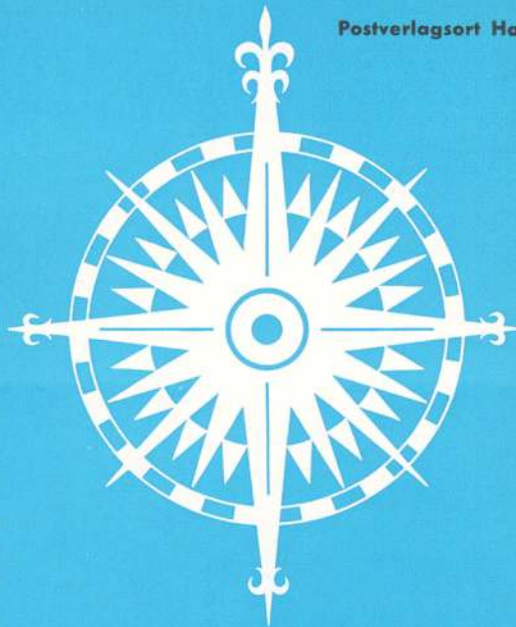


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß**
- Der Mann am Ausguck**
- Rund um den Bremer Roland**
- Der Seemann als Sportsmann**
- „Der olle Fernand“**
- 50 Jahre Norddeich-Radio**
- Wal! Wal!**
- Seeleute und Seemannssongs**
- So werden Shanties gemacht**
- Das Gold der „Peruvian“**
- Flibustier**
- Der Leuchtturm**
- Der glückliche Schiffbruch**
- So war die Seefahrt**
- Flotten-Umschau**
- Die Werften meldeten**



Auf dem Schlachtdeck des Walfang-Mutterschiffs

Aufn. W. Strombeck



FISSER & v. DOORNUM

Schiffsmaklerei - Kohlenimport

HAMBURG - EMDEN - BREMEN - NEW YORK

sorglos in die Ferne



...MIT EINEM POSTSPARBUCH

*Nach Rückkehr in die Heimat
können Sie wie jeder der 8 Millionen Postsparer
an jedem Ort und zu jeder Zeit
über Ihr Guthaben verfügen.
34000 Zahlstellen stehen zu Ihrer Verfügung.*

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

SCHIFFAHRTSBUCHHANDLUNG
ECKARDT & MESSTORFF



HAMBURG 11 · NEPTUNHAUS
BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG



Sartori & Berger

KIEL HAMBURG

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

KIEL-HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG · DUSSELDORF · BREMEN

JOHS. FRITZEN & SOHN
SCHIFFSMAKLER, SPEDITEURE

EMDEN
NEPTUNHAUS

Telefon: 37 51 · Fernschreiber: 027 821 · Telegramm: Seefritzen

New York

44, Whitehall Street, 4, N. Y.
Tel.: Bowling Green 9-0962
Telegr.: Seefritzen
Telex: 2969 NY · TWX: NY 1-939

Hamburg

Spaldingstraße 130-36
Tel.: 24 12 51
Telegr.: Seefritzen
Telex: 021 1315

Wilhelmshaven

Weserstraße 188 a
Tel.: 59 76
Telegr.: Seefritzen · Telex: 025 316

Kiel

Am Wall 65
Tel.: 4 48 30
Telegr. Seefritzen

International



LAGOLINE

Kunstharzlackfarbe für Decksaufbauten

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

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

Mai 1957

Nr. 5

AM PEILKOMPASS

Tonnagebedarf, günstige Entwicklung der Frachtraten, Steigerung des Exports, Gewinne und Vollbeschäftigung sind nur einige der immer wiederkehrenden Schlagworte in der täglichen Presse. Es scheint, als ließe das anhaltende deutsche Wirtschaftswunder kaum eine andere Möglichkeit zu als nur noch in „Profit“ zu denken. Dabei zeigt sich schon deutlich die Kehrseite dieser Medaille mit den Begriffen Personalmangel, lange Lieferfristen usw. ab. Heute geht es uns noch gut und was morgen sein wird, wird sich finden. Viele Menschen machen diese Gedankenfehler, und die kürzliche überraschende Mitteilung der Presse über aufgelegte Tonnage in der Nord- und Ostseefahrt hat zur Rückkehr in die Wirklichkeit gemahnt. Gewiß ist die Kleine Fahrt nur ein Teil der Seeschifffahrt, und Eingeweihte wissen, daß es sich hier bei den Aufliegern nur um recht alte Schiffe handelt, die nicht mehr rentabel eingesetzt werden können. Immerhin stimmt die Tatsache des Auflegens und die Unmöglichkeit eines wirtschaftlichen Einsatzes von Schiffen in Zeiten eines großen Tonnagebedarfs bedenklich. In Schifffahrtskreisen ist man in größerem Maße als in anderen Wirtschaftszweigen gehalten, in sehr weiten Zeiträumen zu denken und hat daher selten den Überblick verloren. Das ist im Augenblick, in dem von der Erteilung des Auftrages an deutsche Werften zum Bau eines neuen Schiffes bis zur Ablieferung 5–6 Jahre vergehen, besonders nötig. Mit weit größeren Risiken arbeitend sollte man den erhobenen Finger der Seeschifffahrt nicht gedankenlos übersehen.

*

Der Verband Deutscher Küstenschiffer gibt in einem Bericht den Bestand der deutschen Küstenschiffsflotte und die Beförderungsleistungen bekannt. Demnach bestand die deutsche Küstenschiffsflotte

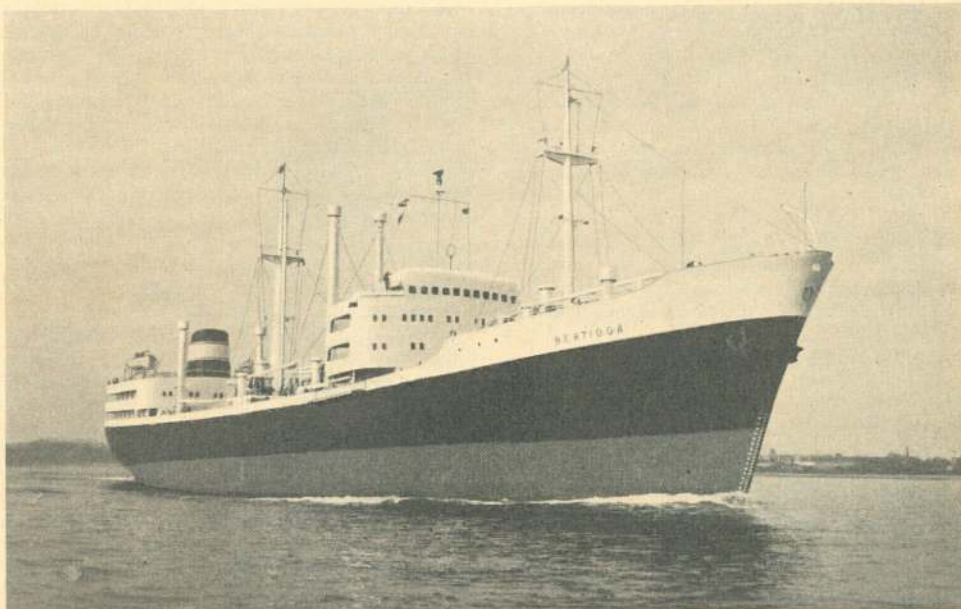
am 1. 9. 1939 aus 1136 Schiffen mit 129 000 BRT.
am 1. 1. 1949 aus 930 Schiffen mit 105 000 BRT.
am 1. 1. 1957 aus 982 Schiffen mit 212 000 BRT.
Aus dieser Aufstellung geht hervor, daß die Durchschnittsgröße der einzelnen Einheiten nach dem letzten Kriege erheblich zugenommen hat. Vor dem Kriege lag diese etwa bei 170 BRT und betrug bei den Nachkriegsbauten um 370 BRT. Zur Zeit verfügt die größte Einheit, die beim Verband registriert ist, etwas über 1000 t Tragfähigkeit. Entsprechend der vergrößerten Tonnage konnte auch die Beförderungsleistung erhöht werden. Waren es im Jahre 1955 insgesamt 7,1 Mill. t, die von den Kümos befördert wurden, so waren es im Jahre 1956 schon 8,2 Mill. t. In den ersten drei Monaten des Jahres 1957 konnte im Vergleich zu dem gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres die Transportleistung um etwa 62% gesteigert werden, so daß schon jetzt eine noch höhere Beförderungsziffer für 1957 erwartet werden kann.

*

In dem in Schifffahrtsdingen so traditionsreichen England wurde kürzlich die Geschichte um einige Jahrhunderte zurückgedreht. Am Ostersonnabend segelte die „Mayflower“ von der englischen Hafenstadt Plymouth zur Fahrt über den Atlantik nach den USA ab. Das Schiff stellt einen naturgetreuen Nachbau jener bekannten „Mayflower“ dar, die am 16. September 1620 mit den ersten Kolonisten für die Neuengland-Staaten (im nord-östlichen

Absicht habe, den Suezkanal so zu verbreitern, daß in Zukunft wieder ein Schiffsverkehr nach zwei Richtungen gleichzeitig durchgeführt werden kann. Seit dem schnellen Ansteigen der einzelnen Schiffsgröße nach dem Zweiten Weltkrieg war ein Doppelverkehr nicht mehr möglich gewesen. Es bleibt abzuwarten, welche technischen und finanziellen Mittel Ägypten für das Projekt aufwenden kann und will.

*



MS „Bertogia“ der Reederei R. A. Oetker, Hamburg. Erbaut 1957 von den Kieler Howaldtswerken. Länge 140,67 m, Breite 18,90 m, Seitenhöhe 12,00 m, Tiefgang 9,067 m. Tragfähigkeit 13 210 t. 8897 BRT, 5120 NRT. Hauptmaschine Howaldt MAN 7 Zyl. Diesel-Motor 6300 PSe. Geschwindigkeit ca. 16 kn.

Teil der USA), insgesamt 100 Personen, ebenfalls von Plymouth absegelte und 3½ Monate später in Nordamerika landete. Die Wiederholung dieser historischen Fahrt, rund 335 Jahre später, stellt ein besonderes Ereignis dar, so daß sich selbst ein Millionär entschloß, diese Fahrt als Besatzungsmitglied mitzumachen. Vom seemännischen Standpunkt aus gesehen, wird interessant sein, wie sich dieses verhältnismäßig kleine Schiff mit seiner nach heutigen Begriffen veralteten Takelage über den Atlantik segeln läßt und welche Zeit dafür benötigt wird. Da der Kapitän der australische Seemann und Seeschriftsteller Alan Viliers ist, der uns schon manches schöne Seebuch beschert hat, wird er auch wohl diesmal seine Erlebnisse der Öffentlichkeit mitteilen.

*

Der Streit um den Suez-Kanal ist auf politischer Ebene noch nicht zum Abschluß gekommen. Die ägyptische Regierung hat scheinbar das Gefühl, für die Sicherheit der Fahrwasserstraße etwas tun zu müssen, wenn sie in eigene Regie übernehmen will. Aus diesem Grunde hat sie bekanntgegeben, daß sie die

Mit aufgerissener Bordwand am Vorschiff lief das 8955 BRT große deutsche Motorschiff „Schwabenstein“ des Norddeutschen Lloyd in Rotterdam ein. Am 18. April 1957 kollidierte das Ostasien-Schiff vor Hock van Holland mit dem norwegischen Motorschiff „Bjoergholm“ (11 723 BRT). Bei dem Zusammenstoß brach in den Laderäumen der „Schwabenstein“ ein Feuer aus, das erst im Hafen gelöscht werden konnte. Obwohl die Höhe des Schadens auf dem deutschen Schiff noch nicht feststeht, wird er zur Zeit schon mit ½ Mill. D-Mark angegeben. Die „Bjoergholm“ ankerte zunächst vor der holländischen Küste, hat aber inzwischen ihre Reise fortgesetzt.

*

Von einer neuen Rettungstat des Motorrettungsbootes „Geheimrat Sartori“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wird von der holsteinischen Nordseeküste berichtet. Hier sank im Sturm der deutsche Fischkutter „Dorothea“, während die zwei Besatzungsmitglieder sich auf eine Sandbank retten konnten. Von dort wurden sie von der „Geheimrat Sartori“ wohlbehalten geborgen.

Der Wachoffizier.

Der Mann am Ausguck

Der Atomkrieg ist in vollem Gange. Gottlob wird er nicht mit Bomben und Raketen, sondern mit Memoranden, Protesten und Gegenprotesten ausgetragen. Unmengen von Papier fallen ihm zum Opfer, und ungezählte Funkprüche durchheilen offen oder verschlüsselt gen Ather. Selbstverständlich sind die Mahnungen der Gelehrten berechtigt, die vor den Auswirkungen der Atombombenversuche und den Folgen einer möglichen praktischen Anwendung warnen. Aber kommt uns nicht dabei — soweit es sich um Forscher handelt, die selbst maßgebend an der Entwicklung der Atomwaffen beteiligt sind — Goethes Zauberlehrling in den Sinn? „O du Ausgeburt der Hölle! — Die ich rief, die Geister, werd' ich nun nicht los!“

Menschlich ergreifender sind schon die Worte, die der Urwald doktor von Lambarene, der greise Doktor Schweitzer, an die Menschheit richtete. Inzwischen sind Vertreter der Vereinten Nationen zu Konferenzen zusammengekommen, auf denen die Möglichkeiten einer beschränkten oder totalen Abrüstung erwogen werden. Da anzunehmen ist, daß es sich bei den beteiligten Personen nicht um Selbstmordkandidaten handelt, die den Kopf in den Sand stecken, sondern um Persönlichkeiten, denen die Tragweite der Probleme durchaus bekannt ist, muß man ihnen auch das Verantwortungsbewußtsein in vollem Maße zubilligen. Wenn es vorerst auch nur gelingen würde, eine weitere Aufrüstung mit Atomwaffen zu verhindern, wäre das schon ein Segen für die Menschheit. Ein völliger Abbau aber würde die Rettung der Menschheit bedeuten. Denn schon jetzt ist es so, daß die Atmosphäre durch die zur Explosion gebrachten Atombomben noch auf Jahre hinaus in steigendem Maße verseucht wird. Wie Gelehrte behaupten, wird erst in acht Jahren etwa die vierfache Menge der heute meßbaren radioaktiven Substanz auf der Erde wirksam werden, weil das Element Strontium so lange benötigt, um das Maximum seiner Aktivität zu erreichen. Amerikanische Forscher sehen die Auswirkungen nicht für so katastrophal an. Aber was tut's? Den Gelehrten ist die Entscheidung längst entglitten. Sie liegt in der Hand der Politiker und Militärs. Zeichneten sich zunächst zwei große Gruppen ab, die als Atommächte anzusprechen sind, nämlich Amerika auf der einen, die Sowjetunion auf der anderen Seite, so kann man heute schon von einer dritten Atommacht sprechen, von Großbritannien. Und weitere werden folgen.

Furcht ist ein schlechter Ratgeber, Vertrauen ein besserer. Wenn die Sowjetunion gerade in den letzten Wochen unzählige Drohnoten und Drohbriefe an europäische Mächte gerichtet hat mit der Aufforderung, von einer atomaren Bewaffnung abzusehen, so hat sie in keiner Weise erkennen lassen, daß sie selbst bereit ist, mit gutem Beispiel voranzugehen. Das läßt auf die Absicht schließen, sich selbst ein Monopol zu schaffen, mit dem man alle anderen Mächte niederhalten kann. Allein im April sind auf dem fernöstlichen Raum der Sowjetunion fünf Atombombenexplosionen festgestellt worden, deren Auswirkungen sich jetzt in China bemerkbar machen. Statt durch starke Worte die wahren Absichten zu verschleiern, sollte man durch Taten den guten Willen zur Abrüstung beweisen. Wer macht also den Anfang? Von welcher Seite auch der erste Schritt getan werden würde, er sei gepriesen!

*

In England ist wieder einmal der Tunnelplan aufgetaucht, das heißt der Plan, England und Frankreich durch einen Tunnel zwischen Dover und Calais zu verbinden. Der Armeelkanal ist hier 31 Kilometer breit, und man hofft, mit einer Tunnellänge von 47 Kilometern auskom-



Der Koch

men zu können. Der Durchbruch soll 35 Meter unter dem Meeresgrund erfolgen. Damit würde der Tunnel, der längste der Erde, 111 Meter unter dem Meeresspiegel liegen. Der Gedanke ist nicht ganz neu. Schon als der Suezkanal gebaut wurde, tauchten die Erörterungen der Errichtung einer unter dem Wasser liegenden Verbindung zwischen den Ländern Frankreich und England auf. Immer waren es die Engländer, die sich dagegen verwahrten. Entrüstet äußerte Lord Palmerston, von 1855 bis 1865 britischer Ministerpräsident: „Wie können Sie von uns verlangen, daß wir eine Entfernung verkürzen sollen, die uns jetzt schon zu klein erscheint?“ Auf der Pariser Weltausstellung von 1867 wurden die Pläne des französischen Ingenieurs Gamond viel bestaunt, zumal Bohrungen ergeben hatten, daß der Meeresgrund zwischen Dover und Calais in der Hauptsache aus undurchlässiger Kreide bestand. Aber auch dieser Plan fand keine Gegenliebe, ebenso wie die früheren Pläne — einen hatte Napoleon I. als „große Idee“ bezeichnet — nicht durchgeführt wurden. Ob es diesmal Ernst wird? Das Britische Unterhaus hat einen Ausschuß gebildet, der diese Frage überprüfen soll. Und: England ist längst keine Insel mehr!

*

Die Krise in Jordanien kam keineswegs überraschend. Sie bahnte sich schon seit Wochen und Monaten an. Ja, man kann sagen, sie nahm ihren Anfang mit der Entlassung Glubb Paschas, des britischen Schöpfers und Befehlshabers der Arabischen Legion Jordaniens. England hatte diese Legion aufgestellt, um hier im Mittelosten Europas eine Schutztruppe oder eine Feuerwehr bereitzustellen, mit der man alle Brennpunkte Arabiens beherrschen und die bedrohte Ölwelt sichern konnte. In den zwei Jahrzehnten zwischen den beiden Weltkriegen ging diese Rechnung auf. England steuerte Jahr für Jahr zwölf Millionen Pfund oder 142 Millionen Mark in das Geschäft. Eine kleine Summe, die sich reich verzinst. Als dann aber — es war 1948 — die Araber gegen den neuen Staat Israel zu Felde zogen, stellte sich Jordanien auf die Seite der Araber und verließ die britischen Fahnen. Israel hielt stand, und die Israelis verwiesen die bislang noch in ihrem Staat wohnhaften Araber des Landes. Sie trieben sie über den Jordan in die jordanische Wüste.

Die Folgen waren katastrophal. Das ohnehin arme Land Jordanien verfiel noch mehr in Armut, denn die wenigen wohlhabenden Flüchtlinge oder Ausgewiesenen unter den Arabern

wogen die 500 000 Besitzlosen nicht auf. Bei einer Gesamtbevölkerung von 1,5 Millionen erwies sich dieses verzweirte Drittel als Sprengkörper. Der junge König Hussein gab dem Verlangen der nationalistischen Offiziere nach und entließ letzten Endes Glubb Pascha aus seinen Diensten. Damit verlor er auch die britischen Subsidien in Höhe von 12 Millionen Pfund jährlich. Die arabischen Staaten — Ägypten, Syrien und auch Saudiarabien — versprachen mit der gleichen Summe einzuspringen. Ob das voll und ganz geschieht, ist nicht mit Bestimmtheit zu sagen. Tatsache bleibt jedoch, daß die Lage Jordaniens nicht besser, sondern von Woche zu Woche schlechter wurde. Schließlich nahm der Einfluß des zur Sowjetunion neigenden Ministerpräsidenten Nabulsi derart zu, daß König Hussein um seinen Thron und um die Unabhängigkeit seines Landes fürchten mußte und er sich entschloß, Nabulsi zu entlassen, wie er zuvor Glubb Pascha entlassen hatte.

Ogleich es nicht gelungen war, Jordanien in den Bagdadpakt einzubeziehen, legte König Hussein jetzt das Ruder nach rechts um und suchte Beistand bei Amerika, der ihm auch durch Entsendung des Flugzeugträgers „Forrestal“, des größten Kriegsschiffes der Erde, und durch Eisenhowers Erklärung, daß die „Unabhängigkeit und Unantastbarkeit Jordaniens lebenswichtig seien“, gewährt wurde. König Hussein liegt es sicher fern, nun etwa aus der arabischen Front ausbrechen zu wollen. Aber um eine klare Entscheidung über die Richtung seiner Politik wird er nicht hinwegkommen. Sein Besuch bei König Saud in Saudiarabien hatte sicher den Zweck, seine weitere Verbundenheit mit der arabischen Welt zu bekunden. Ob der „starke Mann“ des Mittelostens, Oberst Nasser, sich davon beeindruckt lassen wird, sei dahingestellt. Nasser genießt auch in Jordanien durch sein Draufgängertum einige Sympathien. König Hussein weiß, daß es um Sein oder Nichtsein geht, und es wird sich erweisen, ob er selbst der geschickte Diplomat ist, der die Fäden zu ziehen versteht oder ob er wenigstens die Gabe besitzt, die Ratgeber zu berufen und handeln zu lassen, die ihn retten und sein Land vor der Anarchie bewahren.

*

Noch immer regiert in Argentinien ein Militärprovisorium. Nach dem Sturz Peróns hatten die drei Wehrmachtsteile sich in die Ministerposten geteilt und Parlamentswahlen in nahe Aussicht gestellt. Diese Wahlen sind noch nicht durchgeführt. Der öffentliche Protest des Luftfahrtministers Kommodore Krause gegen eine weitere Verschleppung der Präsidenten- und Parlamentswahlen führte jetzt zu einer Kabinettskrise und zum Ausscheiden Krauses. Auch der Finanzminister schied aus, allerdings aus anderen Gründen. Der Luftwaffe ist es gelungen, für ihren ausgeschiedenen Kameraden einen anderen Kandidaten ihrer Wahl dem Ministerium einzugliedern, womit jedoch die Krise noch nicht behoben sein dürfte, denn hinter der Forderung der Luftwaffe auf baldige Wahlen dürfte die Mehrheit des Volkes stehen. Die Bundesrepublik ist an der Konsolidierung und Stabilisierung der Verhältnisse in Argentinien stark interessiert, erwartet und erhofft sie doch eine baldige Lösung der Probleme, die zwischen den beiden Ländern noch zu lösen sind. Es wäre bedauerlich, wenn diese Regelung durch innenpolitische Auseinandersetzungen wiederum hinausgezögert werden sollte. Argentinien, eine der wichtigsten Fleisch- und Kornkammern der Erde, blieb im Ersten Weltkrieg neutral, im Zweiten Weltkrieg erklärte es erst am 27. März 1945 Deutschland den Krieg, nachdem die konservative Regierung durch einen Staatsstreich des Heeres gestürzt worden war. Der führende Mann dieses Putches war Perón, der nachmalige Präsident.

Fritz Roßberg

Der Heimathafen

Rund um den Bremer Roland

Seemann, wenn Du nach Bremen kommst — oder vielleicht dort zu Hause bist — merke: Das Fahren mit der Straßenbahn ist seit dem 6. Mai teurer geworden. „Straßenbahnpreise sind politische Preise“ hat in einer Verkehrszeitung gestanden. Dennoch ist dieses unpopuläre (Tarif)-Werk durchgezogen worden. In Bremen kostet das Fahren mit der Straßenbahn jetzt nicht mehr 30, sondern 40 Pfennig für die Einzelfahrt. Gefreut darüber haben sich nur die Schaffner und Schaffnerinnen, die, wie die Preisbildungsstelle feststellte, unter dem allgemein üblichen Lohnniveau bezahlt wurden. Noch bevor die neuen Tarife



Weltberühmt sind die Bremer Stadtmusikanten. Am Rathaus hat man ihnen ein Denkmal gesetzt. Es wird teilweise scharf kritisiert.

in Kraft getreten waren, wurde ihr Lohntarif erhöht. Man sollte sich mit ihnen freuen, weil man mit mehr Geld bekanntlich besser rechnen kann.

* * *

Für Ende Mai ist das Anlaufen der Stahlproduktion bei der Klöckner-Hütte, Bremen, angekündigt. Die Seeleute haben besser als die Bremer selbst, sehen können, wie das Stahlwerk von Monat zu Monat gewachsen ist. Der Hafen ist gebaggert, die Hallen stehen und

neue Schornsteine recken sich in den Himmel. Vom Strom her sind sie nicht zu übersehen. Ein Teil des Stahlwerkes soll Ende Mai nun in Betrieb genommen werden. Vier Wochen später soll die Blockbrammenstraße folgen, die zum Warmwalzwerk gehört. Die Produktion im Kaltwalzwerk soll voraussichtlich Mitte Juni beginnen. Die Direktion erklärte, daß die Rohstahlerzeugung der Klöckner-Hütte nach einer Übergangszeit, die dem Einlaufen des Betriebes dient, auf rund 30 000 t monatlich gesteigert werden soll.

Inzwischen ist auf dem Werkgelände mit den Erdarbeiten für den Bau des ersten Hochofens begonnen worden, der dem Betrieb einen Teil des benötigten Roheisens liefern soll. Mit der Fertigstellung des Hochofens — dem später voraussichtlich noch zwei weitere folgen sollen — ist nicht vor Ende nächsten Jahres zu rechnen. Auch in anderer Hinsicht sind alle Vorbereitungen getroffen worden: die Arbeiter, die bei den Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerken in Linz an der Donau auf ihre Tätigkeit als Hüttenarbeiter vorbereitet worden sind, haben ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie sind der Vortrupp der kommenden Belegschaft, die von ihnen angelernt und eingewiesen werden soll. Der Beruf des Hüttenarbeiters ist ein angelernter Beruf, kein Lehrberuf.



18 000 Lehrlinge können hier die Schulbank drücken. Bremens neue Berufsschule ist die größte und modernste ihrer Art in Europa.



Der Turmbläserbrunnen ist wieder da. Lustig tuten die beiden Gesellen an der Südseite des St.-Petri-Doms.

In den Dörfern Mittelsbüren und Osterort, die dem Hüttenwerk weichen müssen, ist inzwischen der Hammerschlag des Auktionators ertönt. Noch nie hat das Dorf Mittelsbüren, das als reizvoller Ausflugsort einen guten Ruf hatte, so viele Menschen gesehen, als an jenem Tage, da seine Häuser, Scheunen und Schuppen unter den Hammer kamen. Die Besitzer, deren Häuser auf schnellen Abbruch verkauft wurden, waren vorher abgefunden worden — und nicht schlecht. Ein Teil der Häuser ist noch von Arbeitern bewohnt, die beim Klöckner-Aufbau beschäftigt sind. In einem der Bauernhäuser, dessen Besitzer schon längst ausgezogen war, ist folgende Geschichte passiert, die mit einem rauschenden Fest endete. Ein Arbeiter brach unversehens durch die morschen Dielen und landete in einem bisher verborgenen Kellerraum. Was er seinen erstaunten Kollegen dann aus des Kellers Höhle heraufreichte war — eine ganze Batterie Schnapsflaschen, die in schlechten Zeiten selbst gebrannt und in besseren vergessen worden war.

* * *

Nach einer Mitteilung der „Bremer Nachrichten“ vom 19. März war die zu einem großen Teil fertiggestellte Seefahrtsschule in Bremen wegen fehlender Mittel vom Baustopp bedroht. 1,3 Millionen DM waren noch notwendig, um die Schule, wie vorgesehen, 1958 fertigzustellen. Inzwischen ist die Entscheidung gefallen: die Seefahrtsschule Bremen auf dem Stadtwerder wird weitergebaut.

H.-O. Busche.

Der Seemann als Sportsmann

Einen neuen Anlauf auf den Atlantikpokal, den es 1956 ungeschlagen gewonnen, hat das MS „Berlin“ genommen. Bereits das erste Spiel in New York ist gegen die Mannschaft der „Saxonia“ hoch mit 12:0 Toren gewonnen worden. Gegen die in Hochform spielende „Berlin“-Elf hatte auch die Mannschaft der holländischen „Rijndam“ nichts zu bestellen. Nach einer 4:0-Halbzeitführung hieß es am Schluß 8:1 für die „Berlin“.

Von der Westindien-Reise des Schiffes sind noch zwei Ergebnisse zu berichten. In Ciudad Trujillo wurde das geplante Spiel gegen die Auswahl der Dominikanischen Republik abgesagt. Dennoch kam ein Spiel gegen eine Mannschaft zustande, in deren Reihen acht der

vorgesehenen Auswahlspieler standen. Mit 1:1 (0:1) zog sich die „Berlin“ gut aus der Affäre. Der Torschütze war der Halblinke Welm. Gegen eine Bahama-Auswahl, die meist aus Farbigen bestand, wurde in einem schönen Spiel mit 2:0 Toren gewonnen und damit ein Pokal errungen, den der Gastgeber für diese Begegnung gestiftet hatte.

Bücherbrett

Alan Villiers: „Die Söhne Sindbads“. Übersetzt von Siegfried H. Engel. (Bei Hans Dulk, Hamburg, Leinen, 325 S., mit vielen Fotos, DM 19,80.)

Es gibt eine Seefahrt, die nicht nur jedem Vertreter der See-Berufsgenossenschaft, sondern auch dem großzügigsten Seelenverkäuferkapitän mitunter die Haare senkrecht unter die Mütze treiben würde. Das Entsetzen fängt beim Zustand

und Ausrüstung der Schiffe an und geht über das unvorstellbare Gewimmel an Deck und die kümmerliche Unterkunft und Verpflegung der Mannschaften bis zur Außerachtlassung der nach unsern Begriffen einfachsten Vorsichtsmaßregeln. Wenn sich trotzdem in der arabischen Seefahrt, um die es sich hier handelt, verhältnismäßig wenig Katastrophen ereignen, so liegt das an der unvorstellbaren Geschicklichkeit, mit der die „Nakhodas“ ihre, was das Manövrieren angeht, unhandlichen Schiffe regieren und an dem bedingungslosen Einsatz der Matrosen. Man kann verstehen, daß diese Seefahrt auf den Booms, Baggalas und Sambuks, die der Durchschnittseuropäer alle mit dem Namen „Dhau“ belegt, einen alten Segelschiffsmann wie Alan Villiers fasziniert. (Er führt jetzt gerade den Nachbau der „Mayflower“ über den Atlantik.) Trotz der oben erwähnten Vorbehalte und der Tatsache, daß über der arabischen Seefahrt bereits der Schatten des Verfalls schwebt (im Hinblick auf den Qualitätsschwund im Bootsbau und den Rückgang der Kenntnisse in der astronomischen Navigation, die letztlich von den Arabern überhaupt ausging) erhebt sich nicht nur beim Autor, sondern auch beim Leser häufig die Frage, ob denn das Leben, welches wir an unsern Schreibtischen verbringen, unbedingter der Weisheit letzter Schluß ist. An der guten Übertragung des Buches merkt man, daß der Übersetzer Seemann und mit der Materie vollkommen vertraut ist.



„Der olle Fernand“

Leben und Werk des
Elbinger Schiffbauers Ferdinand Schichau

Von Walter Sperling

Als um 1798 der Maurergeselle und Landwirtssohn Carl Jakob Schichau sein Domizil vom Dorfe Matzweißen im Kreis Pr. Holland nach der nahen Trusostadt Elbing verlegte, um dort Gelbgießer zu werden, dachte er wohl nicht im entferntesten daran, daß damit für die alte geruhsame Stadt eine Epoche des Aufstiegs — im erweiterten Sinne zum Wohle des ganzen Landes — ihren Anfang nehmen sollte. Aus einer zweiten Ehe mit Anna Elisabeth Lenk, Tochter des Kornmessers Peter Lenk, stammt nämlich jener Mann, dessen Name unlöslich mit der Geschichte der ostdeutschen Stadt, und der des Maschinen- und Schiffbaues verknüpft ist: Gottlob Ferdinand Schichau.

Er wurde am 30. Januar 1814 geboren und lernte nach Beendigung der Schulzeit das ehrsame Schlosserhandwerk. Als um 1828 in Elbing die Gewerbeschule und der Gewerbeverein gegründet wurden — welcher ein Fortschritt in jener Zeit ... — wurde er dort bester Schüler, und überraschte am 8. November 1831 die Öffentlichkeit und den Lehrkörper mit dem selbstgefertigten Modell einer Dampfmaschine. Es war damals — man bedenke — in der Stadt Elbing erst eine einzige Dampfmaschine in Betrieb.

Ignatz Grunau, ein weitplanender Großbürger der Stadt Elbing, setzte sich für den jungen Maschinenbauer ein, und ermöglichte ihm einen Platz am Kgl. Gewerbeinstitut in Berlin, wo Ferdinand Schichau wohl anfänglich enttäuschte, um 1835 jedoch den I. Entwerferpreis für Maschinen — eine silberne Denkmünze mit seinem Namen — erringen konnte.

Eine große Zukunft begann sich damit für den jungen Elbinger abzuzeichnen. Nachdem er noch zwei Jahre in der Metallwerkstätte des Instituts tätig blieb, folgte eine Verlegung des Wirkungskreises nach London, von wo er im Herbst 1837 als Ingenieur in seine Vaterstadt Elbing zurückkehrte, um sich dort — jetzt 23 Jahre alt — als Maschinenbauer selbstständig zu machen und zwar auf einem Grundstück in der Nähe des Marktores, welches sein Vater mit Wohnhaus und Nebengebäuden für einen Kaufpreis von 1327 Reichstalern und 25 Silbergroschen erworben hatte. Schon kurze Zeit danach erschien im Elbinger Anzeiger die erste Ankündigung des jungen Unternehmens, das den Bau von Dampfmaschinen, Kesseln, eisernen Wasserrädern, Pferdegöpel, hydraulischen Pressen, Walzwerken, Öl- und Sägemühlanlagen, sowie Entwässerungseinrichtungen für die Niederung pflegte. Ein großes Programm, für das aber anfänglich in der nur 18 000 Einwohner zählenden Stadt die Interessenten fehlten, zumal es auch noch an maschineller Ausrüstung mangelte. Aber schon drei Jahre später baute der tatkräftige Schichau für den eigenen Bedarf eine Dampfmaschine von 4 PS, der dann im Laufe der Zeit 3000 Stück folgen sollten, und bereits 1845 konnte Schichau auf der I. Gewerbeausstellung der Provinz Preußen eine Hochdruckdampfmaschine von 12 PS nebst Kessel ausstellen. Ein königliches Dekret belohnte ihn mit der silbernen Huldigungsmedaille.

Bis jetzt deutete noch nichts darauf hin, daß sich Schichau dem Schiffbau zuwenden würde, war doch die schmale Rinne des flachen Elbingflusses zwischen Stadt und Haff einem solchen Gedanken wenig günstig. Es war einer jener geschichtemachenden Zufälle, die Schichau den Auftrag in die Hände spielte, einen 70 m langen und 22 m breiten Holzbaggerkörper maschinell, mit Kesseln, Eimer- und Windengeschirr, auszurüsten. Dieser bis zu 10 Fuß Tiefe arbeitende Bagger war der erste in Deutschland gebaute Dampfbagger überhaupt. Der Anschluß zum Wasser rückte damit in greifbare Nähe.

Schichau beschäftigte damals etwa zehn Arbeiter. Zwar bot sich jetzt Gelegenheit, Schiffskörper im Auftrag zu bauen, da es jedoch an allem fehlte, blieb es bei kleinen Arbeiten, die sogar den Glockenguß und die Herstellung von Grabdenkmälern einschlossen.

Schichau hatte längst wahrgenommen, daß die Zukunft seines Werkes nur durch den Schiffbau gesichert sein würde. Aber erst nach seiner Heirat mit Amalie Juliane Henriette Hartung, Tochter eines Hofrates in Berlin, begann eine neue Etappe für ihn. Um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts begann er Schiffskörper selbst zu bauen, nachdem ihm der Elbinger Magistrat durch Abtretung eines geeigneten Geländes Zugang zum Wasser, also Gelegenheit für den Bau von Hellingen, gegeben hatte. Schon um 1855 konnte dort der erste Seedampfer vom Querstapel laufen. Das Schiff hieß „Borussia“ und bewältigte später im Toureneinsatz die Strecke Pillau—London in 160 Stunden.

Bis in unsere Zeit folgten diesem Anfang fast 1700 Schiffsnbauten aller Art, vor allem solche für die Kriegsmarine: Korvetten, Torpedoboote, Kleine Kreuzer, Kanonenboote oder Minenspezialfahrzeuge.

Schichaus Pioniergeist wendete sich auch mit Erfolg dem Lokomotivbau zu und bereits 1875 standen bei 33 520 Einwohnern 1250 Menschen bei ihm in Lohn und Brot, eine Zahl, die sich um die Jahrhundertwende unter der Regie seines Schwiegersohnes Carl Hinrich Ziese auf 5216, um 1912 auf 7814 und auf etwa 12 000 während des Ersten Weltkrieges erhöhte. Um diese Zeit bestanden bereits Zweigwerken für große Tonnagen in Danzig und Königsberg.

Der „olle Fernand“ — wie seine Arbeiter ihn nannten — war ein einfacher, aber von Bürgerstolz erfüllter Mann, der es sich sogar leistete, die Gemahlin Kaiser Friedrichs, mit dem Schimmelvierer im einfachen Alltagsgewand mit Halstuch von der Ostbahn abzuholen mit dem Bemerkten, daß sie „wenn es ihr nicht passe, so mit dem alten Schichau zu fahren, es bleiben lassen möge“. Und sie ist mit ihm gefahren.

Schichaus soziale Sicherungs- und Wohlfahrts-einrichtungen waren zu damaliger Zeit revolutionär. Die Titel Kommerzienrat (1872), der Geheime Kommerzienrat und Ehrenbürgerbrief der Stadt Elbing änderten weder seinen Lebensstil, noch seine Auffassung vom Sinn des Schaffens. Er starb hochbetagt im Alter von 82 Jahren am 23. Januar 1896. 2500 Arbeiter und mit ihnen die ganze Stadt trauerten um ihn. Drei Jahre später setzte man ihm ein Denkmal gegenüber seiner ersten Werkstätte, dem Kernstück der großen Werft.

Da stand Schichau wie er gelebt hatte, mit seinem alten Gehrock, mit Halstuch und einer Haarsträhne in der Stirn, auf braunem Marmorsockel, als lausche er dem Atem seines Werkes, dem Dröhnen der Niethämmer von den Hellingen. Sein Blick ging über den schwarzen Strom der Arbeiter beim Schichtwechsel, in deren Gesprächen und Erinnerung er als der „olle Fernand“ weiterlebte.



Gegen die gewaltigen Werke der F. Schichau A.G. in Danzig, Elbing und Königsberg wirkt der nach Bremerhaven verlagerte Betrieb noch klein und bescheiden. Und doch sind hier seit 1951 eine Reihe Fischkutter, Schlepper, Spezialschiffe und Frachter bis zu 1600 BRT entstanden.



Die Schichau-Werft hat sich in Bremerhaven besonders auf einen wohlgelungenen Schleppertyp spezialisiert, wie ihn die „Bugsier 11“ darstellt. Länge 26,7 m, Breite 6,15 m, 86 BRT, 850 PSe. Rund 25 solcher Motorschlepper sind seit 1952 gebaut worden.

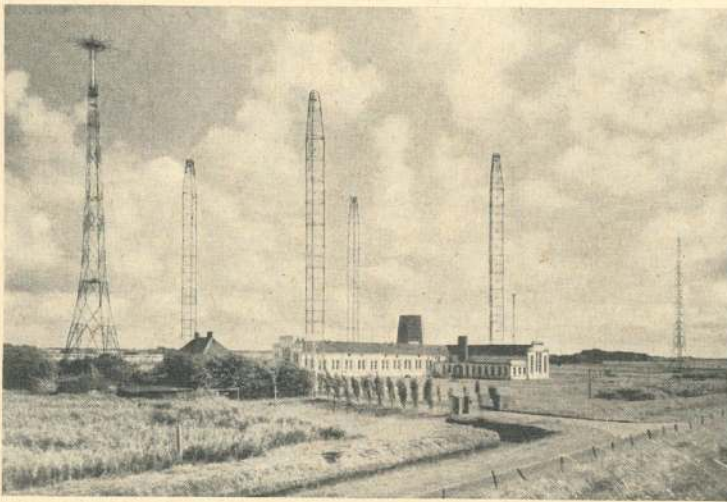
DORA — ANTON — NORDPOL

50 Jahre Norddeich Radio

Von Franz Neumann

In Norddeich feierte das merkwürdigste Amt der Deutschen Bundespost am 3. Mai seinen 50. Geburtstag. Staatssekretär Prof. Dr. Friedrich Gladenbeck überbrachte der Küstenfunkstelle Norddeich-Radio die Glückwünsche des Bundespostministers. Der Rundfunkpionier Staatssekretär a. D. Dr. Hans Bredow würdigte auf der Geburtstagsfeier in einer Rückschau die Entwicklung und Bedeutung des deutschen Seefunks. Norddeich ist eine der ersten Küstenfunkstellen der Welt und die erste in Deutschland gewesen. 50 Jahre diente sie jetzt der Seefahrt auf allen Meeren.

Von weit her waren die Gratulanten nach Norddeich gekommen. 300 Geburtstagsgäste aus dem Bundespostministerium, Vertreter der deutschen Reedereien, der Hafenbehörde und der niedersächsischen Landesregierung schützten den Männern, die Tag und Nacht an der Taste sitzen, die Hand. Über den Äther flatterten Glückwünsche von Schiffen aus allen sieben Meeren auf den Norddeicher Geburtstagstisch, denn DORA - ANTON - NORDPOL, Norddeichs Rufzeichen, läuft heute um den ganzen Erdball. Millionenfach hat es seit dem



1. Mai 1907 Glück und Leid zwischen Schiff und Heimat vermittelt.

Tag und Nacht horchen die Funker Norddeichs in den Äther. Ihre Wachsamkeit ist bares Geld. Zahllosen Seeleuten und Passagieren haben die Funker schon das Leben gerettet.

Norddeich-Radio ist das eigenartigste Postamt. Seine Schalter sind ebenso unsichtbar wie seine Kunden. Nach draußen verraten nur die elf 65 Meter hohen Gittermasten seine Existenz. Zu jeder Zeit und Stunde wird Norddeichs Kundschaft prompt bedient. Der Fischdampferkapitän vor Island meldet über diese Küstenfunkstelle seine Fangergebnisse in den Heimathafen. Der deutsche Reeder verkehrt auf dem gleichen Weg mit seinen Schiffen bis in die Gewässer Australiens. Ärzte geben ihre Medico-Funkbehandlungen für erkrankte Seeleute auf Frachtern in alle sieben Meere. Es ist erst ein paar Monate her, daß ein Norddeicher Funker eine solche ärztliche Hilfeforderung auffing. Weitab von Deutschland war auf einem Ostasienschiff im Indischen Ozean plötzlich eine junge Frau erblindet. Auf den Hilferuf hin alarmierte Norddeich einen Cuxhavener Augenarzt. Dieser stellte über Norddeich auf die Entfernung von einigen tausend Seemeilen seine Diagnose: Die Blindheit ist nur vorübergehend. Sie beruht auf einer nervösen Störung. Er gab seine Ratschläge und hatte recht, denn nach

einigen Tagen Ruhe konnte die Frau wieder sehen.

Am wichtigsten aber ist Norddeich für den Funker an Bord, der auf sinkendem Schiff verzweifelt sein SOS auf der Morsetaste hämmert. Dann unterbrechen die Männer der Küstenfunkstelle den gesamten Routineverkehr, um im Seebereich des gefährdeten Schiffes alles zur Hilfe heranzurufen.

Hochbetrieb herrscht vor allem zu Weihnachten. Im vergangenen Jahr liefen über Norddeich-Radio von der Heimat nach See und umgekehrt 47 800 Weihnachtstelegramme. „Für uns ist Weihnachten die anstrengendste aber auch die schönste Zeit im ganzen Jahr“, sagte uns einer der Schichtleiter vom Funkbetriebsdienst. Alle 49 Männer, die an der Morsetaste oder am Telefon sitzen, sind mit der Seefahrt aufs Engste verbunden. Sie wissen, was ein drahtloser Gruß aus der Heimat dem seit Monaten auf See schaukelnden Schiffsjungen, dem Steward oder dem Kapitän bedeutet.

Da ist der Postamtmann Gottfried Nanninga, der Boß von Norddeich. 40 Jahre lebt er schon

An der Nordseeküste, in den weiten Marschen Ostfrieslands, ragen wie drohende Finger die hohen Antennenmasten der Küstenfunkstelle Norddeich in den Himmel. Unter dem Rufzeichen DAN ist dieser Sender allen Seeleuten bekannt.

In hellen, luftigen Räumen sitzen die Funker, morsen Nachrichten, Botschaften und Glückwünsche in den Äther und nehmen andererseits die Meldungen der Schiffe zur Weiterleitung an die Reedereien oder die Angehörigen der Besatzungen entgegen.

unter dem hohen Funkturm. Was er in diesen Jahren im Seefunkbetrieb, was er an schönen und furchtbaren Nachrichten erlebt hat — darüber könnte er ein interessantes Buch schreiben.

Es ist kaum zu glauben, den letzten Anstoß zur Gründung verdankte die Funkstelle Norddeich einem Wutausbruch Kaiser Wilhelm II. Von einer Seereise aus dem Mittelmeer heimkehrend, gab vor 50 Jahren der Kaiser dem Bordfunker die Anweisung, über eine bereits seit zwei Jahren bestehende Funkstelle auf der Insel Borkum ein wichtiges Telegramm nach Berlin abzusetzen. Der Borkumer Funker telegrafierte dem Absender: „I am sorry“. Er betrieb sich auf die Anordnung seiner britischen Gesellschaft, nur mit firmeneigenen Stationen in Verbindung treten zu dürfen. Da platzte Seiner Majestät der Kragen. Drei Tage danach schon erteilte das Reichspostamt der Telefunken-Gesellschaft den Auftrag, bei dem ostfriesischen Örtchen Norddeich eine Küstenfunk-

stelle zu errichten. Der Funkpionier Staatssekretär a. D. Dr. Hans Bredow, damals noch ein blutjunger Ingenieur bei Telefunken, der bereits an einem solchen Projekt arbeitete, führte den Plan beschleunigt durch.

Am 1. Mai 1907 trat die mit dem gar nicht einmal so „unhörbaren“, sondern ziemlich geräuschvollen Knallfunkstrecken ausgerüstete „Funkentelegrafestation Norddeich“ mit Schiffen der Kaiserlichen Marine in Verbindung. Am 1. Juni begann dann der öffentliche Seefunkdienst für die Handelsmarine. In großer Aufmachung berichteten die Zeitungen Europas über die nach dem System Telefunken erbaute Riesenstation.

„Es ist ein modernes Wunder, das unsichtbar, unhörbar über Meere, Berge und Wälder seine Fühler ausstreckt“, schrieb man damals. Das britische Weltfunkmonopol war erschüttert.

18 Jahre nach der erfolgreichen Verärgerung des deutschen Kaisers, die 1907 zum Bau von Norddeich geführt hatte, fragte der Funker der Jacht „Electra“ eine englische Küstenfunkstelle, ob sie bereit sei, 800 Wörter Presstext nach London zu telegrafieren. „Erst nach neun Uhr abends“, lautete die englische Antwort. Norddeich hatte dieses Gespräch mitgehört und erklärte sich sofort bereit, dieses damals noch unbekanntes Presstelegramm zu halber Gebühr über Hamburg nach London zu leiten. Die Männer an der Taste in Ostfriesland wußten sehr wohl, daß keinem Geringeren als dem weltberühmten Funkpionier, Marconi, die „Electra“ gehörte. Zehn Minuten mußte man in Norddeich auf die Antwort der italienischen Jacht warten. Dann bedankte sich der Funker sehr höflich für das Angebot, erklärte aber, sein Chef habe ihm die Abgabe des Telegramms an Norddeich verboten. Zehn Tage später knallte das „Wiener Journal“ eine Schlagzeile



heraus: „Deutsche Funker auf dem Posten“. Marconi hatte nämlich Londoner Pressevertreter auf seine „Electra“ eingeladen, bei einem Staatsbesuch dem italienischen Königspaar entgegenzufahren, um schon von See aus einen Stimmungsbericht an ihre Redaktionen zu telegrafieren. Norddeich hätte das mühelos geschafft.

Von den 130 Männern unter den hohen Sendetürmen Norddeichs — 49 davon sind im Funkbetriebsdienst — wissen vor allem noch die Altgedienten manche heiteren und ersten Erlebnisse zu erzählen.

Das Rufzeichen DAN erreicht heute jedes Schiff auf dem Erdball. Die Vorstellung, daß ein gefunktes Morsezeichen in der Sekunde siebenmal den Erdball umkreist, daß man von der Südsee oder aus dem Eismeer mit einem Fernsprechteilnehmer in Hamburg oder in Hirtupfingen verbunden werden kann, ist auch heute noch des Staunens wert.

*

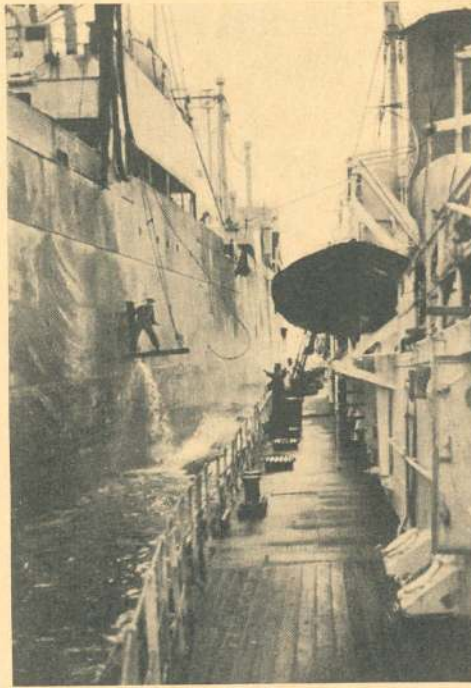
Wal! Wal!

Von Walter Strombeck

Die rund 15 000 Männer, die in jedem Jahr in die Antarktis fahren, sind wohl so ziemlich die einzigen unter den Milliarden Menschen, welche Wale wirklich zu Gesicht bekommen, ihre mächtige Größe sehen und ihre gewaltige Kraft spüren. Hinzu kommt noch eine geringe Anzahl Männer, die im Norden und Süden der Erde in der Umgebung ortsfester Trankochereien die Tiere jagen. Für sie bedeutet das Wort „Wal“ wahrhaftig Ernüchterung im ursprünglichen Sinn des Wortes. Alle Müdigkeit verschwindet sofort, alle sorgenden Gedanken werden mit einem Schlag ausgelöscht, wenn auf ihrem Fangboot das Wort „Wal!“ oder „Blas!“ gerufen wird. Dann gilt es, jeden Gedanken auf die Jagd zu konzentrieren, von deren erfolgreicher Beendigung ihr und ihrer Familien Wohlergehen abhängt.

Aber auch aus einem anderen Grunde erfordert der Walfang wache Geister.

Trotz der Vielzahl technischer Einrichtungen und Verbesserungen an Bord, trotz der vereinfachten Jagdmethode verlangt der Walfang noch immer größte Aufmerksamkeit und blitzschnelles Reagieren — wenn dem Walfänger das Leben lieb ist. Der Wal selbst allerdings bedeutet für die Männer keine Gefahr mehr, wie es im vergangenen Jahrhundert noch der Fall war, als die Walfänger sich in kleinen Holzbooten an die Kolosse wagen mußten und



Ein Fangdampfer ist beim Mutterschiff längsseits gegangen. Ein Wal dient als Fender. Ein Mann steht auf dem „Sprungbrett“ und paßt seine Chance ab, um auf das Fangboot zu jumpen.

Durch die technischen Einrichtungen ist die Waljagd an sich zu einer gefahrlosen Angelegenheit geworden. Das mühsame Erlegen der Wale von Hand, wobei stets der Tod mit auf

Walfangmutterschiff — war die Basis für den modernen Walfang geschaffen.

Die erste pelagische Walfangflotte mit dem Mutterschiff „Sir James Clark Ross“ verarbeitete noch die Wale längsseits, doch dann kam die Slipbühne im Vor- oder Achterschiff, auf die der Wal an Deck geholt und dort im Fließbandverfahren verarbeitet wurde.

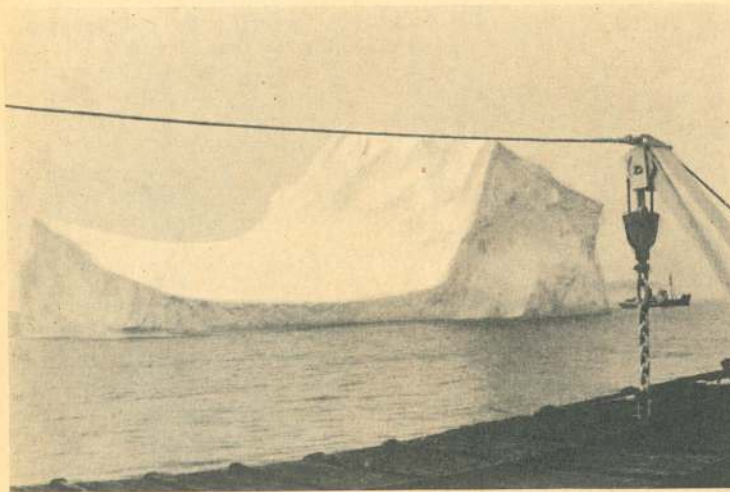
Das Fließbandverfahren verlangt Arbeit, wenn es rentabel sein soll. Ununterbrochen müssen also Wale anfallen. Das aber bedeutet hetzende Fangboote, emsig arbeitende Bootsbesetzungen und einen pausenlosen 24stündigen Arbeitstag auf dem Mutterschiff. Tausende verdient der Seemann bei diesem Geschäft und viele Millionen streicht die Gesellschaft ein.

Ein Seemann, der als Neuling die ersten Fangtage in der Antarktis hinter sich hat, gewinnt den Eindruck, als ob die Menschen in Europa vor Hunger schrien und die Walfänger anflehten, so schnell wie möglich Öl heranzuschaffen, damit sie ihr trockenes Brot mit Fett bestreichen können. Wozu sonst dieses Gehetze auf dem Fangboot?

Einer treibt den andern an. Heisere, atemlose Stimmen schreien. Die große Walwinde beginnt zu rattern, Dampf zischt, Drähte knirschen, Ketten poltern und pressen den gewaltigen Schwanz des erbeuteten Tieres an die Bordwand.

Wenn der Wal getroffen und schließlich getötet und längsseits geholt worden ist, arbeitet die seemännische Fangbootbesatzung — allen voran die Steuerleute — fieberhaft mit Drähten am toten Wal. Es gilt den Kadaver mit Preßluft schwimmfähig zu machen, denn tote Wale sinken bald.

Ein Mann arbeitet am Wal. Halb hängt er dabei außenbords, soweit muß er sich über



nicht selten von einem einzigen Schlag des Schwanzes mit „Mann und Maus“ vernichtet wurden. Nein, diese Gefahr für den Menschen ist dem Wal durch den Einbruch der Technik in den Fangbetrieb genommen worden.

Das zum Sterben verurteilte Riesentier verpufft seine gewaltigen Kräfte in einer etwa zwei Schiffslängen messenden Entfernung vom Jäger. In Todesangst und vor rasenden Schmerzen bäumt es sich immer wieder auf. Sein mächtiger Schwanz peitscht in gewaltigen Schlägen, unter dumpfem, explosionsartigem Donnern das Wasser inmitten von Kaskaden gischenden Seewassers. Der Jäger, auf den stabilen Planken seines Schiffes stehend, sieht dabei mit einem Erschauern zu. Wie sicher doch solch ein stählernes Schiff ist! — Nein, in die unmittelbare Nähe dieses sich in wahren Kraftorgien auslassenden Giganten braucht er sich heutzutage nicht mehr zu wagen. Die Gefahr liegt woanders. Der Mensch selbst hat sie sich geschaffen, ohne daß er es beabsichtigte. Nicht der Wal, sondern des Menschen Unerträglichkeit ist jetzt der gefährliche Dämon des Walfangs.

Für den Pottwal gibt es keine Schonzeiten. Hier hängt ein ganzes Rudel am Heck des Mutterschiffes und wartet auf die Verarbeitung.

der Ducht saß, ist vorbei. Mit einer Harpunenkanone geht das viel besser, einfacher und vor allen Dingen schneller. Und dazu ein wendiges schnelles Maschinenschiff, und die Jagd wird zum spannenden Vergnügen. Wenn in vergangenen Zeiten pro Tag nur der Bruchteil eines Wales erlegt worden ist, fallen einem modernen Fangboot im Mittel täglich drei dieser so wertvollen Tiere zum Opfer.

Als um die Jahrhundertwende die den Walfang betreibenden Gesellschaften den Wert einer Dampfmaschine im Walfang erkannten, machten sie sich Gedanken, wie diese gewaltige Steigerung der Möglichkeiten auszunutzen sei. Die Harpunenkanone und die Granatharpune waren schon erfunden. Beide wurden im Laufe der Jahrzehnte immer weiter vervollkommt. Mit der Umwandlung der Landkocherei in eine pelagische Trankocherei — dem

Wie zwergenhaft wirkt der immerhin um die 350 BRT große Fangdampfer neben einem „normal großen“ Eisberg.



das Schanzkleid beugen; denn Schiff und Wal prallen im Seegang gegeneinander. Die zu kappende Perlon-Schießleine sitzt oft so tief unter dem Wal, daß man sich schon weit hinauslehnen muß, wenn man kein zu großes Stück der teuren Schießleine verlieren will.

Plötzlich ein Knall! Die unter Spannung stehende gekappte Perlonleine peitscht nach vorn und fegt den Männern auf der Back um die Ohren.

Meistens klappt alles gut. Ist endlich das Bojengeschrir — Bojenleine aus Gras oder Kokosfaser, Boje und ein hölzernes Bojenkreuz — um den Schwanz gelegt und eine in auffallender Farbe gehaltene und mit der Bootsnnummer versehene Flagge in den Wal gesteckt, setzt sich das Fangboot von dem Flagwal ab auf der Suche nach neuer Beute.

Die Freiwache

Seeleute und Seemannssongs

Von Herbert Gaffrey

Eigentlich sind wir Seeleute doch recht tolerant, wenn wir uns — zumeist auf eine peinliche Art und Weise — dafür einspannen lassen, einer bestimmten Richtung von „Schlagern“ eine ganz besondere Note zu geben. Jedoch der Textdichter hat schon seinen guten Grund dafür; er will natürlich Geld verdienen und weiß daher ganz genau, wie er sein Publikum anfassend muß, damit seine Schöpfungen „ankommen“. Denn es steckt wohl in jedem an die Scholle gebundenen Menschen die Sehnsucht nach der Ferne, der Weite der See sowie das Erleben fremder Länder unter südlicher Sonne.

Jedoch, ich glaube, es wird nun langsam Zeit, ein mal auf die — ganz besonders in den letzten Jahren — in Unmengen entstandenen Schlagertexte hinzuweisen, worin u. a. der „wahrscheinlich durch die salzige See“ besonders große Hang der Matrosen und des sonstigen Bordpersonals zu dem Alkohol besungen und verherrlicht wird. Diese Schöpfungen der Texter von Seemanns-Songs sind zwar zumeist recht kurzlebig, doch haben sie oft gute, zündende Melodien, die viel und gern gesungen und gespielt werden. Leider aber — und das wäre zu kritisieren — geben die Worte dieser Lieder ein vollkommen falsches, oft sogar diskriminierendes Bild vom Seemann, seinem Beruf und seiner Einstellung zum Leben.

Betont werden soll, daß diese Zeilen in keiner Weise ein Wertmesser für die zu den erwähnten Schlagertexten gehörige Musik bedeuten sollen. Auch möchte ich in diese Kritik nicht Lieder wie z. B. die „Caprifischer“ und ähnliche hineinziehen. Diese sind harmlos und schön. Gerade wir Deutschen hören ja im allgemeinen solch getragenen Weisen dann gern, wenn wir uns so recht wohl fühlen.

Jedermann weiß auch, daß Poesie nicht allzu-großen Wert auf Realität legen kann, jedoch, was man so an „Seemannsschlagern“ — vielleicht nennt man sie sogar „Shanties“ — vorgesetzt bekommt, geht zuweilen doch etwas zu weit. Da steht auf der Bühne oder im Ballsaal ein korpulenter Herr in „Seemanns-Verkleidung“, dem man ansieht, daß er nie beruflich zur See gefahren hat. Entweder trägt er eine goldbestickte Phantasiemütze nebst blauer Jacke mit vielen „Kolbenringen“ oder auch überweite — selbstverständlich blaue — Hosen und singt „Seemannslieder“. Vielleicht hat er sich auch noch dazu einen „Schifferbart“ umgehängt, läßt eine Rumflasche aus einer Tasche gucken und torkelt — eben wie ein Seemann — hin und her.

Nun ja, wir Seeleute können so ein Verhohnepipeln schon mit verkraften und darüber hinwegsehen. Gefährlich und unangenehm wird diese Angelegenheit erst dann (besonders für die jungen Menschen), wenn immer wieder solche Sachen serviert werden. Besonders lächerlich wirkt es, wenn dann auch noch immer wieder von diesen Schnulzensängern das anscheinend äußerst beliebte, kleine Wörtchen „Ahoi“ zusammenhanglos hineingestreut wird. Aber sicherlich soll hierdurch wohl eine besonders echte Wirkung erzeugt werden. Wann hört man denn schon mal „Ahoi“ an Bord? Das Wort wird höchstens gelegentlich beim Anrufen von Schiffen gebraucht. Es hat viele Vokale und hallt gut und weit.

Auch wir Seeleute genießen ab und zu gern mal ein Glas oder mehr. Jedoch wir wissen, daß dazu auf See weder viel Zeit noch Gelegenheit vorhanden ist. Auch unterläßt man das schon, wenn in Kürze wieder die verantwortliche Wache, vielleicht in brütender Hitze oder



Ein Rezept, wie man die beliebten Seemannslieder zusammenreimt, gibt uns

Wilhelm Hammond-Norden †

So werden Shanties gemacht

Wer einen Shanty zu schreiben hat,
Der braucht zunächst eine Hafenstadt,
Du Dussel.

Was Englisches macht sich immer nett,
Southampton, Sydney, Watercloset,
Dazu eine See, welche brüllt,
Und schon ist Vers eins gefüllt.

Und der Refrain, das ist ja klar,
Spielt nachts gegen vier in der Hafenbar,
Bei Nelly.

Sie kann auch heißen anderswie,
Doch sie hat sexappeal'sche Knie,
Die Nelly.

Und ganz zum Schluß (das ist nicht neu,
Jedoch Gesetz) da sagt man: Ahoi!

Im zweiten Vers kommt der Humor
In Form von drei kessen Matrosen vor,
Du Schafskopf.
Sie heißen Jim und Bill und Tom,
Sind weder vornehm, noch sind sie fromm.
Doch spucken können die drei,
Da wird man neidisch dabei.

Jim, Bill und Tom — das ist ja klar,
Gehn nachts um vier in die Hafenbar
Zu Nelly.
Was anderes tun Matrosen nie,
Sie lagern sich rund um das rundliche Knie
Von Nelly.
Und Nelly liebt alle, sie ist ja so treu.
Da wären wir also beim zweiten Ahoi!

Im dritten Vers wird's sentimental,
Eingriff das Schicksal, roh und brutal,
Du Affe.

Jim ist nun tot, ist elend verreckt,
Und kein Aas weiß, wo Billy steckt.
Der Tom steht nun völlig allein
Im lyrischen Vollmondschein.

Und dennoch geht er, das ist wohl klar,
Nachts, gegen vier, in die Hafenbar,
Zu Nelly.

Ach, Nelly, ich bin nun alleine bei dir,
Wie schaff ich es nur, wie helfe ich mir?
Sprich, Nelly.

Sie tröstet ihn und meinte, es sei
Doch einer besser als keiner. Ahoi.

Nun könnte der Shanty zu Ende sein.
Doch ist er es wirklich? Du siehst es ja: nein!
Du Rindvieh.

Die Zeitungen zahlen allemal
Gereimtes nur nach der Zeilenzahl.
Am Gelde hänge ich sehr,
Drum folgt noch ein Vers hinterher.

Der Tom und die Nelly, das ist ja mal klar,
Bekamen drei Jungs in der Hafenbar,
Brav Nelly!

Die Jungs heißen Tom und Jim und Bill
Und machen ein mörderliches Gebrüll,
Tja, Nelly.

Und wenn sie groß sind, fahren die drei
Zur See und rufen nichts als: Ahoi!

in grimmiger Kälte, angetreten werden muß. Durch diese gewisse Enthaltbarkeit auf See ist es natürlich leicht möglich, daß Jan Maat, wenn er nach langer Reise wieder an Land kommt, von einer Menge Alkohol umgeworfen wird, die ein solider Bürgersmann gerade zur Einleitung vor dem Trinken benötigt.

Trotzdem hat es leider den Anschein, als ob viele Firmen der Meinung sind, daß der Absatz an Alkohol ihrer Marke erheblich gesteigert wird, wenn auf dem bunten Flaschenetikett ein rotnäsiger, rumtrinkender „Kapitän“ mit Schifferkrause und Phantasieuniform abgebildet ist. Was mag eigentlich der Grund sein dafür, daß man immer wieder und bei so vielen Gelegenheiten den Seemann in Zusammenhang bringt mit der Vertilgung von großen Mengen hochprozentigen Alkohol?

Warum besingt man in dieser Beziehung nicht einmal zur Abweckslung die Angehörigen anderer Berufe? Würden diese Schlagler nicht „ankommen“ und daher nicht genug Verdienst für den Texter bringen?

Deshalb, ihr werten Schlagerdichter, laßt euch durch diese Zeilen mal ein wenig anregen! Ansonsten laßt die Cowboys (sie nennen sich übrigens zumeist Farmhands und sind hart arbeitende Helfer der Landleute) reiten und schießen. Oder besingt die Liebe, die Sonne, den Mond und die Sterne.

Aber laßt uns Seeleute zufrieden. Hört unsere alten Shanties aus der Segelschiffzeit. Sie sind schön, haben Sinn und geben ein gutes Bild von dem Beruf in der damaligen Zeit. Benutzt auch die englischen, spanischen, amerikanischen und französischen Seemannslieder, um euch anregen zu lassen, vielleicht etwas ähnliches für die Jetztzeit zu gestalten.

Die alten Shanties, wie

„De Hamburger Veermaster“
„Bound for the Rio Grande“
„Roll the cotton down“
„A long time ago“
„Rolling home“

und viele andere hört man noch gelegentlich im Rundfunk vom Holtenuer Lotsenchor, den „Knurrhähnen“, oder auf Schallplatten. Unser Beruf ist schwer und verantwortungsvoll. Auch schön und bestimmt nicht ohne Romantik und Freuden. Aber es ist nicht diese süßliche, verlogene Romantik, welche ihr, die ihr nicht die See, den heulenden Sturm und die wundervollen Nächte im Passat kennt, hinein-zubringen versucht.

Also, wenn ihr nicht in der Lage seid, etwas Anständiges zu schaffen, sondern nur Schnulzen, dann laßt uns Seeleute, bitte, mit euren Schöpfungen in Ruhe. Es gibt doch noch andere Möglichkeiten, um sich sein Brot zu verdienen, als mit vielen Versen darüber zu berichten, daß der Matrose XY erst da ein richtiger Seemann geworden war, als er am Rum-trinken Genuß fand.



Das Gold der „Peruvian“

Von Ulrich Schreier

Zur Zeit der südamerikanischen Befreiungskriege gegen die spanische Kolonialherrschaft wurden — angelockt von der Werbetrommel der sich bildenden Republiken — Abenteurer aus aller Herren Länder zum Dienst auf Kriegsschiffen herangezogen. Unter ihnen war der in Schottland geborene Kapitän Robertson, der bald Kommandant der peruanischen Fre-

gatte „Galvarion“ wurde. Im Jahre 1822 führte er mit ihr einen überaus einträglichen Kaperkrieg gegen die Spanier. Von Prisen geldern erbaute er sich auf der Insel Mocha ein Haus, in das er sich nach Kriegsende zurückzog. Wenig später wurde er mitten im Frieden von Spaniern überfallen und verschleppt. Es gelang ihm, zu fliehen und nach Peru zurückzukehren, wo er kurz darauf wegen Unterschlagung von Prisen geldern in der Zitadelle von Callao durch Simon Bolivar eingekerkert wurde.

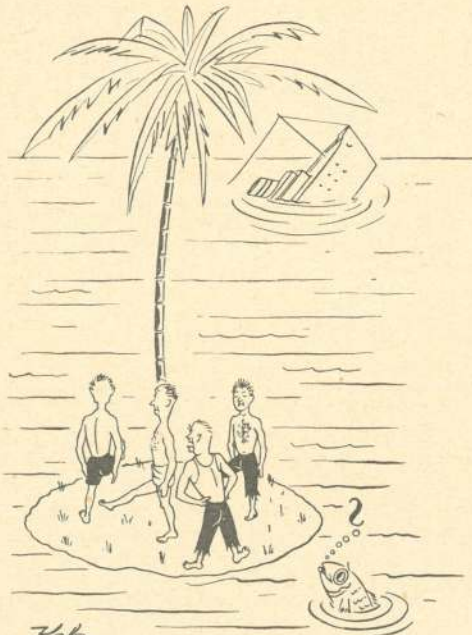
Nach Rehabilitierung trat er wieder als Offizier in die peruanische Marine ein. Er diente an Bord der „Congreso“. Deren Kommandant berief Robertson eines Tages zu sich und befahl ihm, für eine Nacht an Bord der eben eingelaufenen „Peruvian“ mit einigen Mann Marine die Wache zu übernehmen. Robertson fragte nach dem Grund für diese ungewöhnliche Maßnahme und erhielt die Auskunft, daß das Schiff 10 Millionen Pesos in frisch geprägten Goldmünzen als Ladung für die Regierung führte.

Der Schotte rief die zur Wache kommandierten Leute zusammen und erklärte ihnen, daß es sich um einen unbedeutenden Auftrag handele, den er nicht auszuführen gedächte. Sie sollten ihre Uniformen ablegen, um nicht aufzufallen, in Zivil an Land gehen und sich einen vergnügten Abend machen, wozu ihnen der Offizier noch 10 Pesos gab. Die Leute folgten dieser Aufforderung nur zu gern, und Robertson eilte in die Hafenschenken von Callao, wo er viele seiner alten Kapermatrosen von der „Galvarion“ wußte. Diese holte er zusammen, uniformierte sie und ging im Dienstboot mit ihnen bei der „Peruvian“ längsseit. Er meldete sich als Wachhabender, wurde mit seinen Leuten anstandslos an Bord gelassen, und Minuten später lebte niemand mehr von der Besatzung des Goldschiffes. Bei Anbruch des nächsten Morgens befand sich die „Peruvian“ auf See, und die Küste von Peru war längst hinter der Kimm versunken.

Das Schiff ging nach Tahiti. Dort nahm es Proviant ein, und auf Wunsch der Piratenmannschaft wurden 14 eingeborene Frauen gekauft. Dann sollte die Reise quer durch den Pazifik nach der kleinen Marianen-Insel Grigan gehen, wo man die Bark vollständig umbauen wollte, um unerkannt nach Europa zurückkehren zu können. Bei der Ausreise von Tahiti gab der Piratenchef seinen Männern ein Brantweingelage. Inzwischen versammelte er seine nächsten Vertrauten und überredete sie, die betrunkenen Kameraden zu überwältigen und sie am nächsten Tage im Großboot ohne Wasser und Proviant auszusetzen. Mit den verbleibenden sechs Mann setzte Robertson die Fahrt unter begreiflicher Weise erheblichen nautischen Schwierigkeiten fort und erreichte schließlich doch Grigan. Der Schatz wurde sofort ausgeschifft und 200 Meter oberhalb des Strandes in einer von den Frauen ausgehobenen Grube vergraben. Beim Transport zerbrach ein Faß und verriet den Frauen den Charakter der Fracht. Das kostete sie das Leben. Sie wurden in der folgenden Nacht ermordet.

Die sieben Überlebenden takelten nun die „Peruvian“ in eine Schonerbark um, malten den Rumpf neu und setzten statt der britischen eine französische Flagge. Dann wurde der Schatz verteilt, wieder an Bord gebracht und alles zur Heimreise vorbereitet. Hierbei bemerkte der Steuermann Williams, daß der Kapitän heimlich das letzte verbliebene Boot mit Wasser, Zwieback und Salzfleisch ausrüstete, und er zog seine Schlüsse daraus. Als in der letzten Nacht ein großes Abschiedsgelage gefeiert wurde, wobei Robertson irgend ein Gift oder Schlafmittel in den Brantwein geschüttet zu haben schien, hielt sich Williams sehr zurück. Sobald die Zecher schläfriger zu werden begannen, stand er auf und ging auf einen Augenblick in die Büsche. Sofort stürzte sich der Piratenführer auf die betrunkenen Männer

und stach sie nacheinander nieder. Williams hatte dies erwartet und rannte seinerseits dem einstigen peruanischen Marineoffizier das Messer zwischen die Rippen. Der Steuermann suchte nun selbst mit dem Boot zu entkommen, aber es kenterte in der Brandung und zerschellte auf den Felsen. Er konnte noch neun Jahre als Gefangener auf der Insel in seinem Golde wühlen. Gewissenhaft hat er darüber Tagebuch geführt und auch erwähnt, daß er den Schatz an einem anderen Ort geschleppt und vergraben hat, zu dessen Lokalisierung er aber jeden Hinweis sorgfältig vermied. Ein Jahr nach seinem Tode lief ein spanisches Schiff Grigan an, fand eine kleine Hütte, das Skelett und das Tagebuch von Williams, der sein Geheimnis mit ins Grab genommen hatte. Seither sind zahlreiche Expeditionen zur Hebung des Goldschatzes ausgerüstet worden. Eine der ersten fand vor 100 Jahren in der Bucht einige Goldfässer, die vermutlich bei der Wiedereinschiffung verloren gegangen waren. Ein zweites Mal hatte 1927 ein Amerikaner Glück, der mit eigener Jacht Grigan aufgesucht hatte. Er konnte vier Fässer mit Goldstücken abbergen, die Williams vielleicht bei der Zweiten Ausschiffung verloren gegangen waren. Alle übrigen Unternehmungen blieben erfolglos. Es gingen aber im Laufe der Zeit nicht weniger als vierzehn Schiffe an der klippenreichen Küste Grigans zugrunde.



Nur vier Mann von dem Truppentransporter wurden gerettet. Einer davon war Exerziermeister auf einer Unteroffizierschule.

Flibustier

Von Heinz F. Liedtke

Corl Schünemanns alter internationaler Grogkeller ist an der ganzen Küste weltberühmt und wird hoch gelobt.

An seinem Fenster steht:

„Destillation — Weine — Liköre“

von einem guten Dutzend farbenprächtig-bunter Nationalflaggen schön verziert, und an der Tür kann man lesen:

„English spoken — On parle français — Se habla español — Men spreekt hollandsch — Her tales dansk, svensk og norsk!“

Es wird nicht behauptet, daß Corl Schünemann alle diese Sprachen spricht — außer seiner Muttersprache beherrscht er nur noch eine Mundart, und die ist plattdeutsch, aber sie genügt ihm auch vollständig. Man spricht englisch oder dänisch oder spanisch, und aus eben diesem Grunde ist das Lokal international und weltberühmt!

Außerdem fabriziert er einen sehr gesunden Grog, und aus dem Anlaß kommen die Gäste

wieder: Kein Ding auf Erden ohne Ursache und Wirkung!

So sieht man denn neben Jack Carpenter aus Glasgow auch Heino Onken aus Geestemünde und Axel Rasmusson aus gamle Danmark. Aber auch solche, die mit der christlichen Seefahrt nichts zu tun haben, doch einen steifen Grog und andere spirituose Erfrischungen lieben und einen kleinen Klöhnschnack zu schätzen wissen.

Das sind Bürgerleute aus der Stadt oder Torfschiffer aus der Moorgegend, die auch immer an kalten Füßen oder Hitzedrang nach dem Kopf leiden — was sehr ungesund ist.

Wogegen es aber Gott Lob und Preis Mittel gibt!

Die Wände im alten Grogkeller sind mit vielen schönen Sprüchen sinnvoll geschmückt. In mehreren Sprachen, wie sich das für ein internationales Publikum gehört, zum Beispiel so:

„Eeten, sloopen, suupen,
Langsom gohn un puupen!“

Das ist nicht fein, man muß das zugeben. Aber in wenig Worten wird eine ganze Weltweisheit verkündet. Auch das muß man zugeben.

Und außerdem steht noch drunter: „Alter Hansenspruch!“ Man hat also keine Schuld.

Und dann sieht man ferner:

„N'écoutez pas aux docteurs. Faites comme eux. Buvez!“ („Hört nicht auf die Doktoren, macht es wie sie auch. Sauft!“)

Wenn Gaston aus Brest da ist, dann schmunzelt er, wenn er das liest!

Über dem Tresen hängt ein Schild, dessen Inschrift lautet:

„We will hold your horses,
Clean your ear,
Tend your baby,
But — we want our checks cash!“

Das spielt auf die Berappungsarie an und braucht nicht übersetzt zu werden. Das Wörtchen „cash“ ist in der ganzen Welt weithin bekannt.

Soviel über Schünemanns alten Grogkeller.

Vor der Theke, auf einem Hocker, sitzt Jonny. Jonny ist ein Seemann, der das Kap gerundet hat und demzufolge die Beine auf den Tisch legen dürfte.

Er tut dies aber nicht, weil er es nicht kann; er ist duhn — sogar schon ziemlich duhn — aber auch schon sehr ziemlich duhn!

Infolgedessen hat er vermoort, er ist vor zwei Anker gegangen: das heißt, er hat das linke Bein backbords und das rechte Bein steuerbords um den Hocker geschlungen, so kann er nicht umfallen. Außerdem lehnt er sich mit dem einen Arm gegen die Tonbank.

Er hat nur eine Hand frei. Das aber genügt, um in seinem Grog zu rühren und zu trinken. Wenn er welchen hat!

Jetzt ist er bedrückt. Bedrückt aus dem Grunde, weil er kein Geld mehr bei sich, ein leeres Glas aber vor sich hat.

Wenn er noch denken könnte, so würde er vielleicht folgende Überlegung anstellen: Wenn ich das Geld hätte, was ich schon versoffen habe, dann könnte ich saufen!

Vor dem Schnaps einen Schnaps und nach dem Schnaps einen Schnaps!

Stattdessen besieht sich Jonny trübsinnig sein leeres Glas. Der Löffel steckt noch drin!

Er döst. Und nebenher leidet er Durst. Durst leidet ist schrecklich!

*

Jonny läßt seine Augen durch das Lokal schweifen.

Es sind viele Menschen da. Alles schwatzt lärmend durcheinander. Gläser klirren und Teller klappern. Ab und zu flammt ein Zündholz auf. Rauchschwaden ziehen wolkig durch den Raum.

Hinter dem Tresen steht der Wirt. Es ist warm. Er arbeitet in Hemdsärmeln und schenkt ein und aus.

Unser Seemann sitzt und döst und peilt im Lokal umher.

Da — plötzlich — geht ein leichter Ruck durch seine Gestalt, seine kleinen Augen werden zusehends größer; er richtet sich straff auf! So gut es geht!

In einiger Entfernung sitzt ein zweiter Janmaat. Auch er hat ein Glas vor sich.

Jonny macht krampfhaft Bemühungen, ihn anzusprechen.

„Häh!“ sagt er, „du — Seemann! Äh — bist du auch — Alemann?“

Jonny weiß anscheinend nicht mehr genau, in welcher Sprache er redet.

Aber auch der Angesprochene ist offensichtlich nicht mehr ganz nüchtern. Doch dreht er sich langsam herum, wendet seinen etwas verschleierte Blick auf Jonny und sagt:

„Nee, — ich — — ich bin — — — ich bin — — Flensborger!“

Diese Antwort löst bei Jonny ein unerwartetes Echo aus.

„Flensborger!“ jubiliert er, „Flenstorger!“ Er schickt sich an, von seinem wackeligen Sitz herabzuklettern.

„Landsmann!“ gluckst er, „Landsmann! — — Laß dich — laß dich umarmen! Komm, — wir trinken einen zusammen.“ Er geht auf seinen neuen Freund zu.

Die Umstehenden werden aufmerksam und schauen sich das Spiel an.

„Aber, — du — — du hast — — — hast ja — — — nichts mehr zu trinken!“

„Leute“, kräht er mit heller Stimme, „ich habe einen Landsmann getroffen und . . . und der hat nichts mehr zu trinken! Wer gibt einen aus?“

Jonny handelt nach der Devise: „Edel sei der Mensch, hilfreich und gut — besonders, wenn es nicht sein Geld kostet.“ Er ignoriert deshalb auch vollkommen die Möglichkeit, etwa selbst als Spender aufzutreten.

Und siehe da! Es gibt noch Leute, die einen ausgeben können und dies auch wollen, edle Gönner und wahrhafte Menschenfreunde. In den nächsten Augenblicken haben die beiden Flensburger je ein dampfendes Glas Grog vor sich.

Jonny nimmt sofort einen ordentlichen Schluck, der Grog könnte sonst kalt werden. Kalter Grog schmeckt nicht, behauptet Jonny. „Wie — — wie heißt du, Landsmann?“ erkundigt er sich, nachdem er sich gelabt hat und schaut den Gefragten recht treuherzig an.

Dieser hat ebenfalls einen guten Schluck von dem wärmenden Getränk zu sich genommen. Er ist allerdings schon ziemlich geistesabwesend und blickt etwas stier. Langsam und sachte kommt es von seinen Lippen:

„Jacob!“

„Oh — Jacob!“ lallt Jonny und freut sich unglaublich — „Jacob . . . gerade so wie . . . ! Leute!“ ruft er schallend laut, „Leute! — er heißt Jacob . . . gerade wie mein Bruder!“

Er kann sich vor Freude gar nicht helfen!

„Laß ihn man noch einen kriegen!“

Die Gäste sind keine Spaßverderber, sie sagen sich: „Lieber besoffen und fröhlich als nüchtern und doof.“

Jonny und Jacob kriegen wieder das ihre. Stumm und feierlich erheben sie die Gläser, prostern und trinken sich zu. Ihre Augen leuchten, sie sind glänzend zufrieden.

„Wo — — — wo wohnst — — — wohnst du in Flensburg?“ möchte Jonny jetzt gern wissen.

„Ich?“ fragt Jacob, als könnte auch ein anderer gemeint sein.

„Ich? Ja . . . ich wohn' — — — ich wohn' im Olufsamsonsgang — ja, da wohn' ich!“

Jonny ist baff, völlig hingerissen, einfach sprachlos! Den andern schaut er an, als ob er etwas ganz Neues, Unerhörtes erfahren habe. Er blickt begeistert. Kaum ist er noch auf seinem Sitz zu halten.

Dann brüllt er so laut, daß alles zusammenfährt und die Umstehenden zu ihm hinsehen:

„Mensch! — — — aus dem guten alten Olufsamsonsgang? — Großartig! — Ganz großartig!!! — — — Mensch!“

Er schaut glücklich strahlend.

„Soll er . . . sollen wir noch einen haben?“ fragt er freundlich lächelnd die Anwesenden. Und keiner hat etwas dagegen. Alle sind tief gerührt, daß sich hier ein paar Landsleute in der Fremde getroffen haben.

„Und welche — — welche Nummer . . . wohnst du — — — hast du gewohnt?“ will Jonny nach einem tiefen Schluck noch mehr wissen.

Jacob dagegen muß sich erst besinnen. Bei ihm geht es nicht mehr so schnell heute abend. Er leidet an akuter geistiger Körperschwäche — aber nur vorübergehend.

„Nummer“, wiederholt er, „ich . . . ich glaube — — — Nummer 17“ stottert er wie einer,



der selbst nicht mehr sicher ist, ob er nach der Hausnummer oder seiner Kragenweite gefragt worden ist.

Jetzt ist die Reihe wieder an Jonny. Mit dem Ausdruck höchsten Entzückens, er ist nur noch ein hüpfendes Etwas, umarmt er Jacob, seinen Landsmann und küßt ihn. „Oh, Jacob!“ sagt er weich.

Längst hat sich die freudige Stimmung allen Gästen in Schünemanns Keller mitgeteilt. Sie sind zueinander wie bei einer netten Familienfeier: der verlorene Sohn ist heimgekehrt.

Sie stoßen mit den beiden an und auch untereinander. Jonny hat schon nicht mehr nötig, auf die leeren Gläser hinzuweisen. Sie werden immer wieder wie von selbst nachgefüllt. Seine Sorge allein ist es, sie wieder leer zu machen. Jedoch läßt er sich in dieser Hinsicht nicht lumpen.

„Olufsamsonsgang Nummer 17!“ sagt Jonny nach einer Weile nachdenklich und frisch sein Gedächtnis wieder auf. „Und welche Treppe?“ erkundigt er sich weiter.

Jacob kann ihm nach einigem Besinnen auch hiermit dienen. Es ist die zweite Treppe. — „Hab' ich mir das nicht gedacht! Hab' ich mir das nicht gleich gedacht!“ nickt Jonny und bestätigt: „Du bist mein guter alter Jacob!“ Dann aber steht er auf.

„Leute — — — Männer . . . hier treffen sich ein paar alte Schulkameraden wieder! — Von Flensburg, Olufsamsonsgang Nr. 17, zwei Treppen hoch im Hinterhaus! — So ein Zufall! Ein purer Zufall!!! Das ist nun mein lieber guter alter Jacob! Er ist ja schon etwas duhn — — — aber ich weiß es noch ganz genau. Ja, in der Schule war er auch schon immer etwas duhn — — — ich wollte sagen . . .

schwach!“ sagt Jonny. „Mensch, Leute . . . was freu' ich mich über meinen lieben guten alten Jacob!“

Jonny ist der Held des Abends. So etwas von einer Spürnase!

Die Freude wird allgemein. Bürgersleute und Schiffsmänner feiern zusammen das glückliche Wiedersehen und finden, daß die große Welt doch eigentlich ziemlich klein ist, ja — ein Teil ihrer Mitbewohner trifft sich in Schünemanns Keller.

Jonny ist in Stimmung! Wenn er in Hochstimmung ist, dann muß er singen!

Schon geht es los:

„Der Schiiifffer führ nicht übers Meer, wenn er verzagt im Herzen wär' . . . !“ krächzt er mit einer Stimme, die von weitem an ein verrostetes Nebelhorn erinnert.

Schön klingt es nicht, aber ihm kommt es aus dem Herzen. Hochgeschwellte Gefühle kümmern sich nur sehr wenig um gepflegte Stimmbänder.

Er ist bannig zufrieden. Stundenlang könnte es seinetwegen so weitergehen.

Doch da fällt sein wachsameres Auge auf Jacob. Jacob ist blaß und müde und schläft langsam ein. Er sieht aus, wie eine mondsichtige Stalllaterne. Jonny merkt es. Jonny ist immer wach. Jetzt wird's Zeit, denkt er. Gehen wir ein Haus weiter!

Laut aber sagt er: „So . . . nun soll ich aber auch dafür sorgen, daß mein guter alter Freund heil und ganz ins Bett kommt. Das hat er verdient.“

Morgen ist auch noch ein Tag, und dann können wir ja weiter alte Erinnerungen auffrischen! Na, denn adjüs, Leute — und besten Dank auch!“

Spricht's, kriegt seinen alten Jacob unter den Arm, wuchtet ihn kräftig hoch und schleppt ihn quer durchs Lokal an die Ausgangstür und verschwindet ins Freie.

Die übrigen Gäste sind jetzt allein. Sie rücken zusammen und schmunzeln, bestellen sich ein neues Glas und brennen sich ihre Pfeifen wieder an. Sie sprechen über dies und das, von den Zufälligkeiten des Lebens und über das unvermutete Zusammentreffen zweier Seeleute und Landsmänner in weiter Ferne, die noch dazu Schulkameraden sind, und die sich so lange nicht mehr gesehen haben. Höchst sonderbare Ereignisse finden immer noch statt! So tauschen sie ihre Gedanken aus. Indes wendet sich einer an den Wirt Corl Schünemann: „Na, Kuddel, was sagst du denn nu dazu? Kommt auch nicht oft vor, was?“

Corl Schünemann trocknet sich ruhig die Hände am Spültuch ab und bemerkt gelassen:

„Och, das kommt jeden Tag vor! Ich sag al gar nix mehr dazu! Die beiden Lümmels kenn' ich schon lange! — Das sind die beiden Brüder Dethleffsen aus Flensburg, Olufsamsonsgang Nr. 17, zwei Treppen hoch, im Hinterhaus! Niemals zur See gefahren. Lungern bloß immer am Hafen rum.“

Der Leuchtturm

Von K. Bruns

Ruhig und gleichmäßig, ohne Eile, zieht mein kleine Frachter an der Küste entlang. An Deck ist der Aufenthalt nicht besonders gemütlich, was man im Winter vom nördlichen Atlantik auch nicht verlangen kann. Ich bin deshalb dankbar, daß man mich mit meinem Klappstühlchen im Steuerhaus duldet.

Draußen ist seit Stunden nichts zu sehen, als lange Wogenketten mit blitzenden Schaumkronen. Kein anderes Schiff, kaum eine Möwe. Die Küste ist kahl und öde. Endlich kommt ein Leuchtturm in Sicht. Der Kapitän, der schweigend am Kartentisch gearbeitet hat, blickt auf, nimmt die Uhrzeit, als der Turm dwars ist und macht dann seine Eintragung. Ich frage nach dem Namen und unserer Position, er zeigt sie mir auf der Karte und gibt mir Bescheid.

Das bringt uns auf Leuchtfeuer und Seezeichen. Er meint, die meisten nähmen die ganze Befehrerung und Betonung als etwas Selbstverständliches hin, ohne daran zu denken, daß dieses ganze komplizierte System in Jahrhunderten entstanden und ausgestaltet sei. Heute schlingt sich eine Kette von Leuchtfeuern um alle Meere, ja, bis in die kleinsten Nebenfahrwasser. Alle müssen ständig unterhalten, kontrolliert und, wenn nötig, erneuert werden. Das kostet den daran beteiligten Nationen ungeheure Summen, aber es gehören zu dieser Organisation alle seefahrenden Völker — ohne Ausnahme. Es sei, neben dem Weltpostverein, der einzige wirkliche Völkerbund, der seine Mitglieder in Frieden und Freiheit vereinige. „Und im Krieg?“ werfe ich ein.

„Im Krieg hat bisher jeder Völkerbund versagt, auch dieser. Dann werden die Bojen abgeschleppt, die Feuerschiffe verlassen ihre Stationen, die Leuchttürme werden gelöscht.“

„Ja, aber man steckt sie doch wieder an, wenn der Krieg beendet ist. Man hat sie doch stehen lassen. Ein Leuchtturm erscheint mir immer wie ein großer stummer Freund, so wie man sich einen Freund wünscht: selbstlos, bereit zu jeder Stunde und unbedingt zuverlässig.“

Der Kapitän schüttelt den Kopf. „Auch das stimmt nicht, wenigstens nicht immer.“ Er steht auf, geht draußen ein paar Mal auf und ab. Ein paar Augenblicke sinnt er nach, dann beginnt er: „Es ist ziemlich lange her, Radio und Radar waren noch nicht erfunden, als ein Schiff aus Europa das südliche Südamerika ansteuerte. Diese Küsten sind meilenlang unbewohnt und es ist auch wenig Schiffsverkehr. Sie sind nicht ungefährlich, besonders im Nebel, denn dem Strand vorgelagert sind bis weit hinaus Unterwasserklippen. Bei bewegtem Wasser gehen hier Brecher hoch, so daß man gewarnt ist, aber bei ruhiger See kann man sie nicht wahrnehmen. Die Durchfahrt ist nur an einer bestimmten Stelle möglich, und deshalb erhebt sich hier, weithin sichtbar, ein Leuchtturm.“

An diesem Tage nun war das Wetter gut und sichtbar. Der Wachhabende ist auf der Brücke und hält nach dem Leuchtturm Ausschau. Sobald er in Sicht ist, soll der Kapitän gewarnt werden. Immer wieder hebt der Wachhabende das Glas an die Augen, tastet sorgfältig die flache Küste ab. Sonderbar! Die Sicht ist gut, daß man die Strandlinie schon mit bloßem Auge erkennen kann. Sie ist ganz



Ist das etwa nichts: solche Ladung lustiger Maikätzchen?

ohne Landmarken. Besser, er läßt dem Kapitän Bescheid sagen. Beide Männer suchen mit den scharfen Gläsern der Landstreifen nach Süden und nach Norden ab. Nichts! Das Logg wird kontrolliert, das Besteck nachgerechnet. Alles stimmt, aber der Leuchtturm ist nicht da. Es muß also eine starke Stromversetzung stattgefunden haben. Wieso? Ja — dafür hat man manchmal keine Erklärung. Jedenfalls sind sie nicht auf dem richtigen Kurs. Der Kapitän geht ins Kartenhaus, bespricht sich mit dem „Ersten“ und bestimmt den veränderten Kurs. „Aber“, fügt er hinzu, „nur halbe Kraft und äußerste Vorsicht!“ Eine kurze Zeit vergeht. Plötzlich gibt es einen entsetzlichen Stoß. Es ist, als mache das Schiff einen Sprung. Schreiend stürzen Menschen an Deck. Schon strömt Wasser in den Raum. Sie sind auf die Klippen gelaufen.

Das Aussetzen der Boote vollzieht sich in Ruhe und Ordnung. Es wird auf jeder Reise geübt, und das Schiff hat zunächst auch noch nicht viel Schlagseite. Passagiere und Besatzung können gerettet werden. Als letzter verläßt der Kapitän mit den Schiffspapieren das Wrack.

Als sie nach mehrstündigem Rudern wohlbehalten das Land erreichen, löst sich das Rätsel. Ein Erdbeben hat in der Nacht stattgefunden. Der Leuchtturm ist bis auf die Fundamente zusammengestürzt. Ihr Kurs hatte haargenau gestimmt.

In der späteren Verhandlung vor dem Seeamt wird der Kapitän von jeder Schuld freigesprochen. Das Unglück ist durch höhere Gewalt hervorgerufen. Die Rettungsmaßnahmen waren einwandfrei. Die Reederei will dem Kapitän ein anderes Schiff geben. Er lehnt ab. Er kann nicht von dem Gedanken loskommen, daß die Katastrophe sich auf irgend eine Weise doch hätte vermeiden lassen. Sein Gemüt verdüstert sich, schließlich macht er mit eigener Hand seinem Leben ein Ende. Er war mein bester Kapitän!“

„So waren Sie selbst dabei?“ — „Ja, ich war der Wachhabende.“

Der glückliche Schiffbruch

Von Walter Sperling

Ohne Olsens Mutterwitz wäre Aage Wiklunds Seemannsgarn von den sieben Schiffbrüchen ein Garn geblieben, das man wieder über den Alltag vergißt. Aber ein einziges Wort machte daraus eine bleibende, nachdenkliche Geschichte, die mehr Tragik und Komik einschloß, als Wiklunds Erzählung zugeben wollte.

Es war das erste Mal, daß Wiklund vor den Männern in Torviks Hotel dieses Garn abrollen ließ. Einige fremde Fischer aus Engerog und Tekksfjord waren zugegen, denn draußen stürmte der Herbst und die Kutter tanzten vor unserem Fenster auf und nieder, dabei weit ausschwingend mit ihren Masten. Es ließ sich gut von Schiffbruch spinnen bei solchem Wetter, und man war geneigt, das Sonderbare der sieben Rettungen aus Seenot ohne Widerspruch hinzunehmen, dieweil viele Wunder im Bereich der christlichen Seefahrt neben heimlichen Wünschen einherlaufen.

Also ließen sie den Grog kalt werden vor ihren lauschend vorgeschobenen Köpfen und staunten garüber, wie sorglich das Schicksal seine Hand über Aage Wiklund gehalten hatte, dem dreimal die Planken verlorengegangen, dreimal das Schiff auf den Strand gelaufen und das siebente Mal gar auf den vorgelegenen Schönwetterklippen aufgesessen und auseinandergetrochen war — just, als er sich unter Deck befand.

Es war gewiß mehr als seltsam gewesen, wie ihn die einströmende Flut aus dem gegenüberliegenden Leck hinausgetragen und zur nahen Brandung mitgenommen hatte, die wie heute am Gestein dieser zerrissenen Küste ihre Kraft erprobte. Nun, die Einheimischen konnten bezeugen, daß es seine Richtigkeit hatte, wenigstens mit dem letzteren Erlebnis, und daß es die Karen Söders gewesen war, die den halb Besinnungslosen herausfischte, nachdem ihn die hochgehende See über einen Felsen gehoben hatte.

Und als Aage Wiklund nun von dem großen Glück sprach, darüber, daß Karen Söders ihn dem Sog entrissen hatte, der ihn wohl im anderen Falle wieder hinausgetragen und von neuem in die Gefahr des Zerschmettertwerdens gebracht hätte, erschien plötzlich in der Tür des Schankraumes ein grobknochiges, fahl-blondes Weib, das seine fast männlich harten Augen schweigend auf den jäh verstummenden Garnspinner richtete, der sich mit wehmütigem Blick auf das erst halb geleerte, spendierte Glas erhob und mit müdem Schritt an dieser mächtigen Frau vorbeischlich.

Indes die Tür krachend ins Schloß zurückfiel und aller Augen noch wie gebannt in diese Richtung sahen, säbelte Ole Olsen nicht im geringsten beeindruckt mit einem riesigen Taschenmesser an seinem Plattentabak herum, und es steigerte die Verblüffung der anderen noch um einiges, indem er, ohne von seiner Beschäftigung aufzublicken, lakonisch sagte:

„Glück hin — Glück her . . . ; er hat sie nämlich heiraten müssen . . . !“

So war die Seefahrt

Von G. Schowalter

„Der Kapitän ist an Bord unumschränkter Herrscher. Er geht keine Wache, kommt und geht, wie es ihm gefällt und ist Niemandem verantwortlich. Ihm muß unbedingt gehorcht werden, ohne jede Einwendung, auch vom Obersteuermann. Er hat das Recht, seine Offiziere ihrer Stellung zu entheben und kann sie unter Umständen zu Matrosen degradieren. Ist kein Passagier oder Supercargo an Bord, so hat er keine Gesellschaft. Seine Würde erlaubt ihm nicht, mit seinen Offizieren vertraulich zu verkehren.“

So schreibt R. H. Dana, der als junger Jura-Student Anno 1834 zwei Jahre als einfacher Seemann auf einer amerikanischen Brig Dienst tat, in seinem später veröffentlichten Buch „Zwei Jahre vor'm Mast“ (ins Deutsche übersetzt von Kapitän Wilhelm Hens). Es gibt wenig und vor allem wenig gute Literatur, die das Leben an Bord so hervorragend realistisch schildert, wie das zitierte Werk, das noch dazu den Vorzug hat, von einem Nichtseemann geschrieben zu sein. Schreibende Seeleute übersehen zumeist die alltäglichen Ereignisse und halten sie für zu nichtig, um sie zu erwähnen. Dadurch erhält der Laie vielfach nicht den bezweckten Gesamteindruck. Das ist nicht als Vorwurf aufzufassen, sondern eine Tatsache, die den Betreffenden selbst bekannt ist. Lassen wir uns aber noch einiges von Herrn Dana aus einer Zeit, die mehr als 100 Jahre hinter uns liegt, erzählen:

„Die rechte Hand des Kapitäns ist der Erste Offizier, der Obersteuermann. Ihm äußert der Kapitän seine Wünsche betreffs der Arbeiten und überläßt ihm deren Ausführung und Aufsicht. Der Obersteuermann führt das Logbuch und ist verantwortlich für Stauung, gute Aufbewahrung und Ablieferung der Ladung. Die Stellung des Zweiten Steuermanns ist wenig beneidenswert. Er ist nicht Offizier und nicht Matrose. Er muß mit nach oben gehen zum Reffen oder Festmachen der Marssegel und muß, wie jeder andere, die Hände in Teer und Fett tauchen. Ihm untersteht das Kabelgatt, und er gibt an die Leute Schiemannsgarn Marleine, Kleidkeulen, Marlspieker usw. zu ihren Arbeiten aus. Gewöhnlich hat er doppelte Matrosenheuer.“

„Der Kapitän ist oben und geht auf der Luvseite des Achterdecks auf und ab, der Obersteuermann in Lee. Der Zweite Steuermann hält sich auf dem Luvgangbord auf.“

„Es ist Pflicht des Wachoffiziers, jeden an der Arbeit zu halten. In einem Staatsgefängnis werden die Gefangenen nicht mehr zu Arbeit angetrieben und nicht schärfer bewacht. Unterhaltung in der Arbeitszeit ist nicht erlaubt. Obwohl sich die Matrosen in der Takelage häufig unterhalten, oder wenn sie an Deck nahe beieinanderstehen, so brechen sie doch sofort ab, wenn der Steuermann in der Nähe ist.“

Zu den üblichen Gepflogenheiten des Bordbetriebes gehörte es früher, den Lösch- und Ladebetrieb von der Besatzung durchführen zu lassen. Besonders erschwerend dafür war das Fehlen geeigneter Hafenplätze mit den heute üblichen Verladeeinrichtungen. Darüber wird in dem oben erwähnten Buch folgendes ausgeführt:

„Sechs Wochen lang wurde vom ersten Morgenrauen bis zum Abend, mit Ausnahme der Sonntage, schwer gearbeitet. Wir hatten gerade soviel Zeit, um die Mahlzeiten einzunehmen. Um das Laden möglichst zu beschleunigen, wurde eine genaue Arbeitsteilung vorgenommen. Zwei Mann im Schuppen warfen die Häute von den großen Stapeln herunter, zwei andere trugen sie auf einen horizontalen Pfosten, der einige Fuß über dem Erdboden angebracht war. Dort wurden sie, wieder von zwei

Mann, mit Flegeln geklopft. Von den Pfosten wurden sie von zwei Mann auf eine Plattform aus Brettern gebracht. Zehn oder zwölf Mann mit aufgeschlagenen Hosen trugen beständig auf den Köpfen die Häute zum Boot, das so nahe an den Strand geholt war, daß es gerade noch schwamm. Das Überwerfen der Häute auf den Pfosten war am anstrengendsten. Dazu war ein bestimmter Handgriff erforderlich, der erst durch lange Praxis erlernt werden konnte. Da ich einen ganzen Sommer mit Häuten herumhantiert hatte, so wurde ich zu dieser Arbeit abgeteilt. In sechs bis acht Tagen hatte ich 8000—10 000 Häute auf den Pfosten gewor-



Die Arbeit auf den Segelschiffen ist schon immer eine harte Arbeit gewesen, sei es auf den Klippern und Paketseglern des vorigen Jahrhunderts oder den Segelschulschiffen von heute.

fen, und meine Handgelenke waren so lahm, daß ich diesen Posten aufgeben mußte. Ich wurde zu dem Gang versetzt, der die Häute zu den Booten brachte. Dort blieb ich, bis die Ladung übernommen war. Da wir gezwungen waren die Häute auf dem Kopf zu tragen, um sie vor Nässe zu schützen, so hatten wir ein Stück Schaffell in unsere Hüte eingenäht. So konnten wir Tag für Tag unsere Lasten tragen, die uns sonst unsere Haare vom Kopfe gerieben und unsere Schädeldecken eingedrückt hätten. Im großen und ganzen war unser Bohntje noch das beste. Obwohl das Wasser abends und morgens schneidend kalt war und das beständige Waten darin sehr mitnahm, so entgingen wir doch dem fürchterlichen Staub und Schmutz, der beim Klopfen entstand. Da wir aber alle jung und gesund waren, machte es uns nichts aus. Die älteren Leute, für die dieser feuchte Dienst zu anstrengend war, blieben mit dem Obersteuermann an Bord. Sie stauten die Häute im Raum im gleichen Tempo weg, wie sie an Bord gebracht wurden.“

„Nachdem also der Raum bis auf vier Fuß unter den Decksbalken aufgefüllt war, begann das Pressen. Durch diesen Vorgang werden solche Stellen, wo man mit der Hand nur eine Haut unterbringt, bis zu hundert Häute mit Gewalt eingepreßt. Die Wirkung ist etwa dieselbe, wie bei der Anwendung von Daumkraft beim Verstauen von Bauwollballen.“ Die hier beschriebenen Ladearbeiten in dem Hafen San Diego dauerten mehr als sieben Wochen. Nach ihrer Beendigung mußte das

Schiff von der eigenen Besatzung für die Heimreise mit Trinkwasser und Brennmaterial versorgt werden:

„In der letzten Woche waren wir damit beschäftigt, Holz und Wasser für die Heimreise überzunehmen und unsere Segel, Reservespiere usw. wieder an Bord zu holen. Ich wurde mit einigen Indianern fortgeschickt, an einer Quelle, die drei Meilen vom Ankerplatz und nahe bei der Stadt lag, die Wasserfässer aufzufüllen. Drei Tage war ich unterwegs und wohnte in der Stadt. Tagsüber füllten wir die Fässer und brachten sie auf Ochsenkarren zur Landungsstelle; von dort wurden sie durch unsere Boote abgeholt. Am nächsten Tage machten wir uns daran, die Segel anzuschlagen. Abends waren wir auch hiermit fertig. Alle Segel, von den Untersegeln bis zu den Skysegeln, waren untergeschlagen und alle Leesegele lagen klar, um gesetzt zu werden.“

(Forts. folgt)

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . der Ausdruck „Collani“ für den blauen Ausgehanzug des Seemanns, besonders des Marinematrosen, von der Firma L. H. Berger, Collani & Co. herrührt? Diese betrieb seit 1826 eine Schneiderei für Uniformen und Seemannskleidung in Hamburg.

. . . es bereits in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts ein Seemannsliederbuch gab? Es hieß „Der fliegende Holländer“, wurde in Altona gedruckt und kostete nur 50 Pfennig.

. . . die Erfindung des Steuerruders dem Griechen Tiphys zugeschrieben wird? Er war um 1300 v. Chr. Steuermann auf dem Schiff „Argo“ und gehörte zur Flotte Jasons, die nach Kolchis am Schwarzen Meer segelte.

. . . das erste Dampfschiff auf der Elbe am 17. Juni 1816 Cuxhaven passierte? Es war „The Lady of the Lake“.

. . . das erste nautische Lehrbuch in deutscher Sprache 1655 in Hamburg gedruckt wurde? Steuermann Hans Tangermann, der selbst Navigationsunterricht erteilte, hatte dieses 133 Seiten starke Büchlein in plattdeutscher Sprache geschrieben. Es hieß „Wechweyser tho de Kunst der Seevaart“.

. . . die erste staatliche Navigationsschule 1749 in Hamburg gegründet wurde? Bis zum Jahre 1819 wurde hier noch der Unterricht in holländischer Sprache abgehalten.

Aus der Schifffahrt

Die Lohnkaufkraft in Arbeitsminuten

Die Tatsache, daß der Arbeiter heute einen wesentlich höheren Reallohn bezieht als nach der Währungsreform — ja selbst als in der Vorkriegszeit — wird von keiner Seite mehr bestritten. Zweifel werden höchstens laut, wenn man auf der Grundlage der amtlichen Statistik nachweist, daß der Anstieg der realen Stundenverdienste eines Industriearbeiters (im Durchschnitt aller männlichen und weiblichen Arbeiter) seit 1950 einen Indexstand von über 130 erreicht hat.

Diese allgemeinen Indexzahlen werden von vielen Lesern deshalb nicht abgenommen, weil man ihr Zustandekommen häufig nicht versteht, sich darunter nichts vorstellen und sie daher nicht selbst kontrollieren kann. Nun gibt es aber eine Möglichkeit, die Lohnkaufkraft eines Industriearbeiters nicht nur in abstrakten Indexzahlen, sondern in Maßstäben auszu-rücken, mit denen er selbst täglich zu tun hat. Unter realem Stundenverdienst versteht man die Kaufkraft einer Arbeitsstunde, d. h. die Gütermenge, die sich ein Arbeiter für den Lohn einer Arbeitsstunde kaufen kann.

Der verständlichste Reallohnmaßstab wäre demnach, wenn man den Umfang und die Verbesserung dieser Gütermenge jeweils zahlenmäßig zur Darstellung bringen könnte. Das ist aber deshalb schwierig, weil man die unterschiedlichen Güter wie Brot, Eier, Möbel, Kleider, Seife usw. nicht ohne weiteres miteinander addieren kann. Man kann aber diesen Maßstab umdrehen und etwa die Frage stellen: wie lange und wieviel muß ein Industriearbeiter tätig sein, um bei seinem jeweiligen Stundenlohn eine bestimmte, festgelegte Menge an Brot, Eiern, Möbeln, Kleidern, Seife usw. kaufen zu können.

Auch in dieser Rechnung, die die Lohnkaufkraft des Arbeiters in erforderlichen Arbeitsminuten ausdrückt, spiegelt sich anschaulich die veränderliche Kaufkraft seines Lohnes. Die Rechnung läßt sich an Hand zuverlässig ermittelter Lohn- und Preisunterlagen bei den Statistischen Ämtern auch ohne weiteres auf-machen. Und zwar grundsätzlich für all die vielfältigen Güter unseres täglichen Bedarfs. Nachstehend sind die Ergebnisse einer solchen Rechnung wiedergegeben. Sie mußten sich zwar auf eine Auswahl der wichtigsten Güter beschränken, aber bereits die aufgeführten Beispiele führen zu allgemein interessierenden Ergebnissen. Sie registrieren nicht nur den starken Absturz unserer allgemeinen Lohnkaufkraft in der unmittelbaren Nachkriegszeit, sondern lassen auch ihre überraschende Verbesserung in den Jahren nach 1949 erkennen, — in einer anschaulicheren Weise, als dies etwa jenen allgemeinen Indices der Lohnentwicklung in der amtlichen Statistik möglich ist. So mußte beispielsweise ein männlicher Industriearbeiter zum Erwerb eines Eies 1938 17 Minuten, 1950 sogar 23 Minuten arbeiten, heute kann er es bereits in einer Arbeitszeit von acht Minuten erwerben. Ähnlich ist es bei der Margarine, die 1938 für den Erwerb eines Kilogramms noch etwa drei Stunden Arbeit, heute jedoch nur etwa eine Stunde Arbeitszeit erfordert. Weniger günstig liegen die Verhältnisse allerdings bei Butter, Schweinefleisch und Kartoffeln, wo sich kaum eine Lohnkaufkraftverbesserung feststellen läßt.

Bei den Gütern außerhalb der Bedarfsgruppe Ernährung sind die Kaufkraftverbesserungen deutlicher feststellbar. Ein Damenkleid mittlerer Qualität erforderte in der Vorkriegszeit einen Arbeitsaufwand von 24½ Stunden, heute reichen hierzu bereits 13½ Stunden aus. Beim Kleiderschrank verringerte sich der erforderliche Arbeitsstundenaufwand von 154 auf 108

Stunden. Selbstverständlich gibt es auch hier wiederum Artikel, bei denen nur geringe Verbesserungen der Stunden-Kaufkraft oder gar Verschlechterungen festzustellen sind. Letztere sind jedoch nur Ausnahmefälle.

Bei der großen Masse der Güter des täglichen Bedarfs zeigen sich durchweg erhebliche Kaufkraftverbesserungen, d. h. der Arbeitsaufwand, der heute zum Erwerb dieser Güter erforderlich ist, hat sich sowohl gegenüber 1950 als auch gegenüber der Vorkriegszeit im allgemeinen Durchschnitt um etwa ein Viertel — zum Teil noch stärker — verringert. Die Verbesserungen aufgrund der Lohnerhöhungen des Jahres 1956 sind noch nicht in die Rechnung einbezogen. Man kann hier mit weiteren fünf Prozent rechnen.

Erfolgreicher Einsatz der Fischereischutzboote

Welche Arbeit unsere beiden Fischereischutzboote „Meerkatze“ und Frithjof“ sowie das Fischereiforschungsschiff „Anton Dohrn“ im Jahre 1956 geleistet haben, geht aus nachstehender Aufstellung hervor:

Ärztliche Hilfeleistung an Seefischer	rd. 2000
Abgegebene Wetternachrichten	rd. 6750
Technische Hilfeleistungen	rd. 230
Biologische u. hydrographische Untersuchungen	rd. 1500

In der Zeit von 1948 bis 1956 konnten die Schutzboote in 3900 Seetagen etwa 465 000 Seemeilen zurücklegen und dabei in 12 100 Fällen ärztliche und in 2000 Fällen technische Hilfe leisten, davon 56 Bergungsfälle und Tauchereinsätze. Rund 37 000 Wetterberichte wurden herausgegeben und etwa 22 700 biologische und hydrographische Untersuchungen durchgeführt.

Diese Zahlen beweisen eindeutig den intensiven Einsatz der Fischereischutzboote. Damit haben sich deren Besatzungen und jene des Forschungsschiffes nicht nur das Vertrauen und Ansehen der deutschen Seefischer erworben, sondern auch das anderer Fischerflotten Europas.

Kapitän W. Koch 25 Jahre Seefahrerlehrer

Auf eine 25-jährige Tätigkeit als Seefahrerlehrer konnte am 1. Mai Kapitän Wilhelm Koch zurückblicken. 13 Jahre fuhr er auf Laeisz-Seglern, legte 1924 sein Steuer-manns-Examen ab und ging dann zum Norddeutschen Lloyd. 1932 nahm er seine Tätigkeit als Seefahrerlehrer an der damaligen Seefahrtsschule Altona auf. Neben seiner Tätigkeit als Studienrat an der Seefahrtsschule der Freien und Hansestadt Hamburg fand er immer noch Zeit, nautisch-wissenschaftliche Bücher zu schreiben. So entstammt seiner Feder die Neubearbeitung des zweibändigen Werkes „Die Ladung“. Weiter das Büchlein „Die Seeschiff-fahrtsstraßen-Ordnung in Frage und Antwort“ und die Neubearbeitung von „Manövrieren im Hafen, auf See und bei Eis“ (Verlag Eckardt & Messtorff). Der praktischen Seefahrt bleibt Kapitän Koch stets verbunden, verläßt er doch seine Ferien seit 1951 wieder an Bord der Schiffe. Es ist zu wünschen, daß eine Persönlichkeit wie Studienrat Kapitän Koch der deutschen Seefahrt noch lange erhalten bleibt. RL.

50 Jahre Pressezeichner

Unserem Mitarbeiter Heinrich v. Medvey gilt die Ausstellung, die das Museum für Hamburgische Geschichte im Monat Mai veranstaltet. „50 Jahre Pressezeichner — 1907 bis 1957“ nennt sie sich und bringt unter diesem Titel Zeichnungen und Skizzen, in denen das Gesche-

hen eines halben Jahrhunderts festgehalten ist. Wenn man dem Künstler gegenüber sitzt, dann scheint es unwahrscheinlich, daß er der Jubilar dieser seltenen Ausstellung ist. Frisch und lebendig wie nur je einer, weiß er von seinen Erlebnissen und den Begebnissen seines Berufes zu erzählen.

Als Mitarbeiter großer Zeitungen und Zeitschriften kam er in engste Berührung mit interessierten Zeitgenossen und konnte immer Tuchfühlung mit den aktuellen Ereignissen halten. Da er den größten Teil seines Lebens an der Wasserkante, in Hamburg, zubrachte, war es nur natürlich, daß ihm die Seefahrt Motive in Hülle und Fülle zuführte.

Neben den Zeichnungen aus dem Tagesgeschehen schuf Heinrich v. Medvey Gemälde, die von hoher Künstlerschaft Zeugnis geben. Besonders die religiösen Motive sind mit starker Eigenwilligkeit gestaltet. F.R.

Und dann der Zoll . . .

Niederlande

Im allgemeinen können Kleider und Unterwäsche (gleichgültig ob sie gebraucht oder neu sind), die während der Reise getragen werden, Reservekleider und Reserveunterwäsche, Handtücher, Taschentücher, Rasierzeug, Seife und andere Toilettenartikel für den täglichen Bedarf des Reisenden zollfrei eingeführt werden. Ebenso werden Gegenstände, die unzweifelhaft zum persönlichen Bedarf des Reisenden dienen, zollfrei gelassen, so z. B.:

a) Schmuckgegenstände, einen Fotoapparat mit 12 Platten oder 2 Rollfilmen, eine Kleinbildkamera mit einer Filmrolle, ein Fernglas, ein tragbares Musikinstrument, ein Grammophon mit 20 Platten, einen tragbaren Radioapparat, eine tragbare Schreibmaschine, ein Zelt, Wanderausrüstungsgegenstände, einen Kinderwagen und Sportartikel (wie Tennis-, Hockey-, Golfschläger usw.). Alle diese Gegenstände müssen bereits gebraucht und Eigentum des Reisenden sein und mit dessen gesellschaftlicher Stellung übereinstimmen. Sie müssen seinem persönlichen Bedarf dienen und dürfen nicht in den Niederlanden zurückgelassen werden.

b) Kleine Mengen Edwaren einschließlich Schokolade, Bonbons usw.

Außerdem sind folgende Waren für Reisende aus europäischen Ländern zollfrei:

a) 200 Zigaretten oder 50 Zigarren oder 100 Zigarillos oder 250 g Tabak. Wer länger als 3 Tage in Holland bleibt, darf ohne schriftliche Genehmigung mehr Rauchwaren einführen (für jeden Tag 60 Zigaretten oder eine entsprechende Menge Zigarren oder Tabak). Es sind aber auch in diesem Fall nur 200 Zigaretten oder 50 Zigarren oder 100 Zigarillos oder 250 g Tabak zollfrei.

b) Kölnisch Wasser usw. in angebrochener oder unangebrochener Flasche, falls ihr Inhalt einen halben Liter nicht übersteigt. Je eine angebrochene oder unangebrochene Flasche Haarwasser, Mundwasser, Gesichtswasser usw., falls ihr Inhalt einen halben Liter nicht überschreitet.

Parfüm in angebrochener oder unangebrochener Flasche, die nicht mehr als 25 g enthält.

c) Eine angebrochene oder unangebrochene Flasche Wein oder Branntwein von üblicher Größe.

d) Nippsachen und andere oben nicht genannte Gegenstände, die der Reisende Bekannten oder Verwandten mitbringt, falls ihr Wert 40 hfl nicht übersteigt.

e) Reiseandenken, die nicht zum Weiterverkauf bestimmt sind, falls ihr Gesamtwert 200 hfl nicht übersteigt.

(Fortsetzung folgt)

Wechselwirkung

Rizinusöl ist auf Schiffen, wo der Arzt durch die besorgten Mienen des Ersten Offiziers und Quartermesters ersetzt wird, ein natürlich wirkendes Allheilmittel gegen mancherlei Übel und auch gegen Unlust zur Arbeit. Auf einem Frachter des Norddeutschen Lloyd wurde auf hoher See ein Heizer von Krankheit befallen und Offizier und Quartermester konstatierten mit gesammelter Erfahrung, daß das Übel nur vom Magen kommen könne. Dagegen war nur die übliche Dosis Rizinusöl zu verordnen, die aber diesmal offensichtlich ihre bessernde Wirkung verfehlte. Im Gegenteil: Aus dem einen Patienten waren Stunden später ihrer drei geworden, die mit den gleichen Krankheitsanzeichen und auch mit Fieber in ihren Kojen lagen. Warme Umschläge um den Leib wurden nun als nächstes Wunder der Medizin probiert. Aber als auch dann kein Erfolg eintrat, müssen Offizier und Quartermester doch Bedenken ob ihrer ärztlichen Fähigkeiten gekommen sein. Dem Arzt eines just passierenden Passagierdampfers wurde deshalb folgender Funkspruch übermittelt: „Befürchten Fisch- oder Fleischvergiftung — haben Rizinus und warme Umschläge verordnet.“ Prompt kam die Antwort: „Eisbeutel auflegen!“ Aber auch damit war, wie sich im Laufe der Nacht herausstellte, dem Übel nicht beizukommen. Wieder wurde beschlossen, auf funkttechnischem Wege einen Arzt zu konsultieren. „Befürchten Fisch- oder Fleischvergiftung — bisherige Behandlung Rizinus und Eisbeutel. Erbitten weitere Anweisung.“ Die Anweisung kam und lautete: „Nur warme Umschläge!“ Worauf der Kapitän schmunzelnd die medizinischen Bemühungen seines Offiziers und Quartermesters in dem Satz zusammenfaßte: Ob Eis oder Wärme — beides scheint gut für die Gedärme.

Die harmlose Mine

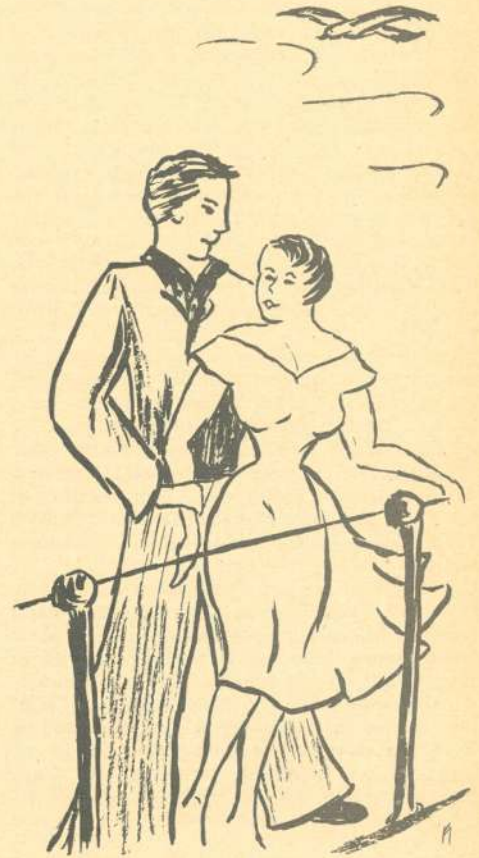
Es war zu Beginn des Ersten Weltkrieges. An einem diesigen Spätnachmittag stand ein Kapitänleutnant der Royal Navy an der Pier eines Hafens der englischen Südküste und beobachtete die nach und nach vom Fang zurückkehrenden Fischerboote. Er glaubte seinen Augen nicht zu trauen, als sich dicht vor ihm ein kleineres Boot aus dem Dunst schälte, das sauber längsseit festgemacht eine schwarz und bösartig aussehende große deutsche Mine einschleppte. Kaum hatte er den ersten Schreck überwunden, brüllte er den an der Ruderpinne stehenden Fischer an, ob er verrückt geworden sei. Er solle schleunigst mit dem gefährlichen Ding aus dem Hafen verschwinden und aufpassen, daß es ihn nicht zu Putzlappen zerreißt.

Der alte Fischer starrte ihn einen Augenblick lang an, nahm dann seelenruhig seinen Kalkstummel aus dem Mundwinkel, spuckte umständlich in den Hafen und sagte endlich mit Würde: „Die ist ganz harmlos, Herr. Die gefährlichen Hörner habe ich schon mit dem Bootshaken abgehauen.“ Und das hatte er wirklich getan.

Frische Hummer

Ein Hummerhändler aus Maine erhielt eines Tages ein dringendes Telegramm: „ihre ertrunkene schwiegermutter vor mount desert angetrieben stop an jedem finger und jeder zehe hummer festgeklemmt stop was soll geschehen stop strandvogt Elsworth stop“

Der Hummerhändler überlegte die Antwort nicht lange: „hummer zu meinen gunsten verkaufen stop schwiegermutter treiben lassen stop.“



„Einen schönen Sprung hat das Schiff, sagst du? — Aber, Heini, dann kann man damit doch nicht mehr fahren. Sag' deinem Kapitän, er soll es erstmal löten lassen.“

GEHIRNSCHMALZ

Silbenrätsel

Aus den Silben

au ba baum beth bi cha dampf den der doll dschun e elms horn ke ker lenz li li mi nas nau ni non o o os ost pin rah ri ri ro sa sa sack schofs se se see sü ter ti tor trans tri um un vaal yt sind 18 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

- Schiffahrtsberuf
- europäisches Binnenmeer
- italienische Hafenstadt
- Kriegsschiffsboot
- Teil eines Bootes
- englische Königin
- Teil der Segelschiffstakelung
- MS. der Deutsch-Afrikanischen Schiffahrts-GmbH.
- MS. der Bugsier-, Reederei u. Bergungs A.G.
- Wirrwarr
- Sitz der Seeschiffswerft
- Stadt in Argentinien
- Seeanker
- MS. der Reederei Bock, Godeffroy & Co.

- dänische Hafenstadt
- chemisches Element, wird für Nernstlampen benötigt
- asiatisches Küstenfahrzeug
- MS. der Schlüssel-Reederei D. Oltmann & Co.
Anfangs- und Endbuchstaben, letztere von unten nach oben gelesen, ergeben eine große deutsche Reederei, deren Sitz und Begründer.

Seemanns-Quiz

- Was ist Iquique?
 - Südseeinsel
 - Salpeterhafen
 - Reitermannschaft
- Was ist Mastspur?
 - Bewegung der Mastspitze beim Seegang
 - Schiene zur Führung der Segelrutscher
 - Einsatzpunkt des Mastes im Kiel
- Was ist Doldrums?
 - Signaltrommeln der afrikanischen Küste
 - Windstillenzone
 - Rumfässer
- Was ist Kurre?
 - Altes Weihnachtslied
 - Schleppnetz
 - Wettermantel
- Was ist Galiot?
 - auf der Ostsee häufiges Segelfahrzeug
 - Fallbeil

- Figur unter dem Bugsprit
- Was ist Skorbut?
 - Vitaminmangelkrankheit
 - Seefisch
 - tropischer Strauch
 - Was ist Semaphor?
 - Chinesischer Heiliger
 - Zeigertelegraf
 - Hochschulgrad
 - Was ist Capstan?
 - Spill
 - Schornsteinaufsatz
 - Brückenaufbau
 - Was ist Pinaß?
 - Steuereinrichtung
 - Berg in Griechenland
 - Beiboot
 - Was ist Kielholen?
 - ein Schiff aufslippen
 - altertümliche Bestrafungsart
 - erster Arbeitsgang beim Schiffsneubau

Auflösungen aus Nr. 4

Kreuzworträtsel

Wagerecht: 1. Versaufloch, 7. Hai, 8. Los, 9. Malen, 11. Besan, 13. Tramp, 16. Porto, 18. Orkus, 19. Indus, 20. Erika, 22. Algen, 24. ER, 25. UB, 26. Ehe, 27. Lot, 30. Ufer, 31. Auge, 32. Verholleine.

Senkrecht: 1. Volimatrose, 2. Rhe, 3. Salve, 4. Logge, 5. Ost, 6. Hafenslotsen, 10. A. u. R., 12. Ast, 14. Alk, 15. Passate, 16. Priwall, 17. Rad, 21. Ire, 23. Gut, 28. Luv, 29. Lee.

Seemanns-Quiz

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

Flotten-Umschau

Die von der Hamburger Bergungsfirma Gebr. Beckedorf gehobenen beiden kleinen U-Boote von je 230 t sollen nach den notwendigen Ausbesserungsarbeiten auf den Kieler Howaldtswerken demnächst von der Bundesmarine als Schulboote in Dienst gestellt werden. Das ebenfalls in der Flensburger Außenförde gehobene U-Boot vom Typ XXI ist mit seinen 1600 t für Schulungszwecke ungeeignet und für den Ostsee-Einsatz zu groß und wird daher nicht von der BM übernommen. Im übrigen sei festgestellt, daß vorläufig zwölf neue U-Boote von 300 t geplant, aber haushaltsmäßig bisher noch nicht bewilligt sind. Für den U-Bootsbau wäre auch noch eine besondere Entwurfsstelle einzurichten.

Auf der Burmester-Werft in Bremen-Burg ist nach dem Küstenminensuchboot „Lindau“ auch die „Göttingen“ vom Stapel gelaufen. Zehn weitere Boote dieses Typs sind noch auf der gleichen Werft im Bau. Bei einer Länge über Alles von 45 m, einer Wasserlinienlänge von 42 m und einer Breite von 8,3 m verdrängen sie 370 t. Mit zwei Maybach-Dieseln von 2000 PS sollen sie 16 Knoten laufen. Die Baukosten sind mit je 9 Mill. DM veranschlagt.

Die Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder an der Weser hat den Auftrag auf zwanzig schnelle Minenräumboote erhalten. Bei 200 t Verdrängung sind sie 44 m lang und 6,8 m breit. Mit Voith-Schneider-Antrieb ausgestattet sollen sie bis zu 20 Knoten laufen können. Genau wie die Boote der „Lindau“-Klasse werden auch diese aus Holz gebaut, um gegen Magnetminen möglichst gefeit zu sein. Baukosten 5,5 Mill. DM je Boot. Von diesem R-Bootstyp sind dreißig Fahrzeuge geplant und bewilligt.

Von der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack wurde kürzlich das Schnellboot „Seeschwalbe“ der BM übergeben. Es ist das letzte der vier Boote, die 1951 für den Bundesgrenzschutz in Bau gegeben wurden. Wie die Schwesterschiffe „Silbermöwe“, „Sturmmöwe“ und „Wild-

gang 110 t. Mit 9000 PS bei drei Schrauben schwan“ verdrängt die „Seeschwalbe“ bei 35,4 m Länge, 5,1 m Breite und 1,8 m Tieferrreichen die Boote bis zu 18 Knoten Geschwindigkeit.

Die ersten Minensuchgeschwader der BM sind Anfang April als NATO-Verbände in Dienst gestellt worden. Damit unterstehen sie praktisch dem NATO-Marinekommando Mitteleuropa.

Auf der Marineschule Flensburg-Mürwik erhielten kürzlich die ersten Leutnants der BM der Nachkriegsjahrgänge ihre Offizierspatente vom Verteidigungsminister Strauß persönlich überreicht. Bekanntlich werden die Offiziersanwärter der BM zunächst gemeinsam ausgebildet. Erst später entscheidet es sich, in welche Laufbahn sie endgültig überführt werden. Wie weit sich dies Verfahren als günstiger oder weniger geeignet als das früher bei der deutschen Kriegsmarine übliche, d. h. von vornherein getrennte Ausbildung bestimmter Laufbahnen, erweisen wird, kann wohl erst nach einer mehr oder weniger langen Erprobung einwandfrei geklärt werden. Der Inspekteur der BM, Vizeadmiral Ruge, hat die allgemeine Ausbildung der Marineoffiziere, die später drei Jahre dauern soll, als eine Art „studium generale navale“ bezeichnet, womit er aber bestimmt nicht eine Überbetonung des Wissenschaftlich-Lehrmäßigen gegenüber dem Praktisch-Erforderlichen, sondern vielmehr die Gewinnung eines Gesamtüberblicks über die Verhältnisse durch praktische und theoretische Erarbeitung gemeint hat.

Allgemein ist die BM in der glücklichen Lage, reichlich 90 v. H. ihres Nachwuchsbedarfs aus freiwilligen Meldungen ergänzen zu können, so daß nur knapp 10 v. H. für weitere Einstellungen erforderlich bleiben, die im wesentlichen aus Kreisen des fahrenden Personals der Handelsmarine gestellt werden können. Es braucht kaum betont zu werden, wie wertvoll die Bord-erfahrungen der Männer von der Handels-schiffahrt und der Seefischerei für den Dienst bei der BM sind. Diese sollen vorwiegend für Geleit- und Troßdienstaufgaben der BM ge-

schult werden. Die beweglichen Stützpunkte und Versorgungsmöglichkeiten einerseits und die geradezu lebenswichtigen Sicherungen der Geleitzüge andererseits sind abhängig von der richtigen Zusammenarbeit zwischen den Geleitfahrzeugen und den unter Geleit fahrenden Schiffen. Das kann nach den Erfahrungen des letzten Krieges und an Hand der gewonnenen Nachkriegserkenntnisse nicht genug hervor-gehoben werden. Hier aber spielt die tadellose Zusammenarbeit zwischen Handels- und Bundesmarine, die ohne gegenseitigen Willen ausgeglichene Verständnisse und gleichzeitig guten Eingespieltseins undenkbar ist, eine ausschlaggebende Rolle.

Die Kürzung des Wehrhaushalts und die Umstellung der Bewaffnung der britischen Wehrmacht hat nicht zuletzt auch die Royal Navy betroffen. Es werden nun sämtliche Großkampfschiffe verschrottet, einschließlich der 50 000 t verdrängenden „Vanguard“ mit ihren acht 38,1-cm-Geschützen, die mit ihren 130 000 PS 30 Knoten laufen konnte und erst 1946 fertig geworden war. Die Engländer wollen sich jetzt zur Hauptsache auf Flugzeugträgergruppen werfen. Nach gründlicher Erprobung von Fernlenk Waffen auf der „Girdle Ness“ sollen solche immer mehr auf kleineren Einheiten, einschließlich Zerstörern, an Stelle herkömmlicher Artillerie eingebaut werden. Was mit den schweren Geschützen der fünf Großkampfschiffe werden soll, ist nicht bekannt geworden. (Im ganzen sind es acht 38,1-cm-Geschütze der „Vanguard“ und vierzig 35,6-cm der vier Schlachtschiffe der „King-George“-Klasse).

In den USA sind nach dem Umbau der Kreuzer „Boston“ und „Canberra“ sechs weitere Kreuzer im Umbau begriffen. Auch amerikanische U-Boote erhalten Fernlenk Waffen.

R. Adriano.

Bisher sechs Marine-Attachés

Deutsche Marine-Attachés gibt es bisher in Washington (Kapitän z. S. Wegener), Paris (Fregattenkapitän Loerke), London (Korvettenkapitän Zimmermann), Rom (Korvettenkapitän Schomburg), den Haag (Korvettenkapitän Claussen) und Ankara (Korvettenkapitän Loewe). -tr-

62 Neubauten für die Bundesmarine

Bei deutschen Werften bestellte das Bundesverteidigungsministerium bisher 62 Kriegsschiffsneubauten. Es handelt sich dabei um 22 Schnellboote (Bauwerft Lürssen), 20 schnelle Minensuchboote (Abeking & Rasmussen), 12 Küstenminensucher (Burmester), 6 Geleitboote (Stübben) und 2 Hafenschutzboote (Kröger). Von den Küstenminensuchbooten (NATO-Typ „Blue Bird“) sind die Boote „Lindau“ und „Göttingen“ bereits vom Stapel gelaufen. Am 17. 4. übernahm die Bundesmarine einen U-Jäger von der amerikanischen Kriegsmarine. Dieses moderne Fahrzeug ist mit 325 t vermesen. Es läuft 19 Knoten und ist mit leichter Maschinen-Flak, sowie U-Abwehrkanonen bewaffnet. Französische Werften bauen für die Bundesmarine 6 Küstenminensucher vom NATO-Standard-Typ unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Wünsche. Mit der Übernahme von 7 britischen Fregatten ist in Kürze zu rechnen. Sie sollen unverzüglich eingefahren und in den Schuldienst gestellt werden. Am 1. Oktober wird eine Besatzung der Bundesmarine den USA-Zerstörer „Anthony“ (2050 t, 60 000 PS, ca. 35 Knoten) übernehmen. Sie soll das Boot nach erfolgter Einfahrt nach Wilhelmshaven bringen. Der Zerstörer steht der Bundesmarine für fünf Jahre leihweise zur Verfügung. Seine Bewaffnung wird auf Wunsch der Bundesmarine abgeändert. Ursprünglich bestand sie aus 5—12,7-cm-Kanonen und 10 Torpedorohren. Der amerikanische Kongress soll gebeten werden, der Ausleihung von sieben weiteren Zerstörern an die Bundesrepublik zuzustimmen. -tr-

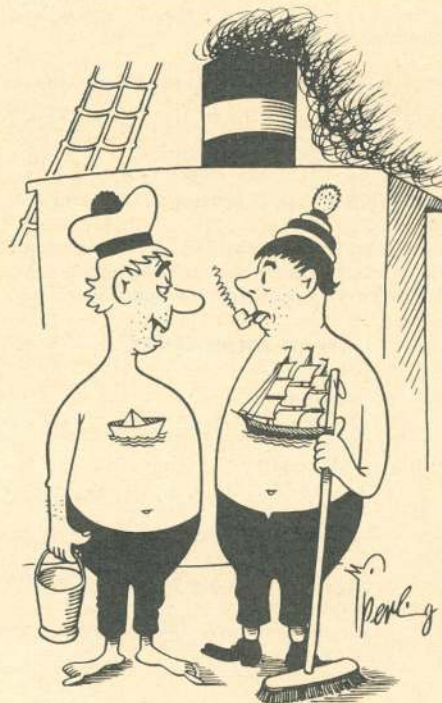
Boothäfen für die Bundesmarine

In Glückstadt und Mürwik werden neue Boothäfen für die Bundesmarine eingerichtet. Kappeln soll die erste Artillerieschule aufnehmen. Mit dem Aufbau des Marinearsenals Kiel wird ebenfalls in Kürze begonnen. Eine Werft ist nicht vorgesehen. Das Arsenal soll jedoch Generalüberholungen an allen Einheiten vornehmen können. Eckernförde erhält einen größeren Liegehafen für leichte Seestreitkräfte. -tr-

Neun Bundesmarine-Schulen

Neun Schulen werden dem Kommando der Marineausbildung unterstellt. Dazu kommt noch das Schiffstammregiment mit vier Abteilungen. Bei den Ausbildungsstätten handelt es sich um die:

- Marineschule Mürwik,
- Marine-Unteroffizierschule,
- Marine-Versorgungsschule,
- Marine-Führungs-Akademie,
- Fernmeldeschule,
- Ortungsschule,
- Artillerieschule,
- Unterwasserwaffenschule,
- Technische Marine-Schule.



„Mensch — wo gibts denn heute noch Segelschiffe?“

Ferner sind dem Kommando der Ausbildung noch untergeordnet die Versuchsstellen für:

- Fernmeldewesen, Ortung, Artillerie,
- Torpedowaffe, U-Bootsjagd, Sperrwaffen.

Für den Ausbildungsdienst stehen außerdem das Schulgeschwader Ostsee und einige Sonderfahrzeuge zur Verfügung. Das Schiffsprobungs-Kommando bleibt dem Bundesverteidigungsminister direkt unterstellt. -tr-

Große USA-Hilfe für italienische Marine

Aus dem von den USA finanzierten NATO-Schiffsbau-programm, das auf italienischen Werften abgewickelt wurde, erhielt Italien zwei Fregatten, drei Korvetten, zwei Minenleger und 27 Minensucher der Einheitsserie „Blue Bird“. Ferner haben die USA der italienischen Kriegsmarine zwei Zerstörer (je 1630 ts, 4 × 12,7 cm, 12 × 4 cm, 37 Knoten), drei Fregatten (1240 ts, 3 × 7,6 cm, 21 Knoten), sechs Landungsboote (230 ts, 5 × 4 cm, 14 Knoten), zwei U-Boote (1525 ts, 10 Torpedorohre, 20 bzw. 11 Knoten) und zahlreiche Kleinfahrzeuge überlassen.

Im Zuge der Modernisierung hat Italien seine Schlachtschiffe nunmehr außer Dienst gestellt und ihre Abwrackung eingeleitet. Nach dem letzten Stand (1. 4. 1957) setzt sich seine Kriegsflotte aus folgenden Einheiten im aktiven Dienst zusammen:

- 3 Leichte Kreuzer (zusammen 32 000 ts)
- 2 Groß-Zerstörer (zusammen 10 000 ts)
- 7 Zerstörer (zusammen 17 800 ts)
- 12 Fregatten (zusammen 18 100 ts)
- 20 Korvetten (zusammen 20 400 ts)
- 5 U-Boote (zusammen 6 100 ts)
- 20 Minensucher (zusammen 18 700 ts)
- 39 Küstenminensucher (zusammen 13 700 ts)
- 104 Küstenwachboote.

Dazu kommen noch 150 Hilfsfahrzeuge aller Vermessungen. Die Marineoffiziersausbildung dauert vier Jahre. Sämtliche Schulen befinden sich in Livorno. Mit den NATO-Staaten unterhält die Marineausbildung engsten Kontakt, so daß sich die neuzeitlichen Erkenntnisse weitgehend durchsetzen konnten. Dies trifft besonders für die Ausbildung der Seeoffiziere im Nachgefolge zu. T. H.

Die Bilder lieferten:

Archiv (79); H. Baumfalk (68); F. Brustat-Naval (66); Harald Godwin (69); Ernst de Jong (67); Dr. Horst Kandler (75); Kap Horn (74); G. Klaffke (68); Heinz Kolakewitz, Zeichnung (72); Heinrich von Medvey, Zeichnungen (71, 73, 66); Walter Strombeck (70); Verkaufnahme Kieler Howaldtswerke A. G. (65), desgl. Sartori & Berger (69).

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



KARL GRAMMERSTORF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenuau

Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 33 88 55
Privat: 42 48 40
Kiel: 3 61 12 / 3 61 13
Brunsbüttelkoog: 566

Fernschreiber: Hamburg: 021 2488
Kiel: 029 834
B'koog: 028 871

Kelvin-Hughes Echolote - Radar und andere Navigationsgeräte
S. G. Brown Kreiselkompassse - Selbststeueranlagen
Chadburns Maschinentelegraphen
Sabroe Schiffskühlanlagen
Amplidan Wechselsprechanlagen

Lieferung - Einbau - Wartung

ELNA G. M. B. H.

Hamburg
Bremen
Kiel



Der Hafen von Wellington

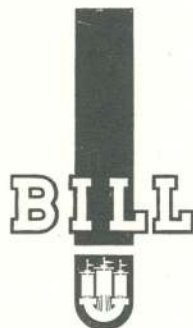
Wellington ist die Hauptstadt und der wichtigste Hafen Neuseelands, das 1642 von dem Holländer Tasman entdeckt und in den Jahren 1769 bis 1777 von dem Weltumsegler James Cook mehrfach besucht wurde. 1840 wurde Neuseeland britische Kolonie, erhielt 1852 eine eigene Verfassung und wurde 1907 Dominion. Fast 200 000 Einwohner zählt Wellington, das an der Cook-Straße, die die Nord- von der Südinsel trennt, liegt. Es ist Universitätsstadt und Sitz eines katholischen Erzbischofs und eines anglikanischen Bischofs.

Comt soit qui mal y pense



**BALL
PARADOX**

*Die reizendste Angelegenheit
in Hamburg.*



**Exportbier
HAMBURG**



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Nach der Heimreise:

Erholsame Ruhe und Gemütlichkeit

im eigenen Heim!



Der erste Schritt auf dem Wege zum Eigenheim oder zu einer Eigentumswohnung ist der Abschluß eines Bausparvertrages. Die Vorteile, die ein Bausparvertrag mit sich bringt, sind so eindeutig, daß sie jedem interessieren müßten. Einige davon sind:

- Gewährung einer Wohnungsbauprämie bis zu DM 400,- p.a. oder hohe Steuervergünstigung im Rahmen der Sonderausgaben für die Einzahlungen auf den Bausparvertrag,**
- Verzinsung des Sparguthabens mit 3% p.a. bis zur Auszahlung,**
- Rechtsanspruch auf ein unkündbares Darlehen zu 5% p.a. als 2. Hypothek,**
- verschiedene Verwendungsmöglichkeiten des Bausparvertrages, z. B. Bau, Kauf, Umbau, Erweiterungsbau, Instandsetzung, Entschuldung von Wohnhäusern (auch Erbauszahlung).**

Fast jeder zweite Bausparer gehört der Bauspargemeinschaft der öffentlichen Bausparkassen (Landesbausparkassen) an. Mit ihrer Hilfe wurden seit 1948 über 250 000 Wohnungen finanziert; das entspricht etwa dem Wohnraum der Stadt Köln.

Fordern Sie bitte unsere ausführlichen Prospekte an, die wir Ihnen gern kostenlos übersenden.

Öffentliche Bausparkasse Oldenburg-Bremen

Abt. der Staatlichen Kreditanstalt Oldenburg-Bremen
BREMEN, U.L. Frauen Kirchhof 4

Öffentliche Bausparkasse Hamburg

Abt. der Hamburgischen Landesbank - Girozentrale
Hamburg 1, Hermannstraße 31

Landesbausparkasse Schleswig-Holstein

Abt. der Landesbank und Girozentrale Schleswig-Holstein
Kiel, Holstenstraße 2/12