

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Hamburg
- Eisbrecher
- Das blaue Tuch der Matrosen
- Schiffergilde „Emanuel“
- Zusammenstoß mit einer Wasserhose
- Das Boot
- Irmtraut
- Tiger-Schmidt
- Blockadebrecher
- Die Werften meldeten



Im Hafen von Nexö auf Bornholm

Aufn. Wolfgang Sell

C. PLATH

FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

HAMBURG 39
Telefon 27 11 61-64



GERTIGSTRASSE 48
Telex 021 3483

Kreiselkompaß » PLATH «
Reflektions-Kompaßstand » HANSA «
» PLATH « - Sextant

Magnet-Kompasse · Kompaßstände
sowie alle übrigen Navigationsgeräte

Reparaturen aller Navigationsgeräte

Offizieller Service für

»ARKAS«, »BELOCK«- u. »HOKUSHIN«-Navigationsgeräte

C. PLATH GMBH.

NAUTISGH - ELEKTRONISCHE TECHNIK

HAMBURG 11
Telefon 35 50 63



HOPFENMARKT 29/31
Telegramme: Radiosexant

Funknavigation

Funkpeilanlagen für Schiffe jeder Art

PLATH - Sichtfunkpeiler

PLATH - Goniometerpeiler

PLATH - Drehrahmenpeiler

Eigener Einbau und Wartungsdienst

sowie auch in Verbindung mit Hagenuk-Radio-Service und IMRC

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG



*Der alte Seemann
kann nachts nicht schlafen*

denn

er zahlt zuviel Steuern und
es fehlt ihm noch der richtige Ankerplatz
er hat daheim kein eigenes Haus

Von diesen Sorgen befreit ihn ein Bausparvertrag!

Schreiben Sie sofort oder besuchen Sie nach der Heimreise im
HAPAGHAUS in HAMBURG, BALLINDAMM 25, die
LEONBERGER BAUSPARKASSE

Druckschriften kostenlos!

Der Hafen von Vancouver

Steuert man, aus dem Pazifik kommend, Kap Flattery an, so gelangt man von dort in die Juan de Furca-Straße, die die USA von Kanada trennt. Man hat zunächst das Gefühl, in eine Urwaldwildnis hineinzuwachen mit der großen Vancouver-Insel an Backbord. Hier in den vielen kleinen Creeks oder zwischen den unendlich vielen Inseln und Inselchen machten vor Jahrzehnten an den Holzbrücken der Sägemühlen die Tiefwassersegler fest, um Schnittholz für Australien zu laden. Auf amerikanischer Seite, im Süden, liegt Seattle, auf kanadischer, im Norden, Vancouver.

Mit fast einer halben Million Einwohner ist Vancouver die größte Stadt der kanadischen Provinz British-Columbia und die drittgrößte Kanadas überhaupt. Die Hafenanlagen jedoch sind umfangreicher als jene von Montreal und Quebec.

Vancouver ist Universitätsstadt.

Die verschiedensten Industriezweige haben sich hier angesiedelt (Textilien, Stahl, Maschinenbau, Werften, Flugzeugbau). Ausfuhrplatz ist Vancouver für Holz, Getreide, Pelze. Hier endet auch die Canadian Pacific Railway. Regelmäßiger Passagierverkehr führt nach Australien, Honolulu, Indien und dem Fernen Osten. Selbst die größten Schiffe haben im Hafen Platz. So hat sich Vancouver im Laufe der letzten Jahrzehnte von einer kleinen Holzfäller-Siedlung zu einem Welthafen entwickelt.



International



INGETRAGENE HANDELSMARKE

DANBOLINE

Die weltbekannte Außenbordfarbe

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

International



INGETRAGENE HANDELSMARKE

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

April 1957

Nr. 4

AM PEILKOMPASS

Vor dem Verkehrsausschuß der Handelskammer zu Hannover sprach am 7. März 1957 der Reeder H. M. Gehrckens, Mitglied des Verwaltungsrates des Verbandes Deutscher Reeder und Vizepräsident der Handelskammer Hamburg, zu dem Thema „Die deutsche Seeschifffahrt und ihre Bedeutung für die deutsche Wirtschaft“. Unter anderem führte Herr Gehrckens aus:

„Die Suezkrise hat gezeigt, daß die deutsche Handelsflotte den gestiegenen Bedürfnissen des deutschen Außenhandels noch nicht angepaßt ist. Trotz guter Auslastung der deutschen Tonnage im vergangenen Jahr konnte nur 35 % des seewärtigen Außenhandels mit deutschen Schiffen verladen werden. Während das Außenhandelsvolumen der Bundesrepublik im vergangenen Jahr um etwa 25 % größer war als das Außenhandelsvolumen des deutschen Reiches von 1938, konnten die deutsche Schifftonnage erst wieder $\frac{3}{4}$ ihres Vorkriegsstandes erreichen.

Die deutschen Linienreedereien haben ausnahmslos ihre alten Dienste wieder aufgenommen, die Abfahrtsdichte läßt jedoch noch zu wünschen übrig. Die während der Suezkrise zu beobachtende Erhöhung der Linienraten in einigen Relationen ist auf die gestiegenen Unkosten zurückzuführen. Da Linienratenkosten bezogene Preise sind, müssen sich zwangsläufig die Kostensteigerungen auf die Ratenhöhe auswirken, z. B. habe sich der Preis für Bunkeröl von Ende Oktober bis Mitte Dezember 1956 um fast 30 % erhöht.

Die deutsche Trampschifffahrt hat ihren Vorkriegsstand schon überschritten. Gemessen an dem zu erwartenden hohen Einfuhrbedarf, insbesondere an Kohle aus den USA und auch an Erzen, hinkt die deutsche Trampflotte hinter der allgemeinen Entwicklung her.

Die deutsche Tankertonnage hat etwa das Zweifache ihres Vorkriegsstandes erreicht — allerdings hat sich die Welttankertonnage in der gleichen Zeit verdreifacht.“

*

Auch aus anderen seefahrttreibenden Ländern hört man bedenkliche Stimmen über das Ansteigen der Unkosten. So wendet sich der Zentralverband der französischen Reeder in seinem Jahresbericht 1956 erneut gegen die übermäßige soziale Belastung der Seeschifffahrt. Im Berichtsjahr seien z. B. beträchtliche Mehrkosten durch Erhöhung der Heuern entstanden. Die französischen

Reedereien müßten z. Z. auf je 1000 fr. Heuer zusätzlich noch 850 fr. an sozialen Abgaben entrichten.

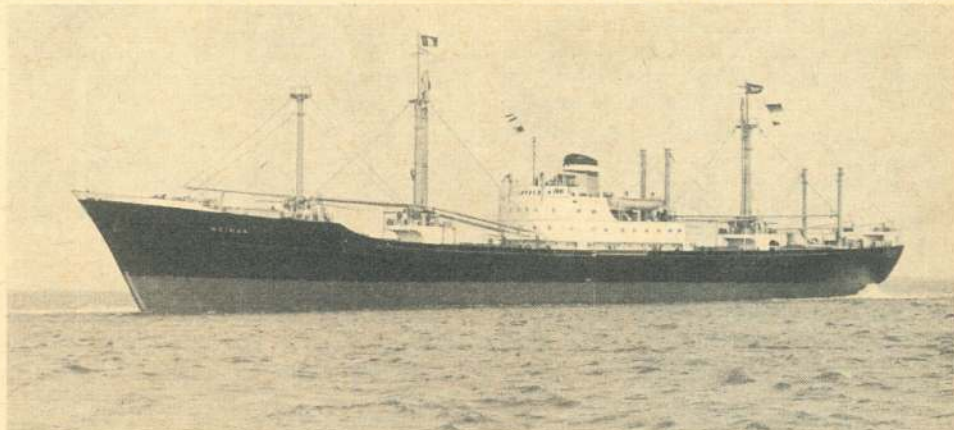
*

Im Mittelpunkt der Diskussion in Seefahrtskreisen steht das Urteil, das ein Hamburger Gericht am 19. März 1957 gegen den Kapitän des Glücksburger Motorschiffes „Holstein“ gefällt hat. Die einjährige Gefängnisstrafe für Kapitän Ahrens wird aus dem § 141 StGB abgeleitet und damit begründet, daß Kapitän Ahrens geflüchtete deutsche Fremdenlegionäre an die Franzosen (zum

unter Einsatz seines Lebens beide aus dem Wasser. Die südafrikanischen Zeitungen berichteten an führender Stelle über den mutigen und kameradschaftlichen Einsatz dieses Besatzungsmitgliedes und feierten den Jungen als den Helden des Tages.

*

Die ernsthaften Sorgen der Hochseefischerei finden ihren Niederschlag in dem sogenannten „Blauen Plan“. Diesem Plan liegt ein Fünfjahresprogramm zugrunde, wonach mit öffentlichen Mitteln (60 % der Baukosten bei 3 % Zinsen und zehnjähriger



MS „Weimar“ der Hamburg-Amerika Linie machte am 14. März 1957 seine Probefahrt. Erbaut von den Howaldtswerken Hamburg A.-G. 8408 BRT, Tragfähigkeit 9400 t, 9000 PS, 17,5 Knoten. Länge über Alles 155,52 m, Breite 18,45 m, Tiefgang 8,45 m.

Dienst in einer fremden Wehrmacht) ausliefern wollte. Daß ein solch problematisches Urteil Unsicherheit bei den Kapitänen und den in diesem Fahrtgebiet tätigen Reedereien auslösen mußte, und zwar ganz unabhängig von der Klärung der Frage, ob sich Kapitän Ahrens richtig verhalten hat oder nicht, war zu erwarten. Der Verlauf der Berufungsverhandlung wird zeigen, ob das Urteil der ersten Instanz aufrecht erhalten werden kann. Sollte die zweite Instanz der vorherigen folgen, wäre wohl noch einiges zu diesem Fall zu sagen.

*

Von einer nicht alltäglichen Rettungstat wird aus dem südafrikanischen Hafen Durban von Bord des Hamburger MS „Ulanga“ (3944 BRT) berichtet. Beim Baden wurde der Schiffsjunge der „Ulanga“ von der Brandung in das Meer hinausgerissen und drohte zu ertrinken. Um seine Rettung bemühte sich der II. Offizier, der aber gleichfalls in Gefahr geriet. Nacheinander holte der 16jährige Kochsjunge Wilhelm Grützmacher aus Meldorf des gleichen Schiffes

Laufzeit) pro Jahr 5 kombinierte Fang- und Fabrikschiffe, 6 Motorlogger und 40 Fischkutter in Auftrag gegeben werden sollen. Im Bundestag haben 40 Bundestagsabgeordnete den Antrag eingebracht, für die Fischwirtschaft aus Haushaltsmitteln 41 Mill. D-Mark noch für das Jahr 1957 bereitzustellen. Begründet wird dieser Antrag mit dem hohen Zinsballast aus dem bisherigen Wiederaufbau, den gestiegenen Unkosten und der ungenügenden Konkurrenzfähigkeit der jetzigen Fangflotte.

Um dem spürbaren Nachwuchsmangel in der Hochseefischerei zu begegnen, wurde am 1. April 1957 in Bremerhaven die erste deutsche Jungfischerschule eröffnet. 60 Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren werden hier in drei Monate dauernden Lehrgängen vorausgebildet. Der Lehrplan ist ähnlich dem der schon bestehenden vier Schiffsjungenschulen der Seeschifffahrt. Hier wie da haben die Reeder es übernommen, einen angemessenen Beitrag zu den laufenden monatlichen Kosten zu leisten.

Der Wachoffizier.

Der Mann am Ausguck

In den Meldungen über die Wiederbenutzung des Suezkanals und über die Verhandlungen des Generalsekretärs der Vereinten Nationen, Hammerskjöld, mit der ägyptischen Regierung ist die „Konvention von Konstantinopel“ mehrfach aufgetaucht. Diese Konvention, die 1888 in Konstantinopel geschlossen wurde, enthält nicht mehr und nicht weniger als die Garantie der „freien Benutzung des Suezkanals durch alle Mächte zu allen Zeiten.“ Partner und Unterzeichner waren damals Deutschland, Österreich, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Italien, die Niederlande, Luxemburg, Rußland und die Türkei. Den diplomatischen Vertretungen der Unterzeichnerstaaten in Ägypten sollte die Überwachung der Durchführung des Vertrages obliegen, während die ägyptische Regierung alles tun sollte, was zur Respektierung der Bestimmungen nötig sei. In den Verhandlungen der letzten Wochen hat nunmehr Kairo erklärt, durch eine Bestätigung der Konvention die Freiheit der Schifffahrt neu zu garantieren; Streitfragen, die sich aus der Auslegung der Paragraphen ergeben sollten, könnten vor den Weltgerichtshof gebracht werden. Zu diesen Streitfragen dürfte in erster Linie die Benutzung des Kanals durch Israel gehören, da Ägypten diesen Staat unter Berufung auf die Sicherheitsklausel der Konvention ausgeschlossen hat. Eine Entscheidung darüber hätte der Internationale Gerichtshof in Den Haag zu fällen, falls er angerufen wird.

Daß die westliche Welt noch nicht hundertprozentig von einer endgültigen Behebung aller Schwierigkeiten am Kanal überzeugt ist, geht aus den Plänen hervor, die in New York erörtert werden. Dort hat der Präsident der Standard Oil Company of New Jersey den Plan bekanntgegeben, eine Ölleitung vom Persischen Golf bis zur türkischen Küste anzulegen. Der Bau, mit dem schon Ende dieses Jahres begonnen werden soll, kann in drei oder vier Jahren vollendet sein. Die Leitung soll das Öl aus dem Iran, aus dem Irak, aus Saudisch-Arabien und von Kuwait an die Mittelmeerküste befördern. Die Bausumme von etwa 800 Millionen Dollar scheint den Ölinteressenten nicht zu hoch zu sein, um sich künftig vor unlieb-samen Überraschungen zu sichern.

*

Nach Meldungen aus Teheran hat sich Kaiserin Soraya sehr aufgeschlossen mit Bundeskanzler Adenauer unterhalten. Nichts war zu merken von einer „Melancholie“ oder anderen Schwermutsanzeichen, die der Gattin des Schahs von Persien zum Überdruß von der internationalen Sensationspresse angedichtet werden. Man ist in Teheran auch über einen Teil der deutschen Presse verärgert, die glaubte, die unwürdige Sensationshascherei mitmachen zu müssen. Aber die Kaiserin, mit Recht gerade von der deutschen Jugend sehr verehrt, zeigte beim Empfang im Märchenpalast von Teheran ihr strahlendstes Gesicht, scherzte und lachte mit ihren Gästen, unter denen sich auch Adenauers Tochter Libeth befand, und dolmetschte als geborene Berlinerin gewandt und sicher. Selbstverständlich galt der Staatsbesuch des Bundeskanzlers nicht nur der Kaiserin oder



Der Rudergänger

dem Staatsoberhaupt, Schah (Kaiser) Mohammed, sondern dem ganzen Land. Iran, bis 1951 noch Persien genannt, hat schwere Jahre hinter sich und noch vor sich. Mohammeds Vater, Schah Riza, wurde 1941 von den Engländern wegen seiner Sympathien für Deutschland abgesetzt.

Mit großer Tatkraft wird nun versucht, die Wohlfahrt des Landes und seiner Bewohner zu fördern und zu stabilisieren. Noch gibt es starke Kontraste zwischen Pracht und Reichtum auf der einen und Armut und Notstand auf der anderen Seite. Neben Eisen- und Kupfererzen sowie Gold und Edelsteinen ist das Erdöl der wichtigste Bodenschatz des Landes. Die Herstellung von Perserteppichen, Leder- und Stickerarbeiten wird immer mehr zurückgedrängt durch eine im Aufblühen begriffene Textil-, Leder-, Zucker- und Baustoffindustrie. Lebensmittel müssen zum Teil eingeführt werden. Weiter besteht Bedarf an Maschinen und Kraftfahrzeugen. Von Deutschland erwartet man Unterstützung in der wirtschaftlichen Entwicklung und eine Beteiligung an der Erschließung des Erdölgebietes bei Kum. In diesem Gebiet, das 150 km von Teheran entfernt liegt, könnten nach den bisherigen Untersuchungen jährlich etwa 20 Millionen Tonnen Öl gefördert werden.

*

Daß die Oder-Neiße-Frage in Neu-Delhi, dem Sitz der Regierung der Indischen Union, erörtert wurde, hat seinen Grund in dem Besuch des polnischen Ministerpräsidenten Cyrankiewicz bei Nehru, dem wenige Tage darauf der Besuch des bundesdeutschen Außenministers Brentano folgte. Als wichtigstes Thema wurde in dem Gespräch zwischen dem indischen Ministerpräsidenten Nehru und Außenminister von Brentano die deutsche Wiedervereinigung behandelt. Die Einstellung Nehrus zu dieser Frage ist angesichts des Einflusses, den er auf kommunistische Länder hat, nicht unwichtig. Seine Unterstützung des deutschen Standpunktes könnte von Bedeutung sein.

Neu-Delhi hat die Sowjetzone bisher nicht anerkannt. Daß das deutsche Volk mit der östlichen Welt eine auf Freundschaft und Vertrauen beruhende dauerhafte Regelung zu treffen wünscht, betonte von Brentano in Neu-Delhi auch vor dem „Rat für indische Weltfragen“. Polen dürfe davon überzeugt sein, so sagte er, daß wir seine lebensnotwendigen Rechte anerkennen und daß wir auf den Tag warten, an dem ein freies Deutschland und ein freies Polen Gespräche über die Art ihrer gegenseitigen Beziehungen aufnehmen können. Dann könne auch die Frage der Grenze geregelt werden, die das Potsdamer Abkommen nur provisorisch festgelegt habe. Die Bundesrepublik habe sich ausschließlich aus defensiven Gründen Bündnisssystemen angeschlossen; niemand denke in Deutschland an Aggressionen.

Diese Auslassungen dürften gerade in Indien verstanden werden. Hat doch die Indische Union auch ihre „Wiedervereinigungs“-Sorgen, denn noch ist die Teilung Indiens vom Jahre 1947 nicht vergessen. Diese Teilung, die Pakistan von Indien löste, erfolgte gegen den Willen Gandhis und gegen die Meinung des Kongresses. Heute sagt man: „Pakistan ist das Produkt einer Verschwörung des ehrgeizigen Mr. Jinnah (damals Führer der Moslem-Liga) mit Winston Churchill, der auf diese Weise verhindern wollte, daß Indien zum umstrittenen Mittelpunkt Asiens wird.“ Es ist jedoch ein Irrtum anzunehmen, daß nun die „Wiedervereinigung Indiens“ das Hauptthema der Politik Nehrus wäre. Wie Giselher Wirsing jetzt aus Delhi berichtet, haben die Hindu-Führer wenig Neigung, die Minderheit der 40 Millionen Moslems auf 110 Millionen ansteigen zu lassen. Dessenungeachtet verfolgt man die Entwicklung Pakistans mit Aufmerksamkeit und mit Sorge, vor allem soweit es sich um Waffenlieferungen Amerikas an Pakistan handelt. Daß England mehrfach für Pakistan Partei ergriffen hat, veranlaßte führende Politiker Indiens, den Austritt der Indischen Union aus dem Commonwealth zu fordern. Bisher schweig Nehru dazu.

*

In die Diskussion um die Atombombenversuche ist dadurch eine neue Note gekommen, daß der „japanische Rat für die Verhinderung von Versuchen mit Atom- und Wasserstoffbomben“ die Entsendung von Freiwilligen in die Gefahrenzone der angekündigten Versuche Englands im Pazifik öffentlich angemeldet hat. Es sollen entweder ein Schiff von 1000 Tonnen oder zwei kleinere Fischdampfer gechartert werden. Japaner und andere Freiwillige werden sich an Bord der Schiffe befinden. Japan hat Hiroshima erlebt und weiß am besten, um was es geht. Tokio fordert Verbot der Atomwaffen durch die Vereinten Nationen. Auch die Sowjetunion hat einen Vorstoß unternommen. Ihre Forderung beschränkt sich jedoch auf eine befristete Einstellung der Versuche. Ein anglo-amerikanischer Vorschlag, geplante Kernwaffenversuche bei den Vereinten Nationen anzumelden, wurde von einem Sowjet-Sprecher abgelehnt mit der Begründung, daß eine Registrierung das Problem der schädlichen Wirkungen solcher Versuche nicht löse. Daneben gehen die Gespräche über Abrüstungsvorschläge weiter.

Fritz Roßberg

Der Heimathafen

HAMBURG

Der milde Winter hat die Wiederherstellungsarbeiten am Turm der Hauptkirche St. Katharinen gefördert. Im November 1955 begann die Montagekolonne mit dem Aufbau des Turmes auf dem etwa 50 m hohen Turmstumpf, der nach endgültiger Fertigstellung eine Höhe von 116,70 Meter erreichen wird. Die Stahlkonstruktion erhielt eine Sparrenkonstruktion aus Holz zur Aufnahme der Schalung und der Kupferverkleidung. Die Krone des Turmes ist diesmal nicht aus Gold, sondern nur vergoldet. In Hamburg und darüber hinaus hatte sich die Legende erhalten, daß die frühere Krone aus Störtebekers Gold gefertigt sein sollte. In den Jahren 1350 bis 1426 am Zollkanal



Selbst der Turm St. Petris hat Bullaugen wie ein Schiff. Von hier fällt der Blick auf Hamburgs Kommandobrücke, auf das Rathaus.

mit Hilfe reicher Kaufleute aus den Handelshäusern am Grimm und Cremon errichtet, blieb der mächtige Bau beim großen Hamburger Brand von 1842 verschont, fiel aber im Juli 1943 den Bomben zum Opfer. In Vätertagen genoß die Kirche einen besonderen Ruhm durch die Orgel, zu der Johann Sebastian Bach aus Lüneburg herübergewandert kam und weiter durch den streitbaren Hauptpastor Goeze, der gegen Lessing zu Felde zog. Am 30. März 1957 wurde in der Katharinenkirche zum ersten Male wieder Militärgottesdienst gehalten; Landesbischof Hertrich predigte über das Thema: „Was heißt es, heute in Deutschland Soldat zu sein?“

*

Unweit von der neugestalteten Katharinenkirche steht am Hopfenmarkt der Turm der Nikolaikirche. Die Kirche selbst ist zertrümmert und wird hier nicht wieder errichtet. Es ist so gut wie sicher, daß der neugotische Turm als Mahnmahl der Bombenopfer weiterleben wird. Die alte Hauptkirche St. Nikolai soll, ein einmaliger Fall in der Kirchengeschichte Hamburgs, am Klosterstern wiedererstehen. Ein Entwurf des bekannten

Kirchenbauers Langmaack hat bereits die Zustimmung der zuständigen Stellen erhalten. Es fehlt lediglich noch das Einverständnis der hamburgischen Stadtplaner, die sich gegen eine Beeinträchtigung der Grünfläche zwischen Rothenbaumchaussee, Harvestehuder Weg und Abteistraße sträuben. Die Kirche macht dagegen geltend, daß der benötigte Raum nicht mehr als 4,4 Prozent des Bolivarparkgeländes ausmachen würde und daß die Kirche ja den am Hopfenmarkt nicht mehr in Anspruch genommenen Raum zur Verfügung stellt. Die neue Kirchengemeinde St. Nikolai, die die Tradition der alten Kirchengemeinde am Hopfenmarkt fortführen soll, ist bereits gebildet; die Kirchengemeinden Harvestehude, St. Andreas, St. Johannis/Eppendorf und Winterhude haben Randgebiete abgegeben.

*

In der Bürgerschaft, dem hamburgischen Parlament, kam es zu heftigen Debatten um die Frage: Wie kommt es, daß der Bau der U-Bahn-Strecke Jungfernstieg—Hauptbahnhof das Doppelte der veranschlagten Summe kosten soll? Statt 35 Millionen DM werden jetzt 66,7 Millionen genannt. Dreißig Millionen sind immerhin kein Pappenstiel, und so war es verständlich, daß sich die Gemüter erhitzen. Das Tiefbauamt hat inzwischen versucht, die Ursachen zu ergründen und Lehren für den Weiterbau daraus zu ziehen. Wie es scheint, hatte man zunächst die Kosten des U-Bahn-Baues Kellinghusenstraße/Jungfernstieg aus dem Jahre 1934 zugrundegelegt mit einem Zuschlag, der dem jetzt für Hochbau geltenden Baukostenindex entspricht. Die Praxis erwies jedoch, daß dieser Aufschlag nicht genügte, zumal unerwartete Bodenschwierigkeiten sich einstellten. Wie das Tiefbauamt sagt, hätte eine genaue Kalkulation einen Expertenstab erfordert, den weder die Hochbahn noch die Baubehörde besitzt, dazu eine Verzögerung von etwa zwei Jahren. Da die Zeit drängte, mußte man die bitteren Lehren aus der



Wo man auch im Hafen ist, überall grüßt uns der Michel, das Wahrzeichen Hamburgs.



Hamburgs gute Stube ist die Alster und hier besonders der Jungfernstieg.

Praxis ziehen. Um die noch ausstehende Strecke nach Wandsbek vorher genauer untersuchen zu können, hat jetzt der Senat dafür eine Summe von einer Million DM im Haushalt 1957 bereitgestellt. In der gleichen Sitzung, die dieses heiße Eisen behandelte, wurde Adolph Schönfelder zum zwölften Male Präsident der Bürgerschaft.

*

Die für den Herbst vorgesehene Bürgerschaftswahl möchte die SPD gern vorverlegen. Wie der Hamburg-Block dazu mitteilt, sieht er keine Veranlassung für eine vorzeitige Neuwahl oder für eine Auflösung der Bürgerschaft. Eine Überraschung für manche gab es bei der Betriebsratswahl auf der Deutschen Werft in Hamburg, einem der größten Schiffbauunternehmen der Bundesrepublik, das 11 000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Während bei der Wahl 1955 zehn kommunistische Kandidaten gewählt wurden, kamen jetzt nur drei durch. Der Betriebsrat zählt 25 Mitglieder, von denen 16 der SPD angehören, eines der CDU; die anderen sind parteilos. Die Wahlbeteiligung war recht reger; sie betrug 70 Prozent.

*

Ein Plan, dessen Durchführung erheblich mehr Mittel erfordern würde als die hier genannten, tritt wieder stärker in den Vordergrund: es ist der Plan der Errichtung eines Nord-Süd-Kanals. Rufer im Streit ist Willi Max Rademacher, MDB; mit ihm im Bunde ficht der hamburgische Hafensenator Plate. Beide Experten erklären, daß man in der Sowjetzone den anfänglichen Widerstand gegen diesen Plan aufgegeben habe und daß man ihn nicht mehr als gegen ihre Interessen gerichtet ansehe. Damit ist der Weg zu direkten Verhandlungen zwischen Fachleuten des Verkehrs und des Wasserbaues frei. Mit dem Nord-Süd-Kanal soll eine direkte Verbindung von Lübeck bis zum Mittellandkanal geschaffen werden. Er soll bei Artlenburg von der Elbe abzweigen und an Lüneburg und Ulzen vorbei nach Fallersleben führen, wo er in den Mittellandkanal einmündet. Länge etwa 120 Kilometer; Kosten: 400 bis 450 Millionen DM; Bauzeit: sechs Jahre. Hamburg würde damit endlich Anschluß an das deutsche Kanalnetz bekommen.

F. R.

Eisbrecher

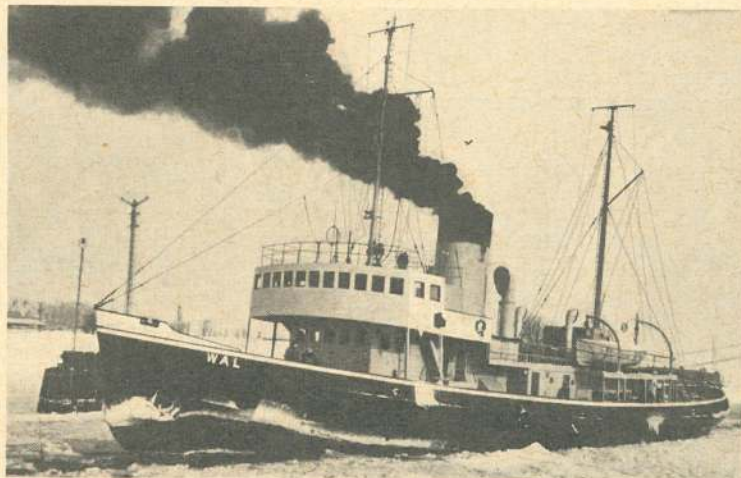
Von Kapt. W. Remien

Zwei Dinge lenken das Interesse des Seefahrers neuerdings wieder auf den Eisbrecher, nämlich die Erfahrungen aus dem harten Ostsee-Winter 1956 und die Nachrichten über den Bau von Super-Eisbrechern. Ende Februar vorigen Jahres saßen in der Kieler Bucht etwa 30 Schiffe im Eis fest; es zeigte sich wieder einmal, daß die Ostsee ein recht hartes Wintergesicht haben kann. Darüber darf auch der letzte milde Winter nicht hinwegtäuschen. Die Seeleute der „Haparanda“, „Volksdorf“, „Neß“, „Babitonga“ und mehrerer anderer deutscher Schiffe werden sich noch gut an die letzten Februartage des Jahres 1956 erinnern. Die Presse brachte vor einigen Tagen Meldungen über den Bau eines Eisbrechers mit Atomtrieb für den Einsatz in Polargebieten. Es lohnt sich, einmal eine Inventur der vorhandenen wichtigen Eisbrecher aufzunehmen und einen allgemeinen Überblick zu schaffen. Wenn im Winter die Wassertemperaturen weit genug abgesunken sind und die Lufttemperatur tief unter Null liegt, kann es in einem Seeverkehrsraum wie die Ostsee zu sprung-

durch starke Eisbrecher, aber auch durch zusätzliche Hilfsmaßnahmen, wie Eiserkundungsflüge und Eisberatung. Kanada versucht, die Häfen am St. Lorenzstrom, Port Churchill an der Hudsonbai und andere Hafenplätze solange wie möglich mit Eisbrecherhilfe offenzuhalten. Argentinien erhebt Anspruch auf einen Teil der Antarktis und hat für den Verkehr mit den Stützpunkten im Südpolarmeereinen starken Eisbrecher gebaut.

Die ersten Anfänge des Eisbrecherbaues liegen etwa 100 Jahre zurück. Damals gab es auf der Welt nur einen Seeverkehrsraum, wo man die

Rechts: Der deutsche Eisbrecher „Wal“, 662 BRT, 1200 PS, erb. 1938 von den Stettiner Oderwerken, bei der Arbeit im Nord-Ostsee-Kanal. Er untersteht dem Wasserstraßenmaschinenamt Rendsburg.



Links: Der finnische Eisbrecher „Voima“, 4360 t, 10 500 PS, erb. 1953 in Helsinki, in Holtzenau. Im strengen Winter 1955/56 brachte er einen größeren Geleitzug über die Ostsee.



haften und weiträumigen Vereisungen kommen. Wind und Strom können zusätzlich erhebliche Eisanhäufungen verursachen und die Schiffahrtsmöglichkeit wird dann auch für das eistaugliche Handelsschiff erheblich erschwert. Dann tritt der Eisbrecher als Freund und Helfer in Tätigkeit. Auf Grund der widerstandsfähigen Bauart seines Rumpfes und seiner starken Antriebsanlage soll der Eisbrecher eine Rinne durch das Eis brechen, nicht nur für sich, sondern auch für schwächere Handelsschiffe. Für Länder, wie z. B. Finnland, das mehr als 90 v. H. der Ein- und Ausfuhrwaren auf dem Seewege transportiert, ist die Offenhaltung bestimmter Häfen eine höchst wichtige Angelegenheit. Solche Länder haben einen staatlichen Eisbrecherdienst, dessen Personal in langen Jahren eine große Erfahrung in der Eisfahrt gesammelt hat. Staaten wie die UdSSR und Kanada haben Saisonverkehr in Polargegenden und führen Forschungsfahrten durch. Der Sibirische Seeweg wird seit 1927 mit einer gewissen Planmäßigkeit befahren. Vor 30 Jahren setzte von Wladiwostok die Fracht- und Passagierfahrt nach der Lena-Mündung ein. Im Jahre 1932 gelang der „Sibirjakow“ die Durchfahrt nördlich von Sibirien von West nach Ost in einer Navigationsperiode. Im Juni 1934 fuhr der Eisbrecher „Lütke“ von Wladiwostok ab und erreichte im September Murmansk. Seitdem entwickelte sich der Verkehr auf dem Sibirischen Seeweg weiter, in erster Linie mit Unterstützung

Fahrt im Winter energisch anstrebte. Das war das Ostseegebiet. Die Fahrt nach kanadischen Häfen steckte noch in den Kinderschuhen, an die Bezwingung des Sibirischen Seewegs mit Hilfe stärkerer Eisbrecher konnte man noch nicht denken. Die Ahnen der Eisbrecher waren noch recht schwache Fahrzeuge, nämlich Rad-dampfer, aus Holz erbaut und mit Eisenbeschlag versehen. Der erste Gedanke bei der Verwendung dieser eisbrechenden Fahrzeuge war, daß das Schiff eine dünne Eisdecke zerschneiden sollte. Das hatte natürlich seine Grenzen. Immerhin wurde damit zwischen 1850 und 1860 der Anfang im Hafen von Riga und in einigen schwedischen Hafenplätzen gemacht. Man erkannte jedoch bald, daß mit dem Stoß in der Waagerechten kein großer Erfolg zu erzielen ist. So konstruierte man Eisenschiffe mit einem Vorsteven, der sich leicht auf das Eis schieben konnte, wodurch dann das Eis durch Druck in der Senkrechten infolge des Gewichts des Vorschiffs gebrochen werden konnte. Nach und nach bildete sich die besondere Form des Eisbrecher-Vorstevens heraus. Der Eisbrecher entwickelte sich so über den Schraubenschlepper zu einem speziellen Schiffstyp. Ein solcher Fortschritt war von der Entwicklung im Schiffbau abhängig. Dieser Typ zeichnet sich aus durch starke innere Verbände, kräftige Spanten, mehrere Decks, äußerst starke Außenhaut, besondere Form des Rumpfes, tief liegendes Ruder und tief liegende Schrauben, starke Maschinenanlage,

gute Manövrierfähigkeit und leistungsfähige Pumpenanlagen.

Die folgende Aufstellung der bekanntesten Eisbrecher gibt einen Überblick über die Besonderheiten der kleinen und großen, sowie der älteren und neuen Eisbrecher.

Mit einer langen Liste von Eisbrechern ist die UdSSR vertreten. Ein großer Teil davon ist im Gebiet des Sibirischen Seewegs tätig. „Jermak“, „Krassin“ und „Lenin“ sind bekannte Schiffe. Der Eisbrecher „Ob“ ist z. Z. in der Antarktis eingesetzt und hat Ende Februar 1957 das japanische Forschungsschiff „Soya Maru“ mit 119 Menschen an Bord aus dem Packeis befreit. Im antarktischen Gebiet befinden sich zur Zeit mehrere Eisbrecher und Forschungsschiffe verschiedener Nationen. „Glacier“ ist ebenfalls z. Z. in der Antarktis bei einem größeren Forschungsunternehmen. Auch Kanada verfügt über beachtliche Eis-

brecher, von denen einer die Nordwest-Passage, den Weg nördlich um den amerikanischen Kontinent vom Atlantik zum Pazifik, bezwang. Bei Argentinien ist der neue, in Deutschland gebaute Eisbrecher „General San Martin“ aufgeführt. Deutschland hat nur schwache Schiffe für den Eisbrecherdienst außerhalb der Häfen, nämlich „Stettin“ mit 1990 PS, „Preussen“ mit 1850 PS und „Ostpreussen“ sowie „Wal“ mit je 1200 PS. Vor 1914 und vor 1939 übernahmen die großen starken Kriegsschiffe in Deutschland den Eisbrecherdienst mit Erfolg. So befreite das Linienschiff „Hannover“ 1922 vier Schiffe aus dem Eis des Rigaischen Meerbusens, die dort 70 Tage eingeschlossen waren. Auch im Winter 1928—29 betätigten sich Kriegsschiffe als Eisbrecher. Im Jahre 1939 wurde in Danzig der deutsche Eisbrecher „Castor“, der gleichzeitig Flakschulschiff war, für die Marine gebaut. Dieser große Eisbrecher ist jetzt in der Hand der UdSSR.

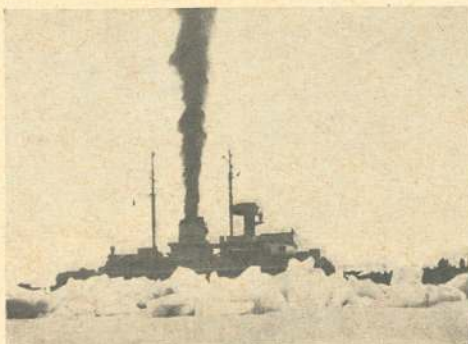
Auffällig ist, daß es unter den Eisbrechern alte Veteranen gibt. „Jermak“ hat schon 58 Jahre auf dem Ast. Die Schiffe sind aus bestem Material gebaut, werden besonders gepflegt und gründlich überholt. Eine regere Neubautätigkeit ist ab etwa 1953 festzustellen. Der Tiefgang der Eisbrecher muß sich vor allem nach dem vorgesehenen Einsatzgebiet richten. Ostsee-Eisbrecher dürfen möglichst nicht mehr als 6 m Tiefgang haben, wenn sie auch noch bis vor mittelgroße Häfen vordringen sollen. Auch für die auf dem Sibirischen Seeweg tätigen Eisbrecher darf der Tiefgang nicht sehr groß sein. In der Laptew-Straße muß man mit einer geringsten Wassertiefe von 7,2 m rechnen, auf dem Weg südlich der Insel Neu-Sibirien mit etwa 13 m. Ganz allgemein muß ein Eisbrecher auch einem Schiff folgen können, das mit dem Eis auf Wassertiefen unter 10 m getrieben ist. Man beurteilt den Wert eines Eisbrechers durchweg nach den Pferdestärken seiner Antriebsanlage. Angestrebt wird eine möglichst

Name	Baujahr	Bauort	Wasser- verdr. t	Tief- gang	PS	Länge ü. A.	Breite ü. A. / CWL	Schrauben vorn	Schrauben achtern	Geschw. kn
Finnland										
„Voima“	1953	Helsinki	4 360	6,2	10 500	84	19,4 — 18,7	2	2	16,5
„Sisu“	1938	Helsinki	2 100	5,7	5 500	65	14,5 — 14,2	1	2	16
„Apu“	1899	Kiel	800	5,1	1 500	44,2	10,9 —	—	—	—
„Sampo“	1898	Newcastle	1 900	5,6	3 000	61,5	13,1 — 12,8	1	1	13
„Murtaja“	1890	Stockholm	930	5,2	1 600	47,5	11,9 — 10,8	—	1	10
„Tarmo“	1907	Newcastle	2 300	5,6	3 850	67	14,3 — 14,1	1	1	14
Schweden										
„Thule“	1953	Karlskrona	1 930	5,4	5 000	62,3	16,1 — 15,2	1	2	16
„Ymer“	1932	Malmö	4 330	6,4	9 000	77,7	19,3 — 18,6	1	2	18
„Alle“	1926	Göteborg	2 420	6	4 000	63	17 — 16,2	1	1	16
UdSSR										
„Ob“, „Lena“, „Jenessej“	1955	Vlissingen	12 600	8,5	—	130	18,9 —	—	—	15,5
3 Schiffe der „Voima“-Kl.	1954	(s. oben)	„Kapitan Belousov“,	„Kapitan Melechoff“,	„Kapitan Woronin“	—	—	—	—	—
„Pollux“ (ex „Pollux“, dt)	1943	Rotterdam	4 500	7	6 000	79,5	19,2 —	2	2	13
„Ilja Murometz“ (ex „Eisvogel“, dt)	1942	Aalborg	2 090	6,3	3 800	61,4	15 — 14,7	2	2	13,5
„Aljoscha Popowitsch“ (ex „Eisbär“, dt)	1941	Göteborg	1 918	6,1	3 200	57	15 — 14,7	1	1	13
„Pereswet“ (ex „Castor“, dt)	1939	Danzig	5 150	6,8	9 600	90	21 — 20,6	1	2	15
4 Schiffe der „Josef-Stalin“-Klasse	1937—1940	Leninrad u. Nikolajew	11 000	6,7	10 000	107	23 —	1	2	15
„Sibirjakow“ (ex „Jääkarhu“, fi)	1926	Rotterdam	4 900	6,4	7 500	78,5	19,3 — 18,5	1	2	18
„Krisjanis Valdemars“ (ex le)	1925	Glasgow	2 800	6,7	5 200	60	17 —	1	1	15
„Malygin“ (ex „Voima“, fi)	1917	Helsinki	2 070	5,1	4 100	65	14,2 —	—	1	13,5
„Lenin“	1917	Newcastle	6 260	5,8	8 000	85	19,5 —	1	2	19
„Krassin“	1917	Newcastle	9 300	7,1	10 000	96,9	21,8 —	1	2	15
„Dobringa Nikititsch“	1916	Newcastle	2 460	6	4 000	64,3	15,5 —	—	2	14
„Stepan Makaroff“	1916	Newcastle	3 100	6,7	6 400	74,7	17,4 —	1	2	14,5
„Wolynjets“ (ex „Suur Töll“, le)	1914	Stettin	4 000	5,7	5 800	72,1	17,4 — 17	1	2	13,5
„Pjotr Weliki“	1911	Göteborg	1 900	6,5	3 920	55,5	15,5 — 14,8	1	1	13
„Georgij Sjedoff“ (ex „Beothik“, ca)	1909	Glasgow	3 220	5	3 000	74	11 —	—	1	13,5
„Montcalm“ ex „Kanada“	1904	Glasgow	3 270	4,8	3 225	75	12,3 —	—	2	14
„Jermak“	1899	Newcastle	8 800	7,6	9 000	97,5	21,8 — 21,4	1	2	14
Dänemark										
„Elbjörn“	1954	Frederikshavn	1 400	4,9	2 400	51	12 —	1	1	14
USA										
„Glacier“			8 700		24 000					
4 Schiffe der „Northwind“-Klasse	1944	San Pedro	5 400	7,9	10 500	82	19,4 — 18,9	1	2	16
„Mackinaw“	1944	Toledo	5 000	5,8	10 000	88,4	22,9 — 22,3	1	2	16
Kanada										
„D'iberville“	1953	Quebec	9 900	9	10 800	94,5	— 20,3	—	2	16
„Labrador“	1950	Quebec	5 400	7,9	10 500	82	19,4 — 18,9	1	2	16
„Fjodor Litke“ ex „Canada“	1909	Barrow	3 400	5,3	6 000	80,8	14,6 —	—	2	17
Argentinien										
„General San Martin“	1954	Bremerhaven		6,5	7 500	84,7	— 18,6	—	2	16

hohe Anzahl PS in einem kleinen Schiffskörper. „Glacier“ mit seinen 24 000 PS ist z. Z. noch der stärkste Eisbrecher der Welt. Russische und kanadische Eisbrecher für den Einsatz in Polargebieten haben um 10 000 PS. Zu beachten ist auch der finnische „Voima“ mit 10 500 PS.

Kleinere Eisbrecher sind etwa 50—60 m lang. Sie brechen im allgemeinen gerade noch eine Festeisdecke von 2 m Stärke. Mittelgroße Eisbrecher haben eine Länge von etwa 80 m, sehr große eine Länge um 100 m und mehr, und diese nehmen es mit einer Eisdecke von 4—5 m Stärke auf. Von „General San Martin“ ist bekannt, daß er in der Antarktis Eis von 4 m Dicke gebrochen hat.

Die Breite eines Eisbrechers ist sehr wichtig für die Schifffahrt. In starkem Festeis ist die gebrochene Rinne nicht breiter als die Breite des Eisbrechers. Hat dann das nachfolgende Schiff eine größere Breite als der Eisbrecher, so muß in langwieriger Arbeit eine doppelte Rinne geschlagen werden. Die größte Schiffsbreite liegt beim Eisbrecher immer oberhalb der Wasserlinie. Wegen der Gefahr durch Eispressung muß das Unterwasserschiff eine möglichst gleichmäßige Rundung aufweisen. Eine besondere Eigenart des Eisbrechers ist die Bugschraube. Man findet sie durchweg bei Eisbrechern über etwa 3000 PS, jedoch nicht immer bei solchen, die in Polargebieten eingesetzt werden. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts hatte man auf kanadischen Fährschiffen die Erfahrung gemacht, daß bei der Fahrt im Eis durch die Bugschraube die gebrochenen Schollen noch weiter zerkleinert und diese Stücke dann durch den Schraubenstrom achteraus getrieben werden. Das machte man sich auch bei den Eisbrechern zunutze. So erhielt der 1899 gebaute „Jermak“ eine Bugschraube. Bis heute streiten sich die Fachleute, ob die Bugschraube auch das Brechen der Eisdecke selbst wesentlich erleichtert, indem durch die Schraubenwirkung das Wasser unter der Eisdecke abgesogen und dadurch das Brechen des seiner Stütze beraubten Eises leichter wird.



Eisbrecher „Castor“ der Kriegsmarine war bis 1945 das größte deutsche Schiff dieser Art. 5150 t, 9600 PS, erb. 1939 auf der Schichau-Werft, Danzig. Hier arbeitet er bei 27° Kälte im Winter 1941/42 in der wesilichen Ostsee. Heute als „Pereswet“ in der Baltischen Flotte der UdSSR.

Die älteren Eisbrecher haben als Antriebsanlage der Entwicklung entsprechend Dampfmaschinen, die neuen fast alle dieselektrischen Antrieb („Voima“, „Ob“-Klasse, „General San Martin“ usw.). Da das Interesse mehrerer Nationen an den arktischen und antarktischen Gebieten ansteigt, kommt jetzt der Bau von Super-Eisbrechern, die ausgesprochene Polar-Eisbrecher und Forschungsschiffe sind, in stärkerem Maße in Gang.

„Glacier“ ist bereits ein solches Schiff. In Turku sollen zwei Eisbrecher von 13 000 t Wasserverdrängung mit 26 000 PS für russische Rechnung gebaut werden. Nach Pressemeldungen soll noch in diesem Jahr in Leninrad ein Eisbrecher von 16 000 t Wasserverdrängung von Stapel laufen, der durch eine Atomkraftanlage von 44 000 PS Leistung betrieben werden und dann ein Jahr ohne Brennstoffergänzung fahren soll. Außer Super-Tankern und riesigen Erzschiffen wird man später dann und wann auch Super-Eisbrecher sehen können, die als Spezialschiffe immer das besondere Interesse des Seefahrers finden.

*

Das blaue Tuch der Matrosen

Habt ihr es schon gewußt, daß die Seeleute ihr blaues Tuch der Laune einer schönen Frau verdanken? Eine englische Chronik behauptet es wenigstens.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts war John Russel als Herzog von Bedford Erster Lord der Britischen Admiralität. Eines guten Tages veranstaltete seine Gemahlin eine Parforcejagd und ließ sich hierfür ein prächtiges Reitkleid aus blauem Tuch mit weißen Aufschlägen schneiden. König Georg III. bewunderte die Herzogin sehr in diesem Kleid. Scherzend meinte er zu seinem Marineminister, daß die Matrosen doch sehr ausgezeichnet würden, wenn sie die Farben ihrer Herzogin trügen. Der Herzog von Bedford beilegte sich, dem Wunsche seines Souveräns Rechnung zu tragen. Und so ist es dann gekommen, daß die englische Marine die blau-weißen Farben erhielt, denen sich nach und nach die meisten Seestaaten angeschlossen. Es hat aber noch fast ein volles Jahrhundert gedauert, bis die Uniformierung der Kriegsmarine restlos durchgeführt war.

Da wir nun einmal bei der Uniformfrage angelangt sind, sei in diesem Zusammenhang auch erwähnt, daß ein Seemann, der etwas auf sich hielt, damals einen in Aalhaut gewickelten Zopf trug. Damit dieser nun nicht das Hemd beschmutzte, schützte man sich dagegen durch einen breiten Kragen aus einer Art Wachstuch. Hieraus entstand der heutige Exerzierkragen, und auch der Zopf ist bei mancher, so auch bei der deutschen Marine, geblieben in Gestalt der flatternden Mützenbänder. Anderswo ist er zu einem kleinen Schleifchen verkümmert.

Gewissermaßen als Auszeichnung für jeden Seesieg soll Lord Nelson seinen Leuten einen weißen Siegstreifen auf dem Exerzierkragen gegeben haben: San Vincent, Abukir und Kap Trafalgar. Viele andere Marinen haben diese weißen Streifen übernommen.

Bei unseren blauen Jungen soll es verschiedentlich vorgekommen sein, daß sie ihre schwarzseidenen Halstücher den kleinen Mädchen geschenkt haben. Ein Seemann ist nun einmal von Haus aus gutmütig und bereitet andern gern eine Freude. Daraus fertigten die jungen Damen dann Blusen. Leider wurde ihnen das später durch das Reichsmarineamt verpörrt, indem dieses einen blauen Diagonalstrich in das Tuch hineinweben ließ.

M. Waßmann

Wußten Sie schon, daß ...

... Wale auf ihren halbjährlichen Wanderungen von der Arktis zur Antarktis oder umgekehrt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 21 Knoten erreichen?

... vor 75 Jahren ein Präparat erfunden wurde, mit dem man echte Seeluft im Zimmer erzeugen konnte?

... man bereits 264 v. Chr. ein so großes Schiff baute, das weder in seinen Heimathafen noch in sonst einen sizilianischen Hafen hineinsegeln konnte? Es war der rahgetakelte Dreimaster „Syrakus“ von 4200 t Verdrängung, der unter der Herrschaft des Königs Hiro II. von Syrakus von dem bekannten Archimedes erbaut wurde. Das Schiff hatte tausend Mann Besatzung.

... im Jahre 290 v. Chr. das erste Leuchtfeuer erbaut wurde? Es war ein 125 m hoher Turm, der auf der Insel Pharos stand und den Schiffen den Weg nach Alexandria zeigte.

... die älteste Zunft der Kompaßmacher 1510 gegründet wurde? In Nürnberg gab es damals schon so viele Kompaßmacher, daß sie sich zu einer Zunft zusammenschlossen.

... im 15. Jahrhundert bereits ein Augsburgischer Schiffsreeder war? Es waren die Kaufleute Fugger, die Schiffe erbauen ließen für den Verkehr nach Calicut in Ostindien.

Die Schiffergilde „Emanuel“

Von A. Schmidt-Sarona

Uetersen, eine alte Zwingburg an der Pinnau, einem Nebenflüßchen der Elbe unterhalb Hamburgs, heute als „Rosenstadt“ weit bekannt, ist seit Jahrhunderten der Heimathafen vieler Elb- und Küstenschiffe. Ja, selbst Seeschiffe führen von Uetersen aus. So berichtet Wanda Oesau in ihrem Werk über den holsteinischen Walfang, daß in den Jahren 1823 bis 1859 von Uetersen aus Fangschiffe auf Grönland segelten.

Heute verfügt zwar Uetersen nicht mehr über Seeschiffe, wohl aber über eine ganze Anzahl von Küstenmotorschiffen, den Kümös. Die mannigfachen Gefahren der Seefahrt haben nun dazu geführt, daß sich die Schiffer zwecks gegenseitiger Hilfe zusammenschlossen. Das geschah auch in Uetersen. Hier wurde die Schiffergilde „Emanuel“ vor 90 Jahren gegründet. Diese Gilden und Bruderschaften halfen nicht nur ihren Mitgliedern, sondern sie hielten auch darauf, daß alles in Zucht und Ordnung zugeht.

Als Gründungstag der Schiffergilde „Emanuel“ zu Uetersen ist der 22. Januar 1867 angegeben. Merkwürdig ist, daß zu Anfang ein Lehrer der dortigen Gemeinde eine maßgebende Rolle gespielt hat. Es war wohl so, daß die nicht sehr schriftgewandten Seeleute einen Mann brauchten, der mit der Feder besser umzugehen wußte. Wahrscheinlich wird der alte Schulmann, wie das damals vielfach der Fall war, im Winter eine Art Navigationsunterricht erteilt haben. Jedenfalls erfreute er sich eines hohen Ansehens. Er muß auch ein geschickter Diplomat gewesen sein, denn sicherlich war es nicht ganz einfach, die hartschädelligen Schiffer unter einen Hut zu bringen.

Nachdem man einen Ausschuß gewählt hatte, der die Statuten ausarbeiten sollte und man sich über die „Garantiefragen“ geeinigt hatte, kam man überein, es „mit Gottes Hilfe zu unternehmen“. Als die Statuten festlagen, wurden die Älterleute gewählt, ebenso die Beisitzer und die Kassenrevisoren. Unter den Namen der Gründungsmitglieder sind viele, die auch heute noch als Schiffer in Uetersen ansässig sind.



Das MS. „Butt“ von Kapitän Julius Feldtmann, Hamburg-Moorende, stellt den jetzigen Typ eines Küstenmotorschiffes dar. 1954 von J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde erbaut, vermißt es 421 BRT und 705 t d.w. 300 PS, 9 Knoten. Svendborg-Rudermaschine und HAGENUK-Funkstation. 8 Mann Besatzung. Drei Ladebäume zu je 2 t.

Die Mehrzahl der in der Gilde versicherten Schiffe waren Ewer. Es waren aber auch schon ein paar größere Schiffe dabei, die sich auf See wagen konnten. Da natürlich die Gefahren auf See größer sind als auf der Elbe, so wurden die Beiträge gestaffelt. Für die Elbfahrt betrug die Prämie $\frac{1}{2}\%$ des Versicherungswertes, für die See 1% . Der Gildeschreiber erhielt für seine Mühewaltung anfangs jährlich 24 Mark Courant, eine Summe, die für den biedereren Schulmann eine erfreuliche Zulage zu seinem damals winzigen Gehalt bedeutete. Schon 1868 wurde der Gilde eine Pensionskasse für Schifferwitwen angeschlossen. Eine Witfrau bekam danach jährlich 50 Mark Pension. Um der Kasse für besondere Fälle eine weitere

Einnahmequelle zu erschließen, wurden bestimmte „Brüche“ eingeführt. Wer z. B. bei Versammlungen unentschuldig fehlte oder zu spät kam, hatte „Brüche“ zu zahlen, ebenso, wer ohne Anmeldung und ohne Prämiennachzahlung die Elbe verließ.

In den ersten Jahren wurde die Generalversammlung mit einer religiösen Feier eröffnet. Es wurden einige Gesangbuchverse gesungen und eine Ansprache gehalten. Das hatte ebenfalls der Gildeschreiber, der Lehrer Vett, zu besorgen. Auf die Versammlung folgte ein Umzug durch die Stadt. Ein Ball schloß die Veranstaltung ab. Dieser alljährliche, meist um die Weihnachtszeit stattfindende Schifferball ist noch heutigen Tages ein Fest, das keiner ver-



Ewer „Maria Dorothea“ aus Assel, 1907 in Elmshorn aus Eisen erbaut, 41 BRT, 27 NRT, 25 PS, 2 Mann Besatzung. Solche Schiffe waren an der ganzen deutschen Nordseeküste beheimatet. Ursprünglich reine Segler, erhielten sie erst in den 20er Jahren Motoren.

säumen will. Wer als Außenstehender zum Schifferball geladen wird, darf stolz darauf sein. 1869 schaffte sich die Gilde eine Lade an, die nach Beendigung der Generalversammlung im feierlichen Zug mit Musik und vielen Flaggen zum Haus des „dirigierenden Ältermanns“ überführt wurde. Dann folgte ein Umzug durch die Stadt bis zum Gidelokal. Ähnlich war es auch 1870, als die Schifferfrauen der Gilde eine Fahne stifteten. Diese wurde in feierlicher Form geweiht und darauf dem „dirigierenden Ältermann“ übergeben. Die Gilde muß in der damaligen Zeit sehr einflußreich gewesen sein. Wiederholt geht aus alten Protokollen hervor, daß dieser oder jener als Schiffer anerkannt worden war. Aber auch sonst kümmerte sie sich um das Leben der einzelnen Mitglieder. So zogen sich manche einen Tadel zu, weil sie bei der Ausfahrt „nicht ganz nüchtern“ gewesen sein sollen. Dies kam glücklicherweise recht selten vor. Ähnlich war es ja auch bei den Seefischern. Im Hafen tranken sie gern einen, aber auf See war Alkohol verpönt. So erlebte ich es einmal, als ein Finkenwerder Fischer beim Verlassen von Cuxhaven eine halbleerte Rumflasche über Bord warf.

Die eigentliche Aufgabe der Gilde war von Anfang an die Versicherung der Schiffe gegen Havarien. Einen Teil der Reparaturkosten mußten die Schiffseigner selbst tragen. Späterhin wurden zur Sicherung der Gilde Rückversicherungen abgeschlossen, mit denen sich die Mitglieder einverstanden zu erklären hatten.

Da die Beschlüsse der Gilde oft weitgehende wirtschaftliche Folgen hatten, mußten die Protokolle der Behörde vorgelegt werden. Diese hatten sie dann zu genehmigen. Das bezog sich natürlich nicht auf alle Punkte, so daß in den behördlichen Eintragungen oft der Satz steht: „Genehmigt, soweit erforderlich.“

Ohne Zweifel ist die Uetersener Schiffergilde „Emanuel“ eine lebensfähige und wichtige Selbsthilfeorganisation der Küstenschiffahrt gewesen. Hoffen wir, daß sie noch recht lange bestehen bleibt zum Segen ihrer Mitglieder. Die alten Formen mit den Umzügen hinter den Fahnen und dem abschließenden Schifferball mögen vielleicht vergehen. Man sollte aber darum besorgt sein, dieses alte Brauchtum zu erhalten. Das Wichtigste aber ist in der Gilde der Geist gegenseitigen Vertrauens und gegenseitiger Hilfe.

Manches hat sich geändert. Es ziehen nicht mehr die braunen und grauen Segel der Ewer die Pinnau aufwärts. An Stelle der kleinen Fahrzeuge des vorigen Jahrhunderts sind seetüchtige Motorschiffe getreten, die Reisen über Nord- und Ostsee und selbst in entferntere Gebiete nicht zu scheuen brauchen. Der wirtschaftliche Kampf der deutschen Küstenschiffahrt ist härter geworden. Worauf es aber ankommt, damals wie heute, ist, daß ganze Kerle am Ruder stehen.

So wie in Uetersen haben sich auch in andern Hafenplätzen, sei es in Schulau oder in Haren/Ems, in Wischhafen oder in Kirchhammelwarden, die Küstenschiffer zusammengeschlossen zu Gilden und Bruderschaften zwecks Versicherung auf Gegenseitigkeit, wegen der Pensionskassen und sonstiger Hilfen und Unterstützungen. Überall finden um die Weihnachtszeit die Schifferbälle statt.

Unsere Küstenschiffahrt verfügt heute über die ansehnliche Flotte von 982 Einheiten mit 211 946 BRT, die allein 1956 8,1 Millionen t an Gütern befördert haben. An der Spitze marschiert Hamburg mit 539 Kümös mit 115 000 BRT. Es folgen Niedersachsen mit 265 Schiffen mit 47 692 BRT, weiter Schleswig-Holstein mit 120 Kümös mit 29 014 BRT, Bremen mit 41 Schiffen mit 14 050 BRT und schließlich Nordrhein-Westfalen mit 17 Einheiten mit 6881 BRT. Es ist selbstverständlich, daß unsere Kümös heute genau so neuzeitlich eingerichtet und ausgerüstet sind wie unsere Seeschiffe. Radar, Wechselsprechanlage oder Funkpeiler wird man auf vielen der 300 bis 500 BRT großen Schiffe finden.

Der Koffer

Es hatte furchtbar geknallt, und dann sackte das Schiff schnell weg. Nun trieben die Boote mit der Besatzung und den paar Fahrgästen mitten auf dem Indischen Ozean. In „Boot 3“ saß ein Schotte, der entsetzlich jammerte und lamentierte.

„Nun hören Sie doch endlich auf mit Ihrer Jaulerei, Mister MacIntosh! Das ist ja nicht mit anzuhören“, fuhr ihn ein Schafzüchter an, der ja eigentlich nach Australien wollte.

„Mein Koffer! Mein Koffer!“ schluchzte der Schotte immer wieder.

„Ihr Koffer? Dieses alte schäbige Gestell, das da in Ihrer Kammer stand? Dem Möbel würde ich keine Träne nachweinen. Ihr Gepäck war ja versichert“, mischte sich der Decksteward ein, der im selben Boot saß.

„Aber der Inhalt doch nicht. Der ist unersetzlich. Mein Koffer, mein Koffer!“ geht das Gemjammer weiter.

„Goddam, Sie werden schon kein Gold und keine Diamanten darin haben, Mister MacIntosh. Was hatten Sie denn in dem Koffer? Ihre schmutzigen Unterhosen und Socken, was?“ donnert ihn der Schafzüchter an.

„Nein, nicht Socken und Unterhosen. Meine Frau und meine Tochter sind darin. Oh, mein Koffer, mein Koffer!“

Die Freiwache

Zusammenstoß mit einer Wasserhose

Von W. Clark Russell

„Waren Sie mal in einer Wasserhose?“ fragte er mich. Ich verneinte. „Ha“, rief er, „ich bin einmal durch solch ein verfluchtes Ding hindurchgekommen. Es war so furchtbar, daß ich noch lange mit einem Gefühl herumliefe, als habe ich durch mein Weiterleben die Naturgesetze durchbrochen.“ — „Ist es eine lange Geschichte?“ fragte ich. — „Nein“, sagte er, „besser als lang; sie ist wahr!“ — „Dann los dafür!“ antwortete ich. Und er begann:

„Ich war Dritter Steuermann auf einer 800 tons Bark, mit Namen ‚Cashmere Merchant‘. Wir trieben in Windstille im Golf von Bengalen, 113 Tage unterwegs von Liverpool. Ein schwerer, schläfriger Tag ging zu Ende. Heiße Tage lagen hinter uns, aber dieser war der heißeste.

Es regte sich kein Lüftchen, nur wenn das Schiff in der Dünung rollte, schlugen die Segel donnernd gegen die Masten und fächerten uns etwas. Den ganzen Tag lagen große Haufenwolken rund herum auf dem Horizont, als hätte ein gewaltiger Besen sie von der See gefegt und sie wie eine ringförmige Gebirgskette auf der Kimm liegen lassen. Anscheinend bewegungslos, hatten sie sich seit Mittag ganz allmählich um 8 bis 12 Grad gehoben. Als die Sonne unterging, war der ganze Westen wie kochender Karmesin, nach dem Zenith in eine Art dunstigen Scharlachrots übergehend, das Wolkengebirge selbst lag schwarz davor. Eine finstere Nacht kam herauf, ohne Mondschein. In jeder Welle der dunklen Dünung quirlte helles Meeresleuchten in grünlich schimmernden Wölkchen.

Ich gehörte zur Backbordwache, die um 8 an Deck kam, und als der Kapitän sich um 10 Uhr zurückgezogen hatte, schloß ich mich dem Ersten Steuermann an, der gemächlich auf und ab ging. Wir sprachen über das, was uns in Kalkutta bevorstand. Plötzlich blieb er stehen und rief: ‚Mein Gott, was ist das?‘, während er auf eine eigentümlich verfärbte Stelle der See zeigte, in deren Mitte ich zwei feine, hell leuchtende Linien beobachtete, die dicht beieinander aus der See herausgabelten und sich nach oben verlängerten.

‚Ssst‘, sagte ich, ‚hören Sie es?‘ Das Geräusch, das ich meinte, war, wenn auch schwach, in den Pausen der gegen die Takelage flappenden Segel wohl zu hören. Denken Sie an einen im Nebenzimmer kochenden Kessel, so etwa war es. Ein Blitz zuckte hell auf zwischen den beiden feurigen Strichen und beleuchtete grell die gewaltigen Falten einer großen, niedrig hängenden Wolke über dem eigentümlichen, ständig größer werdenden, leuchtenden Ungetüm.

‚Eine Wasserhose‘, rief der Erste. ‚Sie wandert anscheinend geradewegs auf uns zu!‘

Dabei lag die Bark, abgesehen von den Schlingerbewegungen durch die Dünung, so ruhig da wie ein Feuerschiff, so daß durch Manövrieren nichts zu erreichen war.

‚Wasserhosen leuchten doch nicht‘, rief ich.

‚Ja, ja‘, antwortete er, ‚diese tut es aber. Das kommt vom Meeresleuchten. Es ist nicht die erste, die ich so gesehen habe‘. Er sagte es, ohne den Blick von dem Phänomen abzuwenden. Dann aber fluchend, daß sie tatsächlich auf uns zuhielt, stürzte er in die Kajüte und kam gleich wieder heraus. Hinter ihm tauchte wie ein Geist der Kapitän aus dem Niedergang, nur mit Hemd und Hose bekleidet.

Ob Sie es mir glauben oder nicht, was ich Ihnen berichte, ist so wahr, wie ich hier lebendig neben Ihnen hergehe.



De Jung kommt trüch seggt Walter Rothenburg

He sull wat anners warden,
Sull mit Gewalt studeern.
Den Jung trock't, as sien Vadder,
Rut in de wide Feern:
No Ofriko, no Chino rut —
De blau See, dat is sien Brut ...
Soß Moon weur he nu buten.
He schreev ook Breef un Kort,
Von Land un Lüd un Wunner,
Von Storm un glatte Fohrt
Ok von den Käppen, von den Oln.
De wull em anner Reis beholn ...
Sien Mudder luurt an Hoben
Mang Kollis an de Kai.
Dor kumt de dicke Damper:
Dat Hatt sleit ehr meist twei!
So luur se ok vor twintig Jahr —
As Vadder noch as Jantje fohr ...

Die feurige Säule, wie ich die von leuchtenden Streifen eingefasste Erscheinung nennen will, wurde jetzt mit ungläublicher Schnelligkeit dicker und schien 500 Fuß hoch zu sein. Darüber war ein ununterbrochenes Spielen von Blitzen, manchmal sehr hell, mit scharfen Donnerschlägen, deren Widerhall auf den polierten Hügeln der Dünung entlangrollte. Infolge der Windstille ringsum sah das kleine leuchtende wirbelnde Unwetter bezaubernd aus, aber auch furchterregend. Stetig nahm das Rauschen der kochenden Basis der Säule und das unbeschreibliche Heulen des kreisenden Windes zu. Die Freiwache wurde geweckt. In atemloser Spannung standen wir schweigend

da. Man konnte tatsächlich nichts unternehmen. Wir hätten vielleicht eine Kanone abfeuern müssen, aber es war keine an Bord. Der Kurs der Wasserhose war nun leicht zu erkennen, das geheimnisvolle Licht wurde deutlicher, das schäumende Bett, aus welchem sich diese gewaltige Wassersäule erhob, wurde weißer, der Lärm der in Aufruhr geratenen Wasser- und Schaummassen, der rollende Donner, alles wurde so ohrenbetäubend, wie wenn ein Linienschiff mit vier Decks fortwährend mit allen Geschützen feuert.

Langsam kam das Ungeheuer näher. Es war kaum noch Hoffnung freizukommen.

Der Kapitän rief: ‚Mein Gott, was sollen wir tun? Wie schnell wandert sie?‘

‚Höchstens 8 Meilen die Stunde‘, antwortete der Erste mit der Stimme eines zum Tode Verurteilten.

‚Sie kommt herüber!‘ rief jemand in panischem Schrecken. Und sofort huschten Gestalten wie Schatten davon. Der Bootsmann, ich erkannte seine Stimme, rief noch: ‚Geht in Deckung, Jungs, unter Deck mit euch!‘ Noch mehr verschwanden nach vorne. Der Kapitän sagte nichts mehr. Es blitzte und krachte jetzt schon über uns. Die Bark rollte heftiger in zunehmendem Seegang, obgleich noch immer Windstille herrschte, und die Wasserhose hatte sich bis auf etwa hundert Meter genähert.

Ich kann jetzt nur noch von mir selbst reden, denn was jetzt folgte, war so furchtbar, daß einem das Blut in den Adern zu erstarren schien und jedes Aufnahmevermögen aussetzte. Ich weiß nur, daß der Anblick und der Lärm der Wasserhose mit all seinen schrecklichen Begleiterscheinungen mich beinahe verrückt machte, und ich nur noch daran dachte, Schutz zu suchen. Ich sprang in den Kajütsniedergang, wobei ich dem Kapitän und dem Ersten zurief, mir zu folgen. Kaum war ich vier Stufen hinunter, als eine Erschütterung folgte, wie wenn ein Erdbeben unter dem Kiel das ganze Schiff zerbrochen hätte. Einen Augenblick lang hörte ich einen Höllenlärm von rauschenden Wassermassen und brechenden Masten und dann war es aus. Der Niedergang füllte sich, und ich wurde bewußtlos von einem Wasserfall nach unten geschwenmt.

Natürlich ertrank ich nicht ganz. Ich kam ins Bewußtsein zurück und wunderte mich nicht darüber. Das Wunder kam erst, als ich wie ein nasser Sack aus der Kajüte herauskroch und merkte, daß ich ein gesunder Mann mit allen Sinnen geblieben war und es überstanden hatte, ohne verrückt zu werden. — Ich gelangte an Deck. — Nacht. — Kein Lufthauch. — Totenstille. Der Horizont lag schwarz ringsum wie vorher. Es dauerte eine kleine Weile, bis ich merkte, daß das Schiff entmastet war, kein Schiff mehr, nein, eine Hulk! Einzelne Gestalten bewegten sich auf dem Deck. ‚Hallo!‘ rief ich und einige kamen; aber sie waren noch zu erschüttert, um Fragen zu beantworten. Doch gelang es noch vor Tagesanbruch, die Pumpen zu besetzen und in Gang zu bringen, die Pumpen eines Wracks. Niemals ging die Sonne auf über einem traurigeren Anblick, als ihn unsere Bark bot. Drei zersplitterte Stumpen, wo die Masten gestanden hatten, ein Salat von Wrackstücken längsseit, das Bugspriet abgebrochen, die ganze Backbord-Reling umgelegt. Deckshaus, Küche, Boote — alles verschwunden. Den Kapitän und den Rudersmann fanden wir nicht wieder, und der Erste Steuermann lag tot unter der zersplitterten Takelage.

Nun, ich bin am Ende. Drei Tage pumpten wir wie die Verrückten, denn das Schiff leckte wie ein Sieb. Es hieß: Pumpen oder untergehen, weil wir keine Boote hatten. Am vierten Tage nahm uns ein Dampfer auf. Er kam gerade noch früh genug, denn wir waren erschöpft. Ich glaube, wenn die nächste Ablösung zum Pumpen fällig gewesen wäre, hätte sich niemand mehr gemeldet!“

Das Boot

Von Karl Fritz Ludwig

„Tausend Pfund, Captain Dudley, tausend Pfund!“

„Sie hören doch, ich verkaufe das Boot nicht, Mister Broomfield.“

„Tausend Pfund, das ist doch kein Pappenstiel! Ja, ja, Captain Dudley, ich verstehe schon Ihre Gefühle, weshalb Sie sich von dem alten Zampán nicht trennen wollen. Aber kein Trödler wird mehr als lumpige fünf Schilling dafür geben. Mein letztes Wort, Captain Dudley: ein-tausend Pfund und diese bar in die Hand.“

„Und wenn Sie mir eine Million böten, Mister Broomfield, ich würde es dennoch nicht weggeben. Zu entsetzliche Erinnerungen hängen daran.“

„Erinnerungen hin, Erinnerungen her, Captain Dudley. Das ist nun einmal Seemannslos. Sie müssen sich damit abfinden. Nicht alle schiffbrüchigen Kapitäne können so leicht zu einem Vermögen kommen, wie ich es Ihnen biete.“

„Ersparen Sie sich alle weiteren Worte, Mister Broomfield, ich verkaufe das Boot nicht. Übrigens ist es auch gar nicht mein Eigentum.“

„So, wessen denn?“

„Das Schiff war bei Lloyds in London versichert. Die Gesellschaft hat die volle Summe ausgezahlt und ist damit auch Besitzerin des Bootes geworden.“

„Umso besser, Captain Dudley. Lloyds wird noch weniger Verwendung dafür haben als Sie. Kaufen Sie das Boot zurück und überlassen Sie es dann mir. Ich vergüte Ihnen über tausend Pfund hinaus noch Ihre Auslagen. Nun, ist das kein großzügiges Angebot, Captain Dudley?“

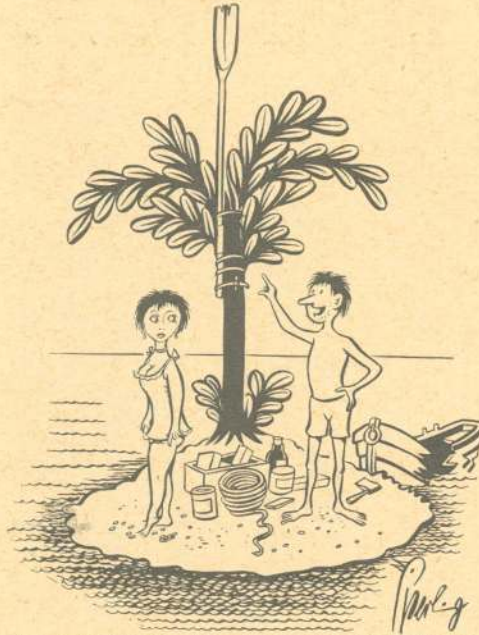
„Daß Sie mir bestimmt nicht ohne Hintergedanken machen, Mister Broomfield. Ich durchschaue Sie, Sie sind ein schlauer Fuchs. Tausend Pfund stecken Sie in das Geschäft hinein und Zehntausende holen Sie wieder heraus. Ein Gauner sind Sie, so mit dem Unglück anderer Geschäfte machen zu wollen. Sie bekommen das Boot weder von mir noch von Lloyds.“

„Ein kleines Geschäft zu machen, ist meine Aufgabe als Unternehmer. Aber wollten Sie damals nicht auch ein Geschäft machen, Captain Dudley? Glaubten Sie vielleicht, daß sich die Südsee-Pflanzer die Segeljachten nur zu ihrem Vergnügen hielten? Sie hatten auch wohl noch nie davon gehört, daß sich solche Schiffe vorzüglich zum Opiumschmuggel eignen? Und Sie hatten auch noch nie davon gehört, daß verwegene Kapitäne mit schnellen Schiffen friedliche Eingeborene von den Inseln raubten, um sie für sündhaftes Geld als Arbeiter an die Pflanzungen zu verschachern? Früher nannte man so etwas Sklavenhandel. Und dazu brauchte man eben Segeljachten. Sie sind schnell und wendig, kein Kanakenfahrzeug kann Schritt mit ihnen halten, und auch den Kanonenbooten der Königin manövrieren sie zu gut. Also tausend Pfund für dieses Häufchen Feuerholz. Schlagen Sie ein!“

„Ja, gewiß, für solche Zwecke wurde manche Jacht in die Südsee verkauft. Mein Vertrag lautete nur, die ‚Mignonette‘ nach Sydney zu überführen, wo sie als Frachtfahrer für Koprä-Ladungen eingesetzt werden sollte. Und jetzt gehen Sie, Mister Broomfield. Ihre Bemühungen sind zwecklos.“

Nach diesem aufdringlichen Besuch ging Kapitän Thomas Dudley ans Fenster seines bescheidenen Gasthofes am Fischmarkt und blickte hinüber auf die Reede von Plymouth. Ein leichter Nieselregen machte draußen alles grau und trübe. Noch einmal überdachte er das letzte ereignisreiche Jahr. Ganz klar lagen die Geschehnisse jetzt vor ihm. Als man sie damals

vor das Schwurgericht in Falmouth zitierte, ihn und seinen Steuermann Edmund Stephens und Edmund Brooks, den Matrosen, da sah es noch sehr wirr in seinem Kopf aus. Kaum konnte er eine klare Antwort geben auf die Fragen des Gerichtes. Und was wußten denn schon die Geschworenen davon, wie es einem Seemann zumute ist, der vierundzwanzig Tage in einer Nußschale auf See herumtreibt, ohne Wasser, ohne Nahrung, ohne Hoffnung, jemals gerettet zu werden?



„Los, entscheiden Sie sich — wir brauchen eine Notflagge!“

„Mörder!“ hatte man in den Saal geschrien. Und noch einmal traf es ihn wie ein Peitschenhieb, als der Richter das Urteil verlas: „Wegen vorsätzlichen Mordes, begangen an dem 15jährigen Schiffsjungen Richard Parker aus Southampton, verurteilt zum Tode durch den Strang.“

Mit Fingern hatte man auf ihn gezeigt, hatte ihn angespuckt, als ihn die Wachmänner gefesselt hinausführten.

Und da kam Simonsen, der deutsche Kapitän von der Hamburger Bark „Montezuma“. Er hatte seine Aussage damals nur schriftlich abgegeben, weil er mit seinem Schiff weiter nach Hamburg gesegelt war. Einen Justizmord nannte Simonsen das Urteil von Falmouth, und er sagte das nicht leise, sondern er schrie es laut hinaus in die Welt, bis es die großen Londoner Blätter brachten und eine Wiederauflösung des Prozesses verlangten.

Der Oberste Gerichtshof in London hat den Fall auch wieder aufgerollt. Kapitän Simonsen war selbst herübergekommen, um sich als Zeuge zur Verfügung zu stellen. Ja, da wußte er es, daß dieser sein Freund war. Gott oder der Zufall hatte sie zusammengeführt, Simonsen und Dudley, mitten auf dem Atlantischen Ozean, Simonsen mit der Bark „Montezuma“, ihn in dem Dingi der „Mignonette“. Achtunddreißig Tage war er bei ihm an Bord gewesen. Ihm habe er dann alles anvertraut, wie einem Beichtvater. Belleibe nicht auf einmal, dazu war er viel zu geschwächt und noch zu zerfahren im Kopf. Viele kleine Mosaiksteinchen hat der Segelschiffsmann zusammenfügen müssen zu einem großen klaren Bild und die Aufzeichnungen im Logbuch der „Mignonette“ ergaben endlich die Richtigkeit dieses Bildes.

Ein breitschultriger blonder Hüne, saß Kapitän Simonsen auf dem Zeugenstuhl, die Hand auf der Bibel, Schweigend hörte der Gerichtshof zu, als er die ganze Reise rekonstruierte.

Nicht eine Zwischenfrage richtete der Gerichtshof an den Zeugen, nur zum Schluß wurde er, Kapitän Dudley, aufgefordert: „Angeklagter, haben Sie der Aussage des Zeugen Kapitän Simonsen etwas hinzuzufügen?“ — „Nichts, Herr Präsident. Es war die reine Wahrheit.“ Auch seine beiden Männer nickten zustimmend. Noch genau entsann er sich der Rede. Kein Advokat hätte eine bessere Verteidigung führen können.

„Mit einer Salpeterladung von Iquique in Chile kommend, lernte ich am 27. Juli 1884 Kapitän Dudley im Stillengürtel des Atlantiks kennen. Er war erst 32 Jahre alt, doch seine weißen Haare und die zerfurchten Gesichtszüge, der bis zum Skelett abgemagerte Körper ließen ihn bedeutend älter erscheinen. Wie ich später hörte, war er einer der erfahrensten und erfolgreichsten Jachtkapitäne Englands. Deshalb auch wohl wandte sich ein Australier, ein Herr J. Want aus Sydney, an ihn wegen der Überführung der soeben gekauften Segeljacht ‚Mignonette‘, bekanntlich einem Kutter von nur 16 Meter Länge.

„Der Kahn ist verrottet und verludert, viel zu morsch schon, um nur auf der Reede von Cowes spazieren zu segeln“, meinten die Hafenbehörden von Southampton und wollten dem Schiff kein Seefähigkeitszeugnis ausstellen.

„Was heißt hier Seefähigkeitsattest?“ entgegnete Kapitän Dudley. „Das Schiff ist erst 17 Jahre alt, gar kein Alter für eine solche Jacht. Und Jachten segeln auf eigene Verantwortung, auch ohne Seefähigkeitszeugnis.“

Was war auch schon groß dabei? Eine Sommerreise um das Kap der Guten Hoffnung und dann vor den braven Westwinden nach Australien? Keine große Sache, wenn man sich erst einmal freigemacht hat von dem Glauben, daß erst Schiffe über 300 Kommerzlasten ozeanfähig sind. Ich habe mir einmal die Mühe gemacht, in den Annalen der Hydrographie nachzublättern. Da war 1860 die kleine ‚Spray‘, keinen Zoll größer als die ‚Mignonette‘, die 1860 unter Kapitän Wyse von Clyde nach Tasmanien segelte. Genau 100 Tage brauchte sie für die 13 000 Seemeilen. Zwei Jahre darauf war es der kleine Schoner ‚Chance‘. Der benötigte allerdings 141 Tage von Cowes nach Sydney, denn unterwegs traf er viel schlechtes Wetter an.

Sollte es für die ‚Mignonette‘ ein besonderes Wagnis sein? Zudem bekam Kapitän Dudley eine ganz hübsche Heuer dafür, hatte er das Schiff erst richtig in Sydney abgeliefert. Auch Steuermann Stephens schlug bereitwillig zu, als man ihm die Stelle anbot. Er war schon 37 Jahre alt und fuhr bis dahin immer noch als Steuermann auf den Schiffen der Union-Company. Er wollte weiter, wollte Kapitän werden. Die ‚Mignonette‘ sollte ihm das Sprungbrett dazu sein.

Dem Matrosen Edmund Brooks war es ganz gleich, als er im Heuerbüro für die ‚Mignonette‘ musterte und dann nachher sah, was es für eine Nußschale war und was für eine weite Reise sie machen sollte. Er ist Junggeselle und ein alter Salz buckel, der sich nur auf See wohl fühlt. An Land hatten ihn Weiber und Schnaps immer sehr bald aus den Stiefeln gekippt. Und deshalb machte er lieber lange Reisen.

Bill Smith, der andere Matrose, kratzte sich aber doch bedenklich unter der Mütze, als er den Schlorren sah, dem er sich auf vier bis fünf Monate anvertrauen sollte. Drüben in Woolston wohnte bekanntlich ein altes Zigeunerweib, die sich gut aufs Kartenschlagen verstand. Wie viele Seeleute ging auch Bill am Abend vor der Ausreise zu ihr.

„Ich sehe dein Schiff in großer Gefahr, Seemann“, orakelte die Kartenschlägerin. Und als er noch ein paar Schillingstücke von seinem Handgeld auf das Pik As legte, soll er noch weit mehr erfahren haben. Bill Smith ist bekanntlich nicht wieder zur ‚Mignonette‘ zurückgekehrt. Ich machte ihn in Hamburg ausfindig. Er fährt jetzt auf einem Grimsby-

Dampfer. Ich habe ihn protokolllarisch vernehmen lassen. Hier ist seine Aussage.

Richard Parker endlich war nicht zu einer Kartenlegerin gegangen. Seine Mutter, eine Kapitänswitwe, wollte nicht, daß er auf der „Mignonette“ annusterte. Er sollte auf einem ordentlichen Schiff fahren. Aber Dick Parker trieb der Ehrgeiz. Als Schiffsjunge auf solch einer Reise, da würde er bald ein ganzer Kerl werden.

Soweit die Mannschaft. Am 19. Mai 1884 verließ nun die „Mignonette“ den Hafen von Southampton. Das Wetter war schön. Mit drei Mann konnten sie das Schiff gut bedienen. Kapitän Dudley kam erst in Tollsbery an Bord. Bis Madeira wurde es eine gute Reise. Am 1. Juni kamen sie dort an. Und dieses Schiff sollte nicht seetüchtig sein?

In Funchal wurden Lebensmittel und Wasser aufgefüllt. Dann ging es weiter. Am 14. Juni tauschten sie Grüße aus mit der Liverpooler Bark „Bride of Lorne“. Sie setzten das Dingi aus, und Brooks ruderte hinüber zur Bark mit Briefen, die sie in Liverpool zur Post geben wollten. Am 17. Juni wurde dann die Linie passiert.

Plötzlich sprang das Wetter um. Aus Südsüdost kam es herangefegt. Immer höher wurde die See und der Wind schwoll zum Sturm an. Doppelt wurde das Großsegel gerefft und der Sturmklüver gesetzt. Dann, typisch für das Gebiet der Mollungen, drehte der Wind auf Nordwest, flaute darauf plötzlich ab. Am 2. Juli war es vollkommen windstill. Doch am Tage danach ging es wieder los. Mit großem Orchester! Orkan! Sie mußten beidrehen, vor Seeanker gehen und besseres Wetter abwarten. Die Seen, sie kamen durch die ständig umspringenden Winde von allen Seiten, warfen das Schiff hin und her. Es ächzte und stöhnte in seinen Verbänden.

„Warschau! Brecher!“ rief Stephans, der Steuermann. Ein gewaltiger Brecher kam ange rollt. Sie konnten nicht mehr ausweichen. Das Schiff bäumte sich auf. Dann krachte und donnerte es an Deck. Nur schwer kam die Jacht wieder hoch.

Die Bordwand war eingeschlagen. Mehrere Planken hatte die See losgerissen. Auch das Schanzkleid war zertrümmert. Nur ein Seemann weiß, was das zu bedeuten hat. Es ist so gut wie ausgeschlossen, noch über Deck zu gehen. Durch das Leck ergossen sich ungeheure Wassermassen in das Schiff. Sie versuchten, mit der kleinen Handpumpe zu lenzen. Es war vollkommen ausgeschlossen, gegen diese immer sich wiederholenden Kaskaden ankämpfen zu wollen. Nur wenige Minuten noch konnte sich das Schiff über Wasser halten.

Und wieder wusch ein Brecher über Deck, nahm den Jungen mit. Doch der verfang sich glücklicherweise im Takelwerk. Eben und eben gelang es dem Steuermann und dem Matrosen, den Jungen wieder an Deck zu holen in Sicherheit.

In Sicherheit? War er hier wirklich in Sicherheit? Tiefer und tiefer sackte die Jacht weg. Immer öfter rollten die Seen über Deck. Unvermeidlich war der Untergang.

„Boot klar!“ gab Kapitän Dudley den Befehl. Er selbst riß den Kompaß aus seiner Halterung und legte ihn ins Boot, ging unter Deck, um die Instrumente, das Logbuch, ein paar Seekarten und Lebensmittel zu holen. Der Junge kam mit einem Fäßchen Frischwasser angerollt, doch bei dem Schlingern des Schiffes rollte es ihm aus den Händen und durch das Loch im Schanzkleid über Bord.

Gerade in dem Augenblick, als die Jacht versank, kam Kapitän Dudley aus dem Niedergang, unter dem Arm ein paar Dosen mit Proviant. Wahlos hatte er sie in aller Eile aus dem Kielraum gegriffen. Als letzter jumpete er in das Boot, dann sank die Jacht weg. Nur fünf Minuten hatte es gedauert von dem Augenblick an, als der erste Brecher das Leck schlug, bis zum Sinken.

Die in der Eile über Bord geworfenen Proviantdosen wurden nicht alle wiedergefunden. Manche mag abgesoffen sein. Was sie fanden, enthielt weder Fleisch noch Zwieback, sondern nur eingemachte weiße Rüben. Auch das Fäßchen mit dem Frischwasser war nicht mehr aufzufinden. Nur die Klampen, auf denen es neben dem Mast gestanden, wurden aufgefischt. Daraus und aus ein paar Brettern riggen sie einen Treibanker. Da ein Unglück selten allein kommt, leckte auch noch das Boot. Alles Ausösen half nichts, so schnell lief das Wasser nach. Aber sie fanden das Leck und stopften es mit alten Lappen dicht. Gegen Mitternacht gewahrten sie eine schwarze Dreiecksflosse. Immer enger wurden die Kreise, die der Hai um das Boot zog. Sie müssen wissen, Herr Präsident, daß das Dingi keine vier Meter lang und nur 120 Zentimeter breit war.



Sein Bordrand lag nur wenige Zoll über Wasser.

Kapitän Dudley überholte den Proviant. Es war da nicht viel zu zählen. Zwanzig Pfund Rüben hatten sie, sonst nichts. Kein Frischwasser, kein Hartbrot, kein Salzfleisch. Was ist das schon für vier Mann? Und dazu hier im Gebiet der Mollungen die sengende Sonnenhitze und dazwischen die steifen Sturmböen.

Drei Tage aßen sie nichts. Am vierten Tag bekam jeder ein paar Rüben. Jeder kaute lange und andächtig daran herum. Am fünften Tag fingen sie eine Schildkröte, ein Geschenk Gottes in dieser Lage. Sieben Tage lang lebten sie von diesem Tier. Dann gab es wieder Rüben. An jedem Tag jedem Mann eine kleine Rübe. Da war die letzte Dose aufgebraucht. Was jetzt? Nirgends eine Schildkröte, und vom blauen, wolkenlosen Himmel brannte die Äquatortonne herunter. Keine Bö brachte Regen mit. Mit Seewasser feuchteten sie ihr Zeug an. Etwas kühlte das wenigstens. Parker, der Schiffsjunge, hielt es nicht mehr aus. Entgegen dem Verbot des Kapitäns schlürfte er Seewasser. Er war ja noch zu unerfahren. Je mehr er schlürfte, desto mehr mußte er trinken. Sein Blick wurde irr, seine Reden wirr und dann wurde er vom Fieber befallen. Kein Mensch konnte ihm mehr helfen. Er war bereits vom Tode gezeichnet.

Achtzehn Tage trieben sie nun schon auf dem weiten Atlantik, achtzehn Tage und achtzehn Nächte in dem kleinen Nachen mit vier Mann. Kaum durften sie sich bewegen, geschweige denn zum Schlafen ausstrecken. Welche Bequemlichkeit dagegen bietet das riesige Rettungsboot eines Dampfers! Achtzehn Tage hatte sich kein Segel gezeigt, keine Rauchfahne

eines in der Ferne dahinziehenden Dampfers. Achtzehn Tage nur sengende Sonne, nur die bleierne See, nur Hunger und Durst. Und zu allem die seelischen Leiden: würde sie hier jemand finden oder der Tod die Erlösung bringen? Das trieb sie zur Verzweiflung.

Der Junge war bereits wahnsinnig geworden. Plötzlich sprang er auf von seinem Platz im Bug, setzte sich auf den Bordrand und versuchte, das Boot zum Kentern zu bringen. Und rundum kreisten die schwarzen Rückenflossen der Haie. Es wäre ein schrecklicher Tod für sie alle gewesen.

Aber noch war der Wille zum Leben da. Wollten sie leben, mußte einer sterben. Auch Sie, meine Herren vom hohen Gericht, hätten in diesem Falle nicht anders gedacht und auch Sie hätten genau die gleiche Entscheidung getroffen wie Kapitän Dudley, auf wen die Wahl

fallen würde. Der kleine Dick Parker, der nie mehr von seiner Krankheit genesen würde, auf den sie ständig ein Auge haben mußten, hatte er sie doch schon mehrfach in seinem Irrwahn alle ums Leben zu bringen versucht, der wurde das Opfer.

Weiter segelte das Boot. Sie hatten einen Riemen als Notmast aufgeriggt, drei Hemden daran als Segel.

Am 27. Juli 1884, als meine Bark „Montezuma“ auf 3° 17' Süd und 21° 6' West stand, rief mich mein wachhabender Steuermann an Deck. Er hatte über Steuerbord-Bug ein tief im Wasser liegendes Boot mit ein paar zerrissenen Fetzen an einem Mast gesichtet. Sofort ließ ich daraufzuhalten, ließ dann backbrassen und ein Boot aussetzen, als ich Menschen in dem Boot erkannt hatte. Auch von dort hatten sie uns gesichtet und uns mit müden Armen zugewinkt.

Wir mußten die drei Mann förmlich aus dem Boot heben, so erschöpft waren sie. Sprechen konnten sie nicht. Wer sie waren? „Mignonette“ — Southampton, was am Spiegel des Bootes angeschrieben stand, sagte mir nichts. Im Schiffsregister fand ich weder einen Dampfer noch einen Segler „Mignonette“. Erst als ich in den verwaschenen Seiten des Logbuches blätterte, erfuhr ich, daß es sich um eine Jacht handelte.

Nun, wir haben die drei Schiffbrüchigen auf der „Montezuma“ gehegt und gepflegt, haben ihnen Zeug gegeben und die besten Kojen, so wie es Brauch unter Seeleuten ist. Als sie allmählich wieder zu Kräften kamen, erfuhr ich ihre Geschichte, eine Geschichte, die uns Seefahrer Tag für Tag treffen kann.

Achtunddreißig Tage brauchte ich noch widriger Winde wegen bis Falmouth, das ich für Order anlaufen sollte. Hier erstattete ich Meldung bei den Behörden, wie es die Vorschrift verlangt, und setzte meine Passagiere an Land. Das ist alles, was ich dazu sagen kann. Kein rechter Seemann hätte in diesem Falle anders gehandelt, als es Kapitän Dudley tat.“

Der Oberste Gerichtshof hatte sich daraufhin zur Beratung zurückgezogen. Lange dauerte es, bis er wieder zurückkam. Es war eine lange Zeit für Kapitän Dudley. Würden sie nun das Urteil von Falmouth bestätigen oder würden sie ihn auf Lebenszeit ins Zuchthaus von Dartmoor schicken?

Endlich tritt das Gericht wieder ein. Die bisher noch so strengen Augen der Richter scheinen unter ihren weißen Perücken ein wenig freundlicher zu blicken.

„Im Namen Ihrer Majestät, der Königin!“ beginnt der Präsident mit der Verlesung des Urteils. „Das Urteil des Schwurgerichtes zu Falmouth gegen den Schiffskapitän Thomas Dudley wegen vorsätzlichen Mordes an dem Schiffsjungen Richard Parker zum Tode durch den Strang wird aufgehoben. Kapitän Dudley wird auf freien Fuß gesetzt. Begründung: Kapitän Dudley hat in äußerster Notwehr, um das Leben seiner Besatzungsmitglieder zu retten . . .“ Aber weiter hörte er schon nicht mehr. Die mechanisch heruntergeleiteten Worte glitten an seinen Ohren vorbei. Aber er war frei, frei, konnte wieder hinaus in das Leben. Es klopfte an der Tür. Es ist Edmund Brooks, sein Matrose.

„Hallo, Captain, komme eben von der Cattedown Wharwes, war dort als Zeuge, wie Lloyds das verdammte Ding mit Petroleum übergießen und verbrennen ließ. Jetzt ist nichts mehr da, was uns an der verdammten ‚Mignonne‘ erinnern kann.“

„Gott sei Dank, Brooks! Jetzt ist auch Broomfield, dem Halunken, das Geschäft vereitelt. Wollte mit dem Boot doch von Stadt zu Stadt ziehen und es überall zur Schau stellen.“

„Gehe morgen wieder in See, Captain, mit dem Vollrigger ‚Lady of Invergordon‘, mit Kohlen für Singapur. So long, Captain!“

Irmtraut

Von Otto Kleemus

Die blinden Passagiere oder Stowaways, wie der Seemann sie nennt, waren auf unseren Musikdampfern, sei es auf Nord- oder Südamerikafahrt, keine Seltenheit. Aber was wir auf der alten „Cap Vilano“ in Buenos Aires erlebten, war einmalig.

Wir lagen mit der „Cap Vilano“ an der Darsena Norte, hatten die Passagiere eingeschiffert und sollten um 10 Uhr die Heimreise antreten. Ein herrlicher Sommermorgen brach an! Plötzlich sahen wir ein Mädchen, nur mit einem Nachthemd bekleidet, das von zwei Männern verfolgt wurde, über den Platz rasen. Es stürzte sich auf die Gangway und fiel dem wachhabenden Offizier mit den Worten: „Retten Sie mich,“ in die Arme! Vergeblich versuchten die Argentinier, die Gangway zu betreten, aber der herbeieilende Quartiermeister, ein Hüne von Gestalt, verwehrte ihnen den Zutritt. Eine temperamentvolle Debatte folgte! Man forderte die Herausgabe der Señorita. Das sah unser Bootsmann, der mit seinen Matrosen das Promenadendeck scheuerte. „Wat“, schrie er wutentbrannt, „Ji wölt de dütsche Deern van Bord halen? Caramba!“ und richtete den Wasserschlauch auf die ahnungslosen Caballeros, die in wilder Flucht davonliefen.

Wir gingen in See! Von einer Stewardess wurde das Mädchen in Obhut genommen, und dabei erfuhren wir ihre „Leidensgeschichte“. Sie war in einem Hotel in Dresden als Zimmermädchen tätig gewesen, bis eines Tages ein reicher



„Auf Wiedersehen! — Auf Wiedersehen! Bleib' nicht so lange fort!“

Italiener erschien, der sich in unsern Schützling unsterblich verliebte. Irmtraut war glücklich. Er reiste mit ihr nach Genua und fuhr mit der „Principessa Mafalda“ nach Buenos Aires. Der Liebestraum war zu Ende, als sie erfuhr, daß ihr Bambino Besitzer einer Animierkneipe auf der berühmten Bocca war. Der Landessprache kaum mächtig, mußte sie die Gäste bedienen. Es war eine wüste Gesellschaft, die täglich ihre Fiestas feierte und sie belästigte. Ihre Leidenszeit begann, als sie das Haus verlassen wollte und von einem Polizisten zurückgebracht wurde. Auch ein weiterer Fluchtversuch mißlang. Endlich schlug die Befreiungsstunde. Als nach einem wüsten Gelage und anschließendem Streit ihr Patron verletzt wurde, versuchten einige Kumpane in ihr Schlafgemach einzudringen. Kurz entschlossen sprang sie aus dem Fenster und lief zum Hafen, der nun ihre Rettung wurde.

Das Bedienungspersonal und insbesondere der Held des Tages, unser Bootsmann, überreichte ihr im Namen der Besatzung eine Geldspende. Und als das Ereignis wie ein Lauffeuer durch das Schiff ging, veranstalteten auch die Passagiere eine Geld- und Kleidersammlung.

In Rio de Janeiro kamen Passagiere an Bord. Ich bekam einen Brasilianer in eine meiner Kammern, der sich für Irmtraut lebhaft zu interessieren schien. Täglich sah man die beiden an Deck promenieren und, als ein Kostümfest veranstaltet wurde, beim Tango im Speisesaal. Das fiel niemanden auf, zumal wir 300 Passagiere an Bord hatten. Nur unser Bootsmann war schlechter Laune und ver-

folgte mit Argusaugen den Flirt seines Liebings. Die weitere Reise verlief dann ohne Zwischenfälle.

Als wir endlich in Lissabon lagen und Irmtraut mit ihrem Caballero heimlich von Bord ging, schlug es wie eine Bombe ein. Der Bootsmann fluchte. Die Stewardess mußte in Hamburg abmustern.

Eine Reise später haben wir uns den Schauplatz des Dramas angesehen. Es war eine harmlose Seemannskneipe, in der die Besatzungen der Lloydschiffe zu verkehren pflegten. Wir bestellten das gute deutsche Bier, und als ich der Wirtin die Story von der Irmtraut erzählte, lachte sie schallend: „O, Boys, und ihr habt die Geschichte geglaubt? Im vorigen Jahr ist sie im Nachthemd mit der „Sierra Ventana“ gefahren.“

Wir waren sprachlos. Nur der Bootsmann unterbrach das Schweigen und meinte tief-sinnig: „Wat sünd wie Seelüd doch for gode Minschen.“

Tiger-Schmidt

Bei einer Reederei, die zu Zeiten 22 000 Menschen beschäftigte, mußte es für die Namensgleichheit von Leuten oftmals Unterscheidungsmerkmale geben, die nicht selten — wie beispielsweise im Falle Handschuh-Meyer oder Tannhäuser-Schulze — Aufschluß über die Angewohnheiten und Liebhabereien der so Titulierten gaben. So gab es auch den von Kundigen vielbelächelten Namen Tiger-Schmidt. Der so benannte war ein Zimmermann und hatte seinen Namen von einer Reise mitgebracht, die mit einem ganzen Zoo wilder Tiere nach Peru geführt hatte. Die Geschichte berichtet, daß ein Tiger auf hoher See des Nachts aus seinem Käfig ausbrach und trotz aller Suche bis zum Morgengrauen nicht gefunden werden konnte. Der vielköpfigen Tierfänger-Expedition, die im Dämmern des Tages zu der Erkenntnis kam, das wilde Biest könne jetzt nur noch im Laderaum stecken, gehörte auch der Zimmermann Schmidt an. Unter Beobachtung aller Vorsichtsmaßnahmen kletterten die Männer in den Laderaum hinab. Doch abermals war ihr Mut größer als der Erfolg, und so entschloß man sich, wieder an das Licht des Tages zu entern. Auf jeden Fall glaubte der Zimmermann Schmidt der letzte auf der Leiter zu sein, die aus dem Bereich der Bestie führte. Das war ein in der Aufregung verzeihlicher Irrtum. Nach ihm kletterte nämlich der Dritte Ingenieur und, nichtsahnend wie er war, patschte er dem Zimmermann Schmidt kameradschaftlich seine Hand in die Hinterfront. Die Folgen dieser Handlung jagte den Männern auf der Leiter Schauer des Schreckens und später des Lachens über den Rücken. Ein Schrei ertönte: „Grüßt mir Frau und Kinder — er hat mich!“

Der Alte wußte es vorher

Käpten Lührs von der Kuff „Anne-Maria von Drochtersen“ war ein frommer Mann. Jeden Morgen hielt er eine kurze Andacht mit seiner Crew. Eines Tages lag das Schiff auf der Elbe vor Anker. Und als sie nun hieven wollten, saß der Anker fest. Er war vielleicht hinter ein Stack gehakt. Alle Mühe war umsonst. Wollte man nicht die schöne Tide verlieren, mußte man die Kette schlippen.

Als sie nun am Abend in Schullau lagen, meinte Jürgen Meewes, der Jungmann: „Wunnern mußt ick mi doch, dat Se, Käppen, dat vun Morgen al wissen, dat wi unsen Anker slieten wörrn!“ — „Wo dat denn?“ — „Jä, wi hebbt doch hüt morgen sungun: ‚Ich habe nun den Grund gefunden, der meinen Anker ewig hält.‘ Was der Käppen dazu gesaght hat, weiß ich nicht. Ich weiß nur, daß Jürgen bannig schnell an Deck fand.“

Blockadebrecher

Wie hat sich ein Handelsschiff bei Kriegsausbruch zu verhalten? Im Ersten Weltkrieg waren die Handelsschiffskapitäne in ihren Entschlüssen noch ganz und gar auf sich selbst gestellt. Bei Erhalt der Kriegsnachrichten suchten sie im nächsten neutralen Hafen Schutz. Keiner aber konnte wissen, daß neutrale Staaten sich im Laufe des Krieges den Entente-Mächten anschlossen. Hier zeigten die Kapitäne aber insofern besondere Initiative, als sie ihre Schiffe durch Herausnehmen und Zerstören wichtiger Maschinenteile, durch Selbstversenken in den Häfen oder auf andere Art wenigstens für eine gewisse Zeit fahruntüchtig zu machen suchten. Eine Rückkehr nach Deutschland glückte nur zwei Schiffen, nämlich dem Hamburg-Süd-Dampfer „Rio Negro“, der unter Kapitän Tepfer zum Troß des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe“ gehörte und nach dessen Untergang vor der Nordküste Südamerikas den Rückmarsch in die Heimat antrat. Er lief auf 41° West nordwärts, dabei die nordatlantischen Schifffahrtsrouten auf dem kürzesten Wege kreuzend, drehte dann auf 46° Nord nach Nordost ab, um zwischen Island und Faröer in die Nordsee einzustößen. Er erreichte auch die norwegische Küste bei Aalesund und kam bald darauf mit den Besatzungsresten der „Karlsruhe“ glücklich in Kiel an. Ähnlich segelte auch die kleine chilenische Bark „Tinto“ mit Besatzungsmitgliedern einiger in Chile internierter deutscher Schiffe. Der Kurs der „Rio Negro“ wurde zum „klassischen“ Kurs der Blockadebrecher des Zweiten Weltkrieges. Weitere Erfahrungen über Blockadebrecherfahrten lagen nicht vor, als man etwa ab 1934 mit gewissen Sicherungsmaßnahmen begann. Man rechnete damit, daß sich bei Beginn von Feindseligkeiten die Hälfte bis zu zwei Drittel der deutschen Handelsflotte in überseeischen Gewässern befänden. Wahrscheinlich würden es noch dazu die größten und wertvollsten Schiffe sein.

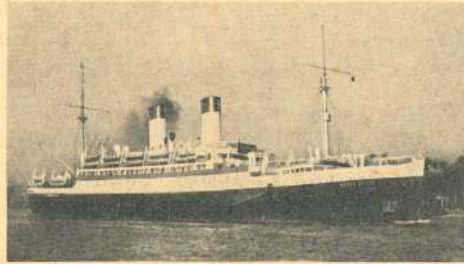


Der bereits 41 Jahre alte D. „Helene“ (ex „Druidstone“, ex „Queenmoore“) der Reederei H. W. Christophersen, Flensburg, 2160 BRT, 1950 PS, war vor dem Kriege in der Holzfahrt von Kanada tätig. Am 29. August 1939 verließ die „Helene“ unter Kapitän C. Cornils den Hafen von Louisburg/NS und erreichte nach vielen Abenteuern am 15. September 1939 Murmansk. Am 22. Mai 1940 sank das Schiff durch Minentreffer im Hubergat vor der Ems.

Bei der Bedeutung der Tonnage für einen etwaigen Gegner war zu erwarten, daß dieser alles in Bewegung setzen würde, um in den Besitz des deutschen Frachtraumes zu gelangen. Die erste Aufgabe der Handelsschiffahrt mußte es daher sein, ihm diesen zu entziehen und dem eigenen Lande nutzbar zu machen. Das bedeutete eine Rückkehr in die Heimat, die mit Aufbringen und Versenken, schlimmstenfalls sogar unter Verlust von Menschenleben, enden konnte. Von den Besatzungen der Handelsschiffe mußte also die gleiche Einsatzbereitschaft gefordert werden wie von den Angehörigen der Kriegsmarine. Da die Besatzungen meist recht ungleichmäßig zusammengesetzt, oft sogar mit weiblichem Personal vermengt waren, hatte dies alles zwar seine Schwierigkeiten, mußte aber trotzdem verlangt werden.

Um die Kapitäne zu instruieren, wie sie sich im Kriegsfall zu verhalten hätten, wurden bei

den Kriegsmarine-Dienststellen in Stettin, Hamburg und Bremen besondere Lehrgänge eingerichtet. Ende August 1939 wurden die ersten Warntelegramme an die Schifffahrt gefunkt. Auf ein bestimmtes Stichwort hin kehrten die Schiffe in die Heimat zurück oder, falls das innerhalb einer gewissen Frist nicht möglich war, hatten sie einen neutralen Hafen anzulaufen. Zur Rückkehr standen zwei Wege offen: entweder durch die Dänemarkstraße



MS. „Monte Olivia“ der Hamburg-Süd, erb. 1924, 13 750 BRT, 6800 PS, lag bei Kriegsausbruch unter Kapitän Friedrich Petersen in Buenos Aires, ging zunächst nach Santos und trat von hier den Blockadedurchbruch nach Hamburg am 14. September 1939 an. Glücklich erreichte es die Elbe am 19. Oktober. Am 3. April 1945 wurde es in Kiel durch Bombentreffer schwer beschädigt, brannte aus und kenterte. Das Wrack wurde 1948 gehoben und verschrottet.

zwischen Island und Grönland hindurch und an der Eisgrenze entlang in einen nordnorwegischen Hafen, oder durch die Enge Island-Faröer ebenfalls in einen skandinavischen Hafen nördlich von Bergen. Lediglich der „Bremen“, die mit ihren 51 656 BRT in keinen Fjord einlaufen konnte, wurde befohlen, nach dem russischen Eismeerhafen Murmansk zu gehen. Diesen Befehl bezogen manche kleinere Schiffe auch auf sich und dampften ebenfalls nach Murmansk.

Die Rückführung der Schiffe bedeutete für die Besatzungen ein ungeheures Maß an Arbeit und Geschicklichkeit. Die Brennstofffrage als wichtigste war ein schwer lösbares Problem, lagen doch fast alle Bunkerfirmen in englischer Hand oder wurden von Engländern kontrolliert. In jedem Hafen stieß man auf britische Spitzel, die die deutschen Schiffe scharf überwachten und Bunkerungen, Übernahme von Wasser und Proviant und sonstige Anzeichen eines baldigen Auslaufens sofort der britischen Admiralität meldeten.

Diese Schwierigkeiten und Hindernisse, die zunächst überwunden werden mußten, ehe die Schiffe die gefährvolle lange Blockadefahrt antreten konnten, sprechen für die Entschlossenheit und den Mut der Besatzungen. Hatten sie dann tatsächlich die Heimat erreicht, so lagen



Das MS. „Ermland“ der Hamburg-Amerika Linie, erb. 1922, 6228 BRT, 3500 PS, fuhr im Ostasien-Dienst und befand sich unter Kapitän Krage bei Kriegsausbruch in Manila. Von hier lief das Schiff nach Takao auf Formosa und weiter nach Kobe. Hier wurde es von der Kriegsmarine erfaßt und als Hilfs- und Versorgungsschiff eingesetzt. Als solches machte es unter dem Namen „Weserland“ verschiedene Blockadereisen zwischen Japan und Bordeaux. Am 3. Januar versenkte es sich bei einer Begegnung mit dem Feind in der Biskaya selbst.

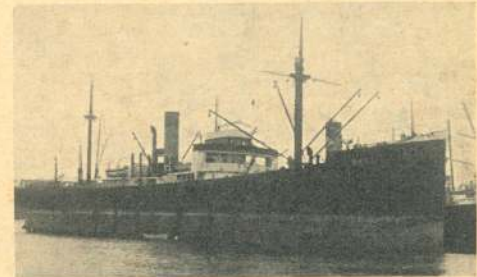
zwar oft wenig bekannte, aber hervorragende Leistungen hinter ihnen. Die deutsche Propaganda hob damals nur die beiden Lloyd dampfer „Bremen“ und „Columbus“ hervor. Ohne deren Leistungen beeinträchtigen zu wollen, muß man jedoch vom seemännischen Standpunkt aus das erfolgreiche Zurückbringen eines kleinen Papierholzdampfers mit hoher Deckslast

und acht Knoten Geschwindigkeit fast noch höher bewerten, als den Blockadedurchbruch eines mit 27 Knoten dahinjagenden Schnell dampfers.

Man wird den Schneid anerkennen müssen, mit dem oftmals verhältnismäßig kleine Schiffe, die nur für Küstenfahrt gebaut waren, durch die orkanartigen Stürme des winterlichen Nordatlantik und durch die Nebel des Eismees geführt wurden. Nicht nur die schnellen Fahrgastdampfer jagten mit ausgelegten Maschinen durch das Nordmeer, jeden Augenblick gewärtig, im Nebel mit einem Eisberg zu kollidieren, wie es auch der „Bahia Blanca“ in der Dänemarkstraße ergangen ist, nein, auch langsame Frachter, mit fünf Knoten durch das Wasser mahlend, wählten diesen Weg. Hier sei nur an die Blockadebrecherfahrten der kleinen Flensburger Papierholzdampfer „Constantia“, „Helene“ oder „Juno“ gedacht, an die vielen kleinen Frachter von Leonhardt & Blumberg, Knöhr & Burchard Nfl., Joh. M. K. Blumenthal, Aug. Bolten und vieler anderer.

Hohe Anerkennung verdienen auch die Matrosen und Heizer, ferner die Köche und Stewards der großen Fahrgastdampfer, die hier Matrosen- und Heizerdienste verrichten mußten. Vollkommen ungewohnte Aufgaben traten auf diesen Durchbruchreisen an sie heran. Oftmals aus der Tropenfahrt kommend und daher ohne Winterkleidung, standen sie klappernd vor Kälte auf Ausguck im Vormars, oder sie leisteten fast Übermenschliches in der Maschine oder vor den Feuern. Fast blind tappten diese Schiffe durch ihnen fast unbekannte Gewässer. Ohne Segelhandbücher, ohne Leuchtfeuerverzeichnisse, mit ungenügenden, zum Teil selbstgezeichneten Karten, mit Schulatlanten, Touristenkarten und selbst Eisenbahnkarten versuchten sie ihren Weg hineinzu finden in die navigatorisch so außerordentlich schwierigen Gewässer der Schären Nordnordwegens.

Bei diesen Durchbrüchen haben die Seeleute der deutschen Handelsschiffe gezeigt, daß sie nicht zurückstehen gegenüber ihren Kameraden



Der 17 Jahre alte D. „Helgoland“ (ex „Riol“, ex „Arcturus“) des Norddeutschen Lloyd, Bremen, 3664 BRT, 1700 PS, war in der Fruchtfahrt von Westindien eingesetzt. Als eines der letzten deutschen Schiffe kehrte die „Helgoland“ in die Heimat zurück. Unter Kapitän Friedrich Segelken befand sich die „Helgoland“ bei Kriegsausbruch im Golf von Mexiko und lief zunächst nach Puerto Colombia. Dieser Hafen wurde erst am 1. September 1940 verlassen und glücklich die Heimat erreicht. Am 7. Juni 1942 ging das Schiff durch Seeunfall im finnischen Meerbusen verloren.

von der Kriegsmarine. Gehören nicht auch Mut, Einsatzbereitschaft, Manneszucht und ein gehöriges Stück Draufgängertum dazu, ein unbewaffnetes Schiff, das sich nicht einmal seiner Haut wehren kann, sondern nur mit List zu retten ist, über Tausende von Meilen über den von den Feinden bewachten Ozean zu bringen? Diesen Männern der deutschen Seefahrt ist die wohlverdiente Anerkennung nicht versagt geblieben. Am 1. April 1941 wurde von der Reichsregierung für die Besatzungen dieser Schiffe das „Abzeichen für Blockadebrecher“ gestiftet.

Was im letzten Kriege von unserer Seeschiffahrt geleistet worden ist, kann als das Hohe Lied des deutschen Seemanns angesprochen werden. Trotz ständiger Lebensgefahr hat er seine Pflicht voll erfüllt und hat neben und mit den Kameraden der Kriegsmarine Hervorragendes geleistet.

Ludwig Dinklage

Aus der Schifffahrt

Abschaffung mittelalterlicher Strafen in der englischen Marine

Auf Grund eines Antrages der britischen Admiralität hat das englische Parlament am 20. März 1957 ein Gesetz angenommen, wonach die vorsintflutlich anmutenden Strafen innerhalb der englischen Marine abgeschafft werden. Die alte Strafordnung bestand seit rund 900 Jahren, wenn auch die darin angedrohten grausamen Strafen seit Anfang des 19. Jahrhunderts nicht mehr verhängt worden waren. Am bekanntesten war das „Kielholen“, ein Verfahren, das neben der Aburteilung früher auch auf Segelschiffen als grausamer Scherz bei Äquatortaufen Anwendung fand. Dabei wurde der Verurteilte — an einem Tau festgebunden — von der Nock der einen Seite der Großrahe unter dem Kiel durch zur Nock der anderen Seite der Großrahe geholt. Ebenso berüchtigt war das „Durch die Flotte peitschen“. Nackend wurde der zu Bestrafende in einem Ruderboot festgebunden und unter den anfeuernden Rufen seiner Kameraden von dazu abgeteilten Matrosen ausgepeitscht, während das Boot an der langen Linie der Ankerlieger vorbeigerudert wurde. In den seltensten Fällen haben die so Verurteilten diese „kollegiale Behandlung“ lebend überstanden. Ihren Ursprung haben diese harten Strafen in der Tatsache, daß in den Anfängen der englischen Seegeschichte bei größeren Seunternehmen die Gefängnisse entleert werden mußten, um die Schiffe zu bemannen. Es ist einleuchtend, daß bei einem so zusammengewürfelten Haufen keine andere Möglichkeit bestand, die notwendige Zucht und Ordnung aufrechtzuerhalten.

Und dann der Zoll . . .

In Großbritannien unterliegen grundsätzlich fast alle Waren dem Einfuhrzoll und in einigen Fällen auch noch der Kaufsteuer (Purchase Tax). Sie werden jedoch für gewöhnlich nicht erhoben, wenn es sich um Gegenstände handelt, die zum persönlichen Gebrauch durch den Reisenden bestimmt sind, und er sie bereits längere Zeit besitzt und benutzt, bzw. er sie nach seiner Abreise wieder mitnimmt.

Bei einem Aufenthalt von sechs Monaten bis zu einem Jahr kann die Hinterlegung eines Betrages verlangt werden, wenn es sich bei der Einfuhr um Waren handelt, die noch neu oder wenig gebraucht sind (z. B. Pelze, Armband- und Taschenuhren, Fotoapparate usw.). Dieser Betrag wird dann bei der Ausreise zurück-erstattet. Außerdem können Reisende, die zollpflichtige Waren bei sich haben, diese zum eigenen Gebrauch zoll- und steuerfrei hereinbringen, wenn es sich höchstens um die nachstehenden Mengen handelt:

1. Bei europäischen Reisenden und britischen Rückreisenden:

Ist dabei die Gesamtmenge mehr als doppelt so groß wie die nachstehend angegebene Höchstmenge, so ist die Gesamtmenge zu verzollen. Ist sie größer als die Höchstmenge, ohne jedoch das Doppelte davon zu übersteigen, ist nur soviel zu verzollen, wie über die Höchstmenge hinausgeht.

- Tabak (einschl. Zigarren und Zigaretten) bis zu 1/2 Pfd. engl. (rd. 225 g),
- Spirituosen höchstens 1/2 Flasche (3/8 l),
- Wein höchstens 1 Flasche (3/4 l),
- alkoholhaltiges Parfüm und Gesichtswasser höchstens 1/4 l, jedoch darf das Parfüm höchstens die Hälfte dieser Menge betragen.

Diese Erleichterungen beziehen sich jedoch nur auf das Gepäck, das beim Eintreffen des Reisenden in seiner Gegenwart untersucht wird. Eine angemessene Menge neuer Kinofilme unter 35 mm Breite, bzw. gewöhnliche Rollfilme oder Platten sind zollfrei, falls der Zollbeamte den Eindruck hat, daß sie nur zum nichtgewerblichen und rein persönlichen Gebrauch während des Ferienaufenthaltes bestimmt sind.

2. Für persönliche Gegenstände, die nicht zollfrei eingeführt werden dürfen, gelten folgende Bestimmungen:

- Die Freigabe erfolgt nur gegen Hinterlegung eines Betrages, den der Reisende zurückerhält, wenn er die Waren bei der Abreise wieder vorzeigt (die Rückerstattung des Betrages kann aber nur durch einen Scheck erfolgen).
- Die Waren werden versiegelt und durch ein vom Zollamt zugelassenes Reisebüro nach dem Ausreiseort gesandt, wo sie bis zur Abreise liegenbleiben.
- Sie werden beim Zollamt des Ankunfts-hafens aufbewahrt.

Bleibt der Reisende jedoch über ein Jahr in Großbritannien, dann wird sofortige Zahlung von Zoll und Kaufsteuer verlangt.

Eine besondere Einfuhrerlaubnis ist für diese persönlichen Sachen nicht erforderlich, sofern es sich um angemessene Mengen handelt, die weder als Handelsware noch zu Verkaufszwecken mitgebracht werden. Die Einfuhr von rohem Fleisch und Geflügel ist dagegen nur aus wenigen Ländern erlaubt.

Nach Jugoslawien können ausländische Reisende und Touristen ihr Reisegepäck sowie alle übrigen persönlichen Bedarfsartikel für den Aufenthalt in Jugoslawien zollfrei einführen. Sie sind jedoch verpflichtet, diese Artikel bei der Ausreise wieder mitzunehmen.

Zu den persönlichen Gegenständen zählen neben den üblichen Kleidungsstücken folgende Waren: Fotoapparat, Radioapparat, Feldstecher, Musikinstrumente, Grammophon mit zwanzig Schallplatten, Kleinschreibmaschine, Angelgerät, Jagdgewehr, Zelt- und Lagerzubehör, verschiedene Sportgeräte, Kinderwagen und dergl. Von den genannten Artikeln darf nur ein Stück je Kopf mitgeführt werden. Das Jagdgewehr mit dazugehöriger Munition ist bei Ausstellung des Visums in den Paß einzutragen.

Neben diesen Artikeln können folgende Waren zollfrei eingeführt werden:

200 Zigaretten oder 20 Zigarren, bzw. 250 g Tabak, 1 l Wein, 1/4 l Spirituosen, 1/4 l Kölnisch Wasser, 25 g Parfüm, jedoch nur in geöffneten Flaschen.

Diese Zollbefreiung gilt aber nur für Touristen mit vollendetem 16. Lebensjahr, die Jugoslawien nicht mehr als einmal im Monat besuchen. (Fortsetzung folgt).

Schulschiff-Kameradschaften

Die kameradschaftliche Vereinigung aller ehemaligen Besatzungsmitglieder der Schiffe des Deutschen Schulschiffvereins weist darauf hin, daß der DSV-Club Hamburg an jedem zweiten Dienstag im Monat, ab 18.00 Uhr, im Restaurant „Stahuber“, Hamburg 4, Hein-Hoyer-Straße 40, seine monatlichen Zusammenkünfte abhält. Gäste sind herzlich willkommen. Die Geschäftsstelle der Hamburger Gruppe steht unter der Leitung von Kapitän A. Than, Hamburg-Altona, Palmalle 29, Ruf 42 58 08. Die Kameraden aus der Fahrt werden gebeten, der Geschäftsstelle ihre Anschrift mitzuteilen, um durch Rundschreiben über die Clubtätigkeit unterrichtet zu werden.



Ein zünftiges Bild von der Seefahrt entsteht

„Berlin-Woche“ in Hamburg. Ein rundes Dutzend Schülerlotsen waren von der Spree an die Elbe gekommen. Hafens und Seefahrt lockten. „Kehrwieder“ stellte sich zur Verfügung und zeigte ihnen alles vom dicken Schiff an bis zum Stapellauf der „Bunten Kuh“. Ein Fotoreporter hatte das „spitz“ bekommen. Er mußte doch ein paar Aufnahmen für das tiefste Binnenland schießen. Wie er das machte? „Kehrwieder“ hat ihn dabei belauscht. Nach-

dem er endlich seine Gruppe zurechtgestupst hatte — einige hatten sich bereits verdrückt; Radar, Kreiselkompaß und Funkanlage interessierten sie mehr — durfte der malerisch um den Hals gehängte Rettungsring ebensowenig fehlen wie die Meckertüte. Sicher ist ein schöner Schnapsschuß daraus entstanden, den wir irgendwo in einer Zeitschrift wiederfinden werden. Dem ganz rechts stehenden Jungen ist es anzumerken, daß er genau dasselbe denkt wie die Seeleute: „Affentheater“. Mit solchen Aufnahmen dürfte der Seefahrt kaum gedient sein, meinen auch wir.

Oller Doover!

Als erstes deutsches Schiff nach dem Kriege wieder im chilenischen Hafen. Großes Bordfest mit Lampions, kaltem Büfett und so. Hühn und Perdühn sind geladen. Der 4. Offizier — natürlich — hat sich das schönste Mädchen dazwischen herausgepickt, steht nun mit ihr vor dem kalten Büfett. Spanisch kann er leider nicht. „Vous voulez prendre quelque chose, Mademoiselle?“ stottert er mit seinem Schulfranzösisch zusammen.

„No comprende!“

„Do you take something, my Darling?“ Englisch kann er schon besser.

„No comprende!“

„Ob du wat zu präpeln haben willst, dumme Jöhre?“

„Klar doch, oller Doover!“

Eine ganz dicke Festmachertrasse war übergereppt.

Reisetagebuch eines Filmstars

Eine junge, attraktive Filmkönigin, die eine Schiffsreise um die Welt machte, führte ein Tagebuch.

Am Montag trug sie ein: Der Kapitän erspähte mich an Deck. Er war freundlich genug, zu fragen, ob ich mich dazu herablassen könne, bei den Mahlzeiten während der Fahrt an seiner Seite an der Tafel Platz zu nehmen.

Dienstag: Diesen Morgen brachte ich mit dem Kapitän auf der Brücke allein zu. Er postierte mich hinter das große Schild, auf dessen Vorderseite steht „Passagieren ist der Zutritt zur Brücke nicht erlaubt“.

Mittwoch: Kapitän machte Andeutungen, die mir für einen Offizier und Gentleman etwas unwahrscheinlich vorkamen.

Donnerstag: Er drohte, das Schiff zu versenken mit allen 800 Passagieren, wenn ich

mich seinen Vorschlägen nicht geneigt zeigen würde.

Freitag: Ich habe 800 Passagieren das Leben gerettet.

„Queen Mary“

Der englische Riesendampfer „Queen Mary“ wurde im letzten Krieg wiederholt als Truppentransporter eingesetzt. Unter normalen Verhältnissen konnte er 2062 Passagiere fassen. Soldaten sind ja wohl kleiner und nehmen nicht soviel Platz weg. Als in New York einmal 14 000 GI's zur Einschiffung auf der Pier angetreten waren und dann mit „Ohne Tritt, marsch!“ über die Gangway spazierten, rief der Kapitän mit grimmigem Humor von der Brücke: „Halloh, Boys! Bitte nach achtern durchtreten. Es wollen noch ein paar mehr mit.“

Der Waschmann

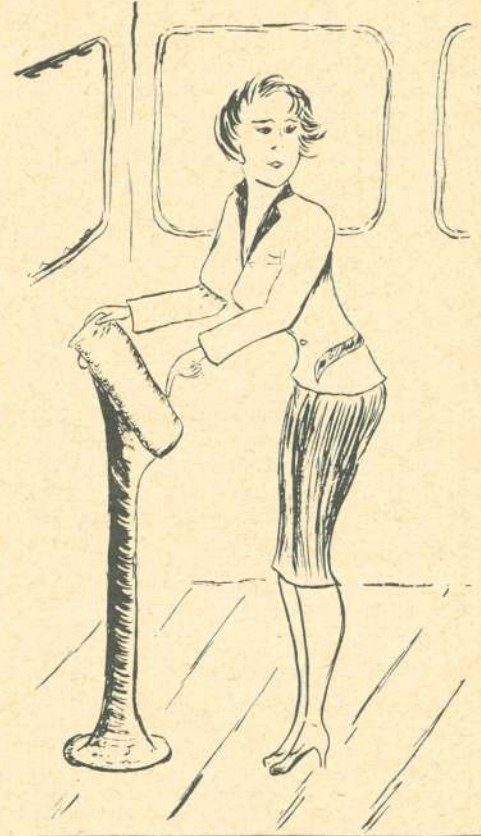
Auf unserm Kombi-Schiff hatten wir einen Waschmann. Einen Chinesen. Pieksauber war immer unsere Wäsche. Es war auch ein feiner Kerl, nur konnte er es nicht vertragen, wenn er mit seinem Spitznamen angeredet wurde. Chinesische Namen mögen ja in den Ohren der Söhne des Himmels wunderhübsch klingen. Uns aber lagen sie nicht. Solch Kauderwelsch konnte man ja auch nicht behalten. Nach alter Seemannsart hatten wir für ihn schnell einen uns geläufigeren Namen gefunden. Wir nannten ihn „Niesen“.

Im Mittelmeer lief dem sonst so freundlichen Waschmann die Galle über. Bei einem der täglichen Inspektionsgänge trat er vor den Kapitän und beschwerte sich. Er wollte nicht länger Mister Niesen sein.

„Und wie ist Ihr richtiger Name, Waschmann?“ fragte der Kapitän.

„My name is Ha-tsch!“ lautete die Antwort.

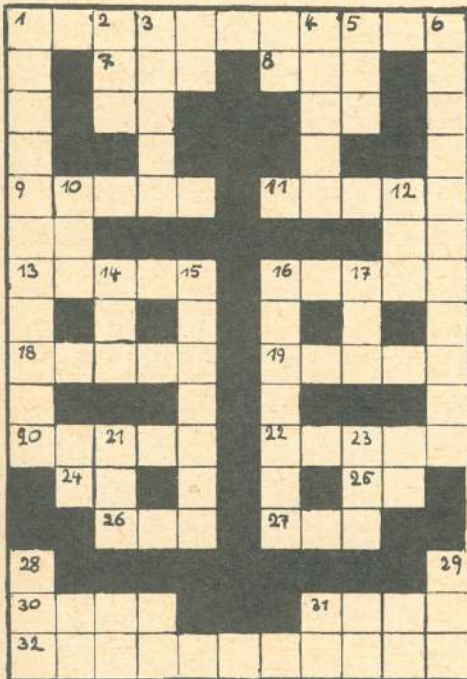
Cissy, die Seemanns liebe



„Elektrischer Steuermann? Quatsch! 'n lebendiger wär' mir lieber. Aber wohl'n büschen gefährlich, ihm so auf den Bauch zu tippen?“

GEHIRNSCHMALZ

Kreuzworträtsel



Wagerecht: 1. Seemannsausdruck für Decksart, 7. Fisch, 8. muß manchmal entscheiden, 9. Seemannsarbeit, 11. Gaffelsegel, 13. Herumtreiber, 16. Hafenstadt auf der iberischen Halbinsel, 18. letzter Hafen der Alten, 19. Fluß in Pakistan, 20. Mädchennamen, 22. lästiges Kraut, 24. Abkür-

zungszeichen einer deutschen Reederei, 25. Unterseebootstyp des 1. Weltkrieges, 26. wonach sich der Seemann sehnt, 27. Hilfsmittel der Navigation, 30. wo die Bräute stehen bleiben, 31. seemannischer Ausdruck für Öse, 32. Tauwerk
Senkrecht: 1. seemannischer Dienstgrad, 2. Segelkommando, 3. Ausdruck aus der Schiffszubehör, 4. Navigationsmittel, 5. Windrichtung, 6. „Platzanweiser“ für Seeschiffe (Mehrz.), 10. Firmenbezeichnung einer bekannten Jacht- und Bootswerft, 12. Teil des Baumes, 14. nordischer Seevogel, 15. freundliche Winde, 16. früherer Hamburger Viermaster, 17. Teil der Ruderanlage, 21. Angehöriger eines seefahrenden Volkes, 23. Allgemeinbezeichnung des Tauwerks in der Seefahrt, 28. Seite, an der der Seemann in die Toppen entert, 29. wohin sich der Seemann in Schutz stellt.

Seemanns-Quiz

- Was ist Begien?**
 - Kreuzsegel
 - Klosterschwester
 - orientalischer Frauenname
- Was ist Windreep?**
 - morsches Tauwerk
 - Reffbändsel
 - Tau zum Fieren der Stenge
- Was ist klameien?**
 - foppen und hänseln
 - kalfatern
 - Klamauk machen
- Was ist Polacca?**
 - polnischer Volkstanz
 - Mittelmeerfahrzeug
 - mit Knoblauch zubereitetes Pökelfleisch

- Was ist Ammeral?**
 - Ammen-Vermittlungsstelle
 - Segeltuchputz
 - Tempel indischer Seefahrer
- Was ist Amplitude?**
 - Tongefäß zur Weinverschiffung
 - Teil des Patentlogs
 - Sternabstand
- Was ist Kaplaken?**
 - Bonus für den Kapitän
 - Segeltuchverkleidung auf der Kommandobrücke
 - Segeltuchbezug über Niedergangskappen
- Was ist Banco Mobiliaro?**
 - Schwimmbänke auf italienischen Passagierschiffen
 - Name einer Hamburger Bark
 - Beleihungsinstitut für Möbel
- Was ist Stagnat?**
 - Ladegeschrir
 - abgestandene Flüssigkeit
 - ungarischer Schiffsherr
- Was ist Zodiakus?**
 - Schutzpatron der Seefahrer im Mittelmeer
 - Tierkreis
 - römischer Flottenführer

Auflösungen aus Nr. 3

Silbenrätsel

- Festmacheboje
- Leesegelspiere
- Egersund
- Niederlande
- Saugbagger
- Backbordbug
- Umsteuergetriebe
- Ruderhals
- Gallone
- Eisgürtel
- Reffbändsel
- Tochterkompass
- Rogac
- Achterlich
- Manila
- Passagierschiff
- Rahmenspant
- Flensburger Trampreeder Gesellschaft

Seemanns-Quiz

- 1 b, 2 a, 3 c, 4 b, 5 a, 6 a, 7 c, 8 b, 9 b, 10 a.

Flotten - Umschau

Die wirtschaftlichen, politischen und militärischen Folgen der Vorkommnisse im Nahen Osten, nicht zuletzt in Auswirkung der Suez-Ereignisse, haben eine Lage geschaffen, die es erforderlich machte, daß, mehr noch als bisher, die Vereinigten Staaten die Sicherung des Friedens im Mittelmeer und damit auch im Vorderen Orient in die Hand nahmen.

Die Briten und Franzosen, die zusammen mit Israel hinter dem Rücken der Amerikaner und der UNO die bekannten militärischen Maßnahmen gegen Ägypten unternommen hatten und auf amerikanischen Druck hin, natürlich unter Einschaltung der UNO, von dort wieder abzichen mußten, können im Falle einer ersten Bedrohung von Osten her allein nicht Ruhe und Frieden gewährleisten. Einzelheiten würden hier zu weit führen, und im übrigen ist dort sowieso bis auf weiteres noch alles mehr oder weniger im Fluß.

Jedenfalls hat die in der Tagespresse aller Länder viel erörterte Eisenhower-Doktrin, abzielend auf die Verhinderung jedweder Angriffe auf den Frieden im Mittelmeer und Vorderen Orient, die ja ohne weiteres einen neuen Weltkrieg auslösen könnten, es mit sich gebracht, daß nunmehr die größte und stärkste und nicht zuletzt neuzeitlichste Flottenmacht, die **VI. amerikanische Flotte** (US Sixth Fleet) gegenwärtig und auf eine gewisse Zeit hinaus im Mittelmeer kreuzt, denn eigene feste Stützpunkte hat sie dort ja nicht, wenn ihr auch so an die hundert Anlaufhäfen zur Verfügung stehen. Das Oberkommando Mittelmeer der NATO, CINCSOUTH, d. h. Commander in Chief Allied Forces Southern Europe, hat sein Hauptquartier in Neapel.

Nach den neuesten amerikanischen Nachrichten besteht die VI. Flotte aus 50 Kriegsschiffen, 265 Flugzeugen und 25 000 Mann Personal. Sie kann mit ihrer Marine-Luftwaffe jederzeit sofort an irgendeiner brenzligen Stelle in Nahost eingreifen. Abgesehen von den ihr im Notfall zur Verfügung stehenden größeren NATO-Stützpunkten ihrer Mittelmeerverbündeten — Gibraltar, Malta, Toulon, Neapel usw. — ist die VI. Flotte aber weitestgehend unabhängig von eigenen Stützpunkten an Land. Sie ist so unabhängig, daß unlängst eine amerikanische Stimme im Zusammenhang mit der immer noch nicht bereinigten Zypernfrage in aller Öffentlichkeit die Frage stellte, warum die Briten eigentlich noch so großen Wert auf diese doch ewig unruhige Insel als Luftstützpunkt legten, denn dieser sei doch auf jeder Karte genau zu finden und könne leicht eingeworfen werden. Wieviel zweckmäßiger sei



Eines der französischen Küsten-Patrouillenboote im Bau auf der Lürssen-Werft, Bremen-Vegesack. Länge 31 m, Breite 5 m, zwei Dieselmotoren mit zusammen 2700 PS, 28 Knoten. Bewaffnung zwei 2-cm-Oerlikon SK. Im Hintergrund zwei schwedische Schnellboote.

da doch ein großer schneller Flugzeugträger, der jederzeit seinen Standort auf See verändern und dadurch viel schwerer zu finden sei.

Die unter dem Flottenchef Vizeadmiral Charles Randolph Brown stehende VI. Flotte setzt sich aus vier Einsatzverbänden — Combat Task Forces, abgekürzt TF — zusammen: dem Hauptkampfverband (TF 60), dem U-Abwehrverband (TF 61), dem See/Landverband (TF 62) — amphibious force — und dem Versorgungsverband (TF 66).

Bemerkenswerte Schiffe der VI. Flotte sind zunächst einmal der neue Flugzeugträger „James V. Forrestal“ von 75 900 t Verdrängung, der mit seiner Antriebsanlage von 280 000 PS bis zu 33 Knoten laufen kann. Besatzung 3700 Mann. Mit seinen Dampfschleudern kann er in Abständen von knapp einer halben Minute vier 35-t-Düsenbomber in die Luft schicken. Diese Bomber von 600 Meilen Stundengeschwindigkeit haben ohne Brennstoffergänzung einen Aktionsradius von 1400 Meilen.

Selbstverständlich kommen zu diesen riesigen Flugzeugen noch eine ganze Menge kleinerer Flugzeuge verschiedener Art. Beachtung verdient auch das Panzerschiff „Iowa“, 57 900 t Verdrängung, das neben seiner Hauptbewaff-

nung von neun 40,6-cm-Geschützen in drei Drillingstürmen, zwanzig 12,7-cm-Seezielflak und noch zahllose kleinere Geschütze hat. Hier wäre zu bemerken, daß die Britische Marine ihre Schlachtschiffe vor einiger Zeit außer Dienst gestellt bzw. in Reserve gelegt hat. Schließlich wäre noch der Lenkgeschoß-Kreuzer „Boston“, von den Amerikanern stolz „the world's first guided-missile cruiser“ genannt, zu erwähnen. Auf dem Vorschiff hat er zwei 20,3-cm-Drillingstürme stehen und auf dem Achterschiff die Abschußanlagen für die „Terrier“, die Lenkgeschosse, die eine Reichweite von 15 Meilen haben. Außerdem verfügt die VI. Flotte noch über „Regulus“-Lenkgeschosse, die bis 500 Meilen weit fliegen, einerlei ob von Flugzeugträgern, Kreuzern oder sogar U-Booten abgefeuert. Die beiden Geschosse können mit Atomköpfen versehen werden.

Der VI. Flotte gehört auch eine Landungsstreitkraft von 1800 Seesoldaten (Marines) an, mit denen immer wieder See/Landmanöver durchgeführt werden. Vertreter der Bundeswehr, darunter Vizeadmiral Ruge und Staatssekretär Dr. Rust vom Bundesverteidigungsministerium, haben bereits Manövern der VI. Flotte beigewohnt, obgleich die Bundesmarine für irgendwelchen Einsatz im Mittelmeer nicht vorgesehen ist.

Im März besuchten zwei neuere französische Kriegsschiffe, der 3700 t große Geleitkreuzer „Maillé Brézé“, und das kleinere Geleitfahrzeug „Le Bourguignon“ von 1700 t, Hamburg. Beide Fahrzeuge — es sind die neuesten ihrer Klasse — sind für ihre Aufgaben bestens ausgerüstet und bewaffnet. Die Lürssen-Werft in Eremen-Vegesack lieferte der französischen Marine zwei Patrouillenboote für Nordafrika, nämlich „VC 1“ und „VC 2“ (VC = Vedette côtière). Der französische Abnahmebeamte erklärte bei der Übergabe: „Ich bin von den schönen Fahrzeugen begeistert, es ist erste Qualität.“ Zehn gleichartige Boote, an deren Entwurf auch der deutsche Konstrukteur Bunje mitgearbeitet hat, sind in Cherbourg im Bau und teilweise schon fertiggestellt.

Die **Bundesmarine** ist im ständigen Aufbau, wenn ihr auch im Haushalt kürzlich einige Millionen gestrichen wurden. Für den Ostseebereich sollen 11, für die Nordsee 8 Geschwader aufgestellt werden. Acht Zerstörer sollen von den USA und sieben Fregatten von der Britischen Marine zur Verfügung gestellt, einige Fahrzeuge auch in Großbritannien erbaut werden. Eine ganze Reihe weiterer Marinestützpunkte, so bei Langballigau am Eingang zur Flensburger Förde, werden jetzt der seesstrategischen Lage entsprechend hergerichtet.

R. Andriano

DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtsschule Cuxhaven

Am 26. März 1957 bestand die Prüfung zum Seeschiffer auf Küstenfahrt A1: Alfred Jera, Brunsbüttelkoog.

Am 28. März 1957 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei B4:

Kurt Albrecht, Cuxhaven; Horst Beckmann, Cuxhaven; Horst Brechtardt, Cuxhaven; Richard Friedrich, Cuxhaven; Kurt Götting, Cuxhaven; Alfred Hammann, Cuxhaven; Karl-Heinz Holtmann, Cuxhaven; Adolf Hommers, Cuxhaven; Georg Jensen, Büsum; Fritz Krause Cuxhaven; Axel Moll, Cuxhaven; Edwart Seiffert, Cuxhaven.

Am 30. März 1957 bestanden die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei B5:

Heinz Bange, Cuxhaven; Günter Beckmann, Sahlenburg; Ferdinand Frank, Cuxhaven; Erich Gaffke, Cuxhaven; Helmut Kiwitz, Cuxhaven; Fritz Kusabs, Cuxhaven; Heinz Pallentin, Belum; Ernst Rehm, Otterndorf; Friedrich, Otterndorf.

Seefahrtsschule Elsfleth (Weser)

Es bestanden am 2. März 1957 folgende Herren die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt:

Edgar Benken, Brake; Peter Bücking, Reinbek; Winfried Ebeling, Mülheim; Götz Franke, Großburgwedel; Horst

Fröhlich, Aachen; Jörn Gerhard, Brunsbüttelkoog; Dieter Haase, Brake; Dietrich Hillmer, Brake; Franz Janda, Wasingleh; Karl-Heinz Kullik, Burg b. Magdeburg; Hans-Georg Meenw, Borkum; Manfred Möriz, Quadrath-Ischen-dorf; Heinz Plaster, Leezen; Günter Rubach, Flensburg; Philipp Schmid, Bremerhaven; Heinz Schröder, Hbg.-Finkenwerder; Gerd Schwerdfeger, Brunsbüttelkoog; Erich Westphal, Schleswig.

Seefahrtsschule Hamburg

Am 11. März 1957 bestanden die Kleinsteuermannprüfung (A2 / B2) folgende Herren:

Walter Arkenberg, Hamburg; Hans Artelt, Schenefeld Kr. Pinneberg; Heinz-Robert Barghusen, Hamburg; Johannes Brandt, Elmshorn; Henri Engel, Hamburg; Peter Eylmann, Hamburg; Lothar Feitisch, Hamburg; Friedrich Hase, Hamburg; Herbert Jahn, Hamburg; Roman Korte, Hamburg; Gotthilf Last, Hamburg; Heinrich Mahler, Hamburg; Johannes Mewes, Wedel; Peter Mewes, Wedel; Ernst Mönch, Wedel; Karl-Heinz Nickel, Glückstadt; Hans Pinsker, Hamburg; Heinrich Rieken, Glückstadt; Heinrich Riepenhusen, Hamburg; Ernst Romahn, Hamburg; Gerhard Schnapka, Glückstadt; Henning Schneiderei, Hamburg; Günter Schubert, Hamburg; Hugo Satzel, Hamburg; Dieter Zolke, Hamburg.

Es bestanden am 18. März 1957 folgende Herren die Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt:

Klaus-Jürgen Diesing, Hamburg; Jürgen Föhe, Hbg.-Blankenese; Gerhard Franck, Hamburg 23; Werner Freitag, Hbg.-Altona.; Karsten Hagenah, Hbg.-Neugraben; Horst Heidmann, Hbg.-Finkenwerder; Hans-Heinrich Knafka, Hbg.-Blankenese; Werner Lüders, Halstenbek; Heinrich Möhring, Uetersen; Erich Nagel, Hbg.-Othmarschen; Wilfried Neumann, Hbg.-Fu.; Werner Pätzschler, Hbg.-Altona.; Helmut Soger, Elmshorn; Kurt Schlenger, Lüneburg; Klaus-Julius Staeker, Uetersen; Ulrich Uecker, Hbg.-Langenhorn 1; Adolf Widekamp, Hamburg; Karl-Heinz, Winter, Hamburg; Heinrich Schade, Hbg.-Volksdorf.

Am 27. 3. 1957 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I folgende Herren:

Harry Ahlf, Hamburg; Helmut Doerke, Hamburg; Gerd-Ludwig Hinz, Hamburg; Gerhard Köhler, Hamburg; Max Rössing, Hamburg; Werner Schumacher, Neuschönningstedt; Fritz Vollmers, Hamburg; Willy Wegener, Hamburg; Günter Wiebers, Glückstadt; Herbert Wohlert, Hamburg.

Die Prüfung zum Seeschiffer auf Küstenfahrt und zum Seeschiffer in kleiner Hochseefischerei (A1 und B1) bestanden am 30. März 1957 folgende Herren:

Gerhard Allert, Hamburg; Adolf Bonatz, Hamburg; Paul Cross, Hamburg; Hugo Muxfeldt, Hamburg; Ernst Nevermann, Hamburg; Emil Pape, Glückstadt; Hans Stadermann, Hamburg.

Hamburger Theaterbrief

In der Staatsoper arbeitet Rennert an seiner „Lulu“-Inszenierung. Für die Ausstattung ist Teo Otto verpflichtet worden. Otto ist weiter, diesmal gemeinsam mit seinem französischen Kollegen Pierre Ponnelle, die Gestaltung der Bühnenbilder für den Ballettabend der Oper übertragen worden, den Gustav Blank und Hans Macke als Gast inszenieren.

Mit Spannung sieht man der Neuinszenierung von Goethes „Faust“ im Schauspielhaus entgegen. Gründgens wird den Mephisto, Quadflieg den Dr. Faust spielen. Das Bühnenbild gestaltet Teo Otto. Intendant Gründgens ist von seiner Südamerikareise zurückgekehrt und kann nun gut erholen die Geschehnisse seines Hauses in der Endrunde der Saison lenken.

Das Ensemble des Thaliatheaters ist mit seiner „Anne-Frank“-Aufführung zu auswärtigen Gastspielen eingeladen worden. In seinem Haus am Gerhart-Hauptmann-Platz bereitet Intendant Maertens Wildes „Frau ohne Bedeutung“ vor. „Bürger Schippel“ und „Die liebe Familie“ erfreuen sich nach wie vor guten Zuspruchs.

In den Kammerspielen tut sich einiges. Horst Beck, seit Jahren mit dem Haus an der Hartungstraße verbunden, scheidet aus; wie es heißt, wegen persönlicher Differenzen. Seine letzte große Regieleistung vollbrachte er mit der „Hölzernen Schlüssel“. Neben einem Dutzend Inszenierungen hat er mehr als zwanzig Rollen hier bewältigt. Horst Beck will in Hamburg bleiben. Für die Kaiser-Aufführung der Kammerstücke „Der mutige Seefahrer“, die Wilhelm Allgayer inszeniert, hat Ida Ehre den jungen Wolfgang Eichberger als Jefferson verpflichtet.

Das „Junge Theater“ hat die ersten Wochen in seinem neuen Heim in der Marschnerstraße gut durchgestanden. Einen besonderen Erfolg konnte es mit der Aufführung des Schauspiels „Philemon und Baucis“ von Leopold Ahlsen erringen. Die Sage von dem alten Ehepaar, das gemeinsam sterben wollte, ist in die Zeit des Partisanenkrieges in Griechenland übertragen

worden. Dem Dichter gelang eine sehr feinsinnige Tragödie der Menschlichkeit. Die Hörer hatten Gelegenheit, Mirjam Ziegel-Horwitz, die Gattin des unvergeßlichen Erich Ziegel, auf der Bühne wiederzusehen. Ihre Partner waren abwechselnd Max Walter Sieg und Henry Vahl. Alle vier Wochen bringt das mutige „Junge Theater“ eine neue Erstaufführung heraus. Für Sarments „Kinderpavillon“ übernahm Hans-Jörg Böger vom Thaliatheater die Regie.

Nachdem Paul Möhrings „An de Eck von de Herrlichkeit“ im St. Pauli-Theater 150 Aufführungen erlebt hat, bringt diese Volksbühne jetzt eine neue Posse von Hans Kirchhoff: „Scheune Verwandtschaft“. Lachstürme toben durch das Haus!

Die Pflegetage des niederdeutschen Dramas, das Ohnesorge-theater, erquickte seine Freunde mit Wempers „Keen Utkomen mit't Inkomen“. Ein Kritiker schrieb: „Een lustig Spill um echte Minschen mit veel Humor.“ F. R.

Es lebe der Geist von Saint Malo!

Amicale internationale des Capitaines au Long-Cours Cap Horniers

Bis zum ersten Weltkriege war Frankreich noch das führende Land in der Segelschiffahrt, kein Wunder, wurde sie hier doch durch staatliche Prämien gefördert. Berühmt waren die Segler von Ant. Dom. Bordes et fils aus Dünkirchen oder die Barken und Vollschniffe der Société Anonyme des Voiliers Nantais aus Nantes. Nach dem Kriege aber war es dann so gut wie endgültig vorbei mit den großen Windjammern. Bis auf wenige Ausnahmen wurden sie abgewrackt. Was blieb, waren die Kapitane und die Steuerleute, die viele Male ihre Schiffe um Kap Hoorn herumgetrieben hatten.

„Kap Hoorn“, das war zur Zeit der Tiefwassersegler überhaupt der Inbegriff der Seefahrt. Wer Kap Hoorn nicht gerundet hatte — und zwar von Ost nach West — der wurde unter den Seeleuten kaum für voll gerechnet. Es war 1939 in Saint Malo, dem kleinen bretonischen Fischerhafen, wo sich die an Land

gesetzten alten Kap-Hoorn-Fahrer zusammen geschlossen und einen Freundschaftsbund gründeten. Die Ziele dieses Bundes, der Amicale, sind: Achtung, Ehre und Brüderlichkeit der Männer der Meere.

An der Spitze der Amicale steht als der „Grand Mât“, dem Großmast, Commandant Yves Menguy (79), Bürgermeister von St. Servant und Komtur des Marineverdienstordens. Generalsekretär ist Commandant Gautier, Hafenkapitän von Saint Malo. Innerhalb der Kameradschaft werden die Kapitane, die einen Tiefwassersegler von 50° Süd im Atlantik bis 50° Süd im Pazifik um Kap Hoorn herumgebracht haben, als „Albatros“ bezeichnet, während alle andern „Malamoks“, ebenfalls ein Seevogel hoher südlicher Breiten, genannt werden.

1954 wurden auch die deutschen Segelschiffkapitane eingeladen, der Amicale beizutreten. Präsident der Deutschen Sektion ist Kapitän W. von Zatorski, Osterholz-Scharmbeck, und Sektionssekretär Kapitän F. Mellert, Bremen. Ehrenvorsitzender für Bremen ist Kapitän Dietrich Ballehr und für Hamburg Kapitän H. Piening. Die deutsche Mitgliederliste umfaßt bereits 176 Namen alter Kap-Hoorn-Fahrer und darunter 21 Albatrosse.

Der XIII. Kongreß der Amicale der Cap Horniers wird voraussichtlich in der Zeit vom 21. bis 23. Juni 1957 in Antwerpen tagen. Man erwartet hier viele deutsche Kameraden. Für 1958 ist als Kongreßort Saint Malo vorgesehen und vielleicht wird er 1959 in Deutschland abgehalten. Die Deutsche Sektion der Amicale gibt unter dem Namen „Der Albatros“ ein recht interessantes und vielseitiges Mitteilungsblatt heraus. L. D.

Seemann als Sportmann

Wir bitten nochmals alle Reedereien und die Schiffsbesatzungen um kurze Berichte über alle sportlichen Wettkämpfe, sei es Fußball, Tischtennis, Handball, Rudern usw., die sie in der Heimat oder in fremden Häfen ausgetragen haben, an die Schriftleitung „Kehrwieder“ zu übersenden. Auch gute, allgemein interessierende Fotos bringen wir gern.

Ankerplätze

DER SEEMANNSMISSIONEN

Deutsches Seemannsheim, Hamburg 11, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst: Jeden So., 10.30 h
Wochenandacht: Jeden Mo., 8.00 h
Ausspracheabend: Jeden Di., 19.30 h
Heimabend: Jeden Fr., 19.30 h
Tonfilm: Mi., 10. 4., 19.30 h
Abendmahl: Gründonnerstag, 18. 4., 20.00 h
Gottesdienst: Karfreitag, 19. 4., 10.30 h
Preisskat: Mi., 24. 4., 19.30 h
Sprechstunden des Seemannspastors täglich 9—10 h.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jeden So., 10.00 h
Fernsehen: Jeden Sb. u. So., 20.00 h
Heimabend: Jeden Mo., 20.00 h
Filmabend: Jeden Fr., 20.00 h
Seemannsfrauen: Di., 14. 4., 20.00 h
Familienabend: Sb., 20. 4., 20.30 h, anschl.
Film „Wo der Himmel sang“, 22.30 h, anschl.
Osternachtsgottesdienst, 22.30 h
Seefahrtsschüler: Do., 2. 5. und 16. 5., Diskussionsabend
Sprechstunde: Jeden Di., 16.00—19.00 h

Deutsches Seemannsheim Lübeck, Untertrave 1

Heimabend: Jeden Sb., 20.00 h

Deutsches Seemannsheim Stockholm, Svartmangatan 16

Tägl., bis auf Do. und Sb., ab 19.30 h geöffnet. Mi. und So. Kaffee- und Heimabend.

Deutsches Seemannsheim Turku, Satomakatu 27

Lesezimmer tägl. geöffnet. Jeden Di. 19 Uhr geselliger Abend. Mi. 17. 4., 19 Uhr, Familienabend.

Grüße aus dem Heimathafen

Die erste noch unter dem alten Titel „Kurs liegt an“ am 16. März erfolgte Sendung „Grüße aus dem Heimathafen“, die vor allen Dingen an die Seeleute gerichtet war, hat ein solch gutes Echo gefunden, daß sie nunmehr regelmäßig alle vier Wochen ausgestrahlt wird und zwar an folgenden Tagen: 27. April, 25. Mai und 22. Juni (nach Nordamerika jeweils einen Tag später). Die Sendezeiten, Wellenlängen und Frequenzen sind folgende:

Nach Fernost: 07.15 GMT, Wellenlänge 13,85 m, Frequ. 21 650 kHz/21 650 Mc. und Wellenlänge 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 795 Mc.

Nach Nahost: 14.45 GMT, Wellenlänge 13,85 m, Frequ. 21 650 kHz/21 650 Mc. und 16,84 m, Frequ. 17 815 kHz/17 815 Mc.

Nach Afrika: 18.15 GMT, Wellenlänge 16,85 m, Frequ. 17 815 kHz/17 815 Mc. und 19,64 m, Frequ. 15 275 kHz/15 275 Mc.

Nach Südamerika: 22.15 GMT, Wellenlänge 19,51 m, Frequ. 15 275 kHz/15 275 Mc. und 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 795 Mc.

Nach Nordamerika: 01.45 GMT, Wellenlänge 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 795 Mc. und 31,12 m, Frequ. 9640 kHz/9640 Mc.

Die „Deutsche Welle“, Funkhaus Köln, oder der Norddeutsche Rundfunk, Hamburg 13, bitten alle Bordfunker um kurze Mitteilung, ob der Empfang dieser Sendungen gut war.

Ferner bitten wir alle Seeleute in der Fahrt ihre Wünsche betr. dieser Sendungen schriftlich aufzugeben und zwar an obige Anschriften oder an die Schriftleitung „Kehrwieder“ unter dem Kennwort „Seemanns-Grüßsendung“.

Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e.V.

Auf der Mitgliederversammlung des obigen Vereins am 27. März 1957 wurde der Bremer Reeder, Herr Werner Vinnen, erneut zum 1. Vorsitzenden gewählt.

Die Postboje

Kapt. Sch. in Hamburg: In der Presse habe ich den Prozeß gegen den Kapitän Ahrens des MS „Holstein“ mit großem Interesse verfolgt. Geben schon die sensationellen Überschriften in verschiedenen Zeitungen Anlaß zu erheblichen Bedenken, so ist auch das ganze Verfahren nicht frei von unsachlichen Argumenten. Über die Fremdenlegion und die in ihr Dienst tuenden Deutschen wurde in bisherigen Veröffentlichungen eine verhältnismäßig klare Linie verfolgt. Von dieser Linie — meine persönliche Meinung steht nicht zur Diskussion — ist man in dem jetzigen Prozeß ziemlich stark abgewichen. Es soll auch keinesfalls verkannt werden, daß es sich dabei immerhin um Deutsche handelt, aber es darf wohl ohne Übertreibung gesagt werden, daß sich die jetzt geflüchteten und auf der „Holstein“ Zuflucht suchenden Legionäre vorher freiwillig durch Unterschrift zum Dienst in der Legion verpflichtet und somit — entgegen dem Urteilspruch — nicht durch den Kapitän der Fremdenlegion zugeführt wurden. Wenn auch über das jetzige Urteil wohl die Berufungsinstanz noch einmal zu entscheiden hat, so ist doch ander-

erseits die Frage am Rande berechtigt: „Welche Folgeurteil hat dieses Urteil für uns als Schiffsführer?“ Einmal wurde dem Kapitän der Vorwurf gemacht, er habe in erster Linie im Interesse der Reederei gehandelt. Das dürfte bisher eine unserer wesentlichsten Berufspflichten gewesen sein. Sollen wir also zur Kenntnis nehmen, daß sich diese Auffassung nach dem Urteil nunmehr zu ändern hat? Weiterhin müßte aus dem Urteil geschlossen werden, daß jeder deutsche Schiffsführer, der die Nordafrika-Route befährt und schon auf der Fahrt vom ersten zum zweiten französischen Hafen Fremdenlegionäre an Bord feststellt, sofort mit Rücksicht auf diese Deutschen und ohne Rücksicht auf Schiff, Ladung und Kontrakte zu dem nächsten deutschen Hafen zurückzulaufen hat. Tut er das nicht, so muß er eine Gefängnisstrafe einkalkulieren.

Zugegeben, daß Kapitän Ahrens in manchen Punkten menschlich versagt hat. Durch dieses Versagen ist aber keinerlei Schaden entstanden, noch hat er sich irgendwie eines Verbrechens schuldig gemacht. Als Begründung für das menschliche Versagen wäre zu erwähnen, daß — wie ich in Erfahrung bringen konnte — Kapitän Ahrens erst vor einiger Zeit aus der Ostzone nach Westdeutschland gekommen ist. Jedem, der in irgendeiner Form mit der Ostzone irgendwie in Berührung gekommen ist, weiß, daß dort eine ganz andere Rechtsauffassung besteht, der die dort lebenden Menschen unterworfen sind. Das dürfte vielleicht die Quelle sein, die Kapitän Ahrens zu seinem fraglos antefahrbaren Telegramm an die französischen Hafenbehörden veranlaßten. Dabei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß wohl kaum ein französisches Schiff außerhalb der Dreimeilenzone seines Landes sich erdreistet hätte, Fremdenlegionäre von einem deutschen Schiff abzufordern.

So betrachtet, wirkt dieses Urteil, das ein Gericht in Deutschlands größter Hafenstadt gefällt hat, und zwar ohne Berücksichtigung der Gegebenheiten der Seeschiffahrt, sehr befremdend. Man darf sich dann nicht wundern, wenn viele Berufskollegen die Fahrt auf Ausländern bezuzugern, um solchen Schikanen aus dem Wege zu gehen.

Die Bilder liefern: Archiv, S. 59; Fritz Brustat-Naval, S. 52 u. 53; Cap Horn, S. 51, 54, 58 u. 60; Ernst de Jong, S. 50 u. 62; Heinrich von Medvey S. 57; Walter Sperling, S. 56; Verkaufnahmen, S. 49 u. 54.

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, Anzenbaumchausee 185, Tel. 44 49 34/35. Druck: Halen-Druckerei. Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 5,40.



Ein frohes Osterfest wünschen allen Seeleuten!

Verlag und Schriftleitung KEHRWIEDER!

Die Werften melden...

29 Auftragserteilungen, 30 Stapelläufe und 29 Probefahrten

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

- Nr.
5275 MS., 2300 tdw., f. Schweden, Auftr. 3. 57
5168 FMLg. „Detmold“, f. Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Stapell. 30. 3. 57
5112 MS. „Karmoy“, 492 BRT, f. Det Stavangerske D/S., Probef. 20. 3. 57
5092 MS. „Banyao“, 310 BRT, Flußfahrergastschiff f. Burma, Probef. 21. 3. 57

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

- 1309 MS. „Lexa Maersk“, 12 350 tdw., f. A. P. Møller, Kopenhagen, Probef. 26. 3. 57
1310 TD. (tu) „Esso Guildford“, 36 000 tdw., f. Esso Petroleum Co. Ltd., London, Stapell. 28. 3. 57

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

- MS., 12 000 tdw., f. D.D.G. Hansa, Bremen, Auftr. 3. 57
827 MS. „Phönizien“, 4900 tdw., f. Atlas Levante-Linie, Bremen, Probef. 21. 3. 57
832 FMS. „Viking-Bank“, 522 BRT, f. Nord-Pecheries, Boulogne-sur-Mer, Probef. 28. 3. 57

Atlas-Werke A.G., Bremen

- 397 MS., 7000 tdw., f. Norddeutscher Lloyd, Bremen, Auftr. 3. 57
399 MS. 7000 tdw., f. Norddeutscher Lloyd, Bremen, Auftr. 3. 57

Beidenflether Werft Paul Peters

- 27 MS. „Lizard“, 365 tdw., f. G. Schoor, Delfzijl, Stapell. 30. 3. 57

Biohm & Voss AG., Hamburg

- 795 MS. „Amélie Thyssen“, 12 700 tdw., f. Christian F. Ahrenkiel, Hamburg, Stapell. 12. 3. 57

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

- 139 MS. „Walter Richter“, 423 BRT, f. Küstenschiff-Baugemeinschaft, Hamburg, Probef. 12. 3. 57
144 MS., 2350 tdw., f. Dänemark, Auftr. 3. 57
145 MS., 1030 tdw., f. Schweden, Auftr. 3. 57

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 885 MS. „Spreestein“, 4200 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen, Stapell. 12. 3. 57

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

- 780 TD. (tu) 45 000 tdw., f. Shell Tanker Co. Ltd., London, Auftr. 3. 57
781 TD. (tu) 45 000 tdw., f. Shell Tanker Co. Ltd., London, Auftr. 3. 57
712 D. 34 500 tdw., f. Transworld Carriers Inc., Panama, Stapell. Hintersch. 9. 3. 57
776 MS. 12 500 tdw., f. Yngver Hyistendahl, Tönsberg/Norwegen, Auftr. 3. 57
711 D. „Orinoco“, 12 756 BRT, f. Transworld Carriers Inc., Panama, Probef. 30. 3. 57

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

- 564 MS. „Stad Gouda“, 12 520 tdw., f. Halcyon Lijn NV., Rotterdam, Stapell. 13. 3. 57

Gutehoffnungshütte Sterkrade, Rheinwerft Walsum

- M.S. Küstenfährschiff f. Empresa Maritima del Estado, Santiago/Chile, Auftr. 3. 57
Schwimmdock f. 4500 t Hebekraft f. deutsche Rechnung, Auftr. 3. 57

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

- MS. 1700 tdw., f. „Hera“ Schifffahrt- u. Transport-gesellsch., Flensburg, Auftr. 3. 57
586 MS. „Inge Leonhardt“, 999 BRT, f. Leonhardt & Blumberg, Hamburg, Stapell. 30. 3. 57

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

- 3 MS. „Roerdomp“, 420 tdw., f. Kapit. T. Wildemann, Delfzijl, Probef. 13. 3. 57

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

- 220 MS. 1800 tdw., f. deutsche Rechnung, Auftr. 3. 57
209 MS. „J. H. Jonas“, 630 tdw., f. Kapit. Jonny Jonas, Hamburg, Stapell. 9. 3. 57

Howaldtswerke Hamburg A.-G.

- Nr.
916 D. (tu) „Indian Splendour“, 11 850 tdw., f. India Steamship Co. Ltd., Kalkutta, Stapell. 2. 3. 57
914 MS. „Zaanerk“, 11 850 tdw., f. Vereinigte Niederländische Scheepvaart My., Den Haag, Probef. 9. 3. 57
927 MS. „Weimar“, 9425 tdw., f. Hapag, Hamburg, Probef. 14. 3. 57

Husumer Schiffswerft

- 1098 MS. „Hammaburg“, 423 BRT, f. Kapit. Horstmann, Hamburg, Probef. 9. 3. 57

Kieier Howaldtswerke A.G.

- 1041 MS. „Bertioga“, 12 700 tdw., f. Rudolf A. Oetker, Hamburg, Stapell. 2. 3. 57
1033 MS. (Fischfabrikschiff) „Uljanowsk“ 2556 BRT, f. Sudoimport, Moskau, Probef. 20. 3. 57
1047 TMS. „Lindo“, 5800 tdw., f. Rederi A/B Rex, Stockholm, Stapell. 26. 3. 57
1041 MS. „Polarwind“, 9198 BRT, f. Melsom & Melsom, Larvik/Norw., Probef. 28. 3. 57
TD. (tu) 39 700 tdw., f. Olsen & Ugestad, Oslo, Auftr. 3. 57

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1050 MS. „Asterkamp“, 969 BRT, f. Weidmann & Ballin, Hamburg, Probef. 29. 3. 57
1065 TMS. (Gas) 700 tdw., f. ausländische Rechnung, Auftr. 3. 57
1067 TMS. 1500 tdw., f. deutsche Rechnung, Auftr. 3. 57
1063 TMS. 630 tdw., f. deutsche Rechnung, Auftr. 3. 57
1060 MS. 1300 tdw., f. deutsche Rechnung, Auftr. 3. 57

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

- 1083 MS. „Erna Witt“, 2600 tdw., f. Hinrich Witt, Hamburg, Stapell. 16. 3. 57
1120 MS. 3400 tdw., f. O. F. Ahlmark & Co., Karistad/Schweden, Auftr. 3. 57
1121 MS. 3400 tdw., f. O. F. Ahlmark & Co., Karistad/Schweden, Auftr. 3. 57

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsorf

- MS. 3400 tdw., f. Empresa Maritima del Estado, Santiago/Chile, Auftr. 3. 57

Lübecker Flender-Werke

- 477 MS. „Jaladhir“, 9650 tdw., f. Scindia Steam Nav. Co. Ltd., Bombay, Stapell. 14. 3. 57
474 MS. „Jaladharna“, 9650 tdw., f. Scindia Steam Nav. Co. Ltd., Bombay, Probef. 22. 3. 57

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- 13263 MS. „Pluto“, 930 tdw., f. D. G. Neptun, Bremen, Stapell. 12. 3. 57

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

- 478 Heckradschiff, f. Inland Watertransport Board, Rangoon/Burma, Stapell. 1. 3. 57
483 MS. „Erich Haslinger“, 499 BRT, f. Robert Meyerhoefer, Bremen, Probef. 9. 3. 57
493 MS. 2230 tdw., f. Witherington & Everett, Newcastle o. Tyne, Auftr. 3. 57
495 MS. 930 tdw., f. deutsche Rechnung, Auftr. 3. 57

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

- 148 MS. „Welf“, 299 BRT, f. Kapit. Friedrich Steffen, Himmelpforten, Probef. 9. 3. 57

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

- 596 MS. „Steinburg“, 740 tdw., f. Kapit. Paul Voss, Itzehoe/Holst., Stapell. 19. 3. 57

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

- 836 MS f. Blue Star Line, London, Auftr. 3. 57
828 MS. „Bunte Kuh“, 2600 BRT, f. Hadag, Hamburg, Stapell. 12. 3. 57

Nordseewerke G.m.b.H., Emden

- 290 MS. „Matrozos“, 12 750 tdw., f. Phoecean Ship Agency, London, Probef. 14. 3. 57

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

- 523 MS. „Lillevann“, 5650 tdw., f. Dampskibsselskabet „Vard“, Oslo, Stapell. 23. 3. 57

Ottensener Eisenwerk A.G., Hamburg

- 496 MS. „Biri“, 499 BRT, f. Fred Olsen & Co., Oslo, Probef. 7. 3. 57
MS. 3000 tdw., f. Krogstad Shipping Agencies Ltd., Oslo, Auftr. 3. 57
507 MS. „Karin K“, 900 tdw., f. J. F. Kjoelbro, Klaksvik/Färöer, Stapell. 27. 3. 57
503 MS. „Baltic Swift“, 1620 tdw., f. United Baltic Corp. Ltd., London, Probef. 29. 3. 57
529 MS. 3600 tdw., f. Worms Compagnie Maritime et Charbonnière, Paris, Auftr. 3. 57
507 MS. „Stereden Vor“, 930 tdw., f. L'Armenent Sahahun Hacquart & Cons., Paris, Stapell. 27. 3. 57

August Pahl, Hamburg-Finkenwerder

- Nr.
314 MS. „Steendiek II“, 2630 tdw., f. eigene Rechnung, Stapell. 23. 3. 57

Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

- 486 MS. „Arn VIII“, 960 tdw., f. Kapit. Martin Leistikow, Arnis/Schlei, Stapell. 27. 3. 57
485 MS. „Hohenbuchen“, 499 BRT, f. Kapit. Witthelm Heiligenstedten/Stör, Probef. 30. 3. 57

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 293 FMS. „Heinrich Meins“, 1000 BRT, f. Gemeinnützige Hochseefischerei Gesellsch., Bremerhaven, Stapell. 6. 3. 57, erster deutscher Heckfänger u. Fischfabrikschiff

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

- 865 MS. „Pomerol“, 1550 tdw., f. Worms & Cie., Paris, Stapell. 7. 3. 57
862 MS. „Banyadalla“, 288 tdw., Flußfahrergastschiff f. Burma, Probef. 20. 3. 57

Max Sieghold, Bremerhaven

- 111 MS. „Hinrich Sieghold“, 956 BRT, f. Reed. Max Sieghold, Bremerhaven, Stapell. 2. 3. 57

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- 402 MS. „Hornsriif“, 425 BRT, f. Kapit. Johannes Becker, Hamburg, Stapell. 2. 3. 57, Probef. 23. 3. 57
403 MS. „Apollo“, 425 BRT, f. Fritz v. Busch, Wilhelm Ehler u. Jonny Tewes, Hamburg, Probef. 7. 3. 57
412 MS. „Else Feldtmann“, 700 tdw., f. Helmut Feldtmann, Königreich, Stapell. 16. 3. 57
422 MS. 900 tdw., f. deutsche Rechnung, Auftr. 3. 57

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

- 1676 SMS. „Bugsier 15“, 89 BRT, f. Bugsier-, Reederei u. Bergungs-A.G., Hamburg, Probef. 9. 3. 57

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 394 MS. „Bremer Stauer“, 376 BRT, f. Bruno Bischoff & Co. GmbH., Bremen, Probef. 27. 3. 57

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

- 1269 MS. „Bestik“, 499 BRT, f. Osloer Skibs A/S. Manitowoc, Probef. 7. 3. 57
1272 TMS. „Dieksand“, 850 tdw., f. A. F. Harmstorf & Co., Hamburg, Stapell. 16. 3. 57

Schulte & Bruns, Emden

- 188 FMLg. „Otto Bolte“, 299 BRT, f. Emden Heringsfischerei A.G., Emden, Probef. 7. 3. 57
194 FMLg. „Hermod“, 299 BRT, f. Glückstädter Heringsfischerei AG., Glückstadt, Stapell. 26. 3. 57

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

- 187 MS. 299 BRT, f. deutsche Rechnung, Auftr. 3. 57
MS. „Lühe“, 420 BRT, f. Stader Motorschiff GmbH., Stade, Stapell. 29. 3. 57

Stülckenwerft, Hamburg

- 866 MS. „Helga Dan“, 5100 tdw., f. J. Lauritzen, Kopenhagen, Stapell. 23. 3. 57

Trave-Werft, Lübeck

- 226 MS. 2050 tdw., f. engl. Reederei in Liverpool, Auftr. 3. 57

An- und Verkäufe im März

D. „Kahlberg“, ex „Patria“, ex „Korsnes“ (erb. 36 Stavanger, 1741 BRT), angek. von A. Zedler, Lübeck, aus Norwegen.
MS. „Seefake“, ex „Brem“, ex „Fram“ (erb. 39 Holland, 428 BRT), angek. von Erich Hanisch, Bremen, aus Holland.
D. „Georges M.“, ex „Fauzon“ (erb. 35 West Hartlepool, 4319 BRT), verk. v. „Hanimex“ Handelsges. f. Import & Export mbH., Hamburg, nach Hongkong.

FMLg. „Heinrich Kappelhoff“ (erb. 34 Danzig, 191 BRT), verk. von „Großer Kurfürst“ Heringsfischerei, Emden, nach Norwegen als „Elmain“.

FMLg. „Friedrich Brons“ (erb. 33 Cuxhaven, 190 BRT), verk. von Emden Heringsfischerei nach Norwegen.

FDLg. „Tiu“ (erb. 34 Cuxhaven, 191 BRT), verk. von Glückstädter Heringsfischerei nach Norwegen.

TD. „Julius Rütgers“ (erb. 08 Hamburg, 854 BRT), verk. von Haltermann & Co., Hamburg, an Joachim Grabow, Hamburg. Name bleibt.

D. „Leerort“, ex „Rensvik“, ex „Ursa“ (erb. 11 Bergen, 945 BRT), angek. von W. Bruns, Leer, aus Norwegen.

D. „Arion“, ex „Emsen“ (erb. 52 Hamburg, 1072 BRT), verk. an Arlon Intercoastal Steamship Co., Liberia.

MS. „Eichberg“, ex „Leichter 158“ (erb. 13 Capelle, 620 BRT), verk. von Aug. Bolten Wm. Millers Nachf., Hamburg nach Venezuela.

MS. „Marie“, ex „H. A. S. T. 4“, ex „Fortuna“ (erb. 39 Groningen, 250 BRT), angek. von J. Schöning, Haren/Ems, aus Holland.

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



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Die deutsche Handelsflotte 1956

Pläne der
Frachtschiffe über 300 BRT

Preis DM 30.50
in Leinen gebunden

Das Buch ist zu beziehen im
Seehafen-Verlag
Erik Blumenfeld
Hamburg 1, Spaldingstr. 210

sowie bei der
Buchhandlung
Eckardt & Messtorff
Hamburg 11, Steinhöft 1

Mont soit qui mal y pense



**BALL
PARADOX**

*Die reizendste Angelegenheit
in Hamburg.*



Der Hafen von St. John N. B.

St. John N. B. ist der bedeutendste Hafen der kanadischen Provinz New Brunswick. Die dreigeteilte Stadt liegt am St. John River, berühmt wegen seiner landschaftlichen Schönheit, der im Staate Maine entspringt. Er ist schiffbar bis nach Fredericton, der Provinz-Hauptstadt. St. John zählt heute 50 000 Einwohner. Im Jahre 1713 fiel die Provinz New Brunswick ebenso wie Nova Scotia an England.



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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



Der Hafen von Sydney (Neuschottland)

Am Eingang zum St. Lorenz-Golf, Neufundland gegenüber, liegt die Kap-Breton-Insel, zur kanadischen Provinz Nova Scotia gehörig. Einstmals französischer Besitz, fiel 1713 Kanada und damit auch die Provinz an England. Die Kap-Breton-Insel ist reich an Steinkohlen. Daneben werden aber auch Gips, Kupfer, Salz und Eisenerz gefördert. Auf dieser an Bodenschätzen so reichen Insel entstanden viele kleine Hafenplätze. Der bedeutendste davon dürfte Sydney an der Nordostküste der Insel sein. Es ist eine recht moderne Stadt mit vielen schönen Gebäuden, Kirchen, einem Gerichtsgebäude und einer Akademie. Was aber der Stadt ihre Bedeutung gibt, sind Kohlen. Die Nova Scotia Steel and Coal Company und die Dominion Coal Company sind die bedeutendsten Bergwerke, die täglich ungeheure Mengen Kohlen in Güterzügen oder Leichtern zur Verschiffung heranschaffen. An der Pier Nr. 2, die der Dominion Coal Company gehört, können gleichzeitig vier Dampfer laden oder bunkern. 15 000 ts Kohlen beträgt allein an dieser Pier die tägliche Verschiffungsquote. Über eine Fähre erreicht man North Sydney, in deren unmittelbarer Nähe, bei Cranberry Head, sich das größte Kohlenbergwerk der Insel befindet.