden Willen stehend, warfen wir ihnen Taut zu.

Behende erfaßten sie diese und zogen sich schnell und mühelos daran empor. An der Reling reichten sie uns die Hände, schnellten hoch und fielen uns um die Hälse. Fest und seltsam innig umfaßten sie uns. Wir waren derart überrascht, daß wir wie die Ölgötzen dastanden. Wir mußten uns erst wieder fassen.

Zu plötzlich war das gekommen.

Sie hatten einen schönen fraulichen Oberkörper, der in einen wohlgeformten, schuppigen Fischschwanz überging. Der Oberkörper war angenehm warm, der Fischschwanz unangenehm kühl. Der schuppenbedeckte Unterkörper glänzte regenbogenfarbig.

Wir setzten sie vorsichtig auf eine Taurolle und sahen sie erst einmal genauer an. Die Gesichter glühten eigenartig. Verwirrend und betörend war der liebeliche Glanz der Augen. Die Lippen waren rot und prall wie saftige Kirschen. Ebenmäßig geformte Zähne schimmerten daraus hervor.

Aber sie ließen uns keine Zeit zur Betrachtung. Wieder umschlangen sie uns mit ihren weichen Armen und preßten ihre Lippen fest auf unsere. Ihre Küsse waren stürmisch und verlangend. Aber ihre Lippen schmeckten eigenartig salzig und bitter. Mit Gewalt mußten wir ihre Köpfe zurückbiegen.

Da wir ihre Sprache nicht verstanden, verklärten wir ihnen durch Zeichen und Gebärden, daß uns ihre Küsse nicht gefielen. Ein Matrose holte schnell ein Glas mit Honig und einen Pinsel. Wir bestrichen die Lippen der schönen Nixen mit dem Honig. Danach schmeckten uns die Lippen sehr angenehm.

Aber wir wurden eigenartig willenlos dabei. Der Wille dieser verführerischen Nixen beherrschte uns. Sie machten mit uns, was sie wollten. Das aber bedrückte uns. Die Situation war zu plötzlich über uns hereingebrochen.

Ihre Stimmen klangen einschmeichelnd und betörend. Durch eine mühsame Verständigung erfuhr ich, daß meine Nixe die Liebblingstochter des Meeressgottes Neptun war und Prinzessin Seenelke hieß. Die anderen Nixen waren ihre Gespielinnen. Der göttliche Vater hatte ihr und den Freundinnen den Auftrag erteilt, den Äquator auf Hochglanz zu putzen, damit wir Seeleute ihn auch in der Nacht erkennen konnten.

Plötzlich dröhnte ein Hornsignal übers Meer. Sie wurden unruhig und baten uns flehentlich, sie freizugeben. Der Meeressgott Neptun rief sie zurück. Schnell flüsterten sie uns zu, daß sie in der nächsten Nacht wieder an Bord kommen würden. Dann drückten sie uns einige stürmische Küsse auf und jumpten ins Meer. In der nächsten Nacht waren sie tatsächlich wieder da. Nacht für Nacht kamen sie zu uns an Bord. Mit der Zeit entwickelte sich eine innige Freundschaft zwischen uns. Daraus wurde Liebe und Leidenschaft.

Aber dann näherten wir uns Rio de Janeiro. Unsere Lieblinge sagten uns, daß sie die Landnähe auf Anordnung Neptuns meiden mußten. Sie versprachen uns, auf der Heimreise wieder an Bord zu kommen. Sie hielten Wort. Die Seefahrt empfanden wir noch nie so angenehm wie zu jener Zeit.

Eines Tages schlug die bittere Abschiedsstunde. Sie durften uns nicht nach dem Norden folgen. Ab und zu schickten sie uns Liebesbriefe mit eigens dazu abgerichteten fliegenden Fischen.

Wer kann es uns verdenken, daß wir immer wieder Kurs auf den Äquator nehmen, wissen wir doch, daß unsere Nixen dort auf uns warten.

Ich war acht oder neun Jahre alt, als sich dieses kleine Erlebnis zutrug.

Wir wohnten in einem Haus am Binnenhafen der alten Handelsstadt. Es war ein richtiges Kapitänshaus mit holländischen Fliesen in der Küche, mit Schiffsmodellen, die im Flur von der Decke hingen, mit hochfenstrigen Stuben und wunderlichen kajütenhaften Kammern.

Lora, unser Papagei, war ein paar Tage vor Weihnachten erkrankt. Zunächst dachten wir uns nicht viel dabei. Ein Papagei kann krank werden, gewiß. Aber Lora war nicht ein beliebiger Papagei, Lora war Lora, ein Mitglied der Familie sozusagen. Er war damals zum Beispiel schon länger in der Familie als ich. Zwei Jahre vor meiner Geburt hatte ihn mein Vater aus den Urwäldern des Orinoco mitgebracht. Die Schonerbrigg holte eine Ladung Farbholz, die für Hamburg bestimmt war, aus Curiapo, einem Urwaldort vierzig Meilen stromaufwärts. Es kam damals vor, daß sich ein einzelnes Segelschiff so tief landeinwärts begab. Sie wagten es eben, die alten Kapitäne. Wo sich eine Gelegenheit bot, griffen sie zu.

In einem primitiven Käfig bot ein Eingeborener drei Papageien zum Kauf an, einen grauen und zwei grüne. Das Bauer wurde auf der Kombüse festgezurret. Auf der Heimreise rollte die Schonerbrigg schwer in der Dünung, als sie die Mündung des Flusses erreichten. Eine Sturzsee zerschlug den leichten Käfig aus Rohrgeflecht. Der graue Papagei, kräftiger als die beiden grünen, klammerte sich mit Krallen und Schnabel an der Kombüse fest, was das Zeug halten wollte. Aber die beiden grünen fegten mit der schwabbelnden See längs Deck, und es war ein Wunder, daß Vater den einen, unsern Lora, noch zu fassen bekam, bevor er im Speigat erstickte; der andere grüne Papagei war jämmerlich ertrunken. So kam es, daß Vater Lora behielt, als er sich später zu Hause entschloß, einen der beiden exotischen Vögel zu verschenken. Und so ist es auch zu erklären, daß er Lora zuweilen „Moses“ nannte; denn er hatte ihn aus dem Wasser gezogen.

Und nun war Lora krank, sehr krank. Würde er sterben? Wir konnten es uns nicht vorstellen, wie es sein würde, wenn der lustige Vogel nicht mehr da wäre. Wir standen um das Bauer herum und waren traurig. Es ist leicht möglich, daß wir geweint haben. Und ich weiß: Stina, unser treues Mädchen, stand einmal vor dem Käfig, betrachtete den kranken Vogel und wischte sich mit ihrer blauen Schürze die Augen. Lora hatte kurz zuvor einen neuen geräumigen Käfig bekommen. Wir freuten uns so darüber, obwohl der alte messingene Käfig sonntags immer wie lauter Gold funkelte. Und nun, kaum daß er in seiner neuen Behausung drin war, wurde der Vogel krank. Er aß nicht. Nicht einmal ein Stück Würfelzucker mochte er. Wir saßen mittags bedrückt bei Tisch.

„Wie geht es Lora?“ fragte Vater, als er am Tage vor Weihnachten mit dem Postdampfer, den er damals führte, mit Mühe und Not durch das Treibeis von Borkum gekommen war.

„Lora geht es nicht gut“, sagte die Mutter, und ihre Stimme klang so ernst, daß ich, der das mit anhörte, erschrak.

Meine Schwestern waren dem Weinen nahe, und mir war etwa so zumute, als ob das Brüderchen, das uns vor ein paar Jahren gestorben war, zwar noch lebte, aber sehr gefährlich daniederläge.

„Wo ist eigentlich mein alter Panamahut geblieben, Mutter?“ fragte da der Vater. „Wie wäre es, wenn wir den dem armen Vogel wieder über den Käfig stülpten? Ich habe das Gefühl, das würde dem Tier gut tun. Zer-

fressen und zernagt hat es den Hutrand ja ohnehin schon.“

Der alte große Strohhut? „Ja“, erwiderte die Mutter, „der wird wohl auf dem Hausboden liegen. Aber was soll dem Tier der alte Hut helfen?“

„Man kann es nicht wissen, Mutter. Ich habe beobachtet, wie sehr sich der Vogel im Laufe der Jahre an den riesigen Strohhut, den ich übrigens am gleichen Tage mit den Papageien zusammen in Curiapo gekauft habe, gewöhnt hat. Du weißt doch, ich pflegte ihn in der Mittagsstunde über den Käfig zu stülpen. Dann war Lora ruhig und guter Dinge. Er zerknabberte zwar den Hutrand, aber er war nie froher und zufriedener als dann. Wir wollen es jedenfalls versuchen... Geh nach Tisch hinauf, Junge, und hole den Hut.“

Das wollte ich natürlich. Am liebsten sofort. Aber ich mußte bis nach dem Essen warten.

Nach Tisch gab es viel im Hause zu tun. Es ging ja auf Heiligabend. Vater machte den Weihnachtsbaum in den Ständer, die Schwestern holten den Baumschmuck aus dem



großen Schrank, die Mutter buk den Weihnachtskuchen, Stina putzte die Messingbeschläge der Haustür, und ich kletterte auf den Hausboden, um den alten Panamahut zu suchen.

Da lag er, auf der Medizinkiste, der Schiffsapothekendeckel der „Etta“, unserer Schonerbrigg, mit der seinerzeit Lora und der Hut aus dem fernen Venezuela hergesegelt waren.

Es ist so herrlich für einen Knaben, auf dem Hausboden herumzustöbern und zu träumen. Was liegt in einem Kapitänshaus nicht alles an sonderbaren Dingen auf dem Hausboden herum! Lange schwarze Papprollen voller Seekarten, der Segeltuchsack mit den Signalflaggen, ein Rettungsring mit Schiffsnamen und Heimathafen des Schiffes darauf gemalt, alte Logbücher und Segelanweisungen, und an den Hahnenbalken hängen ausgediente Südwester, Ölzeug und Gummimäntel, die ebenso sehr nach Salzwasser wie nach Gummi riechen. Stundenlang pflegte ich als Junge zwischen diesen Sachen herumzuwühlen.

Aber jetzt ergriff ich rasch den alten Strohhut und stürmte damit die Treppe hinunter. Lora sollte wieder gesund werden!

Stina hatte den Boden des Bauers mit frischem Sand bestreut und es dann in die Nähe des Ofens gerückt. Lora saß auf seiner Stange, den Kopf in die grünroten Federn geduckt. Er rührte sich nicht. Der hornartige Deckel des einen Auges, das ich sehen konnte, war fest geschlossen. Er machte einen erbärmlichen Eindruck, der arme Papagei.

Ich deckte vorsichtig den Hut über den Knauf des Käfigs und wartete beklommen... Festvorfreude empfand ich nicht. Ich liebte diesen klugen bunten Vogel, der mir von klein an vertraut und gewissermaßen die Verkörperung ferner Zonen war. Seit Tagen hatte er nicht gesprochen. Und wie lange hatte er nicht gesungen! Denn das konnte er an guten Tagen — wundervoll krächzend! Von ihm zuerst hörte ich jenen englischen Shanty, der folgendermaßen beginnt:

„Hurra, boys, heave up!

We are bound for Rio Grande...“

Wenn er sterben würde, der alte Lora! Es war nicht auszudenken. Ich saß allein in der Stube und beobachtete ihn. Und dann ging ich hin und redete ihm gut zu.

„He, Lora“, sagte ich, „hier ist ein alter Bekannter, ich hab' ihn dir vom Boden geholt. Es ist der alte Hut, der auch aus dem Urwald stammt, der Panama“.

Als er das Wort Panama hörte, nahm Lora den zerstaunten Kopf aus den Federn, schlug die Augendeckel auf und schüttelte sich. Das sah verzweifelt kraftlos aus. Ich bog die zerknabberte Hutkrempe näher an die Käfigstäbe und zwängte sie dazwischen. Einen Augenblick saß der Vogel da, legte den Kopf auf die Seite und stierte mit müdem Auge nach der Hutkrempe. Dann schloß er das Auge und hockte, kläglich wie vorher, auf der Sprosse. Da nahm ich den Hut und setzte ihn auf.

„Lora, Lora“, sagte ich lockend, „sieh doch her, Lora. Es ist der Hut aus dem Urwald.“ Und ich zwängte die Krempe noch weiter zwischen die Stäbe.

Es kam niemand zu uns herein in die Kajüte, wie wir das kleine Wohnzimmer nannten. Die anderen hatten alle Hände voll zu tun. Ich

hörte den Vater den Baum im Hof zurecht-machen, die Säge knirschte im Holz; in der Küche wurde jetzt Mühlenschokolade gekocht, das roch herrlich durch das ganze Haus; die Schwestern tuschelten in der Vorderstube und hielten heimlich Rat, als planten sie Über-raschungen.

„Lora“, sagte ich, „komm doch. Werde wieder gesund.“

Und da kroch er näher. Rasch stülpte ich den Strohhut wieder über den Käfig und zwängte die breite Krempe zwischen die Stäbe. Lora turnte mit Krallen und Schnabel die Innen-wand des Bauers hinan. Ach, es ging langsam; es schien, er würde die Hutkrempe niemals erreichen. Er mußte oft in seinem Bemühen innehalten; er war ja so elend und schwach. Ich rief und lockte immer wieder. Und schließ-lich schaffte er es, verbiß sich in die Hut-krempe und begann zu knabbern. Und er wurde zusehends munterer, je länger er biß und knabberte.

Ich bin mir damals natürlich nicht darüber klar geworden, und ich habe wohl kaum daran gedacht, ob es irgendetwas wie eine mystische Verbindung zwischen dem Vogel und dem Hut, die beide zusammen aus dem Urwald gekom-men waren, gab. Aber heute, nach langen Jahren, nehme ich es bestimmt an. Und es scheint, daß auch mein Vater eine ähnliche Vorstellung gehabt haben muß, denn er war es, der auf den Gedanken mit dem Hut verfiel. Lora hatte sich also wieder erholt. Ich rief das ganze Haus zusammen. Da! Jetzt konnten sie alle es sehen und sich überzeugen. Wie froh ich war!

„Warte nur ab“, warnte die Mutter, „ob das auch vorhält.“

Oh, was mich betraf, ich war überzeugt, daß es nun nicht schlimmer mit Lora werden könne, im Gegenteil: besser! Und wenn ich mich recht entsinne, bin ich gleich danach eine Stunde Schlittschuhlaufen gegangen. Das

konnten wir so fein haben. Wir banden die Schlittschuhe zu Hause unter, gingen über die Straße und ließen uns die Kaimauer hinunter auf den fußdick zugefrorenen Hafensack.

Jedenfalls, als der Weihnachtsbaum im Kerzen-glanz erstrahlte und wir gemeinsam die schön-ten alten Lieder sangen, da mußte auch Lora mit dabei sein. Wie war er aufgekratzt! Er hatte die Hutkrempe tüchtig zerfleddert. Und als die Hauptfeier und die Bescherung vorüber waren, ging ich zu ihm.

„Fröhliche Weihnachten, Lora!“ sagte ich.

Und er krächzte mir wahrhaftig etwas nach, was wohl soviel wie „Fröhliche Weihnachten“ heißen sollte.

Und ob nun der alte Panamahut ihn gesund gemacht, oder was immer, das weiß ich sicher: so fröhlich wie damals, als unser alter Papagei sich besserte, habe ich als Kind nie wieder Weihnachten gefeiert.

Gerade eben war die Weihnachtsgeschichte „Lora“ in die Setzerei gegangen, da erreichte uns die Nachricht, daß der Ver-fasser, der im ganzen niederdeutschen Sprachgebiet bekannte Schriftsteller

BEREND DE VRIES

am 25. November, kurz vor seinem 76. Ge-burtstag, in seiner Heimatstadt Emden verstarb. Unter vielen anderen Novellen, Balladen und lyrischen Gedichten, in denen er sich besonders die Seefahrt zum Thema gewählt hatte, schrieb er „Der Pfingstbusch der Bark Confidentia“, „Braunsegel schim-mern“, „Das Logbuch des Ostindienfahrers“, „Dat Schipp Mannigfual“, „Nebel über dem Wattenmeer“, Bücher, die uns Fahrens-leuten besonders viel zu sagen haben.

Die Schriftleitung.

Beschlagnahme eines Kofferrundfunkgerätes durch französische Zollbehörden in Algier

Sowohl das Auswärtige Amt als auch das Bundesverkehrsministerium haben darauf auf-merksam gemacht, daß auf Grund der Kriegs-ereignisse in Algerien für die Einführung von Rundfunkgeräten, Fotoapparaten und einiger weiterer Artikel eine besondere Genehmigung der zuständigen Präfektur erforderlich ist.

Auch einige Geräte — Kofferradio, Fotoappa-rate sowie andere zollpflichtige Gegenstände — dürfen vom Schiffspersonal nur dann von Bord genommen werden, wenn sie beim Zoll dekla-riert worden sind.

In einem Falle wurde einem deutschen Matrosen sein Koffergerät in der Nähe des Hafens von einem Zollbeamten beschlagnahmt und ihm eine zusätzliche Strafe von 30 000 ffrs. auferlegt. Nur nach längeren Bemühungen des deutschen Generalkonsulats wurde das Rund-funkgerät freigegeben, die Geldstrafe jedoch nicht niedergeschlagen.

Wußten Sie schon, daß...

... man im Altertum die Geschwindigkeit eines Schiffes mit einer Art Relingslog be-stimmte? Am Bug stand ein Seemann, der auf ein bestimmtes Zeichen hin einen Gegenstand über Bord warf oder notfalls auch nur über Bord spuckte. Der Schiffsführer maß dann nach seinen Pulsschlägen die Zeit, die der Ge-genstand benötigte, um querab des Hinter-schiffes zu gelangen. Mit dieser Methode mußte man sich behelfen, bis der Chronometer an Bord eingeführt wurde. Die damals üblichen Sanduhren waren in diesem Fall nicht zu ge-brauchen.

... das erste Schiff, das an der Westküste Nordamerikas vom Stapel lief, von den Russen gebaut worden war? Es war der Dreimaster „Phönix“ von etwa 25 m Länge, der im Sep-tember 1794 in der Resurrection Bai des da-mals russischen Alaskas vom Stapel lief.

... in den vergangenen 10 Jahren zur Rege-lung des Arbeitslebens und der sozialen Sicher-heit 265 Gesetze und Verordnungen erlassen worden sind — 56 Regierungsvorlagen, 65 Ini-tiativgesetze, 47 internationale Übereinkom-men, 97 Verordnungen?

... Frankreich Überstunden macht? Für Juli 1959 ermittelte das französische Arbeitsmi-nisterium eine durchschnittliche Wochenarbeits-zeit von 45,7 Stunden (Juli 1958: 46,5). Da die gesetzliche Normalarbeitszeit von 40 Wochen-stunden nicht ausreicht, müssen fast sechs Überstunden pro Woche geleistet werden.

... nach einer Erklärung des stellvertretenden Vorsitzenden der IG Druck und Papier auf dem 5. Gewerkschaftstag in Hannover eine Kündigung der Lohntarife wegen Erhöhung der Lebenshaltungskosten gegenwärtig nicht möglich sei, da diese seit geraumer Zeit stabil blieben?

... unter den „sozialen Einrichtungen“ der Sowjetunion die Leihhäuser besonders geför-dert werden? Sie verleihen zwar nicht Geld, sondern infolge des großen Mangels Gebrauchs-gegenstände aller Art, wie Waschmaschinen, Fotoapparate, Nähmaschinen u. ä.

Damit keine Irrtümer auf-kommen: dieses ist nicht die neue Vorschrift, die Fahrgäste an Bord der „Bremen“ oder der „Han-seatic“ zu bringen. Nein, leider gibt es diese Trans-portmethode nur im Film, diesmal in der „Kanonen-Serenade“.





Klar bei Schmünzelaüge

Nicht immer sind Seemannsehen glücklich. Es gibt auch Fälle — ganz vereinzelt — wo nicht eitel Sonnenschein herrscht, wenn Vaters Schiff im Hafen liegt. So auch bei Zargemeyers. Sie haben sich kräftig in der Wolle gehabt. Als Vater Zargemeyer Hut und Mantel vom Haken gerissen und die Haustür hinter sich zugeknallt hat, wagt sich die kleine Ilse-maria in die Stube. „Sag', Mutti, wie lange bist du schon verheiratet?“ — „Zehn Jahre, mein Kind.“ — „Und wie lange mußt du noch?“

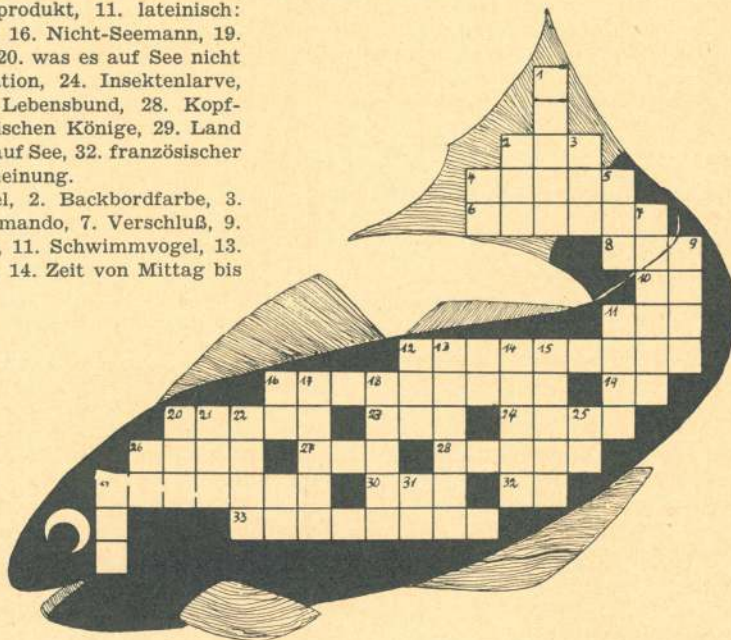
Bootsmann Sauerland wohnt bei Tante Bertha. Jedesmal, wenn er von der Reise zurückkam, hatte er Krach mit ihr. Schimpft Tante Bertha schon wieder los: „Bildest du dir eigentlich ein, ich sei vollkommen verrückt?“ — Meint Bootsman Sauerland in aller Seelenruhe: „Kein Mensch ist vollkommen, Tante Bertha!“

Die Witwe Kammhuber muß zum Zahnarzt. „Tscha, meine Dame, da hilft alles nichts mehr, der Zahn muß raus. Ich werde ihn betäuben.“ — „Aber bitte nicht mit Lachgas, Herr Doktor. Ich bin noch in Trauer.“

„Drei Rattenfallen, bitte!“ verlangt der Schiffsjunge beim Schiffshändler. — „Aber du hattest doch gestern erst drei Fallen gekauft, mein Junge. War mit denen nicht alles in Ordnung?“ — „Doch, doch, Herr Niemeyer! Aber da sitzen schon Ratten drin.“

Waagrecht: 2. Haustier der Lappen, 4. englische Hafenstadt, 6. so nennt 16 das Ruder, 8. Schwur, 10. Vogelprodukt, 11. lateinisch: ich, 12. Motorenfabrik, 16. Nicht-Seemann, 19. Zeichen für Thallium, 20. was es auf See nicht gibt, 23. Weltorganisation, 24. Insektenlarve, 26. Musikdrama, 27. Lebensbund, 28. Kopfbedeckung der altpersischen Könige, 29. Land in Europa, 30. Notruf auf See, 32. französischer Artikel, 33. Naturerscheinung.

Senkrecht: 1. Seevogel, 2. Backbordfarbe, 3. nicht alt, 5. Segelkommando, 7. Verschuß, 9. ehemaliger Modekönig, 11. Schwimmvogel, 13. chinesischer Philosoph, 14. Zeit von Mittag bis Mittag, 15. brasilianische Provinz, 17. Tageszeit, 18 Teil des Motors, 20. belgischer Badeort, 21. englische Zahl, 22. Gesangstück, 25. Hinweis, 26. Abkürzung für Opus, 29. unser Lebenselement, 31. Strom in Sibirien



Ausnahmsweise unterhalten sie sich in der Assi-Messe über Politik. Über die NATO sprechen sie. „Und wie stellst du dir denn den Aufbau der Europa-Wehrmacht vor?“ fragt einer den, der am hitzigsten debattiert. — „Ganz einfach“, erwidert er. „Die Engländer stellen die Flotte, die Franzosen die Artillerie, die Amerikaner die Luftwaffe, wir Deutschen die Infanterie und die Italiener die Musik.“

„Was ist bunt?“ wurde in der Ingenieurmesse die Frage aufgeworfen, und jeder kam mit schlaun Reden, um die Frage wissenschaftlich zu beantworten. Man konnte sich durchaus nicht einigen, bis der Chief zur Tür hereinkam. So ein L. J. muß alles wissen. „Was ist bunt, Herr Zwieselmeyer?“ bestürmte man ihn.

„Bunt? Das ist ganz einfach: wenn ein grüner Junge blau macht, sich darauf vor seinem grauhaarigen Meister weiß waschen will und darauf blau und gelb geschlagen wird, bis er rot vor Scham wird und am nächsten Tage alles schwarz auf weiß in der Zeitung wiederfindet. Ja, meine Herren, das ist bunt!“

Schiffsingenieur Vollmers ist froh. Die Untermieterzeiten sind vorbei. Er hat mit Baukostenzuschuß und viel List und Tücke eine kleine Neubauwohnung in Wulsdorf bekommen. Jetzt hat er Urlaub und will sie so recht genießen. Gerade sitzen sie beim Mittagessen, da legt er plötzlich Messer und Gabel hin. „Sag' mal, Mutti, sind hier Mäuse in der Wohnung?“ Die ganze Familie spitzt die Ohren. Tatsächlich, es hört sich an wie Mäusenagen. „Aber geh' doch, Männe“, lacht Mutti plötzlich hell auf, „das sind Bohnsacks von nebenan, die sind doch Rohköstler.“

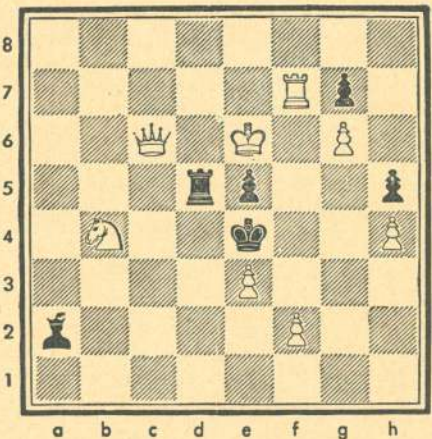


Ohne Worte

UNSERE SCHACH-ECKE

Schachaufgabe

Von Dezsö Pap



Weiß zieht an und setzt im 4. Zuge matt. Die wenig bekannte Aufgabe steht im Ruf teuflischer Schwierigkeit. Dabei genügen Weiß vier einfache Schritte für das gewinnbringende Manöver.

Auflösung aus Nr. 10

Problem Morra

Nach Wegzug des Ld2 droht 2. Td2 matt. Aber nicht 1. Lc1? wegen Lb4!, nicht 1. Lc3? oder 1. Le3? wegen Td4!, nicht 1. Le? wegen f1S!, nicht 1. Lf4? wegen Te3! und nicht 1. Lh6 wegen g5! Auch nicht 1. La5? wegen ba! und nicht 1. Lb4? wegen cb! Bleibt als einziger Lösungszug: 1. Ld2—g5! und Matt im 2. Zug ist nicht mehr zu verhindern.

Kriss-Kross

Wagerecht fortlaufend: Mimik, Qualle, Lob, Salami, Islam, Terra, Meer, Anna, Acht, Fee, Ode.

Senkrecht reihenweise: Aquarium, Fan, Ende, Amsel, Eid, Aura, Meran, Ton, Militär, Arno, Rauch, Breda, Tüte.



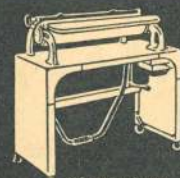
SIEMENS
HAUSGERÄTE

948,-



SIEMENS
HAUSGERÄTE

248,-



698,-



Was den Seemann sonst noch interessiert

400 Jahre Seefahrer-Altenheim

Am 6. November feierte die Stiftung des Seefahrer-Altenheims Hamburg in der Karpfangerstraße den Tag ihres 400jährigen Bestehens. In einer Feierstunde betonte der Patron der Stiftung, Bürgermeister Engelhard, unter anderem, daß der Seemann in einer besondern Welt leben würde und somit von seinem Beruf geprägt ein Mensch eigener Art sei, der aus diesem Grunde im Alter — wenn er alleinsteht — einen Ankerplatz besonderer Art benötige. Kapitän Gottberg, als einer der drei Schifferalten, dankte vor allem dem Reeder Robert Miles Reincke, dessen Tatkraft es zu verdanken gewesen sei, daß das jetzige Haus als Ersatz für das im Kriege zerstörte Heim im Jahre 1953 gebaut werden konnte.

400 Jahre ist es her, da beschloß die Schiffer-Gesellschaft und die Korporation der Kaufleute zu Hamburg, ein Trosthaus für in Not geratene „seefahrende Lüde“ zu gründen. Die Schiffer-Gesellschaft war aus der bereits im Jahre 1492 gestifteten Schiffs-Brüderschaft hervorgegangen, die dem Seelenheil ihrer Mitglieder, den Schiffskapitänen, den Steuer- und Bootsleuten diente. Dieses Trosthaus am Schaartor wurde den Kaufleuten und Seefahrern vom Rat der Stadt geschenkt. Die Armen und Alten, die hier Hilfe und Unterkunft fanden, hatten in der damaligen Zeit ein hartes und rauhes Leben hinter sich. Krieg und Piraterie herrschten auf den Meeren. Seeräuber lauerten in ihren Schlupfwinkeln, um Hamburger Schiffe zu kapern und die Seeleute als Sklaven zu verschleppen. Loskauf blieb die einzige Hoffnung der versklavten Seefahrer. So beschloß die Schiffer-Gesellschaft die Konstituierung einer Casse, die mithelfen sollte, ihre in die Gefangenschaft geratenen Kapitäne und Steuerleute auszulösen. Jedes Mitglied mußte eine feste Summe beisteuern, die in einer kastellanischen Münze gezahlt wurde, dem „peso de octo“.

Diese neue Einrichtung bekam daher den Namen „Casse der Stücke von Achten“.

200 Jahre ist es her, daß das Haus am Schaartor wegen Baufälligkeit abgebrochen werden mußte und auf dem Fundament ein neues Seefahrer-Armenhaus errichtet wurde. Jeder alte Fahrersmann war glücklich, wenn er sich hier einkaufen konnte, obwohl der Platz, der ihn erwartete, bescheiden war. Auf einer Kupfertafel an dem roten Backsteinbau standen unter dem Bild einer in Seenot geratenen Bark die Worte: „Gebt den Seefahrer-Armen um Gotteswillen!“ Schiffsmodele schmückten die ehrwürdige Diele. Im Sitzungssaal über dem Fleet hingen Tafeln mit den Wappen der Schiffer-Alten seit 1600 — verdiente Kapitäne, die den Vorstand bildeten und von Senat und Bürgerschaft auf Lebenszeit ernannt wurden. Hier befand sich auch der über acht Pfund schwere Störtebeker-Pokal, der im Jahre 1651 aus dem Silber des Störtebeker-Schatzes angefertigt worden sein soll.

Die Ruine am Schaartor war nach dem Krieg der Spitzhacke zum Opfer gefallen. Das erforderliche Eigenkapital für den Neubau wurde durch den Verkauf des Grundstücks am Schaartor aufgebracht. Bauherr wurde die Deutsche Seemannsmission in Hamburg, die mit den Spenden der Hamburger Wirtschaftskreise den Wiederaufbau dieser segensreichen Stiftung förderte.

Die 400jährige Tradition des Seefahrer-Altenheims in Hamburg ist auch ein wesentliches Zeugnis deutscher Seefahrtsgeschichte. Zur Zeit beschließen rund 95 unbescholtene deutsche Seeleute ihren Lebensabend dort in der vertrauten Umgebung des Hafens, die sie nicht missen wollen. Man weiß, daß die vorhandenen Plätze nicht ausreichen und bemüht sich zur Zeit um die Beschaffung neuer Geldmittel, um ein weiteres Heim zu erstellen.

Wenn die Durchführungsverordnungen zu dem neuen Spar-Prämiengesetz auch noch ausstehen, so wird sich an dem Bild, wie es sich jetzt auf Grund des Gesetzes abzeichnet, kaum noch etwas Entscheidendes ändern.

Dieses Bild sieht etwa so aus: Wer Sparbeträge für eine Frist von fünf Jahren festlegt, bekommt hierfür eine 20%ige Sparprämie. Diese Prämie wird am Ende des ersten Sparjahres dem Konto gutgeschrieben und zusammen mit den jährlich laufenden Einzahlungen verzinst.

Man hat ausgerechnet, daß sich das so festgelegte Kapital einschließlich Prämie sowie Zinsen und Zinseszinsen im Laufe der fünf Jahre dann um fast 50% vermehrt. Voraussetzung ist allerdings, daß vor Ablauf dieser Fünfjahresfrist das Konto nicht angerührt wird. Die Verzinsung richtet sich nach dem Satz, der jeweils für Spareinlagen mit einer Frist von 12 und mehr Monaten gezahlt wird, d. h. zur Zeit 4%. Die Prämienbegünstigung erstreckt sich dabei sowohl auf das Kontosparen wie auch auf den Kauf von Wertpapieren, und zwar sowohl von festverzinslichen Werten wie auch von Aktien und Investment Zertifikaten, wobei es sich in den beiden ersten Fällen um die Ausgabe neuer Wertpapiere handeln muß, so daß also ein Kauf von Wertpapieren über die Börse prämiennmäßig keine Berücksichtigung finden kann.

Die Höhe des Betrages, der jährlich prämiengünstigt gespart werden kann, richtet sich nach der Steuerklasse, d. h. nach dem Familienstand. Bei Ledigen beträgt diese Summe 600 Mark pro Jahr, bei Ehepaaren 1200 Mark und bei Familien mit 3 Kindern unter 18 Jahren 1800 Mark. Die im Höchstfalle erzielbaren Prämien, also 20%, betragen sonach für die genannten drei Gruppen 120 bzw. 240 bzw. 360 DM. Darüber hinaus können verwitwete Personen und andere Alleinstehende unter gewissen Voraussetzungen in den Genuß des Prämienhöchstbetrages kommen.

Ähnlich wie beim früheren steuerbegünstigten Sparen besteht die Möglichkeit, jetzt auch beim prämiengünstigten Sparen allgemeine Sparverträge oder aber Ratensparverträge abzuschließen. Während sich beim allgemeinen Sparvertrag unter günstigen Voraussetzungen die Festlegungsfrist auf 4½ Jahre errechnet, können bei den Ratensparverträgen, ebenfalls unter gewissen Voraussetzungen, über die man sich am besten bezüglich der Einzelheiten bei einem Kreditinstitut Auskunft einholt, die durchschnittlichen Festlegungsfristen noch weiter ermäßigt werden. Entgegen der allgemeinen Regelung ist eine Verkürzung der Festlegungsfrist auch dann möglich, wenn der Prämiensparer nach Vertragsabschluß stirbt oder erwerbsunfähig wird; ferner dann, wenn ein Prämiensparer nach Vertragsabschluß heiratet.

Für Heiratslustige kann so gesehen das prämiengünstigte Sparen einen besonderen Anreiz bieten, da die Rückzahlung ohne Prämienverlust bereits nach zwei Jahren, gerechnet von Beginn der Festlegungsfrist, erfolgen kann.

Bleibt noch zu erwähnen, daß die dem Prämiensparer lt. Gesetz zustehende Prämie nach Ablauf des Kalenderjahres beantragt werden muß, und daß im Ausnahmefall bei Versäumung der Antragsfrist nur mit Genehmigung des Finanzamtes Nachsicht gewährt werden kann.

PRÄMIEN FÜR DEN, DER SPART

Sparen ist ein für die gesamte Volkswirtschaft ungemein wichtiger Vorgang. Diese Erkenntnis hat die Bundesregierung in den Jahren einer besonders schwachen Kapitalbildung nach dem letzten Krieg veranlaßt, die Spartätigkeit in den verschiedensten Formen zu begünstigen. Nachdem das steuerbegünstigte Sparen für Ratensparverträge Ende 1957 und für allgemeine Sparverträge Ende 1958 ausgelaufen war, bemühte man sich, hierfür einen Ersatz zu finden. Dieser Ersatz nennt sich Spar-Prämiengesetz oder, wie es in der genauen Formulierung lautet: Gesetz über die Gewährung von Prämien für Sparleistungen. Dieses prämiengünstigte Sparen hat jedoch nichts zu tun mit dem unter dem Namen Prämiensparen bekannt gewordenen Verfahren, bei dem jeweils im Monat und einmal am Ende des Sparjahres

Gewinne bzw. Zinsen ausgelost werden. Das neue prämiengünstigte Sparen stellt etwas völlig Neues dar und überschneidet sich mit dem früheren steuerbegünstigten Sparen nur noch in soweit, als allgemeine Sparverträge nach dem früheren steuerbegünstigten Verfahren, so weit sie letztmalig 1958 abgeschlossen worden sind, noch bis Ende 1960 steuerbefreiende Wirkung haben. Steuerbegünstigungen bestehen daneben nach wie vor für das Versicherungssparen und auch für das Bausparen, wobei zu beachten ist, daß nach dem neuen Spar-Prämiengesetz, das inzwischen verkündet und damit in Kraft getreten ist, Sparbeiträge eine Prämie erhalten, die nicht gleichzeitig nach dem Wohnungsbau-Prämiengesetz begünstigt sind.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



Ankerplätze DER SEEMANNSMISSION

- Elbe:** Hamburg-Altona: Gr. Elbstraße 132
Hamburg: Wolfgangsweg 12
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
- Weser:** Brake: Weserstraße
Bremen: Stephanikirchhof
Bremerhaven: Fischerhafen: Hoebelstr. 10
Br.-Mitte: Schifferstraße 53/55
- Übriges Bundesgebiet:** Brunsbüttelkoog: Seemannsfrauenheim, Schleuse
Büsum: Fischereijugendheim
Cuxhaven: Deichstraße 45
Emden: Am Außenhafen
Helgoland
Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64
Südschleuse, Seemannsfrauenheim
Lübeck: Untertrave 1
Wilhelmshaven: Im Hospiz, Marienstr. 12



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden am 6. 11. 1959 die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) die Herren:
Horst-Heinz Becker, Helmut Behrens, Manfred Block, Gerd Braams, Klaus Buck, Horst Donner, Gustav Geisenhöfer, Claus Hagen, Axel Heiden, Dietmar Hergert, Franz Kaltha, Gerhard Krüger, Heinz-Dieter Mehrstedt, Manfred Müller, Rolf Pinnow, Folkert Rieger, Hartmut Schaefer, Friedrich Schumacher, Hans-Hubert Seiffert, Arnd Streit, Gerd Witte.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 17. November 1959 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) die Herren:
Walter Adler, Kurt Christof, Adolf Dellith, Ewald Finnberg, Helmut Grabowski, Ernst Grüter, Ludwig Harders, Claus Hemje, Horst Karow, Siegfried Karweick, Otto Kühne, Horst Ludwig, Manfred Mirbach, Heinrich Naujoks, Hans-Joachim Rockel, Günter Ruths, Hans-Dieter Schwerdt, Dieter Stendel, Fritz Tostmann, Peter Twieg, Hans-Otto Ebner.

Die Prüfung für das Seefunksonderzeugnis die Herren:
Gustav Eisermann, Andreas Georgiu, Hans Heidenreich, Karl-Heinz Iborg, Heyo Leiner, Heinz Nuhn, Georg Rammelt, Günter Siemers, Albert Schütz, Helmut Haas.

Seefahrtsschule Hamburg

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) bestanden am 20. November 1959 folgende Herren:
Günter Beneke, Uwe Büttner, Friedhelm Dede, Karl Franke, Claus Groot, Andreas Gutschow, Karl Hartmann, Helmut Kossyk, Gerhard Kreuter, Klaus Krogmann, Hartmut Meeß, Klaus Mewe, Arwed Meyer, Dieter Neunz, Wolfgang Pachnicke, Hartwig Rollmann, Karl-Heinz Schött, Jürgen Stamme, Dieter Stange, Jürgen Steegen, Uwe Steingrube, Günter Suhr, Benno Wilzewski, Konrad Zinkel.

Seefahrtsschule Leer

Das Seefunkzeugnis 2. Klasse erwarben am 29. und 30. Oktober 1959 die Herren:
Jürgen Schöte, Klaus Bardtke, Heinz Janssen.
Das Seefunksprechzeugnis erwarben die Herren:
Norst Eden, Karl v. d. Ohe, Hugo Jensen.
Neue Lehrgänge für das Seefunkzeugnis 2. Klasse und für das Seefunksonderzeugnis beginnen an der Seefahrtsschule in Leer am 7. 1. 1960.



Das Bücherbrett

„Seewasserstraßenordnung“. Diese im Fachbuchverlag Leipzig erschienene Schrift wurde in Nr. 11 auf Seite 175 besprochen. Um Irrtümer zu vermeiden, sei darauf hingewiesen, daß in der Bundesrepublik eine „Seewasserstraßenordnung“ seit 1952 nicht mehr in Kraft ist, sondern hier seit dieser Zeit die „Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung“ gilt, die gegenüber dem alten Recht zahlreiche Änderungen enthält und sich insbesondere auch in den Grundbegriffen, die in der Besprechung aufgezählt sind, von den in der Sowjetzone geltenden Vorschriften unterscheidet.

Aber auch wir haben einen Weihnachtswunsch

Mit dem Dezemberheft haben wir den dritten Jahrgang unserer Zeitschrift „Kehrwieder“ beendet. Ihr wißt, „Kehrwieder“ ist ein Blatt, das von Fahrleuten für Fahrleute geschrieben ist. Vom Kapitän bis zum letzten Schiffsjungen, vom Leitenden Ingenieur bis zum Motorenwärter, der Sparks, der Smutje, der Steward, alle sind hier zu Wort gekommen und letzten Endes auch alle „armen Lüd an Land“, die mit Euch, mit der Seefahrt überhaupt in enger Verbindung stehen.

Wir haben viele Briefe bekommen aus allen Teilen der Welt, und aus den meisten Schreiben klang heraus, daß man sich an Bord freute, wenn „Kehrwieder“ erschien und daß man das Blatt sehr schön fand. Viele Kapitäne und Matrosen, Offiziere und Ingenieure besuchten mich und sprachen mir ihre Anerkennung aus über das Blatt.

Aber wir möchten noch mehr von Euch wissen. Ihr habt bestätigt, daß „Kehrwieder“ gut ist, aber es gibt nichts Gutes in der Welt, was man nicht noch besser machen könnte. Und wir wollen es noch besser machen. So möchten wir denn gern Eure Meinung hören, was Euch an der Zeitschrift gefällt und was Euch nicht gefällt, ob Ihr mehr Reiseberichte lesen wollt oder ob Euch die Freiwoche mehr zusagt, ob Ihr mehr von sozialen Problemen wissen wollt oder von der Schifffahrt der Antike, ob Technisches gewünscht wird oder sonstige Aufsätze. Das ist unser Weihnachtswunsch, einmal Eure Meinung zu hören, wie wir unsere „Kehrwieder“ noch weiter verbessern können.

Mit besten Grüßen
Euer
Ludwig Dinklage
Schriftleitung
„Kehrwieder“



Günter Sachse: „Die Meuterei auf der Bounty“. W. Fischer Schon mehrfach ist die Reise des englischen Transportschiffes „Bounty“ unter Captain Bligh, die Meuterei der Besatzung, die denkwürdige Fahrt des Kommandanten mit seinen Getreuen im Großboot und das Schicksal der sich auf der Südseeinsel Pitcairn niedergelassenen Meuterer geschildert worden. Hier liegt nun ein neues Buch über dieses Ereignis vor, das sich ganz besonders für jugendliche Leser eignet. Unser Mitarbeiter Kurt Schmischke hat das Buch illustriert.

An Bord Deines Schiffes hängt der von der See-Berufsgenossenschaft herausgegebene „Seefahrtskalender 1960“. Aber er sollte auch zu Hause in Deinem Wohnzimmer hängen. Deine Angehörigen werden dann selbst sehen, welch schweren und verantwortungsvollen Dienst Du hast und sie werden auch viel Freude an den lustigen Zeichnungen Wilhelm Hartungs haben. Albatros-Verlag Velmede & Co., Hamburg. Preis DM 3,—.

„Englisch für Anfänger“, Teil I, von Dr. Georg Brase. Eckardt & Messdorf Verlag, Hamburg. 166 S., kart. DM 12,50.

Nach den Erfahrungen, die der Verfasser im Unterricht an den Seefahrtsschulen erworben hat, verfaßte er dieses Unterrichtsbuch, das dem angehenden Schiffsoffizier eine Brücke sein soll zwischen den auf der Schule erworbenen Englisch-Kenntnissen, die im Laufe der Jahre zumeist vergessen oder wenigstens verblaßt sind und den Anforderungen, die bei der Aufnahmeprüfung zum A 5-Lehrgang von der Seefahrtsschule gestellt werden. In dem vorliegenden Buch sind die ersten zehn Lektionen so aufgebaut, daß der Anfänger daraus die notwendigen Kenntnisse erarbeiten oder bereits vorhandenes Wissen festigen kann. Eine im Verlag Lambert Lensing, Dortmund, erschienene Broschüre „The Ship that turned over“ von John Anderson (32 S., DM 0,80) ist dem Buch beigelegt. In dieser wird der Untergang des amerikanischen Frachters „Flying Enterprise“ beschrieben, der durch das uner müdliche Ausharren des Kapitäns Carlsson bekannt wurde.

Cajus Bekker: „Ostsee, Deutsches Schicksal 1944–1945“. Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg i. O., Hamburg. 319 S., m. vielen Fotos u. Karten. Ln. DM 18,50.
„Die Heimatvertriebenen danken der Kriegs- und Handelsmarine für den opfervollen Einsatz zur Rettung von Hunderttausenden deutscher Menschen bei ihrer Vertreibung aus der Heimat 1944–45“.
Eine Gedenktafel im Marine-Ehrenmal zu Laboe mit dieser Inschrift erinnert an jenen Einsatz, den Kriegs- und Handelsmarine gemeinsam durchführten. Ein authentischer Bericht über diese Taten fehlte noch. Lediglich sehr tendenziös gehaltene Aufsätze, ganz besonders über den Untergang der „Wilhelm Gustloff“ auf der Stolpe-Bank am 30. Januar 1945, gelangten an die Öffentlichkeit. Endlich ist nun ein Buch erschienen, das möglichst lückenlos diesen letzten Teil des Krieges im Osten zu schildern sucht und dem dabei alle erreichbaren Quellen zur Verfügung standen. Schier Unmögliches ist beim Abrtransport der Zivilbevölkerung, der Verwundeten und der Heeresverbände aus Kurland, Danzig und den östlichen Provinzen geleistet worden. Und wie gering waren dabei die Verluste! Neun Handelsschiffe gingen beim Abrtransport aus der Danziger Bucht verloren. Den schwersten Menschenverlust erlitten wir nicht mit dem Untergang der „Wilhelm Gustloff“, bei der immerhin ein Fünftel der Menschen gerettet wurden, sondern mit der kleineren „Goya“, die mit 5220 Menschen sank und nur 165 gerettet werden konnten. Selbst wenn man die Verluste bei der Einschiffung und auf Zwischentransporten hinzurechnet, haben von den insgesamt über 2 Millionen abtransportierter Menschen weniger als 1 v. H. den Tod in der See gefunden. „Ostsee“ ist ein Buch, das man gelesen haben muß.

Inoguchi/Nakajima: „Der göttliche Wind“, Stalling Verlag — Oldenburg (Oldg.)/Hamburg, 256 Seiten, 22 Abb., DM 16,80.

„Kamikaze“ — die deutsche Übersetzung dieses Wortes ist „Göttlicher Wind“ — und so heißt auch das Buch, das den Einsatz der japanischen Todesflieger gegen Ende des letzten Krieges schildert, dieser Dokumentarbericht von Rikihei Inoguchi und Tadashi Nakajima „Der göttliche Wind“.

Der Name ist keine Augenblickserfindung, sondern geht auf ein entscheidendes Ereignis in der japanischen Geschichte zurück. Als im 13. Jahrhundert der mongolische Eroberer Kublai Khan nach der Bezwingung von China auch Japan unterjochen wollte, ließ er eine riesige Flotte für hunderttausend Krieger und deren Hilfskräfte bauen. Während sich die Samurais zum Kampfe gegen den übermächtigen Feind rüsteten, brach der furchtbarste Taifun, den man in jenen ohnehin stürmischen Gewässern je erlebt hatte, über die Flotte des Eroberers herein und zerstörte sie fast vollständig.

Auch Ende 1944 sah sich Japan einer überwältigenden Übermacht gegenüber, die es mit den herkömmlichen Abwehrmethoden nicht mehr aufhalten konnte. Diese anrückende Übermacht zerstörte kein Taifun und man versuchte, gegen vielerlei Widerstände (auch in Japan selbst gab es viele Stimmen gegen den Kamikaze-Einsatz) mit menschlichen Mitteln einen Ersatz dafür zu schaffen. Der erhoffte Erfolg blieb aus, ja er mußte ausbleiben, weil das Mißverhältnis der Kräfte kein anderes Ergebnis zuließ. Den tausenden von Schiffen der amerikanischen Angreifer standen jeweils nur einige hundert japanische Flugzeuge gegenüber, wobei die Amerikaner noch die absolute Luftüberlegenheit besaßen.

Außerdem ist zu bedenken, daß ein Kamikazetreffer keineswegs mit seiner 250 kg-Bombe zur Versenkung eines großen Schiffes (die wichtigsten Ziele waren die Flugzeugträger) ausreichte, gab es doch z. B. einen Zerstörer, der sich nach sechs Treffern noch über Wasser hielt. Versenkt wurden 34 Einheiten, die wichtigsten davon waren 3 Geleitflugzeugträger und 13 Zerstörer; beschädigt wurden 288 Schiffe bis zum Ende des Krieges, davon insgesamt 36 Flugzeugträger, 15 Schlachtschiffe, 15 Kreuzer und 87 Zerstörer. Die Japaner verloren einschließlich der Geleitflugzeuge dabei 1428 Maschinen.
Über die „Sonderangriffe“ kann es keine Teilnehmerberichte geben, weil es für die Piloten keine Rückkehr gab. So war niemand berufener als die beiden Autoren, diesen Bericht zu schreiben, denn sie hatten das Kamikazekorps an leitender Stelle mit aufgebaut und betreut und haben ihre Kameraden mit Zuversicht in den Tod fliegen sehen.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, am 19. Dezember und 30. Januar ausgestrahlt. Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 10/59. Die Sendung „Gruß an Bord“ ist, wie in den vergangenen Jahren, auf der Mittelwelle des NDR für den 24. Dezember von 19.00–19.30 Uhr MEZ vorgesehen.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Hans Breuer S. 184; Ludwig Dinklage S. 178; Hanseatische Werft (Werkaufnahme) S. 184; Ernst de Jong S. 177, 181, 183, 184; Kieler Howaldtwerke (Werkaufnahme) S. 184; Lübecker Flender-Werke (Werkaufnahme) S. 185; Heinrich von Medvey S. 187; H. Morrison S. 179; Johann Oelkers (Werkaufnahme) S. 184; Rheinstahl-Nordseewerke (Werkaufnahme) S. 184; Kurt Schmischke S. 185; G. Schowalter, Farbfoto; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 184, 185. Den „Brief an Vati“ schrieb Peter Hagen.



C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

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



Die Werften meldeten...

Adler-Werft, Bremen

16 MS „Alk“, 2700 tdw, f. Argo Reederei Richard Adler & Sohne, Bremen. Stapell. 14. 11. 59

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1317 TD (tu) „Esso Bremen“, 47 000 tdw, f. Esso Tank-schiff Reederei, Hamburg. Probef. 26. 11. 59

Blohm & Voss AG., Hamburg

808 D (tu) „Elqui“, 16 250 tdw, f. Compania Sud Americana de Vapores, Valparaiso. Stapell. 26. 11. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

882 MS „Buntenstein“, 8500 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Stapell. 16. 11. 59

883 MS „Maama Butterly“, 10 6/2 BRT, f. Rederi A/B Soya (Walmusrederierna), Stockholm. Probeahrt 17. 11. 59

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Ulm“, 370 ts, f. Bundesmarine. Indienststellung. 10. 11. 59

Theodor Buschmann, Hamburg-Wilhelmsburg

76 SMS „Fairplay II“, 1050 PS, f. Fairplay Schlepp-dampschiff-Reederei Richard Bornhard GmbH., Hamburg. Probef. 21. 11. 59

Construction Mécaniques de Normandie, Cherbourg

Küstenminensuchboot „Detmold“, 378 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 17. 11. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

747 TD (tu) 36 000 tdw, f. Titan Tankers Inc., Wilmington, USA. Stapell. Vorschiß 27. 11. 59

752 TMS „John Augustus Essberger“, 19 500 tdw, f. John T. Essberger, Hamburg. Probef. 17. 11. 59

755 TMS „Yalo“, 19 300 tdw, f. ZIM Israel Navigation Co., Haifa. Stapell. 13. 11. 59

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

579 MS „Alterani“, 15 600 tdw, f. Jürgen J. Lorentzen, Oslo. Stapell. 7. 11. 59

Hein Garbers, Hamburg

Säure-TMS „Julius Fock“, 425 tdw, f. Reederei Heinrich Fock, Hamburg-Nienstedten. Probeahrt 24. 11. 59

Hanseatische Werft GmbH., Hbg.-Harburg

11 MS „Okertal“, 2400 tdw, f. Part. Reed. MS Okertal. (KR.: J. A. Reinecke GmbH.), Bremen. Probef. 4. 11. 59

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

222 SMS „Freiburg“, 232 PS, f. Wasser- u. Schiffahrtsdirektion Hamburg. Probef. 16. 11. 59

Howaldtwerke A.-G., Hamburg

939 MS „Indian Trust“, 9500 BRT, f. Indian Steamship Co., Ltd., Kalkutta. Stapell. 14. 11. 59

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

65 MS „Kurt Burkowitz“, 568 BRT, Tonnenleger, f. Wasser- und Schiffahrtsdirektion Aurich, Wilhelmshaven. Stapell. 7. 11. 59

Kieler Howaldtwerke A.-G.

1078 TD (tu) „Aulica“, 18 000 tdw, f. Shell Tankers Ltd., London. Stapell. 4. 11. 59

1086 TD (tu) „Varbergshus“, 32 500 tdw, f. Trelleborgs Angfartygs A/B., Trelleborg. Probef. 6. 11. 59

1104 MS „H. L. Lorentzen“, 21 700 tdw, f. Oivind Lorentzen, Oslo. Probef. 6. 11. 59

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1069 MS „Dornbusch“, 1350 tdw, f. H. M. Gehrckens, Hamburg. Stapell. 31. 10. 59

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

Schnellboot „Kormoran“, 140 ts, f. Bundesmarine. Indienststellung. 10. 11. 59

1089 MS „Vargas“, 2800 tdw, f. MacAndrews & Co., Ltd., London. Probef. 28. 11. 59

1124 Netz tender „Thetis“, 48 m lg., f. griechische Kriegsmarine. Stapell. 21. 11. 59

Lübecker Flender-Werke

506 MS „Slesvig“, 17 000 tdw, f. A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kopenhagen. Probef. 26. 11. 59

511 MS „Rego“, 8850 BRT, f. E. B. Aaby's Rederi A/S, Oslo. Stapell. 17. 11. 59

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13287 Schnellboot „Storch“, 140 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 16. 11. 59

13299 MS „Manja Dan“, 3407 BRT, f. J. Lauritzen, Kopenhagen. Probef. 5. 11. 59

13301 MS „Rimja Dan“, 3400 BRT, f. J. Lauritzen, Kopenhagen. Stapell. 10. 11. 59

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

498 MS „Watampone“, 2800 tdw, f. Indonesische Staatsreederei „Peini“, Djakarta. Probef. 14. 11. 59

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

841 Fährschiff „G. L. Wendemuth“, 500 PS, f. Strom- und Hafenbau, Hamburg. Stapell. 24. 11. 59

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

534 SMS „Johanna“, 675 PS, f. Petersen & Alpers, Hamburg. Probef. 11. 11. 59

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

552 MS „Dahomeykust“, 4637 BRT, f. N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij, Rotterdam. Probef. 23. 11. 59

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

333 MS „Ariana“, 13 035 tdw, f. Suisse-Outremer S.A. de Gerance et d'Alliement Maritimes, Genf. Probef. 10. 11. 59

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

416 TMS „Esso Blankenese“, 140 ts, f. Esso Tankschiff-Reederei GmbH., Hamburg. Probef. 13. 11. 59

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

1700 SMS „Bugsier 25“, 1650 PS, f. Bugsier-, Reederei- u. Bergungs-A.G., Hamburg. Stapelhub 10. 11. 59

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

408 MS „Bremer Anwalt“, 499 BRT, f. Bruno Bischoff, Bremen. Probef. 11. 11. 69

410 FMS „Sägelisch“, 825 BRT, f. Kohlenberg & Putz, Seefischerei A.G., Hamburg. Probef. 2. 11. 59

Fr. Schweers, Bardenfleth/Weser

Zollkreuzer „Customs 61“, f. Zollverwaltung Thailand. Probef. 24. 11. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

456 MS „Ursula Horn“, 850 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Stapell. 7. 11. 59

458 MS „Herbert Horn“, 850 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Probef. 14. 11. 59

VEB Schiffswerft „Neptun“, Rostock

MS „Mari“, 2980 tdw, f. Barthold Richters, Hamburg. Stapell. 14. 11. 59

VEB Warnowwerft, Warnemünde

MS „Halle“, 12 800 tdw, f. Deutsche Seereederei, Rostock. Probef. 27. 11. 59

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes:

MS „Bochum“, ex „Ernst Blumenfeld“, 2610 BRT, erb. 51 Howaldt, Hamburg. 11. 59 verk. v. Krupp Seeschiffahrt GmbH., Bremen, an Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf., Hamburg. Neuer Name: ?

MS „Marlies“, ex „Margita“, 293 BRT, erb. 17 Thuró. 11. 59 verk. v. Willy Hansen, Rendsburg, an Werner K. Heinz, Hamburg. Neuer Name: „Billie“.

S „Passat“, 3181 BRT, erb. 11 Blohm & Voss, Hamburg. 11. 59 verk. v. „Stiftung Pamir und Passat in Lübeck“ als Schiffsjungen-Wohnschiff an Seemannsschule Travemünde-Priwall.

TMS „Rose Mary“, 632 BRT, erb. 40 USA. 11. 59 verk. v. Bankhaus Neelmeyer & Co., Bremen, an Norddeutscher Lloyd, Bremen. Neuer Name: ?

D „Helga Bolten“, ex „Rosemoor“, ex „Empire Rosalind“, 7262 BRT, erb. 43 Burntisland. 11. 59 verk. v. Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf., Hamburg, an Krupp Seeschiffahrt GmbH., Bremen. Neuer Name: „Söllingen“.

MS „Virginia Bolten“, 10 056 BRT, erb. 58 Lübeck. Flender-Werke. 11. 59 verk. v. Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf., Hamburg, an Krupp Seeschiffahrt GmbH., Bremen. Neuer Name: ?

Ankäufe aus dem Ausland:

MS „Arletta“, ex „Möwe I“, 999 BRT, erb. 53 Hagestein, Travemünde. 11. 59 angek. v. Altdred Preukschat KG., Kiel, v. d. Commodities & Carriers Corp., Monrovia/Liberia. Neuer Name: „Komtur“.

MS „Ina L“, ex „Mary“, 170 BRT, erb. 27 Groningen. 11. 59 angek. v. Georg Fehner, Lemwerder I. O. v. A. Lemenga u. A. Lammerts, Rotterdam. Neuer Name: „Stella“.

Verkäufe ins Ausland:

Feuerschiff „Borkum Riff“, 400 BRT, erb. 12 Papenburg. 11. 59 verk. v. Wasser- u. Schifffahrtsamt Emden, nach Holland. Soll unter Panama-Flagge 1. Reklamesendungen auf Kurz- u. Langwelle außerdem holl. Hoheitsgewässer liegen. Neuer Name: „Vron“.

D „Eduard Rusche“, ex „Friedrich S. Müller“, ex „Rota“, 996 BRT, erb. 30 Nordseewerke, Emden. 11. 59 v. Rusche & Co., Hamburg, nach Libanon. Neuer Name: „Pandelis A.“

D „Erich“, ex „Isigo“, 2729 BRT, erb. 24 Stettin. Oderwerke. 11. 59 verk. v. Karl Groß, Bremen, an Pádomba i Salvatore, Neapel. Neuer Name: ?

MS „Francis N“, ex „Augustin le-Borgne“, 1927 BRT, erb. 27 Howaldt Kiel. 11. 59 verk. v. Erich Drescher, Hamburg, nach Italien. Neuer Name: „Fulchera“.

FD „Imsum“, 461 BRT, erb. 48 Elsfleth. 11. 59 verk. v. Glassel & Co. KG., Bremen, nach Italien. Neuer Name: ?

FD „Julius Pickenpack“, 639 BRT, erb. 50 Howaldt Hamburg. 11. 59 verk. v. J. Pickenpack Hochseefischerei, Hamburg, an Reederei Alfjall Ltd. Hafnarfjörður/Island. Neuer Name: „Keilir“.

MS „Komtur“, ex „Marabu“, 775 BRT, erb. 51 Seebeck, Bremerhaven. 11. 59 verk. v. Manfred Preukschat KG., Kiel, n. Liechtenstein. In Bare Boat Charter nach Jugoslawien. Neuer Name: „Rasicse“.

MS „Lautertal“, 786 BRT, erb. 52 Seebeck, Bremerhaven. 11. 59 verk. v. J. A. Reinecke, Hamburg, nach Liechtenstein. In Bare Boat Charter nach Jugoslawien. Neuer Name: „Janjina“.

MS „Pegasus“, 2905 BRT, erb. 51 Howaldt Kiel. 11. 59 verk. v. F. Laeisz, Hamburg, nach Belgien. Neuer Name: ?

Neuer Name:

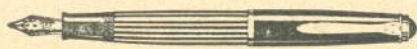
MS „Angeln“, ex „Borée“, 2111 BRT. Troßschiff d. Bundesmarine. Früher franz. Frachter zwischen Marseille und Nordafrika. Umbau 11/59 Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg.

Abgewrackt wird:

D „Emma Sauber“, 2608 BRT, erb. 22 Deutsche Werft, Hamburg. 11. 59 verk. v. Sauber & Co., Hamburg, an Eisen und Metall KG. Lehr & Co., Hamburg.

Motorisierung und Fernsehen auf Teilzahlung

Die bei den Teilzahlungskreditinstituten der Bundesrepublik im 2. Vierteljahr 1959 neu in Anspruch genommenen Kredite betragen nach den Angaben der Deutschen Bundesbank rund 872 Mill. DM, von denen allein 30 % auf die Anschaffung von Pkw und Motorrädern entfielen. Es hat sich überhaupt ein langfristiger Strukturwandel in den TZ-Krediten herausgestellt. In den drei Jahren von 1956 bis 1959 weitete sich das Kreditvolumen um 38 % aus. Betrogen die Zuwachsraten der neuen TZ-Kredite in diesen drei Jahren z. B. für Möbel 38 % und für hauswirtschaftliche Maschinen 34 %, so wurden für Motorfahrzeuge um 83 % und für Rundfunk- (hauptsächlich Fernseh-) Geräte um 117 % mehr Teilzahlungskredite in Anspruch genommen. Motorisierung und Fernsehen haben somit in starkem Maße den Finanzierungsweg über den Teilzahlungskredit genommen.



Mrg. 400



Relikan P1

Relikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MONKEDAMM 17-18

FOLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF



Wie
erreiche ich
wen?

Ausgabe **1**
9
5
9

enthält Anschriften, Telefon- und Fernschreibnummern, der an der Nord- und Ostseeküste beheimateten Reedereien · Schiffsmakler · Werften · Schleppschiffahrtfirmen · Fischerei- und Klassifikationsgesellschaften, außer Hamburg. Erschienen im

Seefahrt Verlag
G. m. b. H.



Original
MAMPE-
HALB u. HALB
Alleinherstellerin
MAMPE-BERLIN
(GEGR. 1852)

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.

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen



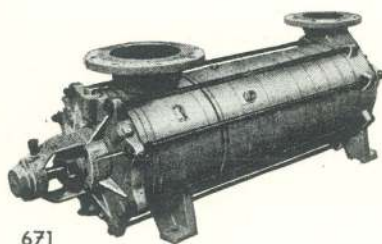
KARL GRAMMERSTORF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenua

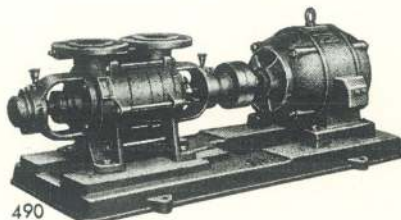
Hamburg - Brunsbüttelkoog

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



671

Sihl
PUMPEN
für den
SCHIFFBAU



490

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

GEORG P.

GEGR.
1881
Köller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

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

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 Hendrikdijk 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr

Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

HAGENUK

KIEL

FUNKANLAGEN
WECHSELSPRECHANLAGEN
FERNSPRECHAPPARATE
MASCHINENTELEGRAFEN
RUDERLAGEZEIGERANLAGEN
REGLER FÜR GENERATOREN
ÖLFUEHRUNGEN



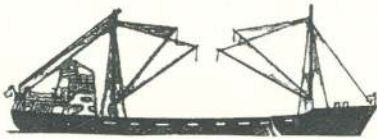
GERÄTE FÜR DEN

SCHIFFBAU

Mützenbänder der Kriegsmarine, Ärmelabzeichen, Achselklappen, Achselstücke,
Kriegs-, Dienst-, Admirals-Signalflaggen, Ständer, Wimpel,
Mützen, U-Boots- usw. Abzeichen, sonstige Sachen von Heer, Marine, Luftwaffe. Angebote an
HANS GEBHARD, Stuttgart O, Kernerstraße 26

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 altbekanntesten 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

Auf jedem Schiff -
für jeden Durst . . .



„Patz-Pils“ der Schultheiss-Brauerei A.G.
Original Exportbier

Alleiniger Lagerhalter i. Hamburger Freihafen
ANTONI HOEN NACHF.

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

Schiffs-Positions-
Laternen

J. H. PETERS & BEY HAMBURG 11

Karpfangerstraße 8/14 · Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
PEBETRA-HANDFEUERLÖSCHER · METALLWAREN FOR
DECK UND MASCHINE · REPARATUREN

Pumpen



für alle Bordverhältnisse, Reparaturen aller Systeme

PUMPEN PRINZ

Pumpenfabrik - Hamburg-Alltona, 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

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: Hafen-Druckerei. 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.