

Kehrwieder



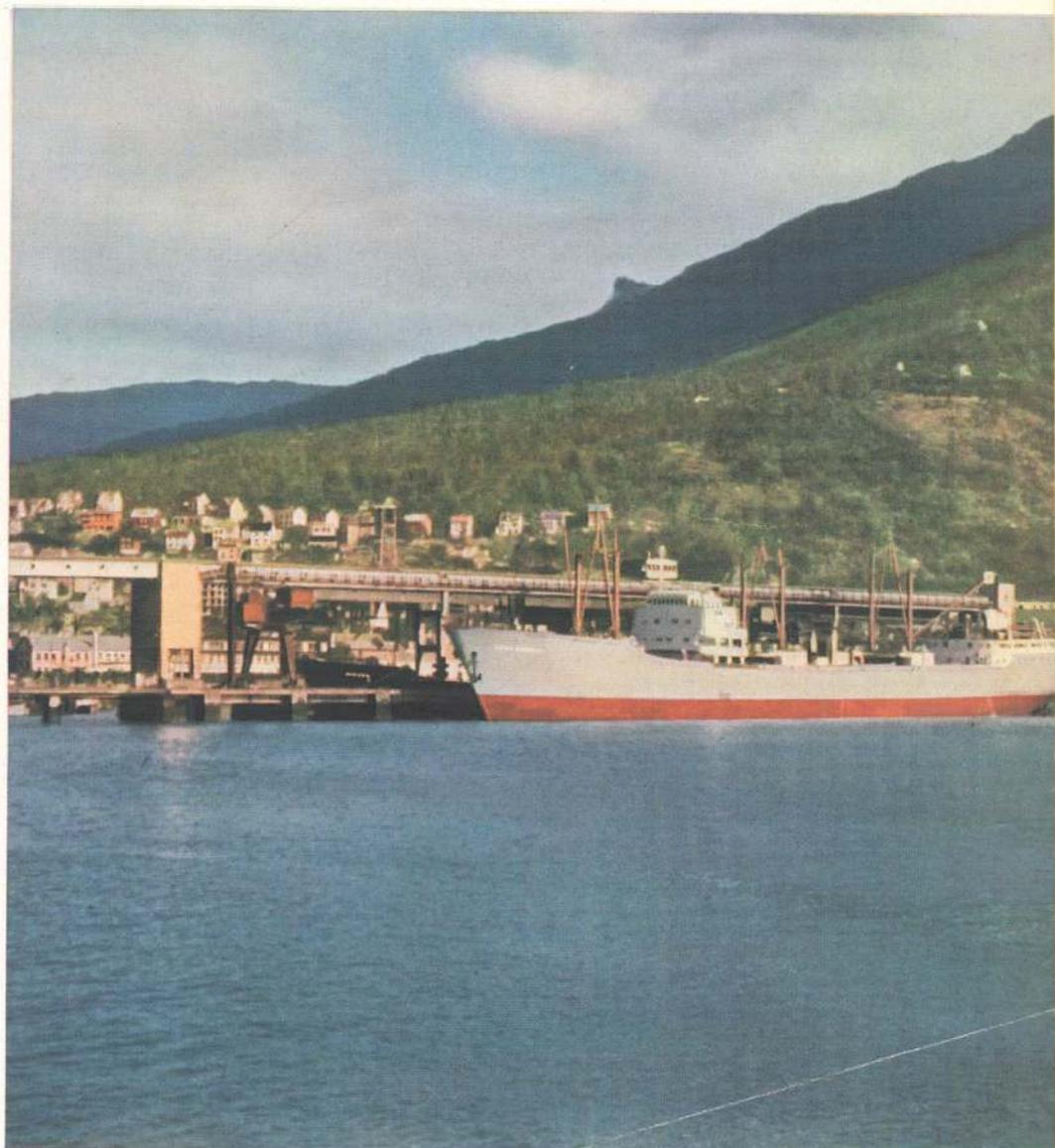
Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß**
- Der Mann am Ausguck**
- Der Heimathafen**
- Erz aus Narvik**
- Schleppversuche**
- Da hatte der liebe Gott
seine Finger drin...**
- Ein Prinz an Bord**
- Das Feuerschiff**
- Die Glocke des Schnelldampfers
„Kaiser Wilhelm der Große“**
- Der Seemann als Sportsmann**
- Theaterbriefe**
- Flotten-Umschau**
- Die Postboje**

Jahrgang 1

Januar 1957

Nr. 1



Der Hafen von Narvik mit der neuen Erz-Verladerampe

Aufn.: S



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Seit 75 Jahren beliefern wir die deutsche Schifffahrt mit Seekarten, Büchern und Formularen. Wir sind immer bemüht, alle Fachbücher für Schiffsoffiziere, für die seemannische Fortbildung, für den Schiffingenieur und für den Schiffbauer ausfindig zu machen und am Lager zu führen. Auch die im Reedereikontor und beim Schiffsmakler benötigten Bücher führen wir ständig. Darüber hinaus findet der Seemann bei uns Romane und Tatsachenberichte, die sich mit der Seefahrt, der Geschichte der Seefahrt und dem Seekrieg befassen. Unser Katalog wird auf Wunsch übersandt.

SCHIFFAHRTSBUCHHANDLUNG
ECKARDT & MESSTORFF



HAMBURG 11 · NEPTUNHAUS
BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1

Heute kennt man uns, wo immer deutsche Seeleute über die Meere fahren. Für viele ist es eine Selbstverständlichkeit uns zu besuchen, wenn sie in Hamburg an Land gehen; und kaum einer verläßt uns, ohne etwas gefunden zu haben, was ihn besonders interessiert. Mit Freude sehen wir, wie unsere Kunden uns die Treue halten: vom Schiffsjungen bis zum Kapitän dürfen wir ihre Laufbahn begleiten. Wir bemühen uns, diese Treue durch sorgfältige Erledigung aller Aufträge, durch sachliche Beratung und durch Neuaufnahme aller herauskommenden wichtigen Bücher zu vergelten.



Der Hafen von Melbourne

International



SCHIFFSFARBEN

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

Januar 1957

Nr. 1

AM PEILKOMPASS

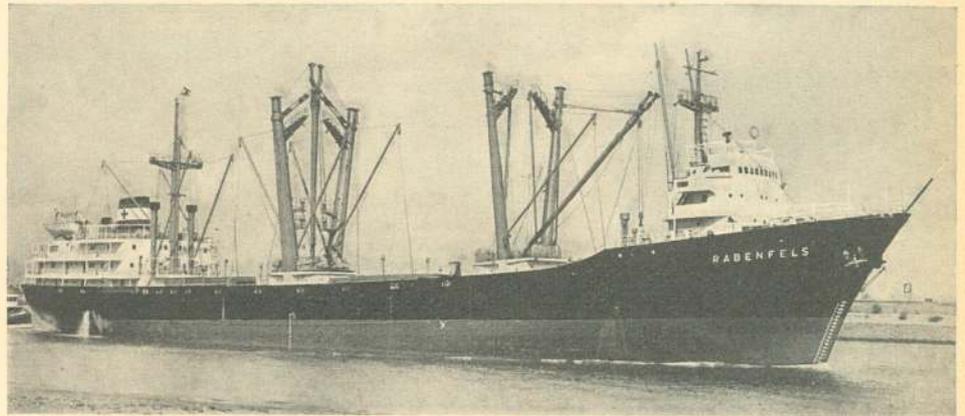
LIEBER LESER!

Schenken Sie dieser ersten Ausgabe einer neuen Zeitschrift in ruhigen Stunden zwischen dem Trubel des Alltags ein wenig Aufmerksamkeit und sagen Sie nicht nach nur flüchtiger Durchsicht: „Schon wieder etwas Neues, was soll das?“ Wir sind nämlich gar nicht soo neu. Zu allen Zeiten, ja sogar schon um die Jahrhundertwende, kam unter den verschiedensten Namen ein Organ an Bord der deutschen Schiffe, das die Besatzungen unterhalten, über wichtige berufliche Dinge unterrichten und Hinweise für den kurzen Aufenthalt in den jeweiligen Heimathäfen bringen sollte. Das wollen wir fortsetzen und eine Brücke von der Heimat zu den deutschen Schiffen auf allen Ozeanen schlagen. Etwas Gewesenes kehrt wieder! Aber nicht nur in diesem Sinne ist der Name unserer Zeitschrift zu sehen, sondern auch gleichzeitig als monatliche Grußbotschaft der Herausgeber an alle deutschen Seeleute, die in unermüdlichem Einsatz zur Wiedergewinnung unseres früheren Ansehens auf den Meeren und im Ausland beigetragen haben und noch beitragen. Der gleiche Gruß gilt den Besatzungen unserer Fischereifahrzeuge, die oft unter härtesten Bedingungen den Segen des Meeres einbringen. So wünschen wir in dem nun begonnenen neuen Jahr Ihnen allen und nicht zuletzt auch unserer Zeitschrift stets „Gute Fahrt“.

Der gerade hinter uns liegende Jahreswechsel ist zeitlich als Anlaß besonders geeignet, in die Vergangenheit zurückzublicken. Das Jahr 1956 war für die deutsche Seeschifffahrt ein sehr bewegtes und stand auf vielen Gebieten immer im Zeichen der „zu kurzen Decke“. Die Tonnagedecke, die Schiffsbaufinanzierungsdecke und die Personaldecke reichten niemals zur Befriedigung aller Bedürfnisse aus.

Mit einem Zuwachs von $\frac{1}{2}$ Mill. BRT im vergangenen Jahr erreichte die frachtfahrende deutsche Seeschifffahrtstonnage am Jahresende einen Bestand von 3,2 Mill. BRT, was einem Anteil an der Welthandelstonnage von 3% (1939 = 6,5%) entsprach. Die Lücke, die zwischen dem gestiegenen Umfang der deutschen Außenwirtschaft und dem vorhandenen deutschen Schiffsraum heute noch klafft, wird hier sehr deutlich. Der weitere Ausbau der deutschen Handelstonnage ist daher aus volkswirtschaftlichen Gründen ein nicht zu unterschätzendes und vorrangiges Problem. Die von den deutschen Reedern in Auftrag gegebenen Neubauten belaufen sich zur Zeit auf etwa 1,4 Mill. BRT. Die Finanzierung dieser vielen Neubauvorhaben ist nach wie vor für die Reeder problematisch. Die Hilfen aus dem Bundeshaushalt sind ausgelaufen und weitere Kostenhilfen nicht zu erwarten. Um den augenblicklichen Anteil des Fremdkapitals beim Wiederaufbau, der infolge Fehlens der Eigenmittel immer noch bei etwa 70 bis 75% liegt, hereinzubekommen, müssen neue Quellen des deutschen Kapitalmarktes von den Reedern erschlossen werden. Daran ändert auch nichts die Tatsache der überaus günstigen Entwicklung der Frachtraten. Gerade die Spitzenraten in der Trampfahrt konnten in den wenigsten Fällen von deutschen Reedern verbucht werden, weil der größte Teil ihres Schiffsparkes an langfristige Kontrakte und damit an niedrigere Raten gebunden war. Der Anteil des Fremdkapitals an ihren Schiffen und der damit im Zusammenhang stehende Zinsballast haben sie zu diesen langjährigsten Kontrakten gezwungen, um krisenfest zu bleiben und ihre Zins-

verpflichtungen erfüllen zu können. In der Linienfahrt dagegen haben sich die Raten den erheblich gestiegenen Betriebskosten nur ungenügend angepaßt. Ein weiteres Moment sind die langen Lieferzeiten der deutschen Werften. Zur Zeit erteilte Aufträge für größere Neubauten können durch die Inanspruchnahme der



MS „Rabenfels“, 6600 BRT, wurde am 4. September 1956 von der Stülcken-Werft, Hamburg, an die D.D.G. „Hansa“, Bremen, abgeliefert. Wie seine Schwesterschiffe „Lichtenfels“, „Lindenfels“ und „Neuenfels“ hat es Schwergut-Ladebäume und die Brücke auf dem Vorschiff. Werkaufnahme

Schiffbauindustrie erst im Jahre 1961 geliefert werden. Wie sich der Frachtenmarkt bis dahin entwickelt haben wird, vermag heute noch kein Mensch zu sagen.

Die Nachwuchslage in der deutschen Seeschifffahrt ist unverändert günstig. Aus allen Teilen des Bundesgebietes melden sich genügend Jugendliche für den Seemannsberuf. Aus diesem Grunde werden im ersten Quartal 1957 zwei weitere Seemannsschulen in Hamburg-Finkenwerder und in Bremervörde in Betrieb genommen. Ein fühlbarer Mangel besteht an ausgebildeten nautischen und technischen Patentinhabern. Durch verschiedene Zwischenmaßnahmen, insbesondere durch die Einführung eines A 5 II Patentes mit zweiseitrigem

Navigationsschulbesuch und durch die Erweiterung der Kapazitäten der Navigations- und Schiffingenieurschulen, bemühen sich die zuständigen Stellen, dieser Mangelsituation zu begegnen. Die ersten Auswirkungen der Neuerungen werden sich in der zweiten Hälfte des Jahres 1957 vermutlich schon zeigen. Von Reederseite wurden aber auch im vergangenen Jahr zahlreiche Hilfsaktionen gestartet, um die Mangellage abzuschwächen. Dazu gehören finanzielle Zuwendungen zu den laufenden Kosten der Schiffsjungenschulen und zinslose Darlehenshergabe an bewährte Besatzungsmitglieder, die eine nautische oder technische Schule besuchen wollten.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1956 wurde ein neuer Heuer- und Manteltarif für die deutsche Seeschifffahrt in Kraft gesetzt. Der neue Tarifvertrag brachte die achte Erhöhung im Heuertarif und die sechste Verbesserung im Manteltarif seit 1946. Dabei wurden die Heuern der Offiziersgrade im Durchschnitt um 12–13 v. H. die Heuern der Unteroffiziersgrade um 16 v. H. und die der Mannschaftsgrade um etwa 14 v. H.

erhöht. Neben zahlreichen weiteren Verbesserungen wurden ebenfalls die Mehrarbeitsvergütungen und Überstundenpauschalen erhöht. Zahlreiche Jubiläen konnten im Jahre 1956 verzeichnet werden. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck, die zweitgrößte Reederei Hamburgs, feierte Anfang November ihren 85jährigen Geburtstag. Die Feier aus diesem Anlaß stellte einen Ersatz für das 75jährige Jubiläum vor 10 Jahren dar, das wegen Mangel an Schiffsraum nicht im üblichen Rahmen begangen werden konnte. — Als zweite Reederei blickte die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „HANSA“ Anfang Dezember auf ihr 75jähriges Bestehen zurück. — An weiteren

Geburtstagen zu vermerken sind die 100jährige Wiederkehr der Inbetriebnahme des Leuchtturms „Hohe Weg“ in der Außenweser, der als erster Leuchtturm an der Wesermündung am 1. Dezember 1856 zum ersten Male den Schiffen den Weg durch die Untiefen der Wesermündung zeigte. — In der Ostsee ist es das Feuerschiff „Kiel“, das am 7. Dezember 1956 genau 50 Jahre Dienst als Wegweiser der Schifffahrt in der Ostsee getan hat. Vier Wochen nach seinem Geburtstag, am 3. Januar 1957, wurde es auf seiner jetzigen Position im Nebel von einem finnischen Schiff gerammt und im sinkenden Zustand bei Bülk auf Strand gesetzt. Die Serie der Jubiläen ist damit aber noch keinesfalls beendet. 50 Jahre alt war im Oktober 1956 der internationale Seenotruf „SOS“, der im Jahre 1906 auf der Berliner Seefunkkonferenz entstand. Gleichaltrig ist die Seekasse als Rentenversicherungsanstalt für Seeleute, die Ende 1956 auf ein halbes Jahrhundert ihrer Tätigkeit zum Wohl der Seeleute zurückblicken kann. Aus diesem Anlaß hat der Vorstand beschlossen, die aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg stammenden satzungsgemäßen Witwenrenten zu erhöhen.

Für das Jahr 1957 hat bereits jetzt der Norddeutsche Lloyd die Feier seines 100jährigen Bestehens für den Februar angekündigt. Aus diesem Anlaß werden das Übersee-Museum und das Focke-Museum gemeinsam eine Ausstellung durchführen, die die Geschichte und die Bedeutung der Reederei zeigen soll.

Neben den verschiedenen Jubiläen ist aber auch noch über einen einzigartigen Rekord zu berichten. Anfang November 1956 meldeten die Werften im Bundesgebiet einen Auftragsbestand von 4,4 Mill. BRT, von dem 72% auf Neubauten für ausländische Rechnung entfallen. Ein derartiger Auftragsbestand mit einem gleichzeitig so großen Exportanteil wurde noch zu keiner Zeit von der deutschen Schiffbauindustrie jemals registriert.

Weniger günstige Nachrichten gingen am Jahresende von der deutschen Hochseefischerei ein. Die außerordentlich schwierige Versorgung der Fischdampfer mit Bunkerkohle war bereits seit längerem ein Sorgenkind dieses so wichtigen Wirtschaftszweiges. Parallel dazu verlief die Erhöhung der Brennstoffpreise und eine außergewöhnlich schlechte Heringssaison. Diese

Umstände führten dazu, daß gerade zu diesem ungünstigen Zeitpunkt deutsche Fischdampfer veräußert werden mußten und dabei einen Verkaufspreis erreichten, der nur wenig über dem augenblicklichen internationalen Abbruchpreis lag. Soweit vor allem ältere deutsche Fischdampfer vom Ausland aufgekauft wurden, ist bekannt geworden, daß ihr Umbau auf Ölfuehrung bzw. auf Motorenanlage geplant ist.

Drei wichtige Veranstaltungen beschlossen das Jahr 1956. Am 19. November fand in Düsseldorf der Deutsche Reedertag 1956 statt. 30 Inhaber und Direktoren führender deutscher Reedereien trafen sich mit Vertretern der Wirtschaft des Rhein-Ruhr-Gebietes zu Arbeitsgesprächen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand ein Vortrag des Vorstandsmitgliedes des Norddeutschen Lloyd, Herrn Direktor Bertram, über das Thema „Seeschifffahrt in der Konjunktur“. — Am 4. Dezember 1956 traf sich



DER AUSGUCK
Aufnahme Karl Bitterling.

der Seeverkehrsbeirat zu seiner 15. Tagung in Bremen. Auf der Tagesordnung standen u. a. Fragen des seemännischen Nachwuchses, sowie Fragen der Schiffbaufinanzierung. Zu dem Thema Neubau von Passagierschiffen (1933 verfügte die deutsche Handelsflotte über 38 000, Ende 1956 über 5 237 Passagierplätze) sagte der Bundesminister für Verkehr, Dr. Seeböhm, daß er bereit sei, baureife bzw. haushaltreife Objekte zu fördern. Er selber beurteilte die Passagierschifffahrt positiv, würde aber nicht außer Auge lassen, daß es ein ungewöhnlich schwieriges Problem sei. — Schließlich hielt der Verband Deutscher Reeder am 6. Dezember 1956 seine vorjährige ordentliche Mitgliederversammlung in Hamburg ab. Etwa 280 Reeder aus Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen waren unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Riensberg zusammengekommen, um gemeinsam aktuelle Fragen und Probleme der deutschen Seeschifffahrt zu erörtern.

Dieser kurze Überblick über das abgelaufene Jahr zeigt deutlich, mit wie vielen und wie schwierigen Problemen sich die Seeschifffahrt auseinanderzusetzen hat und in dem jetzt begonnenen Jahr noch auseinanderzusetzen muß. Im Vordergrund wird das neue Seemannsgesetz stehen. Nach über 4jähriger Vorarbeit hat ein Ausschuß der Sozialpartner einen Entwurf vorgelegt, der den Bedürfnissen der Praxis und der bisherigen Tarifentwicklung entsprochen und die vergleichbaren Regelungen der wesentlichsten europäischen Schiffahrtsländer berücksichtigt hat. Demgegenüber steht ein Regierungsentwurf, der, wie der Berichterstatter des Bundesratsausschusses für Verkehr feststellte, in einer ganzen Reihe von Punkten von dem gemeinsamen Entwurf der Sozialpartner abgewichen ist. Außerdem wurde bei der Behandlung im Bundesrat bemerkt, daß verschiedene Bestimmungen des Regierungsentwurfes nicht in das Gesetz, sondern in die Tarifverträge gehören. Bei der Behandlung der 2-Wachenschiffe ist der Bundesrat ebenfalls dem Verkehrsausschuß insofern gefolgt, als er die Grenze für die 2-Wachenschiffe nach internationalen Mustern auf 1 000 BRT festgelegt hat. Wie das Gesetz in seiner endgültigen Fassung aussehen wird, muß die Zukunft zeigen.

Der Wachoffizier.

Der Mann am Ausguck

Die Weltpolitik ist in einem Maße in Bewegung geraten, wie das in den letzten zehn Jahren selten, wenn überhaupt, der Fall war. Während die beiden weltbeherrschenden Mächte, die Vereinigten Staaten von Amerika und die Sowjetunion, im Begriff stehen, ihre Positionen abzustecken, schickt sich eine „dritte Kraft“, verkörpert durch den indischen Ministerpräsidenten Nehru, an, eine Brücke zwischen den beiden Polen zu schlagen oder aber den Dualismus der östlichen und westlichen Welt durch eine Mobilisierung des Mittleren Ostens aufzuspalten. Daß inzwischen auch Tschu En-Lai, der Ministerpräsident Rotchinas, die chinesische Mauer überstiegen und sich in Indien und Pakistan umgesehen hat, soll nicht überbewertet, aber immerhin als Anzeichen dafür beachtet werden, daß in absehbarer Zeit auch der Ferne Osten ein gewichtiges Wort mitreden dürfte. Der berühmte Funke fiel in Ägypten in das Pulverfaß. Es ist in erster Linie den Vereinigten Staaten unter Führung von Eisenhower und den Mitgliedsstaaten der United Nations zu danken, daß es bei einer gedämpften Zündung blieb und daß die Feuerwehr in Gestalt der internationalen Polizeitruppe rechtzeitig eingriff. Wenn jetzt die deutschen Hebeschiffe „Energie“ und „Ausdauer“ im Verein

mit dänischen und holländischen Hebeschiffen den Suezkanal säubern helfen, dann erfüllen sie eine historische Aufgabe und schaffen eine Basis für die Zukunft. Denn auch die Bundesrepublik Deutschland ist an der wirtschaftlichen Erschließung Ägyptens interessiert (was nicht heißen soll, daß etwaige weitere Abenteuer des Obersten Nasser widerspruchlos zu billigen wären).

Achtzig Staaten der Erde gehören als Mitglieder der Weltorganisation der Vereinten Nationen an. Eine Einigung über den Eintritt Rotchinas war noch nicht zu erzielen. Auf eine Mitgliedschaft verzichtet haben die Schweiz und der Vatikanstaat. Daß die Vereinten Nationen trotz dieser Schönheitsfehler über eine beträchtliche Macht verfügen, haben die Ereignisse in Ägypten nach dem israelischen Vorstoß auf der Sinaihalbinsel und dem Angriff der Engländer und Franzosen auf das Kanalgebiet bewiesen. Da der Sicherheitsrat, dem ständig fünf Mitglieder angehören, wegen des Einspruches eines der Mitglieder handlungsunfähig war, griff die Vollversammlung ein und veranlaßte die Einstellung der offenen Feindseligkeiten und die Räumung durch die kriegführenden Truppen. Auch die

Aufstellung der internationalen Polizeitruppe gelang zur Zufriedenheit, so daß ein weiteres Umsichgreifen des gefährlichen Brandes unterbunden werden konnte.

Warum war es nun in Ungarn nicht möglich, was in Ägypten so reibungslos funktionierte? Warum konnten nicht einmal Beobachter der UN nach Budapest geschickt werden? Nun, die Vereinten Nationen haben im Rahmen der Satzungen getan, was ihnen zu tun möglich war. Sie haben Forderungen aufgestellt und die Einreiseerlaubnis für ihren Generalsekretär Hammarskjöld beantragt. Diesem Antrag wurde nicht entsprochen, ebensowenig wie dem Verlangen nach dem Rückzug der sowjetischen Truppen aus Ungarn stattgegeben wurde. Alle geplanten Maßnahmen konnten des Einspruches der Sowjetunion wegen nicht zum Zuge kommen. Des weiteren fehlte — was vorauszusetzen war — das Einverständnis der kommunistischen Kadar-Regierung in Budapest. So blieb nur der Weg des Eindringens mit Waffengewalt. Was das bedeutet hätte, brauchen wir hier nicht weiter auszuführen. Immerhin haben die so ungeheuer dramatischen und tragischen Vorgänge in Ungarn bewiesen, daß auch die stärksten Panzer und Geschütze auf die Dauer den Freiheitswillen eines Volkes nicht unterdrücken können. Der Kampf der Ungarn gegen ihre Unterdrücker bedeutet einen Wendepunkt in der Geschichte der Ostblockstaaten; er wird sich auswirken.

Ausgewirkt haben sich die Vorgänge bereits im weiteren Umkreis Europas und Asiens im engeren Zusammenschluß der nichtkommunistischen Völker. Nach anfänglichem Zögern sprach sich Nehru, der indische Regierungschef und einer der maßgebenden Repräsentanten des asiatischen Blocks in den Vereinten Nationen, scharf gegen das vorgehen der Sowjets in Ungarn aus. Ohne Ungarn wären der Besuch Nehrus in Washington und seine enge Fühlungnahme mit Eisenhower sicher nicht zu diesem Zeitpunkt und sicher nicht mit diesem Ergebnis zustande gekommen. Auch der Besuch Nehrus in der Bundesrepublik und das Gespräch mit Bundeskanzler Adenauer sind unmittelbare Folgen der Ereignisse an Donau und Theiß.

Daß Nehru, dessen Arbeit in erster Linie dem Aufbau seines Landes und damit auch der Erhaltung des Weltfriedens dient, der Wiedervereinigung Deutschlands sein besonderes Interesse bezeugt hat, beweist, daß die früheren Vorbehalte gegenüber Deutschland — und nicht nur gegenüber dem nationalsozialistischen Deutschland — geschwunden sind. In der Un-

terredung mit Bundeskanzler Adenauer stimmte der indische Staatsmann dem Entschluß der Bundesregierung zu, die Frage der Wiedervereinigung vor die Vereinten Nationen zu bringen. Wenn im Augenblick auch noch nicht der richtige Zeitpunkt gegeben ist, so hält Nehru doch in einigen Monaten die Möglichkeit für gegeben. Er sieht in der deutschen Frage eines der wichtigsten Probleme jeder Friedenspolitik. Diese Einstellung sollten sich manche unserer deutschen Landsleute, insbesondere unserer westdeutschen, einmal durchdenken und zu Herzen nehmen. Wie oft hört man heute noch verzagte oder ungläubige Stimmen. Sie sollten verstummen angesichts der Haltung unserer Vertriebenen und der Haltung der Brüder und Schwestern jenseits der vorläufigen Grenzen, die unerschütterlich auf den Tag der Vereinigung in Frieden und Freiheit warten. Das Weltgewissen ist erwacht; es wird nicht mehr zur Ruhe kommen.

Und erleben wir nicht in diesen Tagen eine herrliche Bestätigung dieser Zuversicht? Freudenfeuer loderten, als die Saar am Anfang

dieses Jahres zum Mutterland zurückkehrte. Als zehntes Bundesland ist das Saarland in den politischen Verband der Bundesrepublik Deutschland aufgenommen worden. Es unterliegt nunmehr dem Grundgesetz der Bundesrepublik, erhält drei Sitze in Bundesrat und schickt zehn Abgeordnete in den Bundestag. Diese Wiedervereinigung ist nicht mit Pauken und Trompeten gefeiert worden, wie das gleiche Ereignis im Jahre 1935. Ein Saarländer äußerte sich jetzt so: „Wir sind Deutsche und haben uns für Deutschland entschieden. Aber die Tür nach Westen muß offen bleiben!“ Darin liegt, daß das Saarland Grenzgebiet ist und daß es den französischen Markt braucht, wie die Franzosen die Saarkohle brauchen. Darin liegt aber auch, daß die Tür nach Europa offen bleibt. Das Saarland kann einen Meilenstein auf dem Wege zu einem einigen Europa werden, wie es uns schon heute ein sichtbares Zeichen für die Wiedervereinigung ist. Im übrigen kommt das Saarland nicht als „armer Heimkehrer“ zu uns, sondern bringt jährlich 2,8 Millionen Tonnen Stahl und 17 Millionen Tonnen Kohle mit.

Fritz Roßberg

Der Heimathafen

HAMBURG

Blick vom Michel

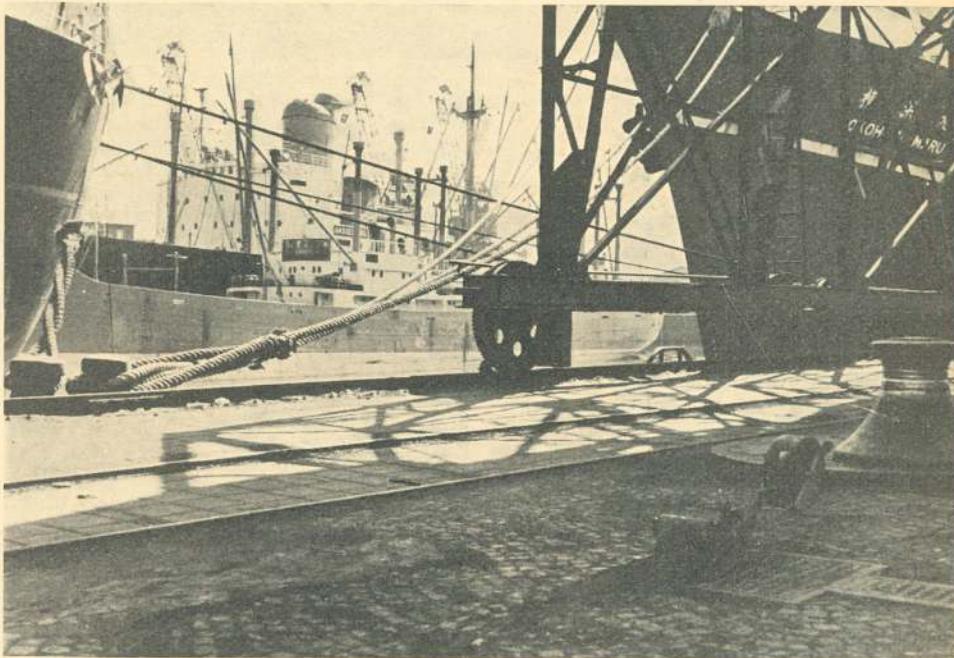
Laut Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg wählt der Senat jedes Jahr aus seiner Mitte seinen Präsidenten (Ersten Bürgermeister) und seinen Stellvertreter (Zweiten Bürgermeister). Für 1957 ist als Erster Bürgermeister wieder wie für das vergangene Jahr Dr. Carl Sieveking, als Zweiter Bürgermeister Edgar Engelhard gewählt worden.

Das Stadtbild Hamburgs hat sich in den letzten fünf Jahren wesentlich verändert. Hält man vom großen Michel Ausschau, dann treten neue Konturen in den Gesichtskreis. Im Norden erheben sich die **Grindel-Hochhäuser**, die sich trotz anfänglicher Bedenken in weiten Kreisen der Bevölkerung nun doch durchgesetzt haben. Im Nordosten beherrscht das **Hochhaus am Habichtplatz** den Stadtteil Barmbeck, und viele andere neue Komplexe beweisen die Bautätigkeit im neuen Hamburg. Zwar sind noch ausgedehnte Trümmerflächen zu erkennen, so in Eimsbüttel, in Altona, in Hammerbrook und Rothenburgsort. Aber daß in den Jahren nach Kriegsende überraschend viel geschaffen ist, läßt sich nicht verkennen.

Wer Zeit und Lust hat, betrachte das Baugeschehen nicht nur von der höheren Warte des Michel aus, sondern nehme an einer Rundfahrt teil, die täglich mehrmals vom Hauptbahnhof aus starten. Man hat Gelegenheit, die neuartige Siedlung am östlichen Stadtrand, **Hohnerkamp**, zu betrachten, die vor wenigen Jahren noch den stauenden Fremden und den konservativen Hamburgern als Musterbeispiel der neuen Baugestaltung gezeigt wurde. Inzwischen sind mehrere — und auch noch schönere — aufgelockerte und in Grün gebettete Wohngruppen entstanden. Man sehe sich den **Alten Teichweg** in Barmbeck an, der inmitten des einstmals so gering geachteten Stadtteils wunderschöne Gartenanlagen und idyllische Heimstätten aufweist. Man bummele einmal durch das neue **Eilbek** oder betrachte die Neubauten an der **Barcastraße**, wo an der Sechslingspforte ein gigantischer Straßendurchbruch im Zuge der Nordwestachse durchgeführt ist. Gehen wir nach Eimsbüttel, so ist hier der neue **Unna-park** an der Osterstraße sehenswert, und man bemerkt weiter, daß Eimsbüttel nach einer

langen Bausperre nun endlich im Aufbau begriffen ist.

Zieht man das Fazit, so kann festgestellt werden, daß seit Kriegsende in Hamburg 200 000 Wohnungen errichtet wurden. Unter dem



Im Überseehafen von Bremen, der „Weiche der Welt“.

Aufn. E. de Jong.

Richtkranz der 200 000. Wohnung an der Bandwikerstraße in Wandsbek teilte Bürgermeister Dr. Sieveking mit, daß seiner Meinung nach in fünf Jahren die letzte Trümmerfläche Hamburgs bebaut sein kann. Auch im **Schulbau** ist ein Rekordtempo erreicht worden. In diesen Tagen konnte das Richtfest des 50. Schulneubaus nach Kriegsende gefeiert werden. Die von der Bürgerschaft im Rahmen eines Dreijahresplanes bisher bewilligten Mittel sind nahezu aufgebraucht, so daß der Senat sich veranlaßt sieht, eine neue Schulvorlage zur Einwerbung weiterer Mittel einzubringen. Auch im Schulbau ist man neue Wege gegangen. Die gewaltigen Klinkerbauten Fritz Schuhmachers, die nach dem Ersten Weltkrieg erstanden und für

die Ewigkeit gebaut schienen, sind zum Teil den Bomben zum Opfer gefallen. Man baut heute anders. Leicht, locker, viel Glas, viel Grün darum — das ist das Merkmal des neuen Typs „Schulpavillon“, der durchaus nicht als Provisorium gedacht ist, wie man zuerst annehmen konnte. Er hat sich bewährt, und mit seiner Hilfe will man der Schulraumnot — das heißt dem mit Recht verhaßten Drei- und Zweischichtenunterricht — baldigst ein Ende bereiten.

Kehren wir zum Michel zurück. Fast greifbar nahe erhebt sich in seiner Nähe der Turm der **Katharinenkirche**. Vom Kriege arg zerschunden, erlebt er jetzt seinen Wiederaufbau, und zwar will man ihn in der alten Gestalt erstehen lassen. Die Konstruktion besteht jetzt allerdings aus Stahl. Sie erhält Holzsparrn, die die Kupferverkleidung festhalten. Im Frühjahr hofft man mit den letzten Arbeiten fertig zu sein, so daß dann der Katharinenturm wieder wie einst die Seefahrer grüßen wird. Auch die Krone, die der Sage nach einstmals aus Störtebeckers Gold geschmiedet worden sein sollte, ersteht von neuem, allerdings nicht aus Gold, sondern nur vergoldet.

F.R.

BREMEN

Rund um den Bremer Roland

Auch im vergangenen Jahr ist es mit der Wirtschaft in Bremen weiter vorangegangen. Der von manchen Seiten prophezeite wirtschaftliche Rückschlag „nach sieben Jahren“ ist nicht eingetreten. Im Gegenteil ist eine weitere Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen. Die Zahl der Beschäftigten hat 300 000 überstiegen, die Gütererzeugung nahm weiter zu, im Seegüterverkehr wurden über 13 Millionen Tonnen umgeschlagen. Das gab Bürgermeister Wilhelm Kaisen in einem Überblick aus dem Bremer Rathaus am Jahresende bekannt. Er konnte weiter mitteilen, daß der Anteil der deutschen Flagge im ankommenden Schiffsverkehr von 2 v. H. im Jahre 1946 auf 30 v. H. im Jahre 1956 gestiegen ist.

Die imponierenden Zahlen über die Beschäftigungslage zeigen — so heißt es in dem Überblick des Bürgermeisters weiter — vor allem im Schiffbau, in den vielen Industriebetrieben

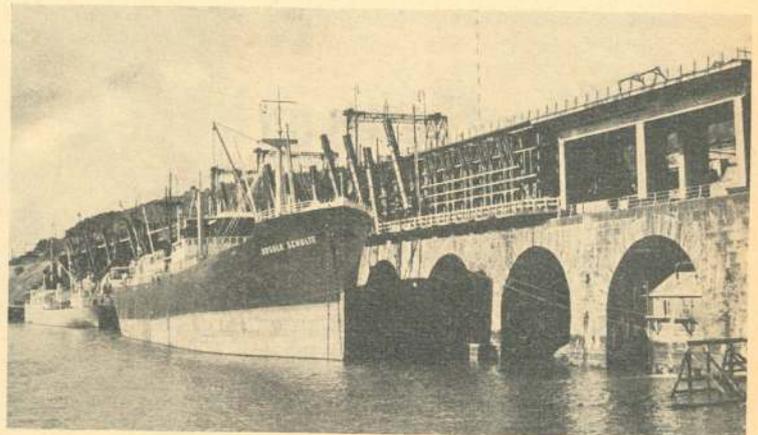
und in der Bauwirtschaft einen hohen Stand der Produktion. Man darf annehmen, daß auch 1957 die Beschäftigungslage im Raume Bremens weiter stabil bleiben wird. An dem vorliegenden Auftragsbestand sind nicht nur die großen Betriebe, sondern auch die vielen kleinen und mittleren Handwerksbetriebe beteiligt. Trotz Steigerung der Industrie geben Welthandel und Schifffahrt nach wie vor Bremen das wirtschaftliche Profil. Ihre wirtschaftliche Bedeutung für die Gesamtheit unseres Volkes hat sich nicht vermindert. Der große persönliche Kredit, über den unsere Handelsfirmen verfügen, bildete das Fundament, auf dem auch der Außenhandel nach dem Kriege sich wieder zu beleben begann. Es sind aber für den Außenhandel und für die Schifffahrt trotz der imponierenden Ziffern ihrer Entwicklung noch viele offene Fragen zu lösen, so die Freigabe des Auslandsvermögens unserer Handelsfirmen, der Ausbau ihrer Eigenkapitalbasis, die weitere Finanzierung des Flottenaufbaus, um nur einige zu nennen. Eng verbunden damit ist auch

die Bewältigung des wachsenden Güterumschlags in den Häfen und auf dem Strom sowie die Lösung der Verkehrsprobleme auf den Stadt- und Landstraßen. Manches ist schon im Bau; aber vieles bleibt noch zu tun und vor allem — es kostet abermals viel, viel Geld!

Das gilt auch von dem in der Entwicklung begriffenen dritten Schwerpunkt der bremischen Wirtschaft: der Industrie. Die gewerbliche Gütererzeugung ist auch außerhalb des Schiffbaus schon in den letzten Jahren ein in seiner Bedeutung ständig anwachsender bremischer Wirtschaftsfaktor gewesen. Dieser wird, wenn im kommenden Jahr die Klöckner-Hütte mit ihrer ersten Produktionsstufe hinzukommt, ein neues und ganz besonderes Gewicht erhalten. Ebenso wie für den Wiederaufbau und weiteren Ausbau der Häfen und unserer Hafenwirtschaft ist der bremische Staat auch für die Schaffung der Grundlagen, die für eine großzügige weitere Industrialisierung unserer Stadt erforderlich sind, unter äußerster Anspannung seiner Finanzkraft eingetreten. F. R.



Im Hafen von Narvik. Im Hintergrund die neue Erzverlade-Anlage, und die alte Erzbrücke von Narvik mit den festen Sputen. Gerade hat MS. „Ursula Schulte“, 7890 t, festgemacht. Dieser Erzfrachter wurde 1929 bei Burmeister & Wain in Kopenhagen als „Sommerville“ erbaut. Bis 1953 fuhr er unter der Hapag-Flagge als „Sachsenwald“.

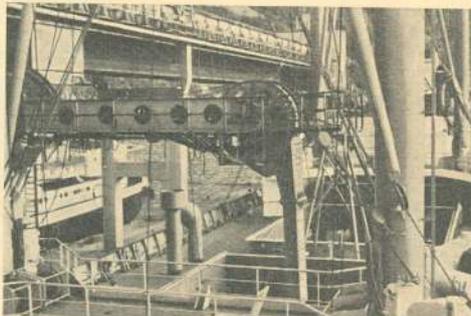


Erz aus Narvik

Im Waal-Hafen — einem der ausgedehntesten Hafenbecken Rotterdams — liegt das rund 10 000 t tragende moderne deutsche Motorschiff „Hans Honold“ mit einer Ladung Erz aus Wabana, jener noch nicht lange bekannten Erzfundstelle auf Neufundland. Der Hafen von Rotterdam ist überfüllt. Zahlreiche, mit Schüttgut beladene Schiffe warten auf die Abfertigung. Die „Hans Honold“ mit ihrer hinten liegenden Maschine und dem Brückenaufbau ähnelt äußerlich einem Tanker. Nur die Masten und Ladebäume verraten den wahren Charakter, und zwar den eines Trockenfrachters. Aber auch im Fahrplan dieser Erzfrachter sind Parallelen zur Tankerfahrt feststellbar. Hier wie dort Ballastreisen von den Lösch- zu den Ladestellen und kurze Liegezeiten in den Abgangs- und Bestimmungshäfen. In wenigen Stunden wird das Erz in die Laderäume geschüttet und in ebenso kurzer Zeit später mit großen Greifern wieder herausgeholt.

Nach fast dreitägiger Wartezeit verhoht das Schiff unter die Erzverladebrücken, und in knapp 30 Stunden Arbeitszeit sind die rund 10 000 t des rötlichen Wabana-Erzes in Rheinkähne umgeschlagen. Kaum ist das Erz gelöscht, wird das Schiff wieder seklar gemacht und sofort die nächste Reise angetreten. Diesmal geht die Fahrt den Nieuwe Waterweg seewärts, vorbei an Hoek van Holland, mit Kurs auf den norwegischen Hafen Narvik. Bei steifem Westwind rollt der hoch aus dem Wasser liegende Ballaster durch die Nordsee und passiert in der Nacht ein Lichtermeer von kleinen Fischerbooten östlich der Doggerbank. Vor der norwegischen Küste herrschen nördliche Winde mit einer ständig zunehmenden Dünung aus gleicher Richtung, wahrscheinlich Reste eines

Sturmes. Wegen der starken Stampfbewegungen kann der Erzfrachter vorübergehend nicht mehr die volle Geschwindigkeit halten. Am dritten Tage nach der Abfahrt von Rotterdam kommen an Steuerbord die Tränen-Inseln und bald auch an Backbord die Lofoten in Sicht. Nach etwa elfstündiger Fahrt durch den Vestfjord — von Tranö ab unter Lotsenföhrung — und einer Gesamtfahrtzeit von rund 98 Stunden, fällt der Anker im Hafen von Narvik.



Die Rüssel haben sich in die Laderäume gesenkt. Unaufhörlich rieselt jetzt das Erz in das Schiff.

Bei der Ankunft werden an den beiden Erzpielen vier und auf Reede weitere fünf Schiffe gezählt, die noch vor der „Hans Honold“ mit Erz beladen werden müssen. Durch die große Umschlagkapazität der neuen Anlage — es können 8000 t Erz je Stunde bewegt werden — an der das Erz von den 900 m langen Halden mit einem Fassungsvermögen von 3,5 Mill. t mittels 35-t-Greifern auf die Fließbänder gehoben und zu dem verfahr- und klappbaren Schütter transportiert wird, wird die „Hans Honold“ schon nach 28-stündiger Wartezeit an diese moderne Anlage verhoht. Kaum ist das Schiff fest, senkt sich der Rüssel, das Ende der 3,25 km langen Bandstraße, in eine der schon

offenen Ladeluken, und die Beladung beginnt. Für die Übernahme von fast 10 200 t Erz — das Erz aus dem schwedischen Erzabbaugebiet Kiruna hat im Gegensatz zu dem Wabana-Erz eine bläuliche Tönung — werden knapp sieben Stunden benötigt. Die alte Erzverladeanlage, an der wie an der neuen zwei Schiffe zugleich abgefertigt werden können, arbeitet nach einem anderen Prinzip. Hier werden die Erz-waggons, die täglich in 25 Güterzügen von Kiruna kommen und die eine Tragfähigkeit von je 35 t besitzen, auf einen erhöhten Brückenaufbau geschoben und dann durch festmontierte Schütten unmittelbar in die Laderäume der Schiffe entleert. Dabei ist es notwendig, daß die Schiffe während der Beladung hin und her geholt werden, so daß die Beladung an diesem Anleger länger dauert.

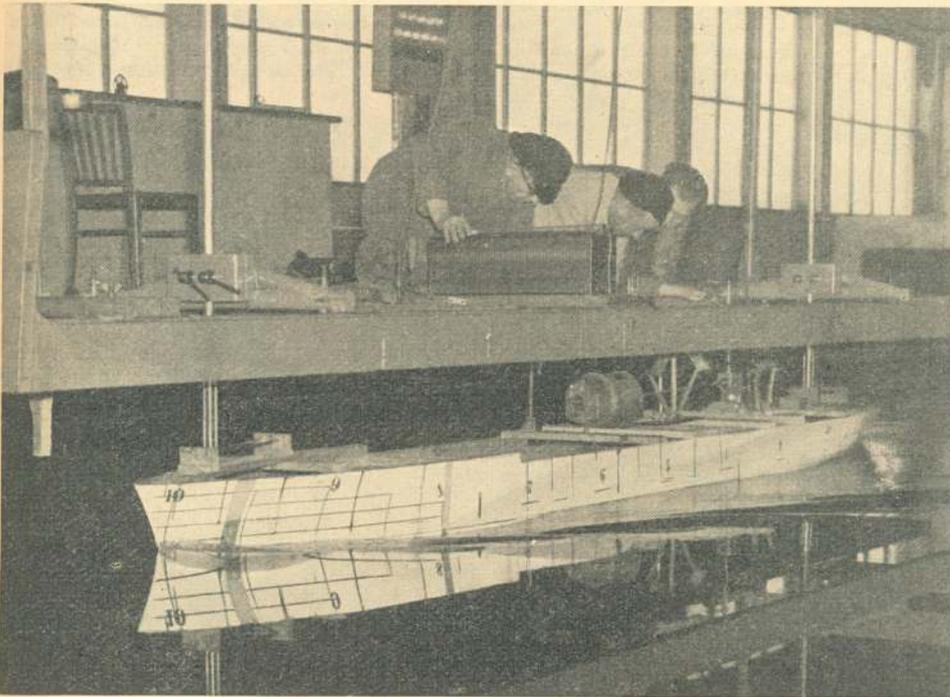
Nach etwa 35-stündigem Aufenthalt legen wir unter Unterstützung eines Schleppers von der Pier ab und treten die Rückreise nach Rotterdam an. Wieder geht die Fahrt durch den langgestreckten Vestfjord an den Tränen-Inseln vorbei und an der in Sicht bleibenden norwegischen Küste entlang. Zwei vor uns aus Narvik ausgelaufene Schiffe werden überholt. Bei den verschiedenen Entgegenkommern handelt es sich ebenfalls um „Erzkreuzer“ oder um Fischdampfer, die auf dem Wege zu den nördlichen Fischgründen sind. Nach Passieren von Statland wird der Kurs auf Süd geändert und direkt auf Hoek van Holland abgesetzt. In der Nordsee, 15 Stunden vor Erreichen der holländischen Küste, frischt der Wind auf Stärke 7 aus Westen auf. In der zunehmenden See rollt das Schiff mit seiner tiefliegenden, schweren Ladung stark nach beiden Seiten. Bei schneller Wetterbesserung kommt gegen Mittag die Hoek in Sicht, wird der Lotse an Bord genommen und nach 95-stündiger Fahrtzeit wiederum im Waal-Hafen von Rotterdam festgemacht. Sindbad.

Schleppversuche

Seit Einführung der Maschinen-Schiffahrt ist der Konkurrenzkampf unter den einzelnen Ländern immer härter geworden. Nur ganz hochwertige und sorgfältig durchdachte und durchkonstruierte Schiffe können diesen Kampf erfolgreich bestehen. So waren die Forderungen der Reeder, daß der Neubau möglichst schnell, möglichst viel laden und dabei eine möglichst kleine Maschine haben, also in jeder Beziehung wirtschaftlich fahren müßte, durchaus berechtigt. Schon immer hat es Schiffbaumeister gegeben, sehr berühmte sogar, deren Namen der Nachwelt erhalten geblieben sind, die über viele Erfahrungen und eine geschickte Hand verfügten und damit in ihren Schiffen den Wünschen der Reeder sehr nahe kamen. Aber konnten sie sich immer auf ihre Berechnungen verlassen?

hinkte, wandte man auch dort dem Schiffbau mehr Aufmerksamkeit zu. Es war hier William Froude, der einen Schritt weiterging als die Franzosen. 1871 schleppte er zunächst mit der Dampfkorvette „Active“ die Kriegssloop „Greyhound“, stellte dann von diesem Fahrzeug ein maßstabgetreues Modell her und schleppte dieses in einem eigens dafür ausgehobenen Graben. Die erhaltenen Werte verglich er miteinander und brachte sie auch in Beziehungen. Daraus konnte er eine Formel entwickeln, nach der sich die erforderliche Maschinenleistung für die gewünschte Geschwindigkeit errechnen ließ.

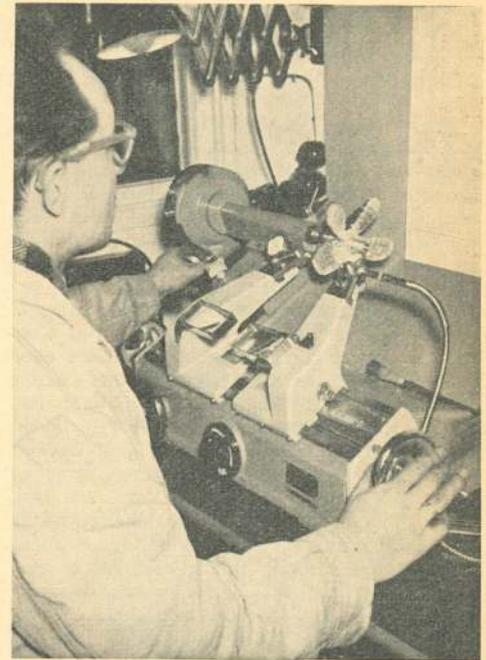
Mit diesem Graben des William Froude in Cheston Cross bei Torquay war gewissermaßen das erste Schlepp-Versuchs-Institut ins Leben



Das Modell eines Trockenfrachters hängt unter dem Schleppwagen.

Zeigte das fertige Schiff nicht doch einmal Eigenschaften, die sie nicht vorausgesehen hatten? Ja, irgendwo war in den mathematischen Formeln ein Loch, das zugestopft werden mußte. Das erkannten zunächst die französischen Schiffbaumeister, so der berühmte Dupuy de Lôme, war doch vor rund 100 Jahren Frankreich das führende Land im Schiffbau. In den Jahren 1840 bis 1866 führte man dort Schleppversuche durch und zwar von den Schiffen selbst in voller Ausrüstung und Beladung. Als es sich während des Krimkrieges gezeigt hatte, daß England doch sehr hinter Frankreich her-

gerufen. Aber auf dem Kontinent begnügte man sich nicht nur damit, die benötigten Pferdekräfte zu errechnen, sondern man wollte auch die günstigste Schiffsform finden, bei der die Wellenbildung am geringsten war. Das war besonders wichtig für Binnenschiffe, deren Heckwellen immer wieder die Kanalufer beschädigten. Der französische Ingenieur De Mas schleppte in den Jahren 1890—95 auf der Seine einen Lastkahn und verbesserte dessen Form. Kurz danach, 1898, erprobte der deutsche Ingenieur R. Haack unsere Binnenschiffe auf dem Dortmund-Emskanal. Es sollte hier sowohl



Mit Präzisionsapparaten werden die Schrauben auf Bruchteile von Millimetern genau ausgearbeitet.

über den Einfluß des Tiefganges des Kahns, wie auch über den des Kanalquerschnittes auf die Geschwindigkeit, den Widerstand und die Lage des Schiffes Aufschluß gegeben werden. Man wollte also ein Urteil über den zulässigen Tiefgang und über die wirtschaftlich vorteilhafteste Geschwindigkeit gewinnen.

Ähnliche Anstalten wie in Chelston Cross entstanden in Dumbarton bei Glasgow, in Gosport, in Spezia, in Amsterdam, in Pola, in Washington und in Grenelle bei Paris. Deutschland erbaute das erste Schleppbassin in Übigau bei Dresden. Dann folgte der Norddeutsche Lloyd mit seinem Institut in Bremerhaven und schließlich die Technische Hochschule in Charlottenburg. Als bedeutendstes deutsches Forschungsinstitut wurde zu Beginn der 20er Jahre die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt in Hamburg-Barmbeck ins Leben gerufen, in dem kein Geringerer als Professor Dr. Günther Kempf wirkte. Während des Krieges wurde die aufs Modernste eingerichtete Anstalt durch Bombentreffer schwer beschädigt und der Rest nach dem Waffenstillstand demontiert. Vor einigen Jahren wurde sie in der Nähe neu errichtet. Es gibt in der deutschen Handelsflotte wohl kein Typschiff, sei es ein Tanker oder ein Erzschiß, ein Trockenfrachter oder ein Kombischiff, ein Kümo oder ein Fischdampfer, eine Eisenbahnfähre oder eine sonstige Sonderkonstruktion, das hier nicht ausgeprobt wurde. Die Versuche sind zwar sehr kostspielig, doch haben sie sich noch in jedem Falle ausgezahlt. Der Wiederaufbau unserer Handelsflotte mit guten und wirtschaftlich fahrenden Schiffen wäre ohne dieses Forschungsinstitut undenkbar.

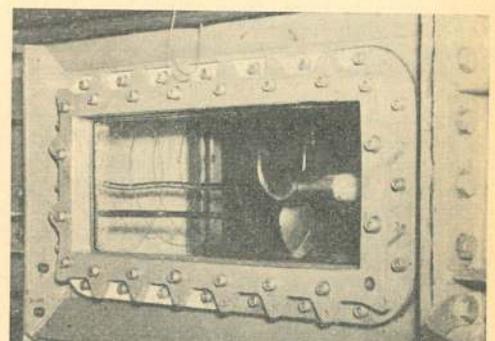
Ludwig Dinklage.



Selbst Segeljachten werden ausgeschleppt, ein Grund für unsere Erfolge im internationalen Segelsport



Nicht nur auf die günstigste Schiffsform, auch auf die günstigste Schraube kommt es an.



In einem besonderen Tank wird der Wirkungsgrad der Schraube erprobt. Aufnahmen Cap Horn.

Da hatte der liebe Gott seine Finger drin...

Von Fritz Brustat-Naval

Mit äußerster Kraft läuft der Fischdampfer gegen eine hohe und wilde Atlantiksee an. Ein Frachter würde wahrscheinlich mit der Fahrt heruntergehen, um an Deck nicht alles kurz und klein schlagen zu lassen. Hier denkt man gar nicht daran. „Wenn wir dampfen, dampfen wir, auf Biegen und Brechen“, heißt es.

Was diese unter der Wasserlinie scharf wie ein Segelschiff gebauten und in ihren Verbänden verstärkten Fischdampfer nicht alles aushalten können! Eine mächtige See kommt schräg von vorn angerollt, ihre tiefblauen, marmorierten Seiten von einem blendend weißen Kamm gekrönt. Im Augenblick, da Schiff und See aufeinanderprallen, gibt es buchstäblich eine Explosion. Vor dem Bug bäumt sich gleich einer Detonationswolke eine Wassersäule auf. Es ist, als hätte eine Granate eingeschlagen. Dann, flinker noch als es sich sagen läßt, schnellt dieser ganze Wasserschwall über das Vordeck zur Brücke hoch, im Bogen darüber hinweg und in den Schornstein hinein, der sofort mit Salzkristallen anläuft. Der Bug des Trawlers hat den Wogenkamm durchstoßen und hängt für einen Augenblick im Leeren. Das in seinen Grundfesten erschütterte Schiff zittert und federt wie eine Stahlfeder nach. Und federnd und zitternd senkt sich das Vorschiff nach unten in ein Wellental, nimmt eine neue See auf die Hörner. Und so geht das den ganzen Tag, den ganzen lieben langen Tag.

Ich frage den Leitenden, wie das seine Maschine aushält, ob er die Schraube drosseln muß, wenn sie in die leere Luft schlägt. Nein, das braucht er nicht, die Abdampfturbine fängt alle Stöße auf und reguliert die Umdrehungen.

Auf der Abendwache kommt der Kapitän in eine mittelsame Stimmung. Er erzählt, daß er sein erstes Schiff schon mit 26 Jahren geführt hat. „Meinen Totenschein habe ich in der Tasche“, lächelte er. „Als damals bei dem Wetter die ‚Thor‘ über Kopf ging, bekam ich mit der ‚Hans vom Hoff‘ einen Brecher, der die ganze Brückennock begrub. Auch wir lagen zum Kentern, aber der Dampfer richtete sich langsam wieder auf. An Bord der kleinen ‚Lark‘, das war früher ein kleiner amerikanischer Trawler, wurden mir auf einen Schlag beide Rettungsboote weggehauen, ihre schenkelstarken, stählernen Galgen verbogen sich im Nu... Wollen wir einen trinken?“ unterbricht er sich plötzlich. „Ich habe noch eine Flasche Kirsch mit Rum.“

„Die Zeiten haben sich geändert“, fährt der Kapitän fort, „die jungen Leute saufen nicht mehr. Vielleicht machen sie mal an einem Abend nach der Heimreise ein Erntedankfest. Das ist aber auch alles. An Land wird ja viel mehr getrunken als auf See.“

Bei unserer Unterhaltung rollt der Dampfer zum Gotterbarmen. Auf dem Magnetkompaß, dessen kardanische Aufhängung ihn immer waagrecht hält, stehen vier Kaffeemuggen unbeweglich im trauten Verein, während die sie umgebenden Wände keinen Augenblick zum Stillstand kommen.

Dann schweift das Gespräch wieder ab. Es wendet sich der Seefahrt zu. Immer wieder landen alle Gespräche bei der Seefahrt. „Kennen Sie eigentlich die Geschichte der ‚Lappland‘?“ fragte mich der Erste.

Ich kenne sie, aber ich will sie ihm nicht verderben. Es ist ein modernes Märchen, eines aus dem Zeitalter der Technik.

Geschehen heute noch Zeichen und Wunder? Man könnte fast daran glauben...

Der Bremerhavener Fischdampfer „Lappland“ war ein kleiner, alter Pott, der mehr als 30 Jahre auf dem Buckel hatte. Lange vor dem

Zweiten Weltkrieg war er wegen Unrentabilität außer Dienst gestellt. Da griff die stark angeschlagene deutsche Hochseefischerei doch wieder auf ihn zurück. So kam es, daß sich Kapitän Henning eines Tages auf dem Wege nach Island mit ihm wiederfand. Es war um die Jahreswende 1947/48. Schwer bahnte sich das alte Schiff in den schon wochenlang anhaltenden Winterstürmen seinen Weg. Über die aufgewühlte See fauchten Schneeschauer und behinderten die Sicht. Nur der Funkpeiler bot noch die Möglichkeit der Standortbestimmung, und mit seiner Hilfe tastete man sich den Kurs entlang. Unvermittelt fiel auch dieses Gerät aus und damit jegliche Kurskontrolle, bei dieser Wetterlage. Alle Bemühungen, ihn wieder in Gang zu bringen, waren vergeblich. Nicht einmal die Ursache der Störung ließ sich ermitteln. Es war völlig unerklärlich. Die Reise schien unter keinem guten Stern zu stehen. Aller Orientierungsmittel bar, trieb die „Lapp-

land“ waren sie aus Ingolshöfði ausgelaufen und durch Versagen des Motors und den starken Sturm in Seenot geraten. Acht Tage trieben sie mit ihrer Nußschale als Spielball in den Fängen der Atlantikstürme. Das Trinkwasser war ihnen ausgegangen. In den letzten Tagen hatten sie sich nur von Fischen ernährt. Wie sich später herausstellte, waren sie als überfällig erklärt worden. Tagelang hatte sie die isländische Regierung durch Rettungsboote und Flugzeuge suchen lassen. Man gab sie schließlich auf. Als sie am Ende ihrer Kräfte waren, hatten sie den Schatten der „Lappland“ aus Nacht und Schnee direkt auf sich zukommen sehen.

Die deutschen Seeleute gaben den Schiffbrüchigen aus ihren bescheidenen Nachkriegsausrüstungen trockene Kleidung, stärkten sie mit warmen Getränken und steckten sie in die eigenen Kojen.

Kaum war alles erledigt, da meldete der Funker aufgeregt, daß sonderbarerweise der Funkpeiler wieder funktionierte. Neue Peilungen ergaben, daß der Trawler 30 Seemeilen östlich von Portland stand. Unter normalen



Selten ist Kap Farewell, die Südspitze Grönlands, so klar zu erkennen wie von diesem Fischdampfer aus. Aufn. Dr. Arno Meyer.

land“ dahin. Inzwischen vergingen wieder 48 Stunden. Die See lief noch immer hoch, und es wehte unvermindert schwerer Sturm Stärke 9–10. Der Kapitän hatte kein Besteck aufmachen können und ahnte nur, daß das Schiff weit vom Kurs abgekommen sein mußte. Wo man sich tatsächlich befand, wußte kein Mensch.

So brach der Morgen des 3. Januar 1948 herein. Die Brückenuhr zeigte 8.30 Uhr, und die Dunkelheit begann sich zu lüften. Da — was war das?! Die schmierige Dämmerung wurde durch ein Flackerfeuer zerrissen. Ein Seenotzeichen? Beim Näherkommen schälten sich die Formen eines kleinen Fischkutters aus dem Halbdunkel. „Bjoerg“ stand an seiner Bordwand. Kapitän Henning und sein Steuermann entschlossen sich, mit der „Lappland“ so nahe wie möglich heranzugehen und die Schiffbrüchigen zu übernehmen, was bei dem Sturm und dem Schneegestöber ein gewagtes Unternehmen war.

Das Manöver gelang. Vier Männer sprangen auf die „Lappland“ über. Der Kutter selbst konnte des hohen Seegangs wegen nicht in Schlepp genommen werden.

Die vier isländischen Fischer waren vollkommen erschöpft. Vor mehr als einer Woche

Umständen hätte die „Lappland“ diese Position niemals berührt, und die haarscharfe Begegnung mit den Schiffbrüchigen wäre nicht erfolgt. Wahrscheinlich hätte sich deren Schicksal in der Weite des Atlantik vollendet. Kapitän Henning setzte neuen Kurs ab, erreichte 24 Stunden später Reykjavik und gab die Totgeglaubten ihren Familien zurück. Was das sonderbare Verhalten des Funkpeilers betrifft, dessen Störung nie geklärt werden konnte, so pflegte er zu sagen: „Da hatte der liebe Gott seine Finger drin!“ Vermutlich traf er mit dieser handfesten Deutung das Wesentliche. Seltsame Dinge ereignen sich unter Island, und über die Unzulänglichkeit eines technischen Hilfsmittels beginnen sich Wirkliches und Übernatürliches zu verwischen.

Diese Rettung war eine jener Einzelhandlungen, durch die, da diplomatische Beziehungen noch nicht wieder angeknüpft waren, die ersten Brücken zum Ausland geschlagen werden konnten. Die Besatzung der „Lappland“ wurde in Island großartig aufgenommen und mit Geschenken überschüttet. Am meisten Freude aber hat dem Kapitän ein Zettel gemacht, den er in einem Paket fand. Darauf standen in deutscher Sprache die Worte: „Gott segne Euch und Deutschland!“

Die Freiwache

Ein Prinz an Bord

Von Otto Kleemus

Vor einiger Zeit traf ich einen alten Bekannten, mit dem ich mich lange Zeit auf See herumgetrieben hatte. Es war Gustavo, den wir an Bord nur den „Moneymaker“ nannten. Wir tauschten Erinnerungen aus, und dabei fiel mir auch die Episode mit dem „Prinzen“ ein.

Wir befanden uns damals mit unserm Schiff zwei Tage vor New York. Abends erschien Gustavo in meiner Kammer, verschloß sorgfältig die Tür und sagte ganz geheimnisvoll:

„Stellen Sie sich vor, ich komme in meine Reservekammer und was sehe ich? Zwei Beine baumeln unter der Matratze. Allmächtiger, denke ich, ein blinder Passagier im tiefen Schlummer! Ich wecke ihn, und was meinen Sie! Der Kerl im zerknitterten Straßenzug stellt sich als der Prinz von Lippe-Detmold vor.“

„Entschuldigen Sie“, fing er an zu erzählen, „daß ich mich in dieser ungewöhnlichen Situation befinde, ich mußte aber Deutschland auf dem schnellsten Wege verlassen. Ich war mit Bekannten in Düsseldorf und hatte in einem Restaurant eine Auseinandersetzung mit ausländischen Offizieren, in deren Verlauf ich einen Offizier ohrfeigte. Sie können sich meine Lage vorstellen. Ich mußte fliehen, stürzte zum Bahnhof und fuhr nach Hamburg.“ „Und dann“, unterbrach ich Gustavo, „ging der Prinz an Bord und verstaute sich unter einer Matratze? Als ob das so einfach wäre! Und 'Max und Moritz', die beiden Kontrolleure von der Hauspolizei, haben ihn nicht entdeckt? Merkwürdig! Sie wissen ja, daß diese beiden Boys zwei Tage vor Abfahrt an Bord sind und nach Stowaways und verbotenen Sachen schnüffeln. Ich muß schon sagen, Ihr Prinz hat Glück gehabt.“

Aber nun sagen Sie mir, haben Sie den Burschen nicht gefragt, wie er an Bord gekommen ist! Er muß doch Helfershelfer gehabt haben?“ „Nein, keine Ahnung. Der Prinz hat mir 5000 Dollar versprochen, wenn er glücklich in New York an Land kommt. Er will mir ein Schreiben an seinen Hofrat geben, und der soll mir das Geld dann auszahlen.“

Ich lachte schallend. „Und was will er in New York beginnen?“ warf ich ein. „Er hat einen Bekannten in der 3. Avenue, der war früher Kapitän auf seiner Jacht. Dieser wird ihm weiterhelfen.“

„3. Avenue? Vornehme Gegend, muß man schon sagen. Aber immerhin, mein Lieber, eine brenzlige Geschichte! In zwei Tagen sind wir in New York, passieren Ellis Island, die Emigration und der Doktor kommen an Bord. Wo bleibt da Ihr Prinz, falls der Obersteward oder sein Assistent die Kammern kontrollieren?“

„Ach, das wäre nicht so schlimm“, meinte Gustavo, „ich verstaue ihn unter meiner Matratze.“

„Der Ärmste“, rief ich aus, „wir haben 900 Passagiere an Bord. Es kann Stunden dauern, bis die Emigration von Bord geht. Wäre es da nicht besser, Sie melden den Prinzen auf der Brücke an? Sie sind ein 'Oldtimer' und fahren schon dreißig Jahre bei der Reederei. Wollen Sie damit Ihre Existenz aufs Spiel setzen?“

„Habe ich mir auch schon überlegt, und darum möchte ich Sie bitten, den Prinzen persönlich unter die Lupe zu nehmen. Sollte er Ihnen verdächtig sein, würde ich ihn sofort der Brücke melden.“

Was sollte ich tun? Eine unangenehme Geschichte! Gustavo tat mir leid. Außerdem interessierte mich der Prinz. Ich versprach ihm, in den Abendstunden zu erscheinen. Vorsicht war geboten.

De lütte Buttje

wurde am Hafen von „Tante Lene“ belauscht.



Aufn. Cap Horn

An'n Stintfang ünn'n, so mittenmang,
Dor stunn' 'n lütten Buttje un dröhn:
„Wenn ick erst greuter wär,
Och Gott, wat ward dat Leben scheun!“

„Ick keup mi denn 'n Schipp
Un nehm ji all mit, wohen je wüllt:
Noh Ofrika, noh Kamerun, kann sien,
sogar noh Sylt,
Wenn ick erst greuter wär,
Wenn ick erst greuter wär!“

„Mudder, de schall nich mehr neihn,
Un Vadder nich mehr in de Aschammers klei'n,
Un Omi krigt 'n Dook, so mollig un so warm,
Se früst doch so üm Schullern un Arm.
Min lütt Swester, de kreeg Stebelen
Un een eisches Kleid.
Wat ward dat woll för 'ne Freid!
Wenn ick erst greuter wär,
Wenn ick erst greuter wär!“

Doch plötzlich, wat wär dat?
Klitsch, klatsch giff dat wat in't Gatt.
„Verdreihete Jung, ick seuk di al twee Stünn'n!
Hier steihst du rüm!
Hier mutt ick di jetzt finn'n?
Wat hest di dorbi dacht? Hm!“
„Ach, Vadder, ick hefft dacht:
Wenn ick erst greuter wär,
Wenn ick erst greuter wär!“

Als ich um 23 Uhr die III. Klasse betrat, empfing mich ein ohrenbetäubender Lärm. Im Speisesaal feierten die Passagiere Abschied bei Musik und Tanz. Plötzlich stand Gustavo vor mir und führte mich zur Kammer des Prinzen.

Als ich eintrat, erhob sich der Prinz von seinem Hocker. „Prinz Ferdinand von Lippe-Det-

bold“, stellte er sich vor. Ich konnte mich eines Lächelns nicht erwehren. In der Mitte stand ein weißgedecktes Tischchen mit zwei Flaschen Wein, drei Gläsern und einer kalten Platte. A la bonheur! Der Prinz feiert auch Abschied.

Gustavo füllte die Gläser. Der Prinz ergriff sein Glas und redete uns an: „Gestatten Sie mir, meine Herren, daß ich dieses Glas leere auf eine glückliche Zukunft und auf das Wohl des Herrn W., der mich in der rührendsten Weise auf meiner nicht ganz standesgemäßen Überfahrt betreut hat. Diese edle Tat, die man wohl im nationalen Sinne hoch bewerten muß, wird in New York ihren klingenden Lohn finden.“

Ich staunte. Fast geriet ich ins Stottern, als ich mein Verhör begann: „Mein Herr, die ungewöhnlichen Umstände, die Sie zu dieser Reise veranlaßten, sind mir bekannt. Gestatten Sie mir einige Fragen, die ich im beiderseitigen Interesse an Sie richten muß? Ist Ihnen bekannt, Hoheit, daß die Reederei 1000 Dollar bezahlen muß, wenn Sie als blinder Passagier an Bord sind und amerikanischen Boden betreten? Ist Ihnen auch bekannt, daß Ihr Betreuer seine Existenz verliert? Wie sind Sie in Hamburg an Bord gekommen? Hatten Sie einen Bekannten, der zur Besatzung gehört?“

Der Prinz lächelte: „Meine Herren, ersparen Sie mir die Erklärung. Wir stehen vor einer vollendeten Tatsache. Morgen werde ich in den USA sein. Ich bin aber bereit, mit Ihnen zur Schiffsleitung zu gehen. Ist Ihnen das recht?“ Er lächelte diabolisch.

„Verdammt“, sagte ich mir, „wirklich ein toller Bursche!“ Ich sah die kummervolle Miene des Stewards. Dann übermannte mich der Zorn: „Das hätten Sie in Hamburg tun sollen“, rief ich und verließ wutentbrannt die Kammer.

Als Gustavo einige Tage später — wir lagen bereits an der Pier — die Landung des Prinzen in seiner humorvollen Art schilderte, konnte ich nicht ernst bleiben. Er hatte den Prinzen mit Wäsche, einem Reiseneccessaire und 25 Dollar in bar ausgestattet.

In der 3. Avenue betrat der Prinz ein Haus, um seinen Jachtkapitän zu begrüßen. Gustavo wartete, stundenlang. Dann ging er ins Haus und stellte fest, daß es noch einen Lieferanten-eingang hatte. Der „Prinz“ blieb verschwunden.

Und was tat Gustavo? Aus vollem Halse mußte er selbst über sich lachen. „Never mind“, sagte er unter Tränen, „ich habe wenigstens einmal einen 'Prinzen' in meiner Kammer gehabt. wenn auch einen unechten. Ich möchte nur einmal wissen, wie dieser smarte Bursche mit seinem richtigen Namen heißt!“

Heini

Von Hermann Reich

Es war auf der guten alten „Monte Sarmiento“ von der Hamburg-Süd. Ich machte meine dritte Reise und war gerade von der Aufwasch als Kochsmaat in die Kombüse umgemustert worden, da kam kurz vor der Ausreise noch Heini an Bord. Heini war schon über 30 Jahre alt, also 12 oder 14 Jahre älter als ich. Er machte aber seine erste Seereise. Am Morgen nach der Ausreise bei der gemeinsamen „augenärztlichen“ Tätigkeit an den Kartoffeln lernten wir uns näher kennen und faßten sofort tiefere Zuneigung zueinander. Er war ein prima Kerl und die Gutmütigkeit selbst. Nur vor dem I. Offizier, der stets mit strenger Miene und kritischem Blick alles musterte, hatte auch er einen kleinen Bammel. Während der Reise hatten wir jeden Montag Bootsmanöver. Pünktlich um 16 Uhr ertönten dann die Signale mit der Schiffsglocke, Gongs und Maschinentelegraphen. Alles stürzte aufs Bootsdeck und machte die Boote klar zum Ausschwingen. Auf ein

neues Signal wurden dann mit den schweren Davits die Boote ausgeschwungen, wieder eingeschwungen und festgezurr. Von der Brücke aus verfolgte der I. Offizier die Manöver. Ein Donnerwetter kam jedesmal von oben, wenn irgendetwas nicht klappte. Nach beendetem Manöver ging der Erste einmal um das Bootsdeck und musterte die Mannschaften vor ihren Booten. War ihm dabei schon einmal ein Mann aufgefallen, so mußte dieser ganz besonders vorsichtig sein. Auf der ersten Runde fiel mein Freund Heini gleich mit seiner Schwimmweste auf. Eine Woche später entdeckte der Erste Heini wieder und sprang ihm förmlich vor die Brust mit der Frage „Wie wird das Signal 'Mann über Bord' gegeben?“ Obwohl Heini es richtig wußte, war er doch so verdattert, daß er eine falsche Antwort gab. Natürlich erfolgte darauf eine Belehrung. Wieder eine Woche später stellte sich Heini bei der Musterung vorsichtshalber in das hintere Glied. Aber der Erste erspähte ihn doch mit seinen Falken- augen und sprang ihm wieder mit einer Frage vor die Brust: „Was machen Sie, wenn das Signal 'Mann über Bord!' ertönt?“ Heini war so perplex, daß er wie ein Schellfisch zweimal nach Luft schnappte und dann wie aus der Pistole geschossen antwortete: „Dann nehme ich meine Schwimmweste und springe über Bord.“ Der Erste war so überrascht von dieser Antwort, daß auch er zweimal nach Luft schnappte, sich umdrehte, kopfschüttelnd weiterging und brummelte: „Na, dann springen Sie man über Bord . . .“ Das Weitere wurde nicht mehr verstanden.

Dat hest dorvun!

Hest al mol erleevt, dat an Bord op groote Fohrt ok man een Dag vergeiht, wo nix los is? Nee, dat hest du nich. Los is jümmers wat. So weer dat ook vör lange Johrn. Wi harrn jüst den Törn öber den groten Tümpel tofoot, un de Jantjes, öwerhaupt de ganze Besatzung vun uns Frachter kreegen dat mit de Langewiel to dohn. Un dor wull jeder gern den anderen een anflieken.

Kanns di vörstellen, wat dat heeten deiht, Dag för Dag, mondelang, jümmers mit de sülden Kerls tosom to sien? Du weetst ganz genau, wat din Moot moken deiht un krigst al vörher de Wut. So geiht dat nu Dag för Dag. Kannst di jo denken, wat dorbi rut kummt. Jedereen hett op sin Ort 'n Vogel un feuhrt em spazeern. Un dat bloß, dormit de anner sick argern schull. Dee een streit sick jeden Morgen so veel Kanehl öber sien blauen Heinerich, den Melkries, dat he sick verslucken mutt. Em flüggt fast de Oogen ut 'n Kopp vun dat veele Hosten. Dat weetst du ganz genau un du teufst direkt dorop. Wann he dann kummt, Dag för Dag dat-sülwe, dann kribbelt di dat ünner de Prück un in de Hann'n. Kunnst em glatt een ant Mul hau'n. Seggst em wat, dat hett gor keen Zweck, denn nimmt he bloß noch mehr Kanehl, fangt noch banniger an to hosten, un du hest dat Nohsehn. Un dorbi hest du sülwent noch veel dammeligere Angewohnheiten, du weetst dat man bloß nich. Di fällt dat jo ook bi Dog nich in, dat togeben.

Uns Koptein haar dat mit dat Boden. Morgens, middags, nohmiddags un obends. Sochst du em, denn steek he bestimmt in de Bodwann. Ick wull nich grod seggen, dat he dor noch mit Papierscheepen speelen deh, ober ick heff em doch in Verdacht, dat he mit dat oldmodsche Thermometer in dat Woter planscht hett. He leep ook jümmers in'n Bodmantel rüm. Sien Jantjes hebbt em denn ook den scheun'n Ökel-nomen „Herr Kapitän Wanne“ geben. He harr ook süns noch dwatsche Gewohnheiten. Een dorvun weur, wenn he ut dat Bad käm, he glieks blangenbi op de Klosettbrill steeg. Wenn he sick denn den langen griesen Bort strieken

däh, keek he dorbi ut dat Bullei un lett sick so den Wind üm de Näs weihn. De Dör vun dat lütte Kabachel lett he dorbi open stohn.

An een Dag stünn he ook so un kiek sick de Welt dör dat Bullei an. An Deck stünn uns Jantje un keek in de Luft, un ünner den Koptein keek wedder een ut dat Bullei. Man kann dat jo nich so erkennen, keen dor so rutplinsen deiht. Äwer man kann jem so scheun wat op 'n Kopp smieten, un dat wull de Jantje jo ook dohn. As he de beiden dor ünner so rutkieken süht, sleek he sick noh de Kombüs un klau sick 'n poor oole Rundstück, scheune hatte, de bloß noch för Frikandell'n to bruken weurn. Nu wedder an de Reling un denn, peng, smitt he den ünnersten een Rundstück op'n Dötz. Bi dat erste Mol schul de bloß so'n beeten noh boben, doch bi den tweeten Schuß nehm he sick den öber sick genauer op dat Visier. Janmoot dor boben harr sick glieks verholt. Un ünner wär dat Bullei ook leddig, keenen kiek dor mehr rut. He wull den dor boben moi wiesen, wat dat heet, een Christenmischen wat an sin Schandudel to smieten. He sliék

sick een Deck heuger, ganz liesen, vun Deur to Deur. Op eenmol bleef he stohn, he säh dor een op de Brill stohn. Aha, dat weur de Knap-pen, de em tweemol wat an'n Dassel zischt haar. Nu ganz sinnig an em ran un dann hett he em, so richtig vun Hatten un mit 'n Zißla-weng, een in'n Achtersten pedd. So, dat hest dorvun! Un weg weur he.

Junge, Junge, dat sleug den Koptein äwer op de Bost. He kunn gor nich so fix rut ut de Bood, as he woll wull, un as he buten wär, jä, dor weer de annere weg. Dat dor nu wat los wär an Bord, jä, dat kannst di woll denken. So heff ick den Ooln noch nie schreen heurt un springen sehn. Äwer dat hett all nix nützt, he kunn so veel lamenteen, as he wull, dohn hett dat doch keenen.

Un so is dat jümmers bi de christliche Seefohrt wesen, dohn hett keenen wat. Un, dat magst mi gläuben, verleit hett keenen den annern. So ist dat komen, dat man „Herrn Kapitän Wanne“ in 'n Achtersten pedd hett, un he weet hüt noch nich, wokeen dat wesen is.

Kuddel Schütt!

Das Feuerschiff

Von Ludwig Dinklage / Zeichnung von Professor Karl Storch

Mit halber Fahrt, fortwährend brüllend und tutend, fühlt der Schnelldampfer „St. Paul“ seinen Weg über den Atlantik durch den Nebel. Nach seinem Besteck muß er jetzt 270 Seemeilen vor New York stehen. Den ganzen Tag herrschte schon dieser Nebel. Es konnte keine Ortsbestimmung gemacht werden. Gerade hier auf der Georges Bank, wo alle transatlantischen Schifffahrtswege nach dem amerikanischen Haupthafen zusammenlaufen, ist es doppelt unangenehm, nur nach Log und Kompaß zu navigieren. Angestrengt horchen die Ausgucksposten auf der Back, in der Fockmars, in den Brückenockon auf das Nebelsignal eines Gegenseglers. Nichts! Nur der tiefe Baß der „St. Paul“ ist zu vernehmen. Bald aber muß das Signal des Feuerschiffes „Nantucket Shoals“ zu hören sein. Doch nichts kommt. Der Kapitän geht ins Kartenhaus, prüft zum soundsovielten Mal den Kurs. Es stimmt alles. Das Feuerschiff müßte gut frei an Steuerbord bleiben. Wehe, wenn er zu weit nördlich stünde! Die Untiefen von Nantucket sind für so große Kästen wie die „St. Paul“ ein gefährliches Pflaster.

„Uhrzeit?“

Der Wachoffizier gibt sie dem Kapitän. Ja-wohl, er kommt noch zurecht. In zwölf Stunden, nach dem Fahrplan, soll das Schiff erst an der Pier sein. Und zehn Stunden braucht es von Nantucket Shoals. Wenn alles gut geht! Aber wo bleibt nur das Feuerschiff? Der Kapitän vergleicht noch einmal die Lotungen. Sie stimmen genau mit der Karte überein.

Da, ist das nicht ein Ton wie von einem Nebelhorn? Nun ist es ruhig. Wieder ein Ton, ganz schwach nur. Da läuten auch schon die Fernmelder, von der Back, aus der Vormars, vom Wachoffizier. „Nebelsignal drei Strich Steuerbord voraus!“

Sollte es nicht doch ein Dampfer sein? Nein! es ist eine Sirene. Jetzt wieder ein Ton, schon lauter — einundzwanzig, zweiundzwanzig, dreiundzwanzig — stimmt, drei Sekunden lang. Und dann die Pause, genau dreiundzwanzig Sekunden. Wieder ein Ton, eine gleich lange Pause, so wechseln Ton und Pause in bestimmter Kennung. Das ist Nantucket Shoals-Feuerschiff und es ist genau da, wo

man es vermutet hatte. Kein Zweifel: sie sind auf dem richtigen Kurs.

Auf diesen Augenblick scheint der Wettergott nur gewartet zu haben; denn plötzlich reist der Nebel auseinander. Die frische Brise weht die letzten Schwaden schnell auseinander. Ganz klar, jede Einzelheit deutlich zu erkennen, liegt das Feuerschiff an Steuerbord querab.

Die Fahrgäste sammeln sich auf dem Promenadendeck. Sie alle wollen den ersten Gruß Amerikas sehen, das Feuerschiff, das als Vorposten der Neuen Welt rund 200 Seemeilen vor dem Hudson-River liegt. Nun noch die beiden Feuerschiffe „Fire Island“ und „Ambrose Channel“, dann ist es geschafft, dann tauchen auch die Freiheitsstatue, die hohen Häuser Manhattans vor dem Bug auf.

Es ist merkwürdig: Übt an und für sich schon ein Feuerschiff einen geheimnisvollen Zauber auf Fahrgäste und Mannschaften aller Schiffe in allen Zonen aus, so trifft das am meisten zu beim Feuerschiff „Nantucket Shoals“. Es ist das erste, das dem Seefahrer vom neuen, verheißungsvollen Erdteil in Sicht kommt. Für tausende und abertausende Fahrgäste bedeutet es das Land der Zukunft, aber auch oftmals das Land der größten Enttäuschung. Verlassen sie wieder den Kontinent, dann ist das einsame rote Feuerschiff mit den gelben Masten der letzte Gruß einer scheidenden Welt.

Die Fahrgäste haben sich in Gruppen zusammengedrängt, besprechen eifrig das Ereignis. Was ist denn schon dabei? Ein Schnelldampfer passiert ein Feuerschiff, ganz fahrplanmäßig. Ist das etwas so Außergewöhnliches?

Und doch! Der Quartermeister, der gerade von der Ruderwache kommt — verbotenerweise — anstatt durch den Betriebsgang über das Promenadendeck geht, wird bestürmt. Man bietet ihm Zigarren, Zigaretten, Tabak für die Pfeife an.

Eddy Wilkins ist heute redselig. Er stopft sich gern seine Pfeife aus der dargebotenen Tabakdose. Mit dem Daumen weist er auf das Feuerschiff. Gerade ein halbes Jahr ist es her, da war er Quartermeister auf dem da drüben. Er hatte sich bereden lassen. Die langen Jahre

in wilder Fahrt behagten ihm nicht mehr. Monatelang unterwegs, mal hierhin, mal dort hin, kam er selten nach New York. Dann hatte er geheiratet. Er wollte nicht so lange von seiner Frau getrennt sein. Als Feuerschiffsmann, wie wäre es damit? Vielleicht gar nicht so dumm. Vierzehn Tage draußen auf Station, manchmal auch drei Wochen, aber dann lag er acht Tage im Hafen und hatte überhaupt nichts zu tun, rein gar nichts. Er hatte sein Quartier, hatte zu essen, zu rauchen, zu trinken und seine kleine Frau. Und dafür bekam er sogar noch bezahlt. So etwas mußte doch das Paradies auf Erden sein! Und was hat ein Feuerschiffsmann schon draußen zu tun? Das bißchen Farbwaschen, das bißchen Messingputzen, das bißchen Wachegehen, das war doch alles für die Katze. Wenn er dagegen an seine Jugendzeit dachte, in der er mit Klippern nach China gesegelt war oder später in der Petroleumfahrt! Dort ging es hart auf hart zu. Und auch auf den Trampdampfern konnte man manchmal ganz gehörig durchgeschüttelt werden.

Aber hier auf dem Feuerschiff? Das war ein Ruhesitz für fahrmüde alte Seeleute! Nun aber war er im Zweifel, welcher Beruf unruhiger, gefährlicher war: der eines Neufundlandfischers oder jener eines Feuerschiffsmannes. Der Fischermann ist nicht wehrlos der Natur gegenüber. Er kann kämpfen, kann seinen Kurs der Natur anpassen, kann dies oder jenes tun, den Sturm zu überlisten. Der Feuerschiffsmann kann nichts tun. Sein Schiff liegt fest vor Anker, muß alles über sich ergehen lassen. Es ist ja nicht für sich selbst, sondern für andere da. Das Feuerschiff darf seinen Platz nicht verlassen, darf sich bei Sturm nicht an einen geschützten Ort legen. Nein, gerade in diesen Fällen heißt es für die Männer auf den roten Fahrzeugen doppelt aufpassen. Noch stärker muß die Wachsamkeit sein. Der Funker ist dann in seiner Bude, wartet auf ein SOS. Jeden Augenblick kann ein Schiff in Not sein und das Rettungsboot muß helfen.

Vierzehn Tage, drei Wochen draußen, hatte man ihm erzählt. Ja, das gilt wohl für die kleinen unter Land liegenden Feuerschiffe. Aber auf „Nantucket Shoals“ dauert es sechs Wochen. Und sechs Wochen lang nichts weiter als See und Himmel und die dreizehn Macker und die in der Ferne dahinziehenden Schiffe. Ein Flaggenruß, ein langer Ton mit der Dampfpeife, hin und wieder einmal ein Funkerspruch, das ist alles, was man in dieser Zeit von der großen Welt erfährt.

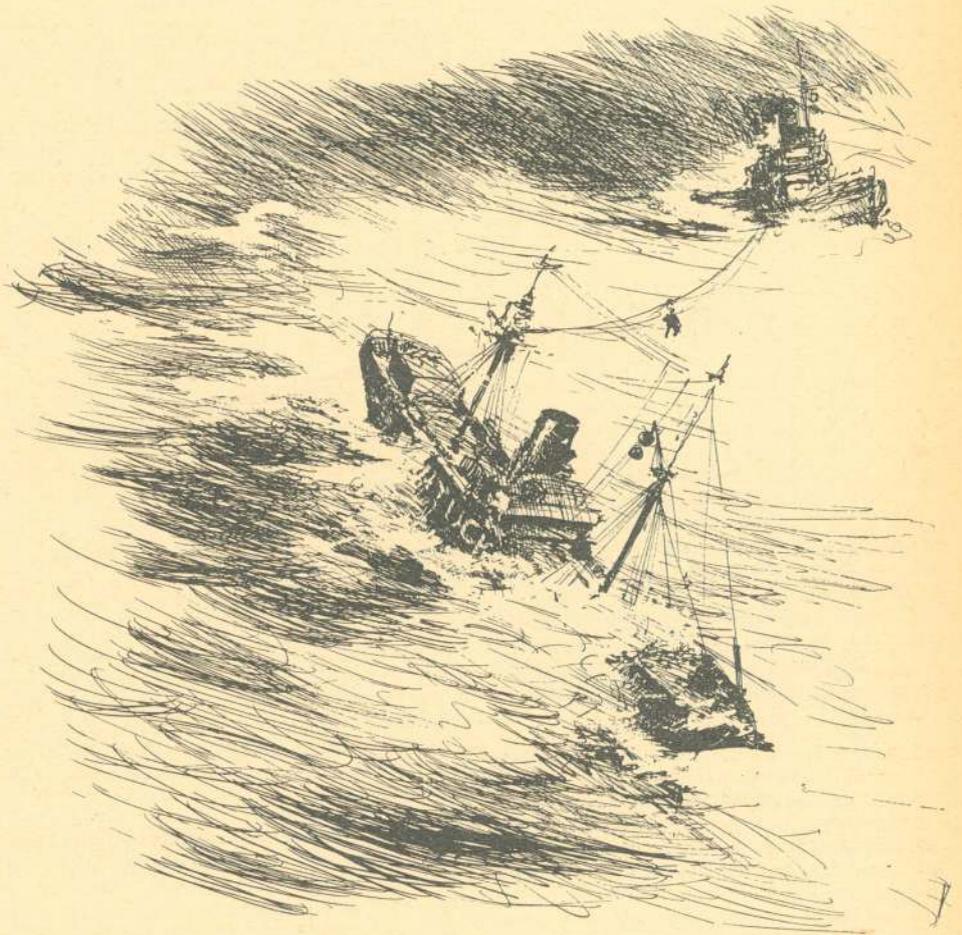
Noch einmal wird es in Eddy Wilkins lebendig, was er erlebt hat, damals, in der Dezembernacht des Jahres 1910. Gern spricht er nicht darüber. Und er hätte es eigentlich den Fahrgästen der „St. Paul“ nicht erzählen sollen. Für die Reisenden auf den großen Musikdampfern gibt es nämlich kein schlechtes Wetter, gibt es keinen Sturm, keine Seenot. Für sie ist immer schönes, warmes Sommerwetter und die See glatt wie ein Ententeich. So steht es doch in den Werbeschriften der Reisebüros. Und in keinem Passagekontor der Welt hängt ein Bild, das ein Schiff im schweren Seegang zeigt.

Anfang November war Eddy Wilkins an Bord der „Nantucket Shoals“ gekommen. Er hatte Glück gehabt. Ein anderer Quartermaster war krank geworden und die Stelle wurde gerade frei. Eben vor Weihnachten sollten sie abgelöst werden. War das Wetter bisher ganz leidlich gewesen, so schob sich jetzt von Nordosten her eine dunkle Wolkenbank heran. Die alten Feuerschiffsgasten wußten schon, was dahintersteckte. Diesen alten Jonnys, die aus dem Golf von Maine kamen, trauten sie nicht recht. Auf dem flachen Wasser stand bald eine ganz krause See. Das Schiff riß und zerrte

an seiner Ankerkette. Doch das Geschirr hielt. Während der Nacht stürmte der Wind auf zum Orkan. Zu allem Unglück lief noch Ebbstrom. So standen Wind und See gegeneinander und peitschten das Wasser hoch auf. Jeden Augenblick glaubte Eddy Wilkins, die Kette würde brechen. Eine solche Beanspruchung hielt ja kein von Menschenhand gefertigtes Material aus. Sie mußte brechen. Aber sie brach nicht. Um dem Orkan wenigstens etwas an Kraft zu nehmen, ließ der Feuerschiffskapitän die Maschine gegenanlaufen. Das Spill mußte doch einfach aus dem Deck reißen. Aber auch das Spill und sogar die Stopper hielten. Auf dieses waren allerdings einige starke Taljen aufgesetzt, die erst einmal zum Teufel gehen mußten, ehe der

Mit einem tüchtigen Brand würde man diesen Kälbertanz wohl noch am besten überstehen. Aber das ging auch wieder nicht. Immer mußte man klar stehen, das Rettungsboot bemannt, wenn von irgendwoher ein Notruf kam. Und wie das Boot zu Wasser bringen, he?

Jetzt kommen ein paar ganz gewaltige Seen herangerollt, richtige Grundseen. Mit erneuter Gewalt reißt das Feuerschiff an der Kette. Sie steht zum Brechen steif. Da, nun fällt das Schiff hinein in das Wellental, ganz tief. Bis an das Brückenhaus taucht es hinweg. Nun kommt es wieder hoch. Von der Back, aus den Speigatten quillt der weiße Schaum des überkommenden Wassers. Die Ankerkette ruckt ein, mit Klirren. Nein, das war kein



Druck auf die Kettenstopper kam. Und selbst der Anker hielt. Es war ein riesiger Pilzanker, der sich, je toller das Schiff an der Kette zerrte, desto tiefer in den Sandboden eingrub. Jetzt wäre es doch die einfachste Sache von der Welt gewesen, die Ankerkette zu slippen und sich dann, die Maschine langsam mitlaufen lassend, mit der Nase auf der See zu halten. Nichts davon geschah. Das Schiff blieb auf seiner Position und riß und zerrte weiter an seiner Kette und machte die tollsten Bocksprünge. Eddy Wilkins konnte sich nicht entsinnen, jemals in einem solchen Hexenkessel gegessen zu haben. Selbst bei Kap Hoorn war es nicht so toll hergegangen wie hier südlich von Kap Cod, ein paar Stunden nur von Mutters warmer Stube entfernt. Aber bei Kap Hoorn segelte man oder lag beikedreht, und da war der Seegang das letzte, was Kümmernisse bereitete.

Nichts konnten die dreizehn Mann tun, rein gar nichts. Das Beste wäre vielleicht gewesen, sich eine Flasche Whisky unter den Arm zu klemmen und sich dann in die Kojen zu hauen.

Klirren, das war ein Bersten, ein Zerspringen. Aber was war es? Wieder steht die Ankerkette steif, ganz steif. Diese kann also nicht gebrochen sein. Taljen, Kettenstopper, Ankerspill, alles steht noch, unversehrt, soweit man von der Brücke sehen kann.

Ein paar Mann arbeiten sich nach vorn. Zwischen zwei Seen laufen sie ein paar Schritte, dann wieder klammern sie sich an, am Schanzkleid, an den Strecktauen, was sie gerade zu fassen bekommen, indes die See über sie hinweggeht. Dann sind sie ganz unter Wasser verschwunden. Nun kommt das Vorschiff wieder hoch, schüttelt sich und die Männer tauchen auf, laufen wieder ein paar Schritte, bis sie Rasmus abermals am Genick packt.

Auf der Back können sie sich kaum halten. Aber es muß sein. Kriechend arbeiten sie sich vor, an das Spill, an die Stopper, an die Taljen. Alles in bester Ordnung. Aber da, was ist das? Wieder das Knirschen, das Bersten, das Krachen, das Ächzen. Als ob Blech gebogen würde! Das ist es ja. Die Ankerklüse! Diese hat nicht gehalten. Das Gußstück ist

gebrochen, einmal quer, einmal der Länge nach aufgerissen. Und jetzt sägt die Kette die stählernen Platten der Außenhaut entzwei. Der eine Gang ist schon ganz zerrissen.

Was ist da zu tun? Das Gescheiteste wäre, eine Boje auf die Kette zu stecken und sie zu slippen. Dann diesem ganzen Zirkus Adjüs sagen und nach Newbedford einlaufen. Jeder vernünftige Seemann würde das machen. Aber sie sind ja keine vernünftigen Seeleute, sie sind ein Feuerschiff, das Feuerschiff „Nantucket Shoals“. Sie können es nicht. Sie müssen liegen bleiben. Was dann, wenn der nächste Fahrgastdampfer hier vorbeikame und fände sie nicht, sähe nicht ihr Blitzfeuer im Lampenturm? Wie bald wäre der auf die Sände gelaufen und in einer Zeit von Nullkommanix auseinandergebrochen? Dreizehn Mann hätten sich wohl gerettet, hunderte andere hätte es aber gekostet.

Die Backbordkette nehmen, sie vor den Bug umschäkeln auf die Steuerbordkette, damit der Druck auf die heiße Klüse kommt? Mann, wie stellst du dir das vor? Jetzt, bei diesem Seegang? Kein Mensch kann sich da draußen halten, weder auf der Back noch unter der Galion auf dem Wasserstag, um die schwere Kette überzuschäkeln.

Alles, was sie tun können, ist, einen Funkanspruch abzugeben an ihre Station in Newbedford, damit diese das Reserve-Feuerschiff schickt.

„WSL“ ruft der Funker die Station an. Es scheint dort Hochbetrieb zu sein, klar, bei solchem Wetter. Es ist nicht heranzukommen. Immer wieder sägt die Ankerkette in die Stahlplatten der Außenhaut hinein. Mit Mühe und Not haben sie eine Talje aufsetzen können und holen die Kette nun nach oben. Mit dem Spill wird die Wier steif gesetzt. Und dann die Pumpen gepeilt. Die Vorpiek peilt ein Fuß Wasser. Wie lange aber wird das Kollisionsschott halten? Mit Balken muß es nach achtern abgestützt werden.

Ein Erholungspöstchen für fahrmüde Seeleute, solch ein Feuerschiff! Hatte sich Eddy Wilkins das nicht früher einmal so ausgedacht?

Peng! bricht die Wier der neuen Talje. Der lose gekommene Tampen schlackert längs Deck, schlägt eine Windhütze ab. Wieder sägt die Kette in die Stahlplatte. Nun kentert auch noch der Strom. Das Feuerschiff macht einen schwachen Versuch zum Schwoien. Immer, wenn es mit dem Vorschiff ins Wellental taucht, schießt es etwas voraus, dreht sich das Heck nach Steuerbord. Dann zeigt die Ankerkette ein wenig nach achtern. Nun hebt sich wieder das Vorschiff und von neuem ruckt die Kette ein, verbeult das Kollisionsschott, rollt sich zusammen wie ein Bogen Pappe. Die nächste See bahnt sich ihren Weg durch das noch kleine Leck. Dann wieder schießt das Schiff ein Stück voraus, so daß die Kette abermals ein wenig schräg nach achtern zeigt. Das Vorschiff hebt sich, die Kette fängt an zu sägen, von neuem, vergrößert das Loch, verbiegt die Spanten, zersprengt die Stringer.

Bereits zwei Fuß Wasser peilt man in der Vorpiek. Die Maschinenlenzpumpe wird angestellt. Im dicken, gelben Strahl befördert sie das Wasser nach außenbords. Noch immer hat der Funker keine Verbindung mit Amagansett. Nur immer Anfragen an das Feuerschiff sind zu beantworten. Wie dort das Wetter sei, wie die Sicht? Zum Teufel nochmal! Er will Amagansett haben. Da, endlich, meldet es sich. „Hier Feuerschiff „Nantucket Shoals“, habe schweres Leck Vorschiff Steuerbordseite. Kann mit Maschinenpumpe nicht lenz halten. Erbiete sofort Ersatz durch Reserve-Feuerschiff. Ende!“

Immer tiefer sackt das Vorschiff weg. Nur schwerfällig erhebt es sich bei jeder neu heran-

rollenden See. Er, Eddy Wilkins, peilt die Pumpen. Drei, vier Zoll mißt er nach jedem Einsetzen mehr. Die Maschinenpumpe schafft es nicht. Die Handlenzpumpe muß besetzt werden. Was kann diese schon ausrichten, wenn selbst die Turbopumpe nicht dagegen an kann? Einerlei, es muß sein.

Nun hätte Eddy Wilkins doch gedacht, daß sie den verdammten Anker slippen und einlaufen würden nach Newbedford oder Newlondon oder sonstwohin. Hierbleiben ist ja Wahnsinn. Hundert zu ein, daß sie draufgehen!

Und der große Musikdampfer, der vielleicht gerade jetzt New York ansteuert, der das vertraute Blitzfeuer nicht findet und sich dann hier oben auf den Dreck setzt? Können sie das verantworten, die dreizehn Mann?

Los, pumpen, pumpen, pumpen! Aus dem Heizraum kommt eine Meldung, das vordere Kesselraumschott hält nicht mehr dicht. An den Nietlöchern sickert das Wasser bereits durch. So verrückt kann auch nur ein vor Anker liegendes Feuerschiff arbeiten! Gleich wird das Schott von oben bis unten reißen. Und was dann?

Endlich ruft sie Amagansett an. „Schlepper von Newbedford ausgelaufen. Eintrifft voraussichtlich morgen mittag. Wünschen Glück! Schluß.“

„Eintrifft voraussichtlich morgen mittag!“ Zwölf Stunden hier noch liegen. Nein, solange bleibt das Schiff nicht flott. Unter allen Umständen muß das Kesselraumschott gehalten werden. Noch liegt der Kohlenbunker davor. Im Augenblick läßt er sich noch lenz halten. Ist das Schott erst gebrochen, dann ist es aus, restlos aus.

Immer wieder die Anfragen von den Musikdampfern, wie das Wetter ist in der New Yorker Bucht, wie die Sicht, ob man mit voller Maschinenkraft fahren kann und die See nicht zu rau sei dafür. Zum Teufel mit diesen lästigen Anfragen! Ob Millionär Hosenblower eine Viertelstunde früher oder später zu seiner Aufsichtsratssitzung kommt, wen schert das überhaupt? Hier kämpfen dreizehn Mann, die sonst um das Leben der Millionäre von Wallstreet kämpfen.

Nein, keine Kohlen aus dem Querbunker trimmen. Diese helfen noch ein wenig, das Schott abzusteifen. Noch sind genügend in den Seitenbunkern. Das Vorschiff kommt überhaupt nicht mehr hoch. Fortwährend spült grünes Wasser über die Back. Manchmal schlägt die Schraube bereits in der Luft. Der Maschinist muß scharf aufpassen und sofort den Dampf drosseln.

Dezembernächte auf den „Nantucket Shoals“ sind fein! Alles ist daran. Nun los doch, slipp doch schon die Ankerkette, lauf doch ein in den Hafen! Ist man erst die paar Meilen gelaufen und unter Marthas Vineyard unter Schutz, dann ist alles nur halb so wild. Aber hier? Verrückt ist Trumpf!

Und der Musikdampfer mit den vielen hundert Leuten?

Das Bunkerschott ist leck. Es hat dem Druck weichen müssen. Mit Vorreibern ist die schwere Bunkertür gesichert. Wie lange wird diese halten?

Vor vier Stunden meldete Amagansett, daß der Schlepper ausgelaufen sei. Rund 120 Meilen sind es bis Newbedford. Wo mag er jetzt stecken? Dreizehn Mann kneifen die Daumen. Der Morgen graut. Vielleicht ist es handiger geworden. Oder kommt es ihnen nur so vor? Es ist ja doch alles einerlei.

Gleich sind die Kohlen in den Längsbunkern verbraucht. An den Querbunker kann man

nicht heran. Acht Fuß Wasser stehen schon darin. Los, das ganze Holz her, aus dem Logis, aus der Kajüte, von der Brücke. Wo noch Holz ist, muß es unter die Kessel. Der Turbodynamo muß laufen, damit das Blitzfeuer seinen warnenden Strahl über die See werfen kann, damit die Lenzpumpe arbeitet, damit man auch mit der Schraube etwas gegenangehen kann. Sonst ist es ganz aus.

Wer nicht an den Pumpen arbeitet, reißt die Verschalungen, reißt die Kajütewände, reißt alles Holzwerk los, steckt es durch den Kesselraumschacht nach unten.

In der Maschinenraumbilge steigt das Wasser. Zoll um Zoll steigt es. Pumpen, Jungens, pumpen! Neues Holz unter die Kessel! Es ist zehn Uhr. Gegen Mittag will der Schlepper da sein. Muß er da sein! Mal einer in die Mars, ob von ihm noch nichts zu sehen ist! Das Wasser steigt über die Flurplatten, höher, immer höher. Aufhören mit Holzabreißen! Feuer ausmachen! Der Heizer zieht die Glut unter dem Kessel heraus. Zischend fallen die glühenden Schlacken in das Bilgewater. Der Maschinenraum ist in Dampf gehüllt. Dampf abblasen! Funker soll auf Akkumulator umstellen! Heizer und Maschinist an Deck! Pumpen, mein Söhnchen, pumpen, pumpen!

„Drei Hurras für den Schlepper!“

Der Mann in der Mars hat es gerufen. Der Schlepper, ein riesiger Bobby, kommt über die Kimm hoch. Für einen Augenblick vergessen die dreizehn Mann ihren Kummer, atmen auf, blicken nach dem Schlepper, der noch weit entfernt ist. Aber er wächst, wird größer und größer.

„Los, pumpen, Jungchen, pumpen, pumpen! Noch ist er nicht da!“

Endlich, endlich, auf Rufweite kommt der Schlepper heran, ganz vorsichtig. Eine dünne Leine wird hinübergeschossen, durch einen Jollblock im Großmast geschoren, die schwere Trosse nachgereppt. Die Verbindung ist hergestellt. Mann für Mann werden sie übergeholt in der Hosenboje, bald hoch in den Lüften schwebend, bald tief durch das Wasser gezogen. Funkklade, Maschinenjournal, Schiffstagebuch, alles wird geborgen.

Das halbe Brückenhaus des Feuerschiffs ist bereits unter Wasser. Der Schlepper muß etwas achteraus gehen, damit die Leine wieder tott kommt. Nun noch der Steuermann und der Kapitän, die beiden letzten!

Alle Mann über? Abzählen! Jawohl, es stimmt, dreizehn Mann! Keiner verletzt? Nein, keiner! Nur hundemüde! Und eine Zigarette jetzt! Da hast du eine, Seemann!

Wieder fährt der Schlepper einen Bogen. Nun ist er auf der gleichen Höhe wie das Feuerschiff. Fallen Anker! Hundert Faden Kette rauschen aus der Klüse. Setz fest!

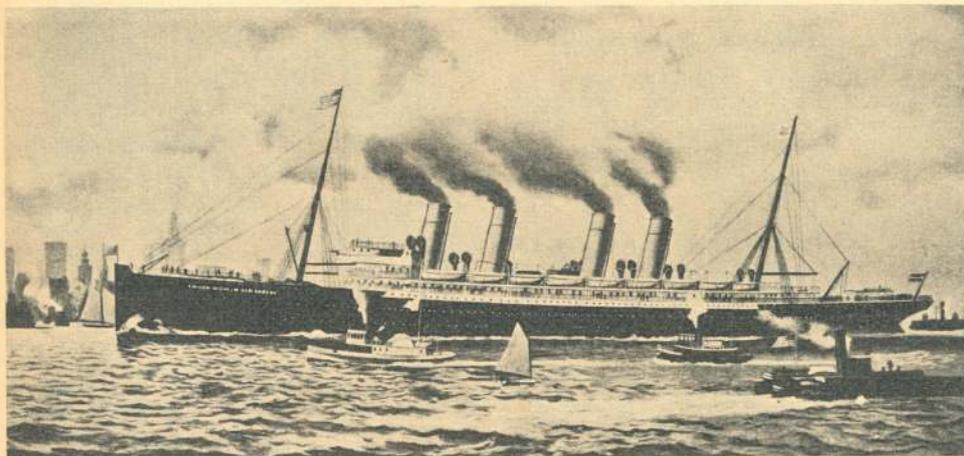
Eine Viertelstunde wohl noch hat sich das Feuerschiff gehalten, da setzt es erst mit dem Vorschiff ganz tief ein, um sich dann auf die Seite zu legen. Es ist gekentert. Keinen Augenblick zu früh ist der Schlepper gekommen.

Vierundzwanzig Stunden mußten sie noch auf der Station bleiben, dann wurden sie abgelöst. Das war die schlimmste Nacht von Eddy Wilkins. Und auch die schlimmste aller seiner Macker. Seitdem spricht er nicht mehr von einem Ruhesitz alter Fahrensleute.

Die „St. Paul“ hat das Feuerschiff längst achteraus gelassen. Jetzt stoppt sie. Wieder liegt ein Feuerschiff querab, das von Fire Isand, wo der Lotse übernommen wird. Jetzt sind es nur noch anderthalb Stunden bis zum Ambrose Channel Feuerschiff und dann hat der Schneldampfer es wieder einmal geschafft.

Die Glocke des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm der Große“

Von Ernst de Jong



Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ des Norddeutschen Lloyd vor New York.

Es war im Mai 1956. In einer kleinen Feierstunde in der Deutschen Botschaft zu Madrid wurde zum Zeichen der spanisch-deutschen Freundschaft in Anwesenheit des Vertreters des Norddeutschen Lloyd und Offizieren der spanischen und der alten Kaiserlichen Marine dem deutschen Geschäftsträger, Botschaftsrat von Keller, von dem spanischen Bergungsunternehmer José Maria Arbex die Glocke des früheren deutschen Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm der Große“ übergeben.

Dieses Schiff hat eine bedeutungsvolle Vergangenheit. Der Norddeutsche Lloyd hatte es 1895 dem Stettiner Vulcan in Auftrag gegeben, der es am 8. August 1897 zur vollsten Zufriedenheit seines Auftraggebers ablieferte. Bei einer Länge von 197,7 m, einer Breite von 20,1 m und einem Tiefgang von 11,9 m vermaß es 14 349 BRT und 5521 NRT. Zwei Dreifach-Expansions-Kolbendampfmaschinen mit 30 000 PS verliehen dem Schiff eine Geschwindigkeit von

Hilfskreuzer beschlagnahmt und dementsprechend ausgerüstet. Am 4. August 1914 verließ der Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“ — er führte im Gegensatz zu späteren Gepflogenheiten seinen alten Namen auch als Hilfskriegsschiff weiter — unter dem Befehl des Fregattenkapitäns Max Reymann, Bremerhaven, um im Atlantik Kreuzerkrieg zu führen. Unter den 584 Besatzungsmitgliedern befanden sich viele Leute der ehemaligen Lloyd-Besatzung, so Kapitän Meyer, der Obermaschinist Wauwitz und der Zahlmeister Tielhaar. Am 7. August wurde in der Dänemarkstraße der englische Fischdampfer „Tubal Cain“ versenkt, nachdem die Besatzung von 13 Mann an Bord genommen war. Am 15. August wurde in der Nähe der Insel Ferro der englische Postdampfer „Galician“ angehalten. Das 6762 BRT große Schiff der Union Castle Line hatte einschließlich der Besatzung 224 Köpfe an Bord, darunter etwa 30 Frauen und Kinder. Mit dem Signal „Im Hinblick auf Ihre Frauen und Kinder werden wir das Schiff nicht versenken. Sie sind entlassen. Glückliche Reise!“ wurde die „Galician“ freigegeben.

Diese vorbildliche Geste fand später nach dem Untergang des Hilfskreuzers großen Widerhall in der englischen Zeitung „Times“: „Während wir den Untergang dieses Schiffes mit größter Genugtuung begrüßen, können wir doch ein wenig Sympathie für den Kommandanten des Dampfers „Kaiser Wilhelm der Große“ nicht unterdrücken wegen der ritterlichen Art, mit der er die Passagiere des Dampfers „Galician“ behandelt zu haben scheint. Er hat sich so verhalten, wie man es von einem deutschen Seeoffizier erwartet.“

Am 16. August wurden zwei englische Dampfer versenkt, die „Kaipara“, 7392 BRT, und die „Nyanga“, 3066 BRT, indes der 15 044 BRT große Postdampfer „Arlanza“ mit über 1400 Mann an Bord nach Zerstörung der Funkanlage entlassen wurde.

Bald sollte auch das Schicksal des Hilfskreuzers besiegelt sein. Am 26. August ankerte „Kaiser Wilhelm der Große“ vor Durnford Point an der Küste der spanischen Kolonie Rio de Oro, um Kohlen aus den Versorgungsdampfern „Arucas“ (NDL), „Bethania“ (Hapag) und „Magdeburg“ (Deutsch.-Austral.Dampfsch. Ges.) zu übernehmen. Es waren gerade 2100 t gebunkert, als im Norden ein Kriegsschiff in Sicht kam, das als der englische Kreuzer „Highflyer“ erkannt wurde. Zwischen den beiden Schiffen wurden folgende Signale gewechselt:

„Highflyer“: Surrender.
 „Kaiser Wilhelm der Große“: Keine Antwort.
 „Highflyer“: I call you to surrender.

„Kaiser Wilhelm der Große“: Deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht. Ich ersuche Sie, die spanische Neutralität zu achten.

„Highflyer“: You coal the second time in this port. I call you to surrender. If not, I will fire on you at once.

„Kaiser Wilhelm der Große“: Ich kohle hier zum ersten Male. Im übrigen ist dies eine spanische Angelegenheit.

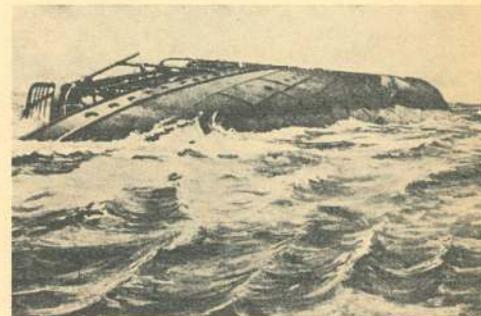
„Highflyer“: Surrender at once.

„Kaiser Wilhelm der Große“: Ich habe Ihnen nichts mehr zu sagen.

Um 1,16 Uhr eröffnete „Highflyer“ auf 9200 m das Feuer, das sofort von „Kaiser Wilhelm der Große“ erwidert wurde. Innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer, nur 2000 m von der Küste entfernt, spielte sich dies für den deutschen Hilfskreuzer hoffnungslose Gefecht ab.

Um unnötige Menschenverluste zu vermeiden, ließ er alles während des Gefechtes nicht benötigte Personal und ebenso die an Bord befindlichen 121 englischen Kriegsgefangenen an Land bringen. Die drei Kohlendampfer setzten sich in südlicher Richtung ab.

Schon gleich zu Beginn des Gefechtes hatte „Kaiser Wilhelm der Große“ zwei Treffer in den vorderen Laderaum erhalten, in dem die Munition für die beiden vorderen 10,5 cm-Geschütze lagerte. Nach etwa anderthalb Stunden war dieser Raum voll Wasser gelaufen. Nachdem fast die gesamte Munition verschossen war, gab der Kommandant Befehl, das Schiff



Das Wrack des Hilfskreuzers „Kaiser Wilhelm der Große“ vor Rio de Oro, Westafrika.

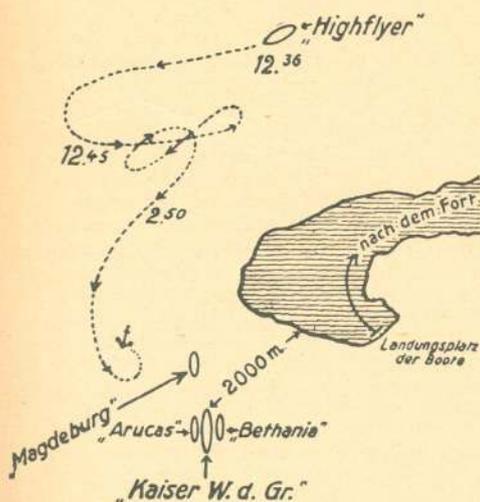
zu versenken. Es kenterte auf 18 m Wasser. Der Rest der Besatzung war in die Boote gegangen und im spanischen Fort auf Beste aufgenommen worden.

*

Heute, 42 Jahre danach, ragt bei Ebbe immer noch das Wrack des stolzen Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm der Große“ hoch aus dem Wasser. 1947 erteilte die spanische Regierung das Bergungsrecht dem Unternehmer José Maria Arbex, doch ist bisher weder eine Bergung des Schiffskörpers noch ein Abwracken geglückt. Die geborgene Glocke jedoch wurde vorläufig von der Deutschen Botschaft in Madrid in Verwahrung genommen.

Die Handschuhnummer

Bootsmann Griguleit war von dem alten Windjammer „Walpurga“ auf ein piekfeines Schulschiff gekommen. Mit elektrisch Licht und Wasserklosett. Und alle Offiziere und Unteroffiziere in Uniform, mit vielen Ärmelstreifen. Und Mützen mit solchem Schirm. Vor dem Inseegehen will das Kuratorium das Schiff besichtigen. Den Herren wird auch der Bootsmann Griguleit vorgestellt. Er grüßt, wegen seiner Uniform, ganz militärisch. Darauf der Oberste des Kuratoriums: „Nehmen Sie doch, bitte, die Hand von der Mütze, Herr Griguleit, damit ich etwas von Ihrem Gesicht sehen kann.“



Seegefecht zwischen Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“ und Kreuzer „Highflyer“.

22,8 Knoten. Die Besatzung bestand aus 503 Mann. Es konnte 1860 Passagiere in zwei Klassen und einem Zwischendeck lassen.

Schon auf seiner ersten Reise errang das schöne Schiff das begehrte „Blaue Band“. Das war das erste Mal in der Geschichte des Blauen Bandes seit 1840, daß diese Trophäe einem deutschen Dampfer zufiel. 1900 erhielt sie dann der Hapag-Schnelldampfer „Deutschland“, der sie 1906 wieder an den Lloyd-Dampfer „Kaiser Wilhelm II“ zurückgeben mußte.

Bei Ausbruch der Ersten Weltkrieges wurde das Schiff von der Kaiserlichen Marine als

Lose Tampen

Wie alt wird ein Schiff?

Von ***

Wie alt werden im allgemeinen die Schiffe? Das ist eine schwer zu beantwortende Frage. Enden sie nicht durch Seeunfall oder Kriegseinwirkung, können sie wohl 50 Jahre und länger leben. Gewöhnlich aber werden sie mit 30 Jahren schon so unwirtschaftlich, verschlingen soviel Reparaturkosten, daß die Eigner sie abstoßen. Sie enden dann meistens unter den Schneidbrennern der Abwrackwerften. Aus Eiche oder anderen Harthölzern gebaute Schiffe können jedoch ein bedeutend höheres Alter erreichen, gute Pflege natürlich vorausgesetzt.

Nach den Registern ist der älteste noch im Dienst befindliche Dampfer die in Raumo, Finnland, beheimatete „Ellen“ von 1598 BRT und 965 NRT. Als „Hathersage“ wurde der Dampfer 1878 in West-Hartlepool erbaut. Das Schiff ist 78,64 m lang und 10,65 m breit.

Auch die deutsche Handelsflotte weist noch manchen alten Veteranen auf. Wenn auch der älteste Dampfer der Nachkriegsflotte, der 1873 auf der Reiherstiegwerft in Hamburg erbaute und 422 BRT große D. „Pionier“ bereits 1953 abgewrackt worden ist, und ebenso das zweit-älteste Schiff, der D. „Werner II“, 1320 BRT, 1882 in Dumbarton erbaut, so hat der noch im Augenblick im Dienst befindliche Viehtransporter „Ascania“ von 420 BRT das stattliche Alter von 71 Jahren erreicht. 1884 wurde der Dampfer von der Werft Aron & Gollwar in Stettin erbaut. Er hat Zeit seines Lebens nicht einmal seinen Namen geändert, genau so wenig wie die „Pionier“.

Die deutschen Reedereien sind natürlich bestrebt, ihre ältesten Schiffe allmählich durch wirtschaftlicher fahrende Neubauten zu ersetzen.

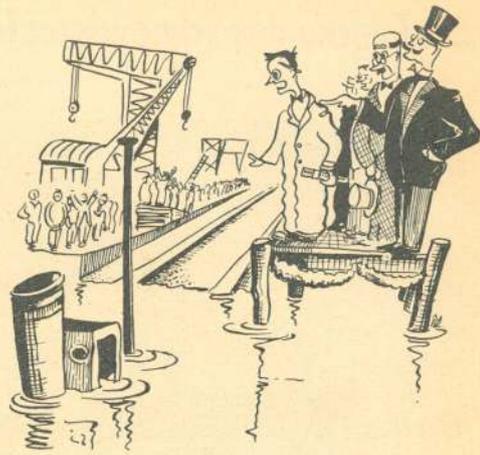
Über die Größe der Meereswellen

Oftmals liest man in Seeromanen etwas von haushohen Wellen. Zweifler und Besserwisser möchten dieses geringschätzig abtun als Seemannslatein. Die neueren Messungen, besonders des deutschen Grafen Larisch, dessen vorzügliches Werk „Sturmsee und Brandung“ wohl allgemein bekannt ist, und nach ihm des Engländer V. Cornish haben gezeigt, daß man von den Darstellungen der Seeleute nicht allzu viele Abstriche machen darf. Natürlich ist es außerordentlich schwierig, die Wellenhöhe exakt zu messen. Cornish hat es so gemacht, daß er an Bord seines Schiffes sich auf dem Deck aufgehalten hat, von dem aus er, wenn das Schiff im Wellental lag, gerade über den Wellenkamm hinweg den Horizont sehen konnte. So war die Blickrichtung ungefähr waagrecht und seine Höhe über der Wasserlinie des Schiffes war gleich der Wellenhöhe. Als Mittelwerte für ausgereifte Wellen hat er dabei festgestellt:

Windstärke	Windgeschwindigkeit	Wellenhöhe
Beaufort	in m/sek.	in m
6—7	13,9	6,4
9	22,4	10,7
10—11	28,4	13,7
12	über 33,5	etwa 21

Danach wäre die Wellenhöhe fast halb so groß wie die Windgeschwindigkeit in m/sek. Cornish führt noch eine weitere Regel an, nämlich, daß die Wellengeschwindigkeit gleich $\frac{4}{5}$ der Windgeschwindigkeit sei. Je stärker der Wind weht, desto höher werden zwar die Wellen, doch ihre Böschungen werden immer flacher, da die Wellenlänge bei auffrischenden Winden größer wird.

Nach Cornish ist bei $6\frac{1}{2}$ Windstärken die Wellenlänge 11,6 mal so groß wie ihre Höhe, bei 9 Windstärken schon 19 mal und bei 11 Windstärken sogar 25,9 mal.



„So, Herr Konstrukteur, nun sprechen Sie mal ein paar passende Worte dazu!“
Zeichnung D. Woelke.

„HC“ — „PC“ — „NC“

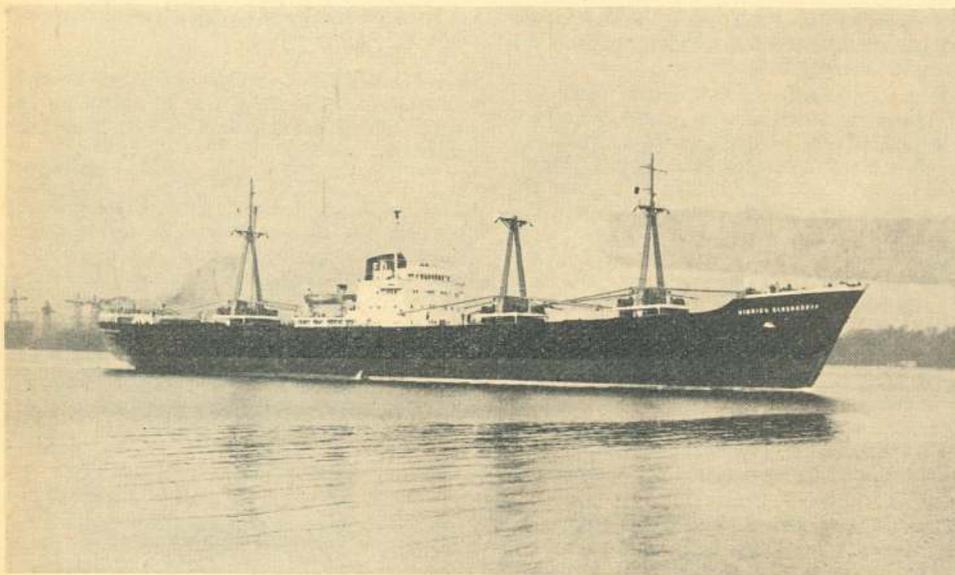
Ja, natürlich, es ist nur reiner Zufall, denn als sich die internationale Kommission für das Signalwesen auf See zusammensetzte, um über die einzelnen Flaggensignale zu beraten, ahnte sie noch nichts von dem Tauziehen zwischen Hamburg und Niedersachsen um das Städtchen Cuxhaven.

Es ist bekannt, daß jedes Fischereifahrzeug sein besonderes Unterscheidungszeichen hat, das in großen weißen Buchstaben und Ziffern beiderseits an den Bug gemalt ist, viel größer noch als der Name. Die Buchstaben geben den Heimatshafen, die Zahlen die Registernummer an. So führten die Hamburger Fischdampfer ihr „HH“, die Bremerhavener ihr „BX“ oder die Finkenwerder Hochseekutter ihr „HF“.

Als Cuxhaven noch zu Hamburg gehörte, führten seine Fischdampfer das Zeichen „HC“ (Hamburg-Cuxhaven). Macht man sich nun den Scherz und blättert unter diesen Buchstaben im internationalen Signalbuch nach, so findet man für die beiden Flaggen H und C die Bedeutung „Die Fahrwinde ist ohne Lotsenhilfe gefährlich“. — Um die Mitte der 30er Jahre trat Hamburg seinen Vorposten Cuxhaven an Preußen ab. Die Fischnummer wurde geändert in „PC“ (Preußisch-Cuxhaven). Wieder blättern wir im dicken Buch nach: PC = „Ich bin nicht auf meiner richtigen Position“. Ahnte man damals schon etwas in Fischereikreisen? — 1945 wollte man nichts mehr von Preußen wissen. Man sprach von Niedersachsen-Cuxhaven und änderte dementsprechend die Fischnummer um in „NC“. Nun aber haben die Flaggen N und C, das blau-weiße Schachbrett und die blau-weiß-rot-weiß-blauen Balken eine Bedeutung, die bereits jedem angehenden Schiffsjungen geläufig sein muß. Es ist das Alarmsignal „Bin in Not, habe unverzüglich Hilfe nötig.“

Liegt in diesem reinen Zufälligkeiten nicht ein wenig Schicksal Cuxhavens? Von der ohne Lotsenhilfe gefährlichen Fahrwinde über die unrichtige Position bis zum Notsignal. Sollte man als Seemann nicht doch die gefährliche Fahrwinde vorziehen? Nomen est Omen.

Ludwig Dinklage.



MS. „Hinrich Oldendorff“, erbaut 1956 von der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, 6000 BRT, 10 800 t.

Werkaufnahme

Haben Sie schon gewußt, daß ...

... man in den 80er Jahren ernsthaft mit dem Plan umging, die Feuerschiffe mit Brieftauben auszurüsten, die die Signale in Not geratener Seeschiffe an die Küstenstationen weiterleiteten?

... ein französischer Unternehmer zu Beginn der 80er Jahre plante, eine Schnelldampfer-

verbindung zwischen Liverpool und New York herzustellen? Die Schiffe sollten für diese Strecke 4 Tage benötigen und 30 bis 35 Knoten laufen. Er mußte allerdings nahezu 70 Jahre warten, bis sich dieser Plan verwirklichen ließ.

... eine leuchtende Ölfarbe angepriesen wurde, mit der man sein Schiffelein außenbords bepinselte? Man sparte damit die Positionslampen.

... vor 70 Jahren ein Präparat erfunden wurde, mit dem man echte Seeluft im Zimmer erzeugen konnte?

... vor 75 Jahren schon Professor Benecke Rettungskleider auf den Markt brachte, die wie eine dicke Winterjoppe aussahen, bei der Arbeit in keiner Weise hinderten und den Mann bequem über Wasser hielten? id.

Seelenwanderung

Quartermaster Claus Drögepeter von D. „Wasgenwald“ ist gestorben. Er fand ein Seemannsbegräbnis. Frau Isolde Drögepeter glaubt an Spiritismus. Sie geht zu einer Séance und zitiert seinen Geist. Claus Drögepeter meldet sich.

„Bist du es, Claus?“

„Nebenan auf der Sandbank sonnt sich eine entzückende Seehündin. Sie hat so schöne braune Augen.“

„Aber, Claus, was geht mich die Seehündin an? Wie geht es dir?“

„Und hinter mir, am Priel, da liegt noch eine viel bezauberndere Seehündin. Sie hat einen so glatten Bauch und einen so prächtigen Schnurrbart.“

„Claus, was soll der Unsinn? Ich fragte, wie es dir geht.“

„Herrlich, aber ich vergaß ganz dir zu erzählen, daß ich jetzt ein Robbenbulle bin.“

Harte Strafe

Gummimatratzen sind was Feines. Man kann sie ins Wasser werfen, sich darauf setzen und zur See fahren. Das tat auch Heini. Es war ablandiger Wind, und er trieb aufs wilde Meer hinaus. Das Rettungsboot war bald zur Stelle und pickte ihn wieder auf.

„Junge, Junge, was meinst du wohl, wenn du damit nach Amerika getrieben wärest und unterwegs hättest dich die Haifische gefressen“, meint der Vormann zu dem Bengel, der Rotzblasen heult. „Ich werde das mal deinem Lehrer sagen.“

„Nein, nein, bitte nicht, Herr Kapitän, nicht dem Lehrer.“

„Hast wohl Angst, er zieht dir die Hosen stramm, was?“

„Nein, ich muß dann aber 'n Aufsatz darüber schreiben. Bitte nicht, Herr Kapitän.“

Ja, die Schiffe

Festmahl im Ibero-Amerikanischen Verein zu Ehren einiger ausländischer Gäste. Kaufleute, Reeder, Industrielle, Wissenschaftler treffen sich. Ein brasilianischer Kaffeemagnat sitzt neben einem Bremer Reeder. Das Hobby des Brasilianers ist neben dem Kaffee Insektenkunde. Ausführlich erklärt er dem Bremer, was für eine erstaunliche soziale Ordnung die Ameisen und Termiten haben, was für eine hochentwickelte staatliche und militärische Organisation.

„Sie mögen es glauben oder nicht“, erklärte der Kaffeekönig, „man muß diese Tiere bewundern, denn sie sind uns in jeder Hinsicht überlegen. Sie haben bessere Gesetze wie wir, eine bessere Polizei und eine bessere Armee.“ „Das beweist noch gar nichts“, unterbrach ihn der Reeder, „solange sie keine Schiffe haben...“

Klappstühle

Auf einem unserer alten Seebärdampfer war das, ich glaube, auf der „Silvana“. Klappstühle schienen knapp zu sein, jedenfalls nach dem Anschlag auf dem Bootsdeck zu urteilen. In diesem hieß es: „Klappstühle sind in erster Linie für die Damen bestimmt. Die Herren werden höflichst gebeten, die Stühle erst dann zu benutzen, wenn sich die Damen daraufgesetzt haben.“

Leegerwall

Die Reederei hat einen jungen Journalisten eingeladen zu einer kleinen Seereise. Wenn man etwas über Seefahrt schreiben will, muß man schließlich selbst einmal zur See gefahren sein. So denken wenigstens die Seeleute. Mit ihrem müden Eimer krauchen sie auf dem Zwangsweg an der holländisch-belgischen Küste entlang. Da kommt harter Nordwest auf. Das Schiff geht zukehr wie unklug. Und zu allem fällt noch der Motor aus. Mindestens eine Stunde wird die Reparatur dauern, meint der Leitende Ingenieur. Der Kapitän tobt: „Verdammt Mist, und das ausgerechnet auf Leegerwall.“

Natürlich kommen sie heil zum Kanal und auch wieder zurück. Der junge Journalist will einen schönen Zeitungsartikel schreiben. Damit auch alles richtig ist, kauft er sich eine Seekarte. Er sucht und sucht. Schließlich schreibt er dem Kapitän in seiner Not einen Brief:

„Sehr geehrter Herr Kapitän! Ich habe alle Leuchtfeuer und Feuerschiffe und Inseln, an denen wir vorbeigekommen sind, auf der Karte wiedergefunden. Nur den Platz, wo die Maschine nicht mehr wollte, habe ich nicht finden können. Auf meiner Karte fand ich keinen Ort Leegerwall.“

Der Schiffsarzt

Sie (beim Bordball): „Ach, wie interessant, Sie sind Schiffsarzt?“

Er: „Allerdings, gnädiges Fräulein.“

Sie: „Sagen Sie, Herr Doktor, was für Krankheiten haben die Schiffe denn so im allgemeinen?“



„Rudergänger, du? Ach, Heini, du auf einem Ruderboot? Ich weiß doch, daß dein Schiff eine Maschine hat.“

GEHIRNSCHMALZ

Seemanns-Quiz

1. Was ist Supercargo?
 - a) Malayischer Seeräuber
 - b) Vertrauensperson
 - c) Überladung
2. Was ist Isogone?
 - a) Italienischer Filmstar
 - b) Griechische Göttin
 - c) Linie gleicher Mißweisung
3. Was ist Bodmerei?
 - a) Vorschuß auf Schiffsladung
 - b) Hafenkneipe
 - c) Teil der Werft
4. Was ist Derrick?
 - a) Ölrückstände im Motor
 - b) Amerikanischer Filmheld
 - c) Bordkran
5. Was ist Schalklatte?
 - a) Lukenverschluß
 - b) Possenreißer an Bord
 - c) Meßstab
6. Was ist Bugspriet?
 - a) Schnapssorte
 - b) Wagrechte Verlängerung des Vorstevens
 - c) Treibstoff
7. Was ist Toppannt?
 - a) Über dem Leutnant stehender Offizier
 - b) Taue, in denen die Rahen hängen
 - c) Schiffskoch
8. Was ist Jan van Gent?
 - a) Seevogel
 - b) Leuchtturm an der belg. Küste
 - c) Berühmter Schnelldampfer
9. Was ist Mastkalb?
 - a) Für den Kapitänstisch mitgenommenes Schlachtvieh

- b) Schimpfwort für den Schiffsjungen
 - c) Knaggen am Mast für Wanten und Stage
10. Was ist Toppliner?
- a) Laterne im Mast
 - b) Größtes Schiff der Reederei
 - c) Hochglanzpoliermittel.

Silbenrätsel

Aus den Silben
a a an bel borg bri chi di er fi ge gi gö hän
he i lo mal mat me ni o og pal ra rak ri steu
te te um
sind 9 Wörter zu bilden, die untenstehende Bedeutung haben. Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, nennen einen Schiffahrtsdienst, den Westdeutschland erst nach dem Kriege aufgenommen hat.

1.
Seemannsbett
2.
Hafenstadt in Unteritalien
3.
Mittagslinie
4.
Insel in der Adria
5.
Teil des Motors
6.
Hafenstadt am Ligurischen Meer
7.
Schwedische Hafenstadt
8.
Bedeutendster ital. Fischereihafen
9.
Land in Vorderasien.

Der Seemann als Sportsmann

In Anerkennung seiner Verdienste um den deutschen Sport wurde dem Präsidenten des Nationalen Olympischen Komitees der Bundesrepublik, Dr. Ritter von Halt, das Große Verdienstkreuz mit Stern des Verdienstordens der Bundesrepublik verliehen. Seit seiner Rückkehr aus russischer Haft im Jahre 1950 steht Ritter von Halt an der Spitze des NOK. Der heute 65jährige war 1911 bis 1913, dann wieder 1920 und 1921 deutscher Meister im Zehnkampf; er gewann dreimal den Titel im Kugelstoßen und vertrat Deutschland bei den Olympischen Spielen 1912 in Stockholm. Nach seiner aktiven Betätigung bekleidete er verantwortliche Ämter im deutschen Sport; 1931 trat er auf Lebenszeit in das Internationale Olympische Komitee als zweites deutsches Mitglied ein.

Mit welchen Schwierigkeiten der Aufbau des deutschen Sportes nach dem Zusammenbruch zu kämpfen hatte, das erlebten wir ja alle mit, und niemand wird behaupten wollen, daß diese Schwierigkeiten nunmehr alle behoben seien. Wenn sich auch die deutschen Athleten in Melbourne — insgesamt gesehen — wacker geschlagen haben, so kann doch kaum von einem großen Jahr des deutschen Sportes gesprochen werden. Viele andere Länder liegen

in den Leistungen weit voran. Daß das nicht an den einzelnen Sportlern liegt, ist selbstverständlich. Es mehren sich die Stimmen, die eine stärkere Förderung des Sportes, der Leibesübungen überhaupt, von seiten des Staates fordern. Die Mitgliederzahl von vier Millionen, die der Deutsche Sportbund für die ihm vertretenen Fachverbände angibt, ist keineswegs überwältigend, wenn man bedenkt, daß damit nicht einmal 8 v. H. aller in der Bundesrepublik wohnenden Menschen in Turn- und Sportvereinen erfaßt sind.

Nicht ohne zwingenden Grund hat sich die „Ständige Konferenz der Kultusminister der Bundesländer“ für eine Förderung des Turn- und Sportunterrichts eingesetzt. Hat die Forschung doch festgestellt, daß in zehn oder zwanzig Jahren die körperliche Leistungsfähigkeit des deutschen Arbeiters erheblich gesunken sein wird, ergreift man nicht sofort ausreichende Maßnahmen zur Förderung der Leibesübungen. Der Mangel an Hallen und Plätzen, an Spiel- und Sportraum ist nach wie vor katastrophal, so viel Mühe sich auch die Städtebauer beim Aufbau der zerstörten Gemeinden gegeben haben. Verheerend hat sich der Ausbau des Zahlenlotos zuungunsten des

Sporttotos ausgewirkt, da die vorher für den Sport zur Verrückung stehenden Mittel anderwärts abgefließen sind. Neben Plätzen und Hallen fehlt es auch an geeigneten Lehrkräften.

An Volkstümlichkeit ist bisher der Fußballsport noch nicht übertroffen worden. Wenn auch der alte Witz immer wieder aufgewärmt wird, daß bei einem Spiel Tausende und Zehntausende zusehen, wie sich 22 Aktive um einen Ball streiten, so ist dem entgegenzuhalten, daß an jedem Wochenende etwa 60 000 Mannschaften auf dem Spielfeld stehen. International gesehen wurden im abgelaufenen Jahr 136 Länderkämpfe ausgetragen. Damit erwies sich 1956 als Rekordjahr (1955 114 Spiele, 1954 133 Spiele). Als stärkste Fußballnation stehen die Brasilianer an der Spitze. Dann folgen Argentinien, England, die Sowjetunion, Holland, Ungarn. An neunzehnter Stelle erst folgt Deutschland. Es bedarf allerlei Anstrengungen, um Deutschland, das einmal eine Weltmeisterschaft gewann, weiter nach oben aufrücken zu lassen.

Viele deutsche Schiffe haben eine eigene Fußballmannschaft aufgestellt und spielen während der Hafentage im Ausland gegen dortige Mannschaften oder andere Schiffe. Wir bitten, uns Berichte über diese Spiele zuzuleiten. Wir werden gern darüber schreiben. Auch andere Sportarten wie Boxen, Segeln, Turnen, Schwimmen, Rudern usw. interessieren.

Die Schriftleitung.

THEATERBRIEFE

Theater zwischen Elbe und Alster

Staatsoper. Nicht nur hinsichtlich der Leistung, auch in der Besucherzahl stent die Staatsoper an der Spitze der hamburgischen Theater. Im Jahre 1956 wurden nicht weniger als 525 000 Karten verkauft. Das sind 200 000 mehr als im Jahre 1955. Die Möglichkeit dieser Ausweitung ward durch die Fertigstellung des neuen Hauses gegeben. In den Spielplan ist neu der „Ring“ Richard Wagners aufgenommen worden. Die „Götterdämmerung“, „Rheingold“ und die „Walküre“ fanden und finden starken Zuspruch. An leichten Opern sind „Don Pasquale“, „Die Zauberflöte“ und der „Barbier von Bagdad“ neu einstudiert.

Operettenhaus. Mit 500 000 Besuchern im Jahre 1956 kommt das Operettenhaus an der Reeperbahn der Staatsoper am nächsten. Den Spielplan beherrscht die unsterbliche „Fledermaus“ von Johann Strauß.

Schauspielhaus. Einen Rückgang in der Besucherzahl hat das Deutsche Schauspielhaus an der Kirchenallee seit zwei Jahren zu verzeichnen. Wie es heißt, soll der Spielplan nicht alle Erwartungen erfüllt haben. Gustav Gründgens geht, das war zu erwarten, seine eigenen Wege. Seine Vorliebe gilt modernen Stücken, wie „Nichts Neues aus Hollywood“, „Der Besuch der alten Dame“ und ähnliches. Für das Frühjahr wird Goethes „Faust“ mit Gründgens und Quadflieg vorbereitet.

Thalia-Theater. An Beliebtheit zugenommen hat zweifellos das Thalia-Theater am Gerhart-Hauptmann-Platz. Es pflegt das beschwingte Lustspiel neueren oder älteren Datums: „Sieh und staune“, „Mr. O. ist dagegen“, „Barfuß in Athen“. Angekündigt ist ein Gastspiel des Tänzers Harald Kreuzberg. In der Wiederholung: Hauptmanns „Fuhrmann Henschel“.

Kammerspiele. Ida Ehre hat ihren festen Kreis von Besuchern und Verehrern ihrer Kunst. Den Januar beherrscht die „Südsee-Affäre“.

Besenbinderhof. Im Theater am Besenbinderhof gastiert die Komödie Berlin mit dem Musical-Schlager „Kiss me, Kate“.

Das Junge Theater. In seinem neuen Heim an der Marschnerstraße entfaltet das „Junge Theater“ seine wohltemperierte Pioniertätigkeit. Nach dem schweren, nicht befriedigenden Problemstück „Das Freudenfeuer“ des Iren Sean O'Casey ist jetzt der amerikanische Schwank „Hurra für Gina“ angelaufen, eine reizende, zu Lachstürmen herausfordernde Neuheit. Glänzend gespielt, ist die Aufführung eine lang entbehrte Oase.

St.-Pauli-Theater. In dem früheren „Ernst Drucker“ am Spielbudenplatz geht Paul Möhrings Volksstück „An de Eck von de Herrlichkeit“ seiner 100. Aufführung entgegen. Und das mit Recht. Das älteste plattdeutsche Theater in Hamburg bietet auch in diesem bewährten Stück Szenen aus dem Hamburger Leben von unbeschreiblicher Komik.

Ohnsorg-Theater. Diese anspruchsvollere Niederdeutsche Bühne bringt aus Anlaß des 60jährigen Bestehens des „Vereins geborener Hamburger“ die musikalische Komödie aus der guten alten Zeit „Hamburger Leiden“ von Julius Stinde in der Bearbeitung von Wroost neu heraus. Spielleitung hat Hans Mahler.

Theater an der Weser

Theater am Goetheplatz. Noch klingt das weihnachtliche Programm mit Humperdincks „Königskindern“ nach. Daneben steht das Ballett „Les Sylphides“ bis zur „Elfenbeinkugel“ auf dem Spielplan. Als eine der wenigen Bühnen hat sich das Theater am Goetheplatz wieder Schillers „Wilhelm Tell“ angenommen. An klassischen Opern werden Mozarts „Hochzeit des Figaro“, Donizettis „Don Pasquale“ und Richard Wagners „Fliegender Holländer“ geboten. Eine reiche Auswahl, die jeden künstlerischen Geschmack etwas bieten dürfte.

Kammerspiele in der Böttcherstraße. Der nun fast schon unsterbliche „Vetter aus Dingsda“ in Künnecks Operette hat nichts von seiner Beliebtheit eingebüßt. Als Erstaufführung wird eine Komödie von Ostrowskij „Eine Dummheit

macht auch der Gescheiteste“ in diesem Monat geboten. Priestleys Lustspiel „Und das am Montagmorgen“ wie Nash's „Regenmacher“ erfreuen die Kammerspielgemeinde.

Niederdeutsche Bühne. Die prächtige „Kortengleggersch“ von Hedwig Lützwow und Ehrkes Schauspiel „Ose von Sylt“ ziehen die Freunde der niederdeutschen Sprache in das Haus an der Waller Heerstraße. Der sehr reichhaltige Spielplan bietet weiter Hinrichs köstliche „Swieskomödie“ und Wempners Lustspiel „Keen Utkamen mit't Inkamen“.

Bremer Zimmertheater. Das Programm wird bestritten von Durans Komödie „Ich müßte lügen“.

Das 6. Philharmonische Konzert unter Heinz Wallberg bringt Mendelssohns Italienische Symphonie und Tschairowskis Violinkonzert. — Das 4. Meisterkonzert bestreitet Caspar Casado (Cello) mit Werken von Bach, Brahms, Mendelssohn und Honneger. — Am letzten Tag des Monats singt im großen Glockensaal der Ural-Kosakenchor unter der Leitung von Andrej Scholuch.

Robinson Crusoe

Für einen Menschen von großem Ruhm ist es zuweilen schmerzlich, außerhalb seiner gewohnten Sphäre in seinen Talenten und Verdiensten unbekannt zu sein und mit einem anderen verwechselt zu werden.

Enrico Caruso, der begnadete Sänger, hielt einst nach einer langen Autofahrt über Land an einer einsam gelegenen Farm. Er war hungrig und durstig. Der Farmer labte ihn mit Speis und Trank, und Caruso unterhielt sich in freundschaftlichster Weise mit ihm. Schließlich war sein Wirt begierig, zu wissen, wen er vor sich hätte.

„Ich bin Caruso“, sagte der Sänger. Da leuchtete eine große Freude in den Augen des Farmers auf. „Welch eine Ehre!“ rief er. „Welch eine Auszeichnung, das noch zu erleben!“

Caruso beschwichtigte ihn bescheiden. „Welch eine Ehre“, sagte der Farmer noch einmal, „in meinem Hause den großen Seereisenenden Robinson Crusoe als Gast zu haben!“

Die Seefahrt im Film

Warum verstehen eigentlich wir Deutschen es nicht, einen packenden Seemannsfilm zu drehen, der uns Fahrern in jeder Beziehung gerecht wird? Ich meine natürlich einen Spielfilm und keinen Kultur- oder Lehrfilm, von denen wir einige recht gute aufweisen können. Vielleicht spielen diese ihre Kosten nicht recht ein, vor allen Dingen aber verfügen die Filmgesellschaften kaum über Darsteller, die so mit dem Seemannsberuf vertraut sind, daß man ihnen den Schauspieler nicht mehr anmerkt. Hier ist uns das Ausland im voraus, ganz besonders Amerika. Rufen wir uns doch nur einmal den Film „Manuel“ ins Gedächtnis zurück. Gibt es eine bessere Schilderung des schweren Lebens der Gloucesterfischer auf den Neufundland-Bänken? Denken wir doch auch einmal an „Die Männer von Arran“, den harten Fischerleuten aus der Irischen See. Oder gar an den „Bounty“-Film, der wirklich ein Meisterwerk war.

Nun haben uns die Amerikaner wieder einen Streifen von der See geschickt, den Film „Moby Dick“. Wer kennt sie nicht, die Geschichte von dem weißen Wal, den zu erlegen sich Kapitän Ahab aus New Bedford in den Kopf gesetzt hatte und dabei Schiff und Mannschaft aufs Spiel setzte? Und Moby Dick blieb Sieger. Natürlich mußte vieles Beiwerk aus dem berühmten Roman des amerikanischen Schriftstellers Herman Melville in dem Film fortgelassen werden, aber trotz der Kürzung bleibt alles noch ein Erlebnis und es verliert auch nicht an Wert, wenn man weiß, daß Moby Dick hier nur eine Attrape aus Gummi ist — die recht kampfeslustigen Pottwale lassen sich

nun einmal nicht für den Film abrichten — so ist diese Täuschung doch sehr geschickt gemacht. Kapitän Ahab, dargestellt durch Gregory Peck, seine Steuerleute und Harpuniere wirken in jeder Beziehung echt. Die Männer von Madeira, die ja heute noch in offenen Schalluppen mit Harpune und Lanze auf den Walfang gehen, haben sich dem Film zur Verfügung gestellt. Schon allein ihre Jagd auf eine, diesmal echte, Schule von Walen lohnt den Besuch dieses Films.

Ein anderes Kapitel wirft ein französischer Film auf. Er handelt von einem Fischereifahrzeug auf dem Nordatlantik, dessen Besatzung von einer geheimnisvollen Krankheit befallen wird. Das Funksprechgerät ist ausgefallen. Um Hilfe herbeizurufen bleibt nur eine selbstgebaute Amateuranlage. So spielen dann die Radio-Amateure zwischen Afrika und Norwegen die Hauptrolle in dem Film, und in letzter Minute gelingt ihnen auch die Rettung der Besatzung. Uns aber interessiert hier nur das Fischerfahrzeug aus Concarneau und dessen Männer. Man kann nicht sagen, ob es Schauspieler sind oder richtige Fischer, so echt wirken sie.

Schließlich sei hier noch der Rank-Film „Doktor ahoi“ genannt. Der Titel sagt uns nicht recht zu, riecht doch jedes Ahoi scheußlich nach „Seeromantik im Tingeltangel“. Der englische Titel „Doctor at Sea“ klingt schon besser und das ist auch der Titel des lustigen Romans von Richard Gordon, nach dem der Film gedreht wurde. Das Buch ist übersetzt worden, doch scheint die Übersetzerin mit der Seemannssprache sehr auf dem Kriegsfuß zu stehen. Das ist sehr schade. Schade ist aber auch, daß die für einen kleinen Trampdampfer gut

getroffenen Mannschaftstypen wie auch die Schilderung des Tagesablaufs auf solchem Schlorren nun auf einen prächtigen Musikdampfer verpflanzt werden, wo sie durchaus nicht am Platz sind. Dadurch wird dieser sonst gut geformte Stoff beinahe zu einer Groteske.

Der „blöde“ Seebär

John Steinbeck, der bekannte amerikanische Autor, erzählt die Geschichte von einem alten Seebären, der auf einem natürlichen und einem hölzernen Bein während der Hauptbesuchszeit ständig bei der Werft am wunderschönen Strand des kalifornischen Städtchens Monterey stand und durch sein törichtes Tun zur Hauptattraktion für die Besucher wurde.

Es war üblich, diesem Salzwassermann in der einen Hand einen Fünfdollarschein, in der andern einen Vierteldollar hinzuhalten und ihn wählen zu lassen. Da leuchtete des alten Knaben verwittertes Gesicht immer vor Freude auf, und unweigerlich entschied er sich, zur weitgehenden Erheiterung der Touristen über seine Blötheit, für den Vierteldollar.

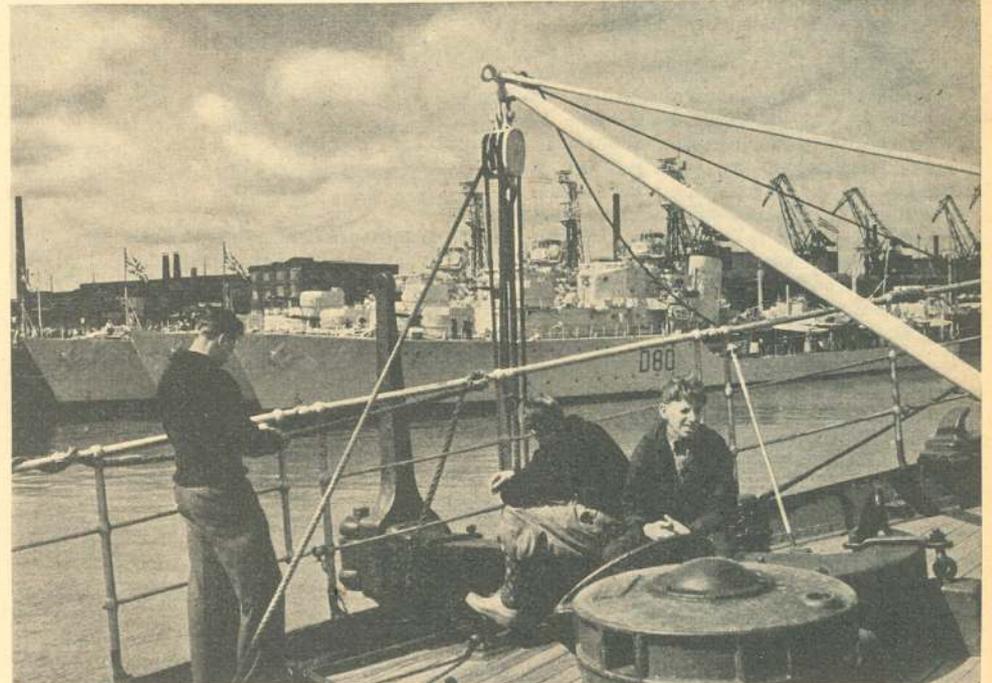
An einem stürmischen Tag, als niemand sonst in Sicht war, verwickelte Steinbeck den Alten in ein Gespräch. „Gimpy“, sagte er, „ich bin wirklich erstaunt über Sie. Wissen Sie denn bis heute nicht, daß ein Fünfdollarschein zwanzig Mal so viel wert ist wie ein Vierteldollarstück, wenn dieses auch noch so silbern glänzt?“

„Natürlich weiß ich das, Skipper“, antwortete Gimpy und blinzelte. „Aber wenn ich je einmal einen Fünfdollarschein wählen würde, dann wäre das nette Spiel wahrscheinlich für mich ein für alle Mal aus.“

Flotten - Umschau

Wo immer ein besonderes Fahrzeug auf See gesichtet oder in einem Hafen beobachtet wird, erweckt es die Aufmerksamkeit der Schiffahrtssachverständigen und sonstwie mit der Schifffahrt verbundenen oder sich verbunden fühlenden Menschen. Das gilt von jeher auch für die Fahrzeuge der Kriegsmarinen, besonders dann, wenn sie zu sogenannten Höflichkeitsbesuchen irgendwo liegen und gar zur Besichtigung durch die Bevölkerung freigegeben werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg ist diese bekannte Tatsache vor allem auch in Westdeutschland zu beobachten, was dadurch leicht zu erklären ist, daß gerade auf dem Gebiet des Seekriegswesens gegenüber der Zeit vor 1939 starke Änderungen in Bezug auf die Verhältnisse auf diesem Gebiet, nicht zuletzt auch im marine- und waffentechnischen Bereich eingetreten sind und weil ja überhaupt erst in den letzten paar Jahren wieder Besuche fremder Kriegsschiffe in oben genannter Form bei uns stattfinden. Dazu kommt weiter noch, daß die Bundesmarine erst im Anfang ihres Wiederaufbaus steht. Es ist aber nunmehr der Zeitpunkt gekommen, wo man auch bei uns anfängt, sich mit Fragen des Marinewesens erneut zu beschäftigen.

Seit 1939 haben sich die Seemachtsverhältnisse erheblich verschoben. Bei weitem an der Spitze liegt jetzt die Marine der USA, die rund die dreifache Größe der nächsten, der britischen mit den Commonwealth-Marinen, aufweist. Von der doppelten Stärke gegenüber der nächstgrößeren Seemacht vor dem Ersten Weltkrieg (two power standard) war Großbritannien nach dem Washington-Abkommen von 1933 mit den USA auf Gleichstand gekommen. Heute liegen die Verhältnisse wie oben angegeben. Im Vergleich zu den USA und Großbritannien spielt die Sowjet-Marine eine durch-



Kriegsschiffsbesuch in Bremen. Es sind die Zerstörer „Barfleur“, „St. Kitts“ und „Saintes“.

Aufn. E. de Jong.

aus ernst zu nehmende Rolle, namentlich im Hinblick auf ihre sehr starke U-Bootsflotte (man spricht von 400 und mehr zum Teil ganz neuzeitlichen Hochseebooten) und auch ihren sich immer mehr vergrößernden Bestand an Kreuzern und Zerstörern. Diesen drei jetzigen Hauptseemächten stehen die französische und italienische Marine noch erheblich nach. Die übrigen europäischen Marinen dürfen insgesamt auch nur als Marinen mit Sonderaufgaben gelten, Sonderaufgaben allerdings, die bei einer kriegerischen Auseinandersetzung mit irgendeinem Gegner von größter Bedeutung

in bestimmten Kampfräumen auf See werden könnten. Zu letzteren gehört auch die westdeutsche Bundesmarine, die jedoch noch in ihrem Aufbau begriffen ist.

Angesichts der Sicherheit der europäischen Küsten, nicht zuletzt des Nord- und Ostseeraums, darf man erwarten, daß man sich auch in Westdeutschland darüber klar wird, daß die eigene Handelsflotte, die ja für die Versorgung des Landes in Frieden und Krieg unentbehrlich ist, eine eigene Kriegsmarine nicht entbehren kann.

R. Andriano

Die Postboje

Ingenieur G. M. in Emden: Boten die kürzlichen Tarifverhandlungen die Gelegenheit, die Gleichschaltung des Kapitäns und des Leitenden Ingenieur durchzuführen? Die ständige technische Weiterentwicklung verlangt von uns Ingenieuren neben der täglichen Arbeit eine laufende Weiterbildung und immer größeres technisches Wissen, und zwar in weit größerem Rahmen als von den Kapitänen. Abgesehen davon bildet die Rangstufe „Leitender Ingenieur“ das Ende unseres beruflichen Werdeganges. Somit gibt es auch keine Begründung für die Gleichstellung des Ltd. Ing. mit dem I. Offizier in den Rangabzeichen.

Unsere Antwort: In diesen Fragen wird Ansicht gegen Ansicht stehen. Es kommt im wesentlichen darauf an, von welcher Warte aus man dieses Thema betrachtet. Ganz objektiv gesehen ist die Stellung des Kapitäns an Bord gesetzlich geregelt und sein Verantwortungsbereich nun einmal das ganze Schiff mit allen Ressorts. Seine Tätigkeit beschränkt sich ja nicht nur auf die rein nautische Schiffsführung, sondern er ist darüber hinaus dem Reeder verantwortlich für den Zustand des Schiffes, für die Ladung und den gesamten Lade- und Löschbetrieb, für die Verpflegung, ja, sogar für den Funkverkehr. Natürlich stehen ihm dafür sachkundige Schiffsoffiziere zur Verfügung, auf die er sich verlassen muß. Die Endverantwortung nimmt ihm aber keiner ab, nicht einmal der Lotse bei Fahrten in fremden Revieren. Muß aber nicht auch der Kapitän den Umgang mit den neuartigen nautisch-technischen Geräten erlernen und sich weiterbilden? Warum soll es an Bord eines Schiffes anders sein als in jedem normalen Landbetrieb? Überall kann und hat nur einer das Heft in der Hand. An Bord ist es laut Vorschrift nun einmal der Kapitän. Das kommt auch in den Rangabzeichen zum Ausdruck. Da Sie aber als Ltd. Ing. gehalten zwischen dem Kapitän und dem I. Offizier stehen, liegt eine gewisse Berechtigung in der Bemängelung der Gleichstellung in den Rangabzeichen mit dem I. Offizier. Vielleicht könnte der Ltd. Ing. zusätzlich einen dünnen Armelstreifen mehr tragen. Was stünde dem entgegen? Unseres Wissens gibt es keine gesetzliche Regelung für die Uniformen in der Handelsmarine.

M. H. in Wandsbek. Man sang früher ein Couplet in Hamburg, das etwa so begann: „Da unten in der Elbe, da schwimmt ein Krokodil...“. Liegt diesem Schlager eine Tatsache zu Grunde, oder hat es der Dichter frei erfunden?

Unsere Antwort: Es hat tatsächlich einmal Krokodile in der Elbe gegeben und das war 1888. Am 20. August dieses Jahres erließ die Polizeibehörde in allen Tageszeiten folgende Bekanntmachung:

„Warnung!“

Vor einigen Tagen sind von einem im Segelschiffhafen liegenden Schiff etwa 13 Krokodile von 1,50 m Größe in die Elbe entwichen. Da die Tiere besonders für Badende nicht ungefährlich erscheinen, so wird hierdurch das die Badeanstalten besuchende Publikum gewarnt.“ Kurz danach hatte man auch zwei dieser Echten wieder eingefangen und dem Zoologischen Garten übergeben. Die Elbe war ihnen wohl zu kalt geworden und sie waren zum Sonnen an den Strand gekrochen. Kapitän Frey vom Dampfer „City of Lincoln“, der 29 Krokodile

von New Orleans nach Hamburg gebracht hatte, wurde wegen ungenügender Beaufsichtigung der Tiere zu 30 Mark Strafe verurteilt.“

*

Frau O. B. in Lübeck: Mein Mann befand sich mit seinem Schiff in einem norwegischen Hafen, wo ein Geburtstag gefeiert wurde. Der vom Kapitän freigegebene Schnaps floß dabei so reichlich, daß zwei Offiziere ihren Dienst nicht mehr versehen konnten. Sie hatten eine Art Alkoholvergiftung. Weil der Kapitän so nicht auslaufen wollte, forderte er von seiner Reederei Ersatz an. Dadurch verzögerte sich das Auslaufen um vier Tage. Nun verlangte die Reederei Schadenersatz von den beiden Offizieren. Ist diese dazu berechtigt?

Unsere Antwort: Nach den Entscheidungen des Tarifschiedsgerichts muß jeder Schiffsmann, und ganz besonders jeder Schiffsoffizier, selbst wissen, wieviel Schnäpse er trinken darf, um seinen Dienst noch versehen zu können. Überschreitet er diese Grenze, so macht er sich schuldig und ist verpflichtet, seinem Reeder den ihm aus diesem Verschulden entstandenen Schaden zu ersetzen. Der Schiffsführung darf man es zumuten, ein wegen Trunkenheit fristlos entlassenes Besatzungsmitglied solange an Bord zu lassen, bis Ablösung durch einen telegrafisch angeforderten Ersatzmann erfolgt. Wir sind auch der Ansicht, daß der Kapitän die beiden Offiziere hätte an Bord behalten und mit den übrigen Offizieren das Schiff zum nächsten Hafen bringen können. Dadurch wäre nur ein Tag verloren gegangen. Dieser Tag und die Reisekosten der beiden Ersatzleute muß laut Tarifschiedsgericht aber von den Offizieren bezahlt werden.

*

Willy Sch., in Horneburg. Wo sind eigentlich die alten Segelschulschiffe von vor dem Ersten Weltkrieg geblieben? Besonders interessiert mich das Schicksal der „Großherzog Friedrich August“.

Unsere Antwort: Die stählerne Bark „Großherzog Friedrich August“ wurde 1914 von der Werft J. C. Tecklenborg A.G., Geestemünde, für den Deutschen Schulschiff-Verein erbaut. 1701 BRT, 79 m lang, 12,6 m breit, Heimathafen Oldenburg i. Gr. Die Bark hatte einen Hilfsmotor. Wie die übrigen Schiffe des Vereins sollte es der Ausbildung von Schiffsoffizieren und Decksmannschaften dienen, gleichzeitig aber auch eine Anzahl Kochschüler an Bord nehmen, die scherzweise „Labskaus-Kadetten“ genannt wurden. Noch im Juli 1914 trafen sich die drei Schulschiffe „Großherzog Friedrich August“, „Großherzogin Elisabeth“ und „Prinzessin Eitel Friedrich“ auf der Travemünder Woche. Vor dem Kaiser und Tausenden von Zuschauern manövierten die drei großen weißen Schiffe unter vollen Segeln gleichzeitig in einer Art Regatta in der Lübecker Bucht. Ein unvergeßlich schöner Anblick für alle, die das miterlebten.

Als der Erste Weltkrieg ausbrach, befanden sich die drei Schulschiffe noch in der Ostsee. „Großherzog Friedrich August“ und „Prinzessin Eitel Friedrich“ führten in Kiel weiter ihren Ausbildungsdienst im Hafenbetrieb durch.

Nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges mußten die beiden neueren Schulschiffe „Großherzog Friedrich August“ und „Prinzessin Eitel Friedrich“ abgeliefert werden. Nur die 1901 gebaute „Großherzogin Elisabeth“ blieb uns. Die „Prinzessin Eitel Friedrich“ wurde später den Polen als Schulschiff übergeben und in „Dar Pomorza“ („Geschenk Pommerellens“) umbenannt.

Die Bark „Großherzog Friedrich August“ erhielt Norwegen. Unter dem Namen „Stadsraad Lehmkuhl“ der Bergens Skolekskibsstyre befindet sie sich dort noch heute als Schulschiff im Dienst.

Die „Großherzogin Elisabeth“, die bis 1945 als stationäres Schulschiff der Seemannsschule auf Finkenwerder zur Verfügung stand, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg an Frankreich ausgeliefert.

*

Rudolf D. in Lübeck: Bei einem Gespräch über den Zusammenstoß „Andrea Doria“ und „Stockholm“ wurde mir gesagt, daß vor etwa 20 Jahren auch einmal zwei deutsche Dampfer mitten auf dem Atlantischen Ozean einen Zusammenstoß hatten. Stimmt das?

Unsere Antwort: Ja, das stimmt, doch war dieser Zusammenstoß viel harmloser und erregte in Seefahrtskreisen sogar sehr viel Heiterkeit. Es war am 5. Oktober 1937 nachmittags bei Tageslicht und gut sichtbarem Wetter, als auf dem Atlantik ein Zusammenstoß zwischen zwei deutschen Passagierdampfern stattfand, einem Bremer und einem Hamburger Schiff. Beide Dampfer trugen nur leichten Plattenschaden davon, blieben schwimmfähig und konnten ohne Assistenz ihren Bestimmungshafen erreichen. Das Hamburger Schiff war nach Boston, das Bremer nach New York bestimmt. Stundenlang lagen sie in Sicht voneinander, bis sie sich am traglichen Nachmittag auf den Kursen 218° so nahe gekommen waren, daß man sich durch Flaggendippen begrüßen konnte, die Fahrgäste sich gegenseitig „Gute Reise“ zuriefen und die Bordkapellen einander einen strammen Begrüßungstusch zuschmetterten. Dabei waren sie dann so nahe aneinander geraten, daß es allein schon durch den Sog zu einer Andrängung kam. Dabei erfolgte dann der Zusammenstoß, der ein paar verbeulte Platten kostete. Zudem hatte jeder der beiden wachhabenden Offiziere den anderen für den Ausweichpflichtigen gehalten.

*

Hermann B. in Brunsbüttel. Können Sie mir Auskunft geben über das Schicksal der Dampfyacht „Victoria Luise“? Sie soll angeblich gestrandet sein.

Unsere Antwort: Sie meinen sicher den Dampfer „Prinzessin Victoria Luise“. Dieses 4419 BRT große Schiff wurde 1900 von der Werft Blohm & Voss, Hamburg, für die Hamburg-Amerika Linie erbaut und war deren erstes Touristenschiff. Es lief 18 Knoten und konnte 200 Fahrgäste unterbringen. An der Probefahrt nahm auch Kaiser Wilhelm II. teil, der dem Schiff ein Bild seiner Tochter, der Prinzessin Victoria Luise, schenkte.

Unter Kapitän H. Brunswig wurde die „Prinzessin Victoria Luise“ am 16. Dezember 1906 bei einem Erdbeben auf eine Klippe von Kingston auf Jamaika geworfen und ging total verloren. Die Passagiere wurden von Besatzungsmitgliedern huckepack an Land getragen. Menschenverluste waren nicht zu beklagen. Die Hamburg-Amerika Linie hatte außerdem noch eine „Victoria Luise“ besessen. Dies war der ehemalige, 1900 in Stettin erbaute Doppelschrauben-Schneldampfer „Deutschland“ 16 502 BRT, der Träger des Blauen Bandes wurde. 1910 wurde er umbenannt in „Victoria Luise“, diente im Ersten Weltkrieg kurze Zeit als Hilfskreuzer und fuhr nach dem Kriege unter dem Namen „Hansa“, bis er in den 20er Jahren außer Dienst gestellt wurde.

Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg 1, Spaldingstr. 210-212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 87, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Anzeigen-Verwaltung: Dietrich Winter, Hamburg 13, Rothenbaumchaussee 185, Tel. 44 49 34/35. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 5,40.

Die hier erteilten Antworten auf Anfragen aus dem Leserkreis stellen in jedem Fall die persönliche Meinung der verschiedenen neutralen Sachbearbeiter dar, die vertraglich weder an den Verlag, noch an die Schriftleitung gebunden sind.

Die Werften melden. . .

33 Auftragserteilungen, 21 Stapelläufe und 43 Probefahrten

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

- Bau-Nr.
4986 MS. „Pulau Rengat“, 130 t Dienstfahrzeug f. Indonesien. Stapellauf 20. 12. 56.
5094 MS. „Braunsfeld“, 1232 BRT, f. Ernst Krüger GmbH., Hamburg. Probefahrt 29. 12. 56

Adler-Werft, Bremen

- 10 MS. „Phönix“, 1197 BRT, f. Argo-Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen. Probefahrt 22. 12. 56.

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

- 2 Turb. Tanker, 45 000 tdw, f. Hilmar Recksten, Oslo. Auftr. 12. 56.
1301 MS. „Luna Maersk“, 12 350 tdw., f. A. P. Møller, Kopenhagen. Stapellauf 12. 12. 56.
1305 MS. „Ilse Fritzen“, 22 850 tdw., Erz-Oil-Transp. f. Johs. Fritzen & Co., Emden. Probefahrt 12. 12. 56.

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

- 2 MS., 13 000 tdw, f. Griechenland. Auftr. 6. 12. 56.
827 MS. „Phönizien“, 4 900 tdw, f. Atlas-Levante Linie, Bremen. Stapellauf 29. 12. 56.
813 MS. „Kyratingo“, 9074 BRT f. Panama. Probefahrt 1. 12. 56.

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

- 143 MS 600 tdw, f. deutsche Rechnung., Auftrag 12. 56
138 MS. „Grohn“, 422 BRT, f. H. Janssen, Bremen-Grohn. Probefahrt 20. 12. 56.

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 2 Turb. Tanker, 34 000 tdw, f. A/S J. Ludwig Mowinkel, Bergen. Auftr. 12. 56.
1 Turb. Tanker, 34 300 tdw, f. Lorentzen & Co., Oslo. Auftrag 14. 12. 56.
860 MS. „Aramaic“, 9300 tdw, f. Shaw, Savill & Albion Co., London. Stapellauf 15. 12. 56.
858 MS. „Arabic“, 6497 BRT, f. Shaw, Savill & Albion Co., London. Probefahrt 14. 12. 56.
862 MS. „Bodenstein“, 8210 tdw, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Probefahrt 29. 12. 56.

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

- 692 TD. „Caroline Oetker“, 32 500 tdw, f. Rudolf A. Oetker, Hamburg, Stapellauf Vorschiff 14. 12. 56. (Achterschiff 20. 7. 56.)

Elsflether Werft A. G., Elsfleth/Weser

- 306 MS. „Palmah“, 1788 BRT, f. Atid Nav. Co., Haifa/Israel. Probefahrt 21. 12. 56.

Hanseatische Werft G.m.b.H., Hamburg-Harburg

- 5003 MS. „Roerdomp“, 420 tdw, f. Reed. Wildemann, Delfzijl/Holland. Stapellauf 20. 12. 56.

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

- 207 MS. „Heinrich Knüppel“, 421 BRT, f. H. H. Knüppel, Hamburg-Finkenwerder. Probefahrt 22. 12. 56.

Howaldtswerke Hamburg A.-G.

- 914 MS. „Zaanker“, 11 850 tdw, f. N. V. Vereenigte Nederlandsche Scheepvaart My. Stapellauf 1. 12. 56.
917 MS. „Weimar“, 8 050 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie. Stapellauf 15. 12. 56.
912 MS. „Aegean Dolphin“, 12 500 tdw, f. Reed. Coulanthros, London. Probefahrt 16. 12. 56.

Husumer Schiffswerft

- 1097 MS. „Pommern“, 680 tdw, f. A. Höft KG., Flensburg. Probefahrt 28. 12. 56.

Jadewerft Wilhelmshaven G.m.b.H., Wilhelmsh. Bau-Nr.

- 48 Motorschlepper f. Wasser u. Schiffahrtsdirektion Bremen. Auftrag 6. 12. 56.
39 MS. „Lippe“, 299 BRT, f. Schepers Rhein-See Linie, Duisburg. Probefahrt 8. 12. 56.
44 SMS. „Mars“, 95 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Probefahrt 20. 12. 56.
46 SMS. „Taucher O. Wulf 4“, 100 BRT, f. Otto Wulf, Cuxhaven. Probefahrt 30. 12. 56.

Martin Jansen, Leer/Ostfr.

- 30 MS. „Drenthe“, 570 tdw, f. holländische Rechnung. Stapellauf 6. 12. 56.

Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

- 143 MS. „Anna Luise“, 430 tdw, f. Hermann Schepers, Haren/Ems. Stapellauf 12. 12. 56.

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1 MS. 910 tdw, f. Mathies Reederei KG., Hamburg. Auftrag 24. 12. 56.

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

- 1081 MS. „Alstern“, 1016 tdw, f. O. F. Ahlmark & Co., Karlstad/Schweden. Stapellauf 12. 12. 56.
1082 MS. „Transsylvania“, 2200 tdw, f. Part. Red. Transsylvania, Bremen. Probefahrt 15. 12. 56.

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

- 2 MS., 4 000 tdw. Auftrag 31. 12. 56.
103 MS. „Johan Collett“, 3 000 tdw, f. A. Colletti, Baugund b. Namsos. Probefahrt 15. 12. 56.

C. Lühring, Brake/Unterweser

- 5611 MS. „Cetus“, 419 BRT, f. J. E. Manne & Co., Göteborg. Probefahrt 11. 12. 56.

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- 13267 MS. „Alcor“, 1802 BRT, f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen. Stapellauf 15. 12. 56.
Schnellboot „Altair“, f. schwedische Marine. Probefahrt 10. 12. 56.

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

- 481 MS. „Urania“, 1450 BRT, f. Hans Krüger G.m.b.H., Hamburg. Probefahrt 15. 12. 56.

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

- 147 SMS „Lesum“, 87 BRT, f. Unterweser Reederei A.G., Bremen. Probefahrt 21. 12. 56.

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

- 824 MS. „Süderoog“, 200 BRT, Vermessungsschiff f. Deutsches Hydrographisches Institut, Hamburg. Probefahrt 19. 12. 56.

Nordseewerke G.m.b.H., Emden

- 290 MS. „Matrozos“, 12 750 tdw, f. Phocian Ship Agency, Piräus. Stapellauf 18. 12. 56.
293 MS. „Pearlstone“, 12 940 tdw, f. Alvion Steamship Corp., Panama. Probefahrt 4. 12. 56.
286 MS. „Cuxhaven“, 12 250 tdw, f. Bugsier-, Reederei- u. Bergungs-AG., Hamburg. Probefahrt 21. 12. 56.
295 MS „Brage“, 6 120 BRT, f. Seereederei „Frigga“ A. G., Hamburg. Probefahrt 29. 12. 56.

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

- 526 Saugbagger „Agastya“, f. indische Marine, Bombay. Stapellauf 3. 12. 56.
519 D. „Eilbek“, 3 903 BRT, f. Korr. Reed. Knöhr & Burdard NfL., Hamburg. Probefahrt 20. 12. 56.

Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

- 80 SMS. „Al-Salama“, 136 BRT, f. Saudi-Arabien. Probefahrt 27. 12. 56.
484 MS. „Höheneichen“, 925 tdw, f. Korr. Reed. Poseidon-Linie, Hamburg. Probefahrt 29. 12. 56.

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

- Bau-Nr.
176 MS. „Gunda Bernd“, 550 tdw, f. H. Bartels Söhne, Hamburg-Neuenfelde. Stapellauf 22. 12. 56.

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 288 FMS. „Saarbrücken“, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven. Stapellauf 6. 12. 56.
289 FD. „Skalaberg“, 955 BRT, f. J. F. Kjølbros, Klaksvig/Färöer. Probefahrt 4. 12. 56.
287 FMS. „Essen“, 725 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven. Probefahrt 21. 12. 56.

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

- 870 MS. 1 620 tdw, f. Worms & Cie., Frankreich. Auftrag 27. 12. 56.
852 MS. „?“, f. Burma. Stapellauf 10. 12. 56.
860 TMS. „Gertrude Wiener“, 1 250 tdw, f. de Vries & Co., Hamburg. Stapellauf 27. 12. 56.

Ruhrorter Schiffswerft u. Maschinenfabrik, Duisburg-Ruhrort

- 144 MS. „Traude“, 299 BRT, f. Josef Schöning, Haren/Ems. Probefahrt 18. 12. 56.

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- 408 MS. „Magda Wegener“, 706 tdw, f. Hermann Wegener, Estebrügge. Stapellauf 4. 12. 56.
414 MS. „Sagitta“, 930 tdw, f. Robert Bornhofen KG., Hamburg. Stapellauf 23. 12. 56.
410 MS. „Birte“, 423 BRT, f. Part. Reed. Onken-Freundenberg, Uetersen. Probefahrt 8. 12. 56.
408 MS. „Magda Wegener“, 425 BRT, f. Hermann Wegener, Estebrügge. Probefahrt 22. 12. 56.

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

- 1682/83 2 Motorschlepper, 89 BRT, f. deutsche Rechnung. Auftrag 8. 12. 56.
1684/87 4 Motorschlepper, 102 BRT, f. Persien. Auftrag 8. 12. 56.
1666 MS. „Margaretha Bischoff“, 1 679 BRT, f. Heinrich Bischoff, Hamburg. Probefahrt 29. 12. 56.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 391 MS. „Jasenitz“, 990 BRT, f. Köhn & Bohlmann, Hamburg. Probefahrt 19. 12. 56.
393 MS „Tellus“, 364 BRT, f. Dampfschiffahrts-Ges. Neptun, Bremen. Probefahrt 28. 12. 56.

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

- 1275 Kühlschiff, 940 tdw, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Auftrag 5. 12. 56.
1276 MS. 3 000 tdw, f. A/S Motor, Krageroe/Norwegen.
1267 MS. „Blink“, 499 BRT, f. Interessenskabot Boehme og Ursin-Smith, Oslo. Probefahrt 28. 12. 56.

Schulte & Bruns, Emden

- 187 FMLg. „Paul Rosenberg“, 290 BRT, f. „Großer Kurfürst“, Heringsfischerei AG., Emden. Stapellauf 21. 12. 56.
186 MS. „Anni Nübel“, 1 853 BRT, f. Emden Dampfer Co., Emden. Probefahrt 12. 12. 56.

Gebr. Schürenstedt, Bardenfleth/Weser

- 1047 MS. „Jane“, 315 BRT, f. Krüger, Meiners u. Wurthmann, Elsfleth. Probefahrt 1. 12. 56.
1057 FMK. „Saeborg“, 65 BRT, f. Bogi Thordasson, Patreksfördi/Island. Probefahrt 18. 12. 56.

Fr. Schweers, Bardenfleth/Weser

- MS „Danzig“, Zollstreifenboot f. Bundesfinanzministerium. Probefahrt 22. 12. 56.

Stader Schiffswerft G.m.b.H., Stade/Elbe

- 177 MS. „Imperator“, 299 BRT, f. Arthur Meyer, Wischhafen. Probefahrt 21. 12. 56.

Stülickenwerft, Hamburg

- 876/79 4 MS. 13 000 tdw, f. deutsche Rechnung. Auftrag 29. 12. 56.
881/6 6 Geleitboote, f. Bundesmarine. Auftrag. 29. 12. 56
900/1 2 MS. 17 400 tdw, f. World Tramping Agency, New York.
860 MS. „Thora Dan“, 5 192 tdw, f. J. Lauritzen, Kopenhagen. Probefahrt 20. 12. 56.

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

- 221 MS. „Herford“, 1 700 BRT, f. Lenox AG., Hamburg. Stapellauf 12. 12. 56.