

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß**
- Der Mann am Ausguck**
- Heimathafen Kiel**
- Grüße aus dem Heimathafen**
- So war die Seefahrt**
- Der Weg nach Chicago**
- Der tatuierte Matrose**
- Lastenausgleich**
- Törksche Lügen**
- Die falsche Party**
- Kutter „Edelweiß“**
- Wie die berühmten
Tee-Clipper segelten**
- 75 Jahre Kieler Woche**
- Flotten-Umschau**
- Die Werften meldeten**



Im Hafen von Vlsby auf Gotland

Aufn. Wolfgang Sel

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

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

HAMBURG-ALTONA

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

HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.

Schiffswerft und Maschinenfabrik

Kessel-, Turbinen- und Behälterbau

Schiffsneubau

Umbauten und Reparaturen

jeder Art und Größe

TELEGRAMME: HOWALDTSWERKE HAMBURG

TELEFON: HAMBURG 84 10 11

FERNSCHREIBER: HAMBURG 021 1101

Unsere Reparaturbetriebe verfügen über folgende Docks:

1 Schwimmdock von 22 000 to

1 Schwimmdock von 13 000 to

1 Schwimmdock von 10 000 to

1 Schwimmdock von 6 000 to

1 Schwimmdock von 1 800 to

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG



*Der alte Seemann
kann nichts nicht schlafen*

denn

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

Von diesen Sorgen befreit ihn ein Bausparvertrag!

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

Druckschriften kostenlos!

International



PROPELLER

Wetterbeständige Öllackfarbe, die beliebte Allzweckfarbe

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

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

Juni 1957

Nr. 6

AM PEILKOMPASS

Zum „Tag der deutschen Seeschifffahrt 1957“

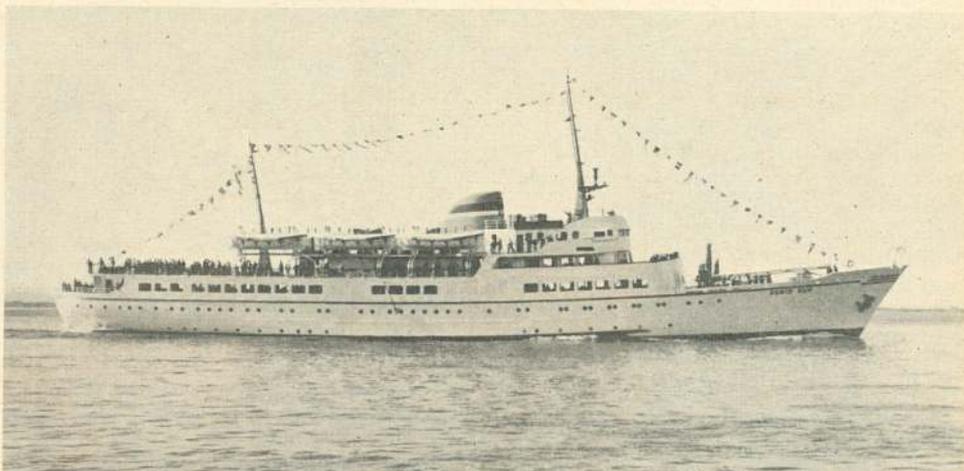
Das Jahr 1957 steht ganz im Zeichen zahlreicher maritimer Jubiläen. Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd blicken auf ein 110- bzw. 100jähriges Bestehen zurück, Albert Ballin, der frühere Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie und eine der markantesten Persönlichkeiten der Seeschifffahrt, wäre in diesem Jahr 100 Jahre alt geworden, die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie., K. G. wird ihr 75. jähriges Jubiläum feiern, zum 75. Male findet in diesem Monat die Kieler Woche statt, 50 Jahre lang steht nunmehr die Küstenfunkstelle Norddeich im Dienste der Schifffahrt, vor einem halben Jahrhundert schlossen sich die deutschen Reeder auf nationaler Ebene zu einer zentralen Interessenvertretung zusammen, und schließlich wurde vor 5 Jahren die Schiffsbegrüßungsanlage in Schulau, vor den Toren Hamburgs, eingeweiht, die heute unter dem Namen „Willkommenhöft“ oder „welcome point“ in der ganzen Welt bekannt ist.

Das Zusammentreffen einer solchen Serie von bemerkenswerten schiffshistorischen Ereignissen hat die deutsche Reederschaft veranlaßt, unter der Regie des Verbandes Deutscher Reeder — der selbst Jubilar ist — am 25. Juni 1957 den „Tag der deutschen Seeschifffahrt 1957“ in Hamburg abzuhalten. Angeknüpft werden soll dabei an die früheren „Deutschen Seeschifffahrtstage“ des Deutschen Nautischen Vereins von 1868 und des Verbandes Deutscher Seeschiffer-Vereine, die alljährlich (seit 1909 bis 1928) stattfanden. Der diesjährige Rahmen wird den Umständen entsprechend bescheidener sein. Nach einem Festakt im Hamburger Rathaus am Vormittag werden die Reeder mit den Gästen aus dem gesamten Bundesgebiet auf einer Elbfahrt mit dem DES „Wappen von Hamburg“ Gelegenheit nehmen, über die Notwendigkeit und die bisherigen Schwierigkeiten des Wiederaufbaues unserer Handelsflotte zu diskutieren.

Der Zeitpunkt, große Feste zu feiern, ist noch nicht gekommen. Unser Schiffsraum hat bisher nicht einmal den Vorkriegsstand erreicht. Als im Februar 1907 der „Zentralverein Deutscher Rheder“ gegründet wurde, stand Deutschland an zweiter Stelle der Tonnagerangliste der Welt und die deutsche Handelsflotte galt schon damals als weltweit, zuverlässig und schnell. Diese

erste Reederorganisation beschäftigte sich fast ausschließlich mit sozialpolitischen Problemen und bildete für wirtschaftliche Fragen in den späteren Kriegsjahren den „Kriegsausschuß der deutschen Reedereien“, nach dem Kriege unbenannt in „Wirtschaftsausschuß“. Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg konnten sich die beiden Reedervertretungen nicht über Arbeitsmangel beklagen. Der Wiederaufbau und die Bemühungen um den Anschluß an internationale Schifffahrtsorganisationen und -konferenzen bedurften — wegen der gegen Deutschland

Gleich nach der Kapitulation nahm die Reedervertretung unter ihrem alten Namen „Verband Deutscher Reeder“ ihre Tätigkeit wieder auf mit dem Ziel, den Ausverkauf der deutschen Seeschifffahrt nach Möglichkeit zu verhindern. Diese Bemühungen scheiterten an den zahlreichen Anordnungen der Alliierten. Auch an eine Erweiterung der schließlich in deutschem Besitz verbliebenen rund 80 000 BRT war in den nächsten Jahren infolge der vorläufig noch undurchsichtigen wirtschaftlichen Situation gar nicht zu denken. Dem Verband fiel viel-



„Bunte Kuh“ heißt das Seebäderschiff, das die Norderwerft Köser & Meyer am 25. Mai der Hafen-Dampfschiffahrt A. G. in Hamburg übergab. Mit 2600 BRT vermißt es um rund 100 BRT mehr als das erste Seebäderschiff, die vor zwei Jahren in Dienst gestellte „Wappen von Hamburg“. Länge 79,30 m, Breite 13,20 m und Tiefgang 3,4 m. Der Antrieb erfolgt dieselekttrisch: zwei AEG-Fahrmotoren von je 2625 PSe arbeiten auf zwei Schrauben. Als Stromerzeuger dienen fünf AEG-Fahrgeneratoren, die von Maybach-Dieselmotoren von je 1200 PS angetrieben werden. Mit dieser Anlage wird eine Geschwindigkeit von 19,25 Knoten erreicht. Das Schiff faßt 1600 Fahrgäste.

„Bunte Kuh von Flandern“ hieß das Orlogschiff, mit dem 1401 der spätere Hamburger Bürgermeister Simon von Utrecht die Flotte der Vitalienbrüder vor Helgoland schlug und ihren Anführer, Claus Störtebeker, gefangen nahm.

bestehenden Vorurteile im Ausland — erheblicher Anstrengungen. Die sich immer mehr verbreitende Zusammenarbeit auf internationaler Ebene führte schließlich zur Verschmelzung der beiden Reedervertretungen zum „Verband Deutscher Reeder“ im April 1924.

Dem schnellen Wiederaufbau folgten Krisenjahre und im Jahre 1932 lag auf den sogenannten Schiffsfriedhöfen in den deutschen Häfen über ein Drittel der dem Verband angeschlossenen Tonnage auf und rund 11 000 deutsche Seeleute waren beschäftigungslos. In den folgenden Jahren wurde im Rahmen des „organischen Aufbaues des deutschen Verkehrs“ das gesamte deutsche Verkehrsgewerbe in der „Reichsverkehrsgruppe“ zusammengefaßt, in die der Verband Deutscher Reeder als „Fachgruppe Reeder“ einging. Diese neue Organisation bestand bis zum Jahre 1945.

mehr die schwierige Aufgabe zu, in den ersten Jahren seiner Nachkriegstätigkeit zunächst die Voraussetzungen für einen neuen Anfang zu schaffen. Erst dann konnte der Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt erfolgen, der heute, zwölf Jahre nach Kriegsende, noch nicht bis zum Vorkriegsstand geführt hat, aber auch noch nicht beendet ist.

Das ist gemeint, wenn am Anfang gesagt wurde, die Zeit sei noch nicht reif für große Feiern. Wir können mit dem Erreichten zufrieden sein, aber das Binnenland soll teil haben an den Sorgen und Nöten der deutschen Seeschifffahrt, die letzten Endes keine Angelegenheit der Küstenländer und der Küstenstädte, sondern des ganzen deutschen Volkes sein sollte. In diesem Sinne möge dem „Tag der deutschen Seeschifffahrt 1957“ ein erfolgreicher Verlauf beschieden sein.
Der Wachoffizier.

Der Mann am Ausguck

Im Süden der Insel Ceylon, in der Hafenstadt Matara, kamen in diesen Tagen 8000 buddhistische Mönche zusammen, um den Segen Buddhas für drei Talismane zu erbitten, die sie drei Mächtigen dieser Erde übersenden wollen. Die „glückbringenden Gegenstände“, wie man das Wort Talismane etwa übersetzen könnte, sind dem amerikanischen Präsidenten Eisenhower, dem britischen Premier Macmillan und dem sowjetischen Ministerpräsidenten Bulganin zugeordnet. Man knüpft den Wunsch und die Hoffnung daran, daß das geweihte Geschenk den Staatsmännern helfen möge, die Streitigkeiten zu überbrücken, die Atomwaffen zu verbannen und die Völker in Freundschaft zu verbinden. Der Überlieferung nach hat das Friedensgebet, das die Mönche in Matara jetzt 100 000 mal ohne Unterbrechung wiederholten, einst Buddha Gautama geholfen, die indische Stadt Vaisala vor der Vernichtung durch einen Krieg zu bewahren.

Die Mönche von Matara liefern mit ihrer Handlung einen Beitrag zur Durchführung des Prinzips der Gewaltlosigkeit bei der Überwindung von Unrecht und Unterdrückung. Sie greifen mitten hinein in die brennendsten Fragen unserer Tage, die sich um die Begriffe „Atomwaffen“ und „Abrüstung“ bewegen. Wir wissen aus der Geschichte, daß geistige Strömungen durchaus in der Lage sind, stärkere Wirkungen hervorzurufen, als es den uns bekannten stärksten Waffen möglich war. Aber noch dröhnt die Welt wieder von Meldungen über die Herstellung von Super-H-Bomben, die das Polareis schmelzen könnten, über Raketen und Weltraumschiffe, über von Atomkraft getriebene U-Boote, die 4800 km zurücklegen, ohne aufzutauchen. Schließlich — auch das geht aus der Tat der Mönche von Matara hervor — sind es doch Menschen, denen die Entscheidung über Untergang oder Bewahrung der Menschheit zufällt.

Wer Präsident Eisenhower ist, weiß wohl jeder; auch daß sein großer Gegenspieler als Vertreter der östlichen Welt Bulganin heißt, ist bekannt. Interessant ist es nun, daß als Dritter hier Macmillan erscheint, der Ministerpräsident Großbritanniens. Wer ist Macmillan? Fünf Monate erst ist es her, daß die Freundschaft zwischen England und Amerika einen gefährlichen Riß erhielt, daß das Commonwealth erschüttert war und das Land vor dem Bankrott stand. Sir Anthony Eden trat zurück und Harold Macmillan übernahm die Regierung. In den zurückliegenden fünf Monaten nun hat der neue Ministerpräsident Unwahrscheinliches zustandegebracht. In ruhiger planmäßiger Arbeit vermochte er ein neues Freundschaftsverhältnis zu Amerika herzustellen. Im Nahen Osten konnte er die Lage soweit retten, daß der fast am Boden zerstörte Bagdad-Pakt neu auflebte und im Beisein Englands in Karatschi zusammentrat. Das teils verbitterte, teils verschüchterte Commonwealth schickte sich zu einer Konferenz an. Dies und noch mehr hat Macmillan in weniger als einem halben Jahr erreicht. Die Londoner Börse, als Spiegelbild der Wirtschaft des Landes, erholte sich aus seiner katastrophalen Krise und nahm einen beachtlichen Aufschwung.

England hat das Suez-Abenteuer überwunden und ist der Gefahr entronnen, von der weltpolitischen Bühne abtreten zu müssen. Seine Stimme kann bei den Abrüstungskonferenzen nicht überhört werden.

In den Mittelpunkt dieser Abrüstungskonferenzen sind die „Inspektionszonen“ gerückt. Sie spielten auch beim Besuch des Bundeskanzlers Adenauer in Washington eine Rolle. Es gab ein erhebliches Aufsehen in der Weltpresse, als man glaubte, einen Widerspruch in den Auffassungen Ade-



DER FUNKOFFIZIER

nauers und Eisenhowers feststellen zu müssen. Demgegenüber hat Adenauer bei seiner Rückkehr nach Deutschland eindeutig erklärt, daß er es nicht für ratsam halte, Europa im Rahmen der Abrüstungsmaßnahmen bereits in die erste Phase einer Inspektion von Truppen und Waffen einzubeziehen, daß er aber im Grundsatz die Einbeziehung Europas und damit der Bundesrepublik in die „Inspektion“ für eine Selbstverständlichkeit halte. Das ist eine klare und sachliche Stellungnahme. Im übrigen, so meinte der Kanzler, müsse man in Ruhe abwarten; auf alle Fälle werde der amerikanische Vorschlag eine große moralische Tat sein, und niemand könne sagen, daß die freien Völker nicht die Hand zur Entspannung und Erleichterung der Rüstungslasten böten.

Die Antwort von der anderen Seite ist schneller gekommen, als man erwarten konnte. In Wien äußerte bei einem Empfang der ausländischen Journalisten der Sowjet-Botschafter Lapin, daß man sich freuen würde, wenn der Bundeskanzler Adenauer möglichst bald wieder nach Moskau käme. Ein solcher Besuch würde sicherlich sehr nützlich sein. Botschafter Lapin war früher Chef der Deutschlandabteilung

im Moskauer Außenministerium und nahm im Jahre 1955 an dem Adenauer-Empfang in Moskau teil. Aber nicht allein aus dieser Äußerung geht die Absicht hervor, Adenauer wieder nach Moskau zu holen. Auch aus der Sowjetunion selbst liegen Meldungen vor, nach denen Ministerpräsident Bulganin und Parteichef Chruschtschow damit rechnen, den Bundeskanzler noch vor den Wahlen in Moskau zu sehen. Ein persönliches Gespräch, wie Adenauer es in Amerika führte, könne bessere Fortschritte in den Beziehungen zwischen der Bundesrepublik und der Sowjetunion schaffen. So hört man es aus Kreisen der Sowjetdiplomatie.

Zweifellos wird der Bundeskanzler, käme es zu diesem Besuch, dann auch die Wiedervereinigung ansprechen, die in Washington zurückgestellt worden war. In der Note der Bundesregierung an die Sowjetunion vom 27. Mai ist klipp und klar die Frage gestellt worden, welchen Preis die Sowjets für ihre Zustimmung zur Wiedervereinigung fordern. Damit ist allen Flüsterparolen der Boden entzogen worden, die wissen wollten, daß die Wiedervereinigung auf Eis gelegt oder gar aufgegeben sei. Im Gegenteil. In der Note heißt es: „An der Verpflichtung der vier Mächte zur Wiedervereinigung hält Bonn fest.“ Verhandlungen mit der Regierung der Sowjetzone werden allerdings abgelehnt. In diplomatischen Kreisen nimmt man an, daß Moskau zunächst einen Zwischenbescheid erteilen und das Gespräch dann persönlich mit Adenauer fortführen wird.

Auch von einer neuen Konferenz der „Großen Vier“ ist die Rede. Nach Äußerungen sowjetischer Diplomaten soll sie für den Spätherbst dieses Jahres in Aussicht genommen sein. Wie schwer es ist, im Ausland Verständnis für das uns besonders am Herzen liegende Problem der Wiedervereinigung zu gewinnen, geht daraus hervor, daß dem indischen Ministerpräsidenten erst bei seinem Besuch in Bonn — so verlautet jetzt — die Bedeutung der Frage für uns in ihrem ganzen Ernst aufgegangen ist. An Stoff für eine Vierer-Konferenz dürfte es nicht fehlen. Noch wüten in Algerien Terror und Vergeltung, Portugal ringt mit Indien um Goa, auf Zypern wechseln Furcht und Hoffnung, die arabischen Völker sind besorgt um ihre Selbstbestimmung. Alle diese Fragen aber lassen sich lösen, wenn es den Großen wirklich Ernst ist um den Frieden. Nach dem Stand ihrer Gespräche dürfen wir hoffen!

Fritz Roßberg

Ein Chinese mustert ab

Ich weiß nicht, warum es dem chinesischen Waschmann an Bord unseres Dampfers nicht gefallen hat. Er war sauber, pünktlich, nüchtern, und wir hatten ihn alle gern. Wenn es einem europäischen Seemann irgendwo nicht gefällt, dann steigt er in irgendeinem Hafen stillschweigend aus und weg ist er. Anders unser Chinese. Einen Tag bevor wir einen Zwischenhafen anliefen, ging er zum Kapitän:

„Captain, you see me?“

„O, yes, Mister Wang, I see you.“

„Captain, you do'nt will see me to mollow.“ Und am nächsten Tag war er weg. Wir haben ihn nie wieder gesehen.

Der Heimathafen

KIEL

Während diese Zeitung hinausgeht an die Fahrtenleute auf allen Meeren, prangt Kiel im Flaggenschmuck. Die Kieler Woche, über die an anderer Stelle gesprochen wird, gibt der Stadt das Gepräge. Mit den vielen auf der Innenförde ankernden Kriegsschiffen wird sie wieder das gewohnte Bild der Vorkriegszeit bieten. Man wird auch wieder den Salut ausländischer Kriegsschiffe erwidern können, der bisher unterblieben war. Es ist zwar noch keine



Blick vom Gelände der ehemaligen Marinewerft über den Innenhafen auf Kiel

marine-eigene Salubatterie vorhanden und deshalb wird eine Heeresbatterie den Salut beantworten.

Die Regatten stehen natürlich im Mittelpunkt der Kieler Woche. Wenn man in der Welt von



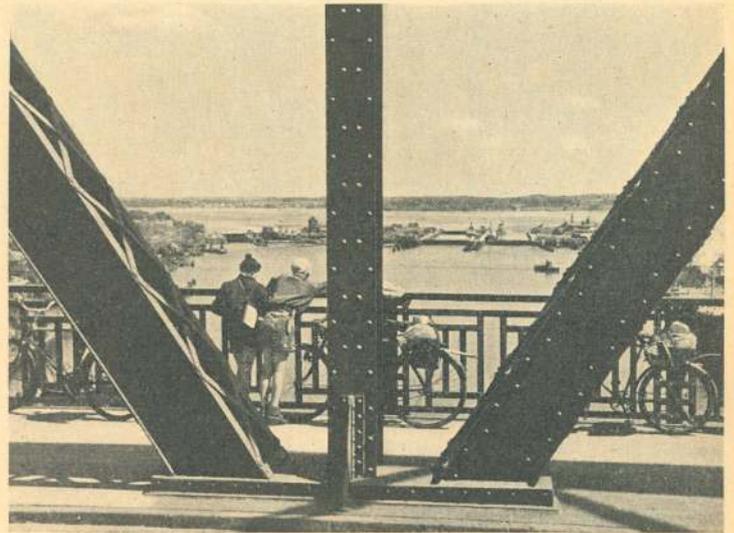
Ein stolzes Bauwerk ist das Verwaltungsgebäude des Kieler Seefischmarktes an der Schwentine.

der Kieler Woche spricht, dann denkt man überhaupt nur an Segelregatten. In den Nachkriegsjahren hat man nun ein Rahmenprogramm geschaffen, bestehend aus Ausstellungen, sportlichen Wettkämpfen auf dem grünen Rasen und kulturellen Veranstaltungen.

Diesmal ist in der Ostseehalle die große Ausstellung „Handwerk für Alle“, an der sich auch Dänemark und Finnland beteiligen werden. Finnen, Dänen, Schweden und Deutsche veranstalten Gymnastikvorführungen, auf dem Nord-

marksporfeld findet ein Reit- und Fahrturnier statt und auf dem Flugplatz Holtenau treffen sich die Sportflieger zu einer Zwischenlandung ihres Deutschlandfluges. Auf sämtlichen Kieler Plätzen, dazu in Holtenau, sowie in Strande und Schilksee, den Hauptquartieren der Regattasegler, veranstaltet man Platzkonzerte. Fußballspiele fehlen natürlich auch nicht. In der Universität werden Vorträge gehalten, so von Professor Dr. Dag Strömbäck aus Uppsala. Auch das Kieler Stadttheater bemüht sich, in seiner Programmgestaltung die Bedeutung der

Wie oft schon haben wir die Holtenauer Schleusen passiert, selten oder niemals sahen wir sie aber aus dieser Perspektive.



Kieler Woche hervorzuheben. Den Abschluß der Woche bildet dann das große Feuerwerk in der Hörn, dem innersten Hafenzipfel.

Wer Kiel lange nicht gesehen hat, wird erstaunt feststellen, wie es inzwischen gewachsen ist. Kiel ist schöner geworden. Die engen, winkligen Straßen der Innenstadt sind verschwunden. Breite, man möchte fast sagen, Boulevards sind an ihre Stelle getreten, auf denen sich reibungslos der starke Verkehr abwickeln kann. Früher sagte man noch, zwar etwas unhöflich, aber doch zutreffend: „Wer es in Kiel eilig hat, geht am besten zu Fuß“. Das ist heute anders geworden. Die Stadtplaner, die Kiel neu aufbauten, haben gleich ganze Arbeit geleistet.

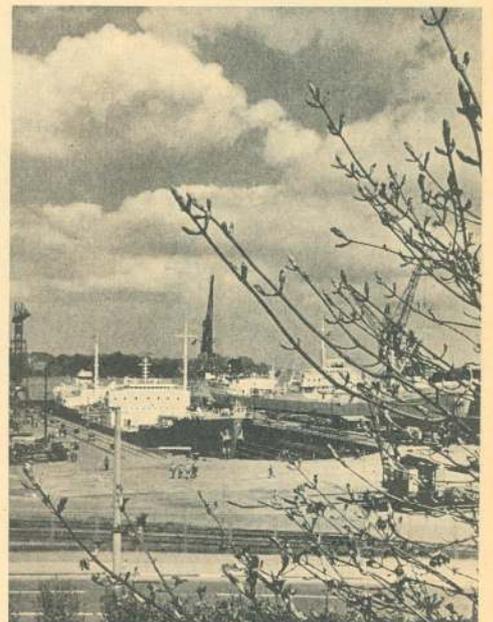
Man nannte früher auch Kiel, die Stadt ohne Bürger. Sie hatte nur Einwohner. Auch das liegt lange zurück. Es waren nur wenige Familien, deren Vorfäter schon zu einer Zeit in Kiel wohnten, als es noch keine Marinestadt und Kriegshafen, sondern nur ein kleines Handelsstädtchen war, das mit den benachbarten Seehäfen Lübeck und Flensburg nicht im entferntesten konkurrieren konnte, wenn es auch das lübische Stadtrecht bereits 1242 erhielt und Mitglied der Hanse wurde. Sein eigentlicher Aufschwung begann aber erst 1665 mit der Gründung der Universität, die heute unter dem Namen Christian-Albrecht-Universität Welt-ruf besitzt. Die Universität zog natürlich viele Gelehrte heran, den größten Aufschwung aber erlebte Kiel, als es Reichskriegshafen wurde. Ein großer Teil der Mariner, die ihre Dienstzeit beendet hatten, blieben dort. Sie waren zunächst Einwohner, doch ihre Kinder und Enkel, denen Kiel die Heimat bedeutet und die ihre

Stadt lieben, sind heute Kieler Bürger geworden und stolz darauf.

Es ist noch ein Drittes da, das Kiel sein Gepräge aufdrückt. Und das ist die Schiffbau-Industrie. Auf dem südlichen Fördeufer, wo sich einstmalis Werft an Werft reihte, beginnend mit der Germania-Werft, einem Zweig der Essener Werke von Friedrich Krupp, über die Kaiserliche Werft, den späteren Deutschen Werken, bis hin zu den Kieler Howaldtswerken, stehen nur noch die letzteren. Die Schiffbauplätze westlich der Schwentine wurden schon während des Krieges durch Bombenwürfe schwer angeschlagen. Was noch stand, wurde in den Nachkriegsjahren restlos demontiert. Erst jetzt bauen dort die Howaldtwerke eine moderne Werft wieder auf. Die Werft verfügt über einen gewaltigen Auftragsbestand. Rund 100 Schiffe befinden sich jetzt noch in der Planung, ist der Kiel gestreckt oder liegen am Ausrüstungskai, vom kleinen 3400 t Kühlschiff bis zu den Tankerriesen von 65 000 t.

Auf dem Gelände der alten Torpedowerkstätten in Kiel-Friedrichsorf entstand die Werft von

Paul Lindenau, die früher in Memel zu Haus war. Auch hier herrscht rege Bautätigkeit, genau so wie auf der MAK, der Maschinenbau Kiel AG., die Schiffsmotoren und Textilmaschinen baut. Nicht vergessen darf man die am Westring gelegene HAGENUK, die Hanseatische Apparatebau-Ges. Neufeldt & Kuhnke G.m.b.H., die nach den modernsten Gesichtspunkten eingerichtet ist. ge.



Die Kieler Howaldtwerke, eine Stätte rastloser Arbeit.

Grüße aus dem Heimathafen

„Lieber Hermann, ich wünsche dir weiterhin gute Fahrt und eine recht baldige Rückkehr!“ — „Mein lieber Vati, ich bin versetzt und komme in die Oberschule. Mach' dir man keine Sorgen um uns, wir hier zu Hause machen es schon und der Garten ist auch ganz schön in Ordnung. Bringe mir was Feines aus Yokohama mit!“ — „Mein Jung', wir denken sehr an Dich. Vati ist auch wieder auf See. Schön, daß die Werftliegezeit seines Schiffes gerade über Ostern war, so hatten wir ihn mal länger bei uns. Wir hätten dich ja so gern auch hier gehabt. Halt die Ohren steif und laß dich nicht unterkriegen. Alle haben mal als Schiffsjunge

„Grüße aus dem Heimathafen“ sicher ein fester Bestandteil des Programms der Deutschen Welle werden, indem man sich bemüht, das Band zwischen dem Fahrsmann draußen in Übersee und seinen Angehörigen in der Heimat noch enger zu knüpfen.

„Das haut hin! Wir haben aus der Sendung ein kleines Bordfest gemacht!“ So schrieb der II. Offizier Bernhard Rieckhoff des D. „Eilbek“ aus Trinidad. — „Vielen Dank für Ihre Initiative! Die Sendung ist hier an Bord hervorragend angekommen!“, kabele der Funkoffizier Alfred Schramm vom MS. „Millerntor“ aus Honolulu. — Die „Millerntor“ ist ein Schiff, das bereits über zehn Monate unterwegs ist



Zuerst ist man doch ein bißchen nervös, wenn man im Studio des NDR auf den Augenblick wartet, in dem die Grüße an den Mann, den Vater, den Verlobten auf Band aufgenommen werden.

angefangen. Na, mein Jung', zu Weihnachten seid ihr ja wieder hier. Mach's gut, mein Jung' und gute Reise!“

Das sind die Grußworte an die deutschen Fahrleute draußen von ihren Lieben aus der Heimat. Diese und viele, viele weitere auf Band gesprochene Grüße sind das „Schwergut“ der Sendung „Grüße aus dem Heimathafen“, die allmonatlich einmal über den Kurzwellendienst der Deutschen Welle in fünf Richtungen nach Übersee ausgestrahlt wird.

Eva Krauss (rechts) und Hannes Schlünz mit seiner unerschütterlichen Ruhe wissen aber alle Befangenheit zu vertreiben.



Dr. Hans Otto Wesemann, der Chefredakteur der Deutschen Welle, griff den Wunsch vieler Seeleute nach einer Grußsendung nur zu gern auf und setzte sich mit der „Küste“, mit dem NDR in Hamburg, in Verbindung. Hier wurden Eva Krauss und Hans-Hermann Schlünz,

und nicht vor einem Jahr wieder in der Heimat sein wird.

„Auf diese Schiffe kommt es uns besonders an“, sagt Eva Krauss, die sich am Mikrophon mit den Angehörigen der Fahrleute unter-



der selbst ein rundes Jahrzehnt auf vielen Schiffen und Meeren zuhause war, mit der Durchführung der Seemannsgrußsendung beauftragt.

Das Echo auf die ersten Sendungen vom 16. März und 27. April war so stark, daß die

„Na, klar, Vati hört es, auch hier auf dem MS „Desdemona“, das auf dem Michigan-See gerade Chicago ansteuert. Ob das da noch Indianer gibt?“

hält und mancher Seemannsfrau dabei die Nervosität nimmt, die ja nur zu gut zu verstehen ist.

„Nevercomebackliner“ oder „Tramps“ nennt der Seemann die Schiffe, die lange Monate und Jahre von Charter zu Charter, also auf „Wilder Fahrt“, durch viele Meere und an vielen Kontinenten vorbei ihren Kurs, den der Reeder bestimmt, ziehen. Das sind also die Schiffe, die nicht im regelmäßigen Liniendienst die Heimathäfen in Deutschland ansteuern. Neben den für die Seeleute so wichtigen Grußworten der engsten Angehörigen — es ist schön, daß sich in diesem Fall der Funk so echt der ihm zur Verfügung stehenden Mittel bedient — gibt es in der Sendung „Grüße aus dem Heimathafen“ jedesmal einige Neuigkeiten aus dem Berufsleben der Schifffahrt und viel Musik zu hören.

„Rolling home, Rolling home...“, dieser alte Shanty aus der verflorbenen Zeit der großen Segelschifffahrt, ist es, der jedesmal zu Beginn und zum Ausklang der Sendung tönt, die für die deutschen Seeleute nun jeden dritten Sonntag im Monat von der Deutschen Welle in Köln gebracht wird.

Frank Norman.

Die Sendungen werden wie folgt ausgestrahlt:

In Richtung	Wellenlänge:	Frequenz:	Sendezeit:
Fernost	13,85 Meter	21 650 kHz	07.15 GMT
	25,44 „	11 795 „	07.15 „
Nahost	13,96 „	21 490 „	14.45 „
	16,84 „	17 815 „	14.45 „
Afrika	16,84 „	17 815 „	18.15 „
	19,64 „	15 275 „	18.15 „
Südamerika	19,51 „	15 375 „	22.15 „
	25,44 „	11 795 „	22.15 „
Nordamerika	25,44 „	11 795 „	01.45 „

Hörer des Richtstrahlers nach Nordamerika empfangen die 01.45 Sendung am darauffolgenden Tag im GMT, also immer am Sonntagmorgen.

Die nächsten Sendetermine sind 22. Juni und 21. Juli.



So war die Seefahrt

Von G. Schowalter

In der Mai-Ausgabe dieser Zeitschrift war von den Verhältnissen in der amerikanischen Schifffahrt vor rund 120 Jahren die Rede. Nicht ganz so weit zurück liegen die Erhebungen über „Die Lage der in der deutschen Seeschifffahrt beschäftigten Arbeiter“, die auf Veranlassung des damaligen Vereins für Sozialpolitik im Jahre 1901 durchgeführt und 1903 veröffentlicht wurden. 1902 — also in der Zwischenzeit — trat die heute noch gültige Seemannsordnung in Kraft. Schon zu dieser Zeit waren die ersten Anzeichen des kommenden Drei-Wachen-Systems an Bord — zunächst aber nur in der transatlantischen Fahrt — als Folge des schnellen Anstiegens der Schiffsgröße erkennbar.

Wenden wir uns nun dem Bericht über die Arbeitsbedingungen der einzelnen Berufsgruppen an Bord der deutschen Schiffe zu:

„Nach der ersten Seemannsordnung ist der Schiffsmann, wenn das Schiff in einem Hafen liegt, nur in dringenden Fällen schuldig, länger als 10 Stunden täglich zu arbeiten. Sehr umstritten war und wird auch in Zukunft die Frage bleiben, was unter dringenden Fällen zu verstehen ist. Das Hamburger Seemannsamt hat alle Arbeiten zur Erhaltung des Schiffes — seemannische Notarbeit genannt — sowie die Arbeiten, welche für die Weiterreise des Schiffes notwendig waren, als dringend angesehen. Wenn also nach zehnstündiger Arbeit das Seeklarmachen erfolgte, galt dieses nicht als Überarbeit. Darüber hinaus gab es Klauseln, wonach Überstunden beim Laden und Löschen nicht verweigert werden dürfen bzw. die Schiffleute schlechthin verpflichtet werden, jederzeit im Hafen zu arbeiten. Als ortsüblich gilt in Hamburg, daß außer der zehnstündigen Arbeitszeit eine Wachzeit von zwei Stunden geleistet werden muß.“

„Was das Maschinenpersonal angeht, so ist nach der neuen Seemannsordnung der Dienst in transatlantischer Fahrt in drei Wachen eingeteilt. Gesetzlich wurde in der neuen Seemannsordnung die Verpflichtung festgelegt, nach der die ablösende Wache das vor der Ablösung erforderliche Aschehieven besorgen muß, wodurch wohl Dreiviertelstunden verlorengehen. Häufig muß auch dieser oder jener Trimmer nach Beendigung der Wache noch arbeiten, weil die Kohlen, die er herangebracht hat, nicht ausreichen. Fällt diese Zeit vor dem Mittagessen, so kann es zur Folge haben, daß ihm das Mittagessen entgeht.“

„Eigene Waschräume, namentlich für das Maschinenpersonal, sind nur auf größeren Dampfern vorhanden und hier häufig direkt mit den Aborten verbunden. Auf kleineren Dampfern muß sich der Heizer oder Kohlenzieher im Maschinenraum waschen.“

„Die Stewards kennen kein Wachsystem. Abgesehen von ihrer Tagesarbeit sind sie noch verpflichtet, wenigstens auf größeren Passagierdampfern, Nachtwache zu gehen. Sie müssen vor allem mit Rücksicht auf Feuergefahr nachsehen, ob alles in Ordnung ist. Wie sehr dabei der einzelne angestrengt wird, richtet sich nach der Zahl der Stewards. Wenn auch die Stewards ein verhältnismäßig hohes Einkommen haben, so folgt daraus doch nicht, daß sie willkürlich lange beschäftigt werden dürfen. Daß man über Stewards bei der Reform der Seemannsordnung einfach zur Tagesordnung gegangen ist, erklärt sich zum Teil wohl daraus, daß schon aus unbegreiflichen Gründen die technische Kommission versäumt hatte, sich ihre Beschwerden vortragen zu lassen.“

Anlaß zu laufenden Beschwerden, sowohl von seiten der Arbeitnehmer als auch der Arbeitgeber, war in den Jahren vor der Jahrhundert-

wende das Wesen — besser gesagt das Unwesen — der Heuer- und Schlafbaase besonders in Hamburg. Die Tätigkeit der Heuerbaase bestand darin, daß sie die Leute für die Reeder anmusterten. Nach der Anmusterung stellten sie sogenannte Vorschußnoten aus, oder sie gaben den von ihnen angeheuerten Seeleuten baren Vorschuß. Geld wie Note brauchte der Seemann für die Beschaffung der notwendigen Ausrüstungsgegenstände. Derartige Vorschußnoten waren auf den Inhaber der Note oder an Order gestellt, wurden aber erst vom Heuerbaas anerkannt, sobald der Seemann mit dem Schiff Cuxhaven oder den sonst genannten Hafen verlassen hatte. In den Stellungnahmen einer eingesetzten Senatskommission und der Seeleute heißt es darüber u. a.:

„Der Gehührentarif der Heuerbaase sei schon an sich übermäßig hoch und stehe in keinem Verhältnis zu ihrer Mühewaltung, trotzdem werde er so oft überschritten, daß seine Innehaltung geradezu die Ausnahme bilde. Zwischen den Heuerbaasen und den Schlafbaasen beständen die engsten geschäftlichen Beziehungen, deren Zweck die Ausbeutung der Seeleute sei. Die Seeleute seien deshalb genötigt, immer wieder diejenigen Schlafbaase aufzusuchen, welche von den Heuerbaasen begünstigt würden, auf dessen Vermittlung sie zur Erlangung einer neuen Heuer angewiesen seien. Die Folge dieser Unfreiheit in ihren Entschlüssen sei Übervorteilung und Ausnutzung durch den Schlafbaas, der auf jede Weise bemüht sei, den Seemann zu tüppigem Leben und zur Vergeudung seiner mühsam verdienten Heuer zu verleiten. Dabei seien Unterkunft und Verpflegung schlecht und teuer. Das Treiben des Schlafbaases werde dadurch unterstützt und erleichtert, daß sein Freund der Heuerbaas den Seemann so lange auf eine neue Heuer warten läßt, bis der letzte Rest des ersparten Geldes vertan und der Seemann auch wohl bis zur Höhe des bei der Wiederanheuerung zu erwartenden Vorschusses bei dem Schlafbaas in Schulden geraten sei und dieser nun selbst wünscht, den Mann, an dem nichts mehr zu verdienen sei, wieder loszuwerden. Auf die Tüchtigkeit der Leute lege der Heuerbaas keinen Wert; er sei meist auch gar nicht in der Lage, diese zu beurteilen, da er nur ausnahmsweise aus dem Seemannsstand hervorgegangen ist. Bevorzugt werde derjenige, der am meisten Geld in die Taschen der Schlaf- und Heuerbaase fließen lasse.“

Dieses Thema soll abgeschlossen werden mit der Auskunft eines Kapitäns, der damals seine Ansicht über die Heuerbaase in folgende klassische Worte kleidete: „Bei den Seeleuten gelten sie als Landhaie, bei den Reedern als notwendiges Übel. Sie selbst betrachten sich als staats-erhaltende Elemente.“

Neben genauen Feststellungen über die Größe des Schiffsraumes der einzelnen Hafenstädte und ihre Bemannung gibt die Schrift auf Grund von einwandfreien Untersuchungen Aufstellungen über die damaligen Heuern.

„Die Monatsheuer der Matrosen war von 45,— Mark im Jahre 1881 allmählich bis auf 60,— Mark im Jahre 1889 gestiegen und sank dann im Jahre 1892 auf 55,— Mark und später auf 50,— Mark. Die Heuer des Maschinenpersonals betrug im Anfang der achtziger Jahre 53,— Mark für Heizer und 45,— Mark für Trimmer, hatte im Jahre 1889 die Höhe von 85,— Mark für Heizer und 75,— Mark für Trimmer (befahrene und unbefahrene) erreicht, hielt sich aber ebenfalls nicht lange auf dieser Höhe, sondern sank bis gegen Ende des Jahres 1892 auf 60,— Mark für Heizer und 50,— Mark für befahrene und 40,— Mark für unbefahrene Trimmer.“

Diese Regelung war in den jeweiligen Hafenstädten nicht einheitlich. Von den Reedereien wurde damals darauf hingewiesen, „daß eine einheitliche Regelung der Heuern bei den sehr verschiedenartigen Verhältnissen und Konkurrenzbedingungen der einzelnen Reedereien kaum durchführbar sei, und daß für manche Reedereien, besonders für diejenigen in europäischer Fahrt, der scharfe Wettbewerb der auswärtigen Plätze eine Erhöhung der Heuern geradezu unmöglich machte.“

Zusammengestellt sah die Heuertabelle um die Jahrhundertwende folgendermaßen aus:

Kapitän	335,— Mark
I. Offizier	220,— Mark
II. Offizier	160,— Mark
III. Offizier	130,— Mark
IV. Offizier	110,— Mark
I. Maschinist	300,— Mark
II. Maschinist	200,— Mark
III. Maschinist	150,— Mark
IV. Maschinist	100,— Mark
Zahlmeister	200,— Mark
Oberkoch	150,— Mark
Obersteward	100,— Mark
Zimmermann	95,— Mark
Bootsmann	90,— Mark
Matrose	65,— Mark
Leichtmatrose	35,— Mark
Heizer	85,— Mark
Trimmer	70,— Mark
Steward	35,— Mark

Bei diesen Angaben handelt es sich durchweg um die Heuern auf den Schnell- und Reichspostdampfern, und zwar um die Antrittsheuern, die vor allem bei den nautischen Offizieren, den I. und II. Maschinisten, den Oberköchen, den Matrosen und den Stewards mit der Anzahl der Dienstjahre erhöht wurden. Nicht uninteressant sind die Ausführungen über den Familienstand der Seeleute, die allerdings in der erwähnten Schrift nur auf die Verhältnisse im Bremischen Staat abgestellt sind. Der Bericht geht davon aus, daß sich unter den Schiffleuten im Verhältnis zur übrigen Bevölkerung nur wenige Verheiratete befinden, und daß allgemein der Standpunkt vertreten wird, daß dieser Beruf eine Verhehlung ausschließen würde. So betrug die Gesamtzahl der verheirateten Seeleute der bremischen Flotte nur 3008 Personen bei einer Gesamtzahl von 11 973 Personen. Unter Nichtberücksichtigung der Offiziere war das Verhältnis wesentlich ungünstiger. Von den 9527 Mannschaften waren nur 1767, also etwas mehr als 18%, verheiratet. Nach den einzelnen Chargen war die Zahl der Ledigen im Vergleich zu den Verheirateten am 1. Dezember 1900 folgende:

	ledig	verheiratet
Kapitäne	100	547
Steuerleute	520	267
Maschineure und Maschinisten	533	427
Bootsleute	206	156
Zimmerleute	174	99
Matrosen	2133	345
Leichtmatrosen	455	2
Heizer	935	302
Kohlenzieher	699	24
Köche	310	218
Aufwärter und Stewards	1436	362

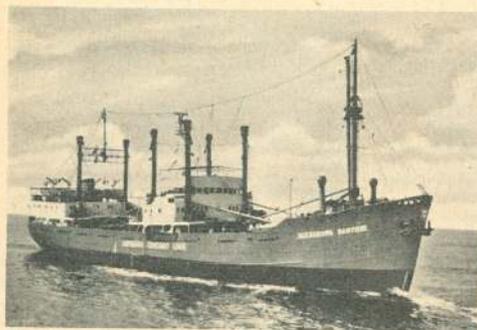
Dieser Rückblick in das vorige Jahrhundert hinein ist recht aufschlußreich. Im Zuge des allgemeinen Fortschritts auf allen Gebieten des täglichen Lebens ist die Entwicklung in bezug auf das Berufsleben vielfach nicht so deutlich gewesen, wie es sich an Hand von authentischem Material aufzeichnen läßt. Vieles klingt bei einem derartigen Rückblick unwahrscheinlich, wobei aber die zur Verfügung stehenden Unterlagen den Wahrheitsbeweis liefern. Gerade in der Schifffahrt ist, von der heutigen Warte aus gesehen, ein so großer Fortschritt in den Verhältnissen an Bord und den Arbeitsbedingungen zu verzeichnen, daß eine Skizzierung der jetzigen Situation nicht erforderlich ist.

Der Weg nach Chicago

Von Harald Godwin

Jedes Jahr wiederholt sich Anfang April eine Meldung in der Weltpresse, die davon spricht, daß dieses oder jenes Schiff als erstes der Saison jubelnd in Montreal eintraf. Weitere kurze Meldungen folgen, die besagen, daß in Toronto, Detroit oder Chicago ebenfalls der erste Überseefrachter feierlich empfangen wurde. Der Eingeweihte weiß, daß damit die direkte Fahrt nach den Großen Seen Nordamerikas eröffnet ist, und nun nahezu acht Monate lang eine nicht abreißende und sich von Jahr zu Jahr verstärkende Flotte von Schiffen ihren Weg durch das Kanalsystem Kanadas stromaufwärts in die Großen Seen bahnt.

Der Bann des Eises auf dem St. Lorenz-Strom ist gebrochen, und eine Tür für den Handel aufgestoßen die von allen fortschrittlichen Kaufleuten genützt wird, deren Beziehungen ins Innere Kanadas und der Vereinigten Staaten reichen. Den Bemühungen der Kaufleute, Reeder und Hafenverwaltungen ist es auch zu danken, daß heute der Blick der Öffentlichkeit mehr denn je auf diese Pforte gelenkt wird. Den ständigen Bestrebungen trugen die Anliegerstaaten an diesem wichtigen Wasserweg Rechnung, als sie den Ausbau des jetzigen Grabens zum Großschiffahrtsweg beschlossen und 1954 gemeinsam den ersten Spatenstich zu einem der größten Bauvorhaben der neueren Geschichte taten. Sie schlugen dabei zwei Fliegen mit einer Klappe; denn nicht allein die Schifffahrt ist der entscheidende Faktor gewesen, sondern in stärkerem Maße noch die Möglichkeit, die gigantischen Wasserkraft des St. Lorenz-Stromes jetzt auch für die Energieerzeugung zu bändigen und auszunutzen.



ES „Alexandra Sartori“ der Reederei Sartori & Berger, Kiel. Erb. 1954 von der Hilgers AG. in Köln, 2245 BRT, 78,60×12,80×6,60 m. 2400 PS, 13 Knoten. Mit solchen „Saltwaterboats“ wurde im April 1951 der regelmäßige Dienst zwischen Hamburg und Chicago eröffnet.

Was aber erwartet den Seemann, der diese interessante Route heute mit seinem Schiff befährt? Zunächst bei der Anmusterung wahrscheinlich ein Enttäuschung, wenn er sieht, mit welchem kleinem Schiff er heute noch die Weiten des Nordatlantiks zu überqueren hat, um durch die lange Trichteröffnung des St. Lorenz-Stromes nach Montreal, dem Ausgangspunkt der Kanalfahrt, zu gelangen. In Montreal liegt er im Hafen noch mit großen Überseefrachtern zusammen, die hier am Wendepunkt ihrer Reise sind. Er selbst aber muß Hand anlegen, um sein Schiff für die kommende Kanalfahrt mit ihren ungewohnten Schwierigkeiten vorzubereiten.

Schwingbäume werden eingeklingt, Verholer nach bewährten Erfahrungen an Deck ausgelegt und ein dickes Stopperseil, das Snapwire, in den Kompressor, eine Seilbremse, eingeführt. Besondere Positionslichter an den Masten werden überprüft, und die Sprechfunkanlage von Beauftragten des Canadian Ministry of Transport abgenommen; denn von nun an verfolgen die Landstationen den Weg des Schiffes und haben es jederzeit in der Hand, die

Fahrt zu stoppen, um Schiffsansammlungen oder Verstopfungen an den Schleusen zu verhindern. Der Kanallotse kommt an Bord, und die Fahrt durch die Schleusen, Kanäle, kleine Seen oder ruhige Stellen des Flusses beginnt.

Harte Anforderungen für die Besatzung stehen bevor. Alle Manöver in den Schleusen werden mit voller Deckscrew ausgeführt. An den langen Sommertagen gibt es von 4 Uhr früh bis 10 Uhr abends kaum eine Ruhepause. Trotz allem geht die Fahrt unsagbar langsam vor sich, da die Aufenthalte vor den Schleusen und die Schleusungen selbst enorme Zeit in Anspruch nehmen. Ohne Unterstützung von Land aus schiebt sich das Schiff in die engen



Toronto ist der Haupthafen Kanadas am Ontariosee. Dieser liegt bereits 75 m über dem Meeresspiegel. Drei Staustufen sind zu überwinden, bevor man von Montreal über den St. Louis- und den St. Francis-See den Ontariosee, den letzten der fünf Binnenseen, erreicht hat.

kurzen Kammern. Die Leinen an Land werden von zwei mit dem Schwingbaum ausgesetzten Matrosen geführt und festgemacht. Wie froh sind alle, wenn in Kingston/Ontario, wo auch Lotsenwechsel ist, dieser Abschnitt beendet ist, und das Schiff in voller Fahrt seinen Bug in den ersten der Großen Seen, den Ontariosee, wenden kann.

Einmal noch kommt eine Treppenstufe, an Höhe gewaltiger als die erste, wenn zwischen Ontario- und Eriesee die großen Schleusen des Welland-Kanals durchfahren werden müssen. Aber diese Fahrt gibt bereits einen Vorgeschmack auf die Zukunft, denn die Schleusenammern mit einem Hub bis zu 15 Metern sind die Vorbilder geworden für die im Entstehen begriffenen am Großschiffahrtsweg Montreal/Ontariosee. Und in den Schleusen des Welland-Kanals greift von Land aus geschultes Personal ein, macht die Schiffe fest und führt die Leinen beim Verholen des Schiffes. Die Schleusenstrecken auf dem Weg nach Chicago sind damit überwunden, aber die engen Gewässer des Detroit- und St. Clair Rivers erfordern wiederum viel Umsicht beim Navigieren, denn der Schiffsverkehr an dieser Stelle ist oft beängstigend, was verständlich wird, wenn man bedenkt, daß auf dieser kurzen Strecke der größte Schiffsverkehr der Welt konzentriert ist. Vom kleinen Überseefrachter, dem sogenannten „Saltwaterboat“, bis zu den Massenfrachtern der Großen Seen mit einer Kapazität bis zu 20 000 Tonnen ist hier alles vertreten. Erz-, Kohle-, Getreidefrachter, Autotransport- oder Stückgutsspezialschiffe und Fähren geben einen Begriff davon, welcher immenser Handel in diesem Gebiet des mittleren Westens über die Binnen-Wasserstraßen abgewickelt wird.

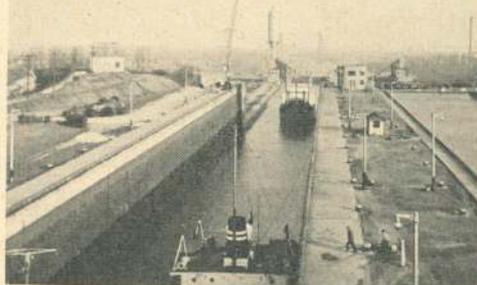
So hart die Anforderungen an die Besatzung, besonders die Decksbesatzung, in körperlicher Hinsicht sind und so sehr die Nautiker sich auf die Navigation konzentrieren müssen, weil viele Navigationsvorschriften auf den Großen Seen nicht den international üblichen Bestimmungen entsprechen, so findet man doch viele Seeleute, die von dieser Spezialfahrt nach den Großen Seen begeistert sind und voll Freude Jahr für Jahr wieder die Strapazen auf sich nehmen. Warum?

Es ist schwer, diese Frage zu beantworten, und eine allgemein gültige Antwort wird es auch nicht geben. Es ist wohl der Reiz, den die Schwierigkeiten und Gefahren ausüben, und der in einem echten Seemannsherzen das Wikingerblut der Ahnen aufbrausen läßt. Es ist aber auch bestimmt der unmittelbare Kontakt zur Neuen Welt, den der Seemann zu spüren bekommt, wenn er in den Mammutstädten des Mittleren Westens oder in kleinen Ortschaften, die sein Schiff gelegentlich bedient, die wenigen Stunden Freizeit, die ihm der Dienst läßt, verbringt. Und es sind die Menschen, die er dort kennenlernt, die sich zum Teil heute noch den Geist des Pionier- und Wagemuts der Vorväter, die dieses Land eroberten, besiedelten und bebauten, erhalten haben. Der Kontakt von Mensch zu Mensch ist dort schnell geschaffen, und wenn ein Linienfahrer heute einen der Haupthäfen drüben anläuft, so stehen häufig schon die Bekannten und Freunde von früheren Reisen mit ihrem Wagen an der Pier, um „ihren“ Seemann für einige Stunden in ihr Heim zu entführen, um aus erster Quelle Neues aus der Alten Welt, Neues aus Deutschland, zu vernehmen, wo häufig ihre eigene Wiege gestanden hat.

Diese Periode der Schifffahrt nach den Großen Seen aber nähert sich dem Ende. Der Lärm der Bulldozer, Greifbagger und Zementmischmaschinen ist die Overtüre zu der Schaffung eines neuen Gesichtes für die Wasserstraße nach dem Mittleren Westen. Was wird sie dem Seemann, dem Reeder und dem Kaufmann bringen? Eines ist ohne Zweifel: der Seemann wird es besser haben in Zukunft, denn die großen Schleusen, die breiten Kanäle und Flußaufstauungen werden ihm sein Handwerk erleichtern. Dem Reeder aber, der in diesem Gebiet Fuß gefaßt hat, wird der Große Wasserweg noch viele Probleme zu lösen geben, scheint es doch so, daß gar viele abseits stehende Reeder mit dieser Route liebäugeln und meinen, sie könnten durch ihr Erscheinen bereits den Rahm abschöpfen. Die Ernennung zur „essential Trade Route No. 32“ durch die Vereinigten Staaten hat das ihrige dazu getan.

Es ist der Stamm der Seeleute, die die Eigenarten des Fahrtgebietes, der Häfen und der Güterarten kennen, die letzten Endes die Garantie dafür bieten, daß das vom Kaufmann dem Reeder anvertraute Gut sicher und schnell seinen Weg vom Erzeuger zum Verbraucher findet. Und der verantwortungsbewußte Kaufmann wird so zu seinen Reedereien stehen, die mit ihm zusammen und für ihn Aufbauarbeit in dem komplizierten Fahrtgebiet geleistet haben und von denen er weiß, daß sie 1959, wenn der Große Wasserweg eröffnet wird, wohlgerüstet den neuen größeren Aufgaben ins Auge sehen können.

Und so soll es der Sinn dieses Aufsatz sein einmal der Männer zu gedenken, die jahraus, jahrein auf ihren kleinen „Saltwaterboats“ über den stürmischen Nordatlantik vordringen und den schwierigen Weg nach Chicago befahren.



Im Wellandkanal, ganz in der Nähe der Niagarafälle, muß das Schiff auf einer Schleusentreppe rund hundert Meter emporklettern, um vom Ontario- in den Eriesee zu gelangen.

Die Freiwache

Der tatauierte Matrose

Von Gustav G Engelkes

Die Kunst des weiblichen Geschlechts, sich durch Schminken, Anmalen und Haarfarben für das männliche Geschlecht „anziehender“ zu machen, wurde schon zu Zeiten der Königin Kleopatra von Ägypten mit Vollkommenheit beherrscht. Ebenso alt aber ist bei unzähligen Völkern und Stämmen des Erdballs der eigentümliche Brauch, sich durch Eintätowierungen in die Haut einen Schmuck anzulegen oder sich gewissermaßen mit einem „wasch- und lichtechten Kostüm“ zu versehen. Sogar die zum heiligen Grabe nach Jerusalem wallfahrenden Pilger ließen sich auf die Pilgerfahrt bezügliche „Andenken“ auf die Arme eintätowieren. So muß dieser Brauch schon sehr früh auch nach Europa gekommen sein und wird gewiß in der Zeit der Weltentdeckung durch die kühnen Seefahrer eine erste Blütezeit erfahren haben. Jedenfalls vermeldet schon 1813 ein wiederum auf ältere Quellen sich stützendes, in Weimar erschienenes Werk hierüber folgende bemerkenswerte und amüsante Einzelheiten:

„Noch jetzt (also 1813) lassen sich viele Matrosen und im südlichen Europa auch Soldaten ohne besonderen Zweck, nur weil es unter ihnen einmal Gebrauch ist, an den Armen und Beinen punktieren. Zum Beweise dessen mag nachstehender Anschlag-Zettel eines Matrosen und deutschen Hutschmiedegesellen dienen, der fast ganz und gar wie ein Nukahiuer tätowiert war, sich vor einigen Jahren in Leipzig und anderen Orten vor Geld seinen ließ, und sich das tollste Quodlibet auf sein Fell hatte punktieren lassen: Vorzeiger dieses, Diederich Arnold Richter, Hufschmiedegeselle, gebürtig aus Lipstadt in Westphalen, hat als Schiffsmatrose gedient, und kann sich in einem Kupferstich sehen lassen; da mir dann allerhand merkwürdige Figuren auf der Brust, Armen und Beinen mit blauen ostindischen Farben, in der Haut, in meiner 5jährigen englischen Kriegsgefangenschaft mit 3 silbernen Nadeln ausgestochen worden sind:

Erstens: Auf der Brust den Trost der Seeleute; als: Sonne, Mond und Sterne und ein Türke.

Zweitens: Ein Matrose in seiner völligen Schiffskleidung. Ein Herz, wo die Krone von England oben drüber steht; zu beyden Seiten zwey Engel, die mit den Posaunen blasen; mein Vor- und Zuname, wie oben, D. A. Richter; ferner die Jahreszahl 1793, mit 44 lateinischen Buchstaben, wo jeder einen vollen Anspruch hat.

Drittens: Beyde Arme zeigen über 20 Stücke: Seejungfrauen, Pferde, das Wappen von Holland, Adam und Eva im Paradiese, und einen Amerikaner, mein Handwerk, wie die Schmiede arbeiten und wie die Pferde im Nothstalle beschlagen werden, und auf der linken Hand meine Kundschaft.

Viertens: Auf dem rechten Fuß ist ein Kriegsschiff zu sehen, wo ich in Amsterdam im Jahre 1794 in der Junkerstraße auf Verkauf gewesen bin; auf dem linken Fuß die Seeschlacht in der Nordsee, so mit Holland und England am Mittwoch den 11. Oktober 1797, vorfiel, da Admiral de Winter und Duncan zugegen waren. Auch ist zu sehen, wie meine Kameraden Köpfe, Arme und Beine in der Schlacht verloren haben, und ich von 300 Mann der 50ste übrig blieb; ein Wallfisch, ein Seekrokodille, ein Einhorn und das Wappen von London. Auch ist der schwarze Mann an meinem Arm zu sehen, der mir das alles gemacht hat.“

Dieser Matrose hatte also ein Stück Weltgeschichte in seine Haut eingraben lassen und



Heinrich von Medvey

sah mit seinen Maleraugen diesen

Lastenausgleich

und besang ihn:

Bei Lübeck an der Trave Strand
Da weht ein Frühlingswind,
Mit Sehnsucht an der Mauer stand
Fürwahr ein schönes Kind.

Sie wartete als Seemannsbraut
Auf „Ihn“ nach langer Fahrt
Sie hat ihr Herz ihm anvertraut
Und Treue ihm bewahrt.

Nun ist er da. Bewunderung
Sich ihrer Brust entringt,
Und unbedacht mit heftigem Schwung
Sie an die Brüstung springt.

Doch leider reicht die Brüstung ihr
Gerade bis an's Knie,
Was kann das arme Kind dafür?
Da zeigt sich ihr Genie.

Sie hebt ein Bein, doch nicht für Euch,
Balance hält sie nur,
Man nennt es auch „Lastenausgleich“!
Mensch, — was für 'ne Figur!

seinen eigenen Körper zum „Bild-Roman“ gemacht. Über diese wandelnden Illustrierten hören wir dann ferner „Das Tätowieren dient bei manchen Völkern der Kaukasischen, Malaischen und Amerikanischen Rasse (Indianer sind gemeint) zum Kennzeichen der Mannbarkeit bei Mädchen; bei Männern der letzteren beiden Rassen aber zum Siegeszeichen über erschlagene Feinde. Seine eigene Gewohnheit findet bei den Bewohnern der Marquesas- (Washingtons) Inseln statt. Ist ein Krieger von seinen Feinden erschlagen und gefressen worden, so wird eine seiner Schwestern quer über das Gesicht tätowiert. Nur zarte Jugend oder besondere Schönheit befreien sie von dieser Sitte.

Das Tätowieren ist teils nach der Art, wie die Stiche in die Haut gemacht werden, teils nach der in sie eingeriebenen Farbe verschieden. Ersteres geschieht entweder durch einzelne, nebeneinander auf einer auf die Haut gezeichneten Figur fortgehende Nadelstiche wie bei Soldaten und Matrosen, oder vermittels eines knöchernen, schmalen langgestielten Kammes mit kurzen, aber sehr spitzigen Zähnen, wie bei den braunen Südsee-Insulanern; oder so, daß die Züge mit einem flach durch die Haut

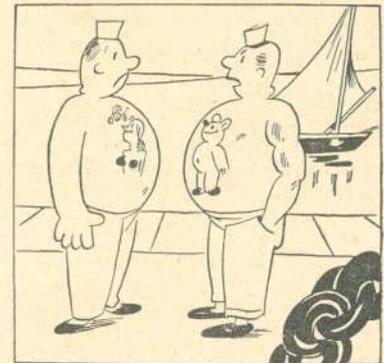
gezogenen, in Farbe getränkten Faden ausgehöhlt werden, welches bei manchen Stämmen der Mongolischen Rasse, z. B. bei den Tungusen und bei den Grönländern und Eskimos üblich ist.

Zur Farbe nehmen Europäer und Neger meistens Schießpulver; die Ersteren zuweilen auch Zinnober; die Beduinen Ochsen-galle oder ein Spießganzpräparat; die Utahiter und andere Südsee-Insulaner die Kohle verbrannter Ölnüsse, die Aleuten schwarzen Ton usw.

Bei manchen Völkern wird nur das eine Geschlecht tätowiert. So bei den Europäern nur das männliche. Hingegen bei den Eskimos, Grönländern, Ostjaken, Aleuten, den Loango-Negern usw. nur das weibliche. Die Negerinnen um Sierra-Leone und die Apiponinnen in Südamerika werden zwar nicht ausschließlich, aber auf eine, sich von den Männern auszeichnende, kunstreichere Art tätowiert.

Bei den Kaye's, den Bergbewohnern zwischen Ava und Arrakan, werden bloß die Mädchen und lediglich im Gesicht tätowiert. Andere Völker tätowieren vorzüglich nur besondere Teile des Körpers. So wird das Gesicht der schönen Mädchen auf Utahiti damit verschont, nicht aber die Backen des Hintern. Bei den, mit den Utahitern verwandten Neuseeländern ist der Fall umgekehrt, da sie den ganzen Körper durch das Tätowieren wie geblühten Damast verzieren, den Hinteren dagegen unverzieren lassen. Auch die Frauen der Neuseeländer lassen sich nur an den Lippen tätowieren.“

Bei manchen Völkern scheint diese Operation aus religiösen Begriffen herzustammen und nur bei dem Eintritt in ein gewisses Alter oder bei gewissen Ereignissen, z. B. der Erlegung eines, oder mehrerer Feinde, stattzufinden. So werden bei den Beduinen, Adiponen usw. die Knaben tätowiert, wenn sie die ersten Spuren der Mannbarkeit zeigen. Auf den Marquesas-Inseln erhalten sie bei ihrer ersten Tätowierung neue Namen.



„Ich war noch sehr jung, als ich mich tätowieren ließ.“

Natürlich ist mit obigen Schilderungen, die hier nur im Auszuge wiedergegeben werden können, die völkerkundlich und kulturgeschichtlich interessante Geschichte der Tätowierkunst nur in kurzen Zügen angedeutet worden, aber sie vermag uns gewiß doch einen kleinen Einblick in einen uralten Brauch der Menschheitsgeschichte zu vermitteln, der heute auch bei uns noch nicht ausgestorben ist. Noch jetzt gibt es in den europäischen Hafenstädten Tätowiermeister, die als Leinwand für ihr Gemälde die Haut von Seeleuten benutzen. Ja, selbst von amerikanischen Gangs wurde bekannt, daß sie die Zugehörigkeit der ihnen verfallenen Mädchen durch Tätowierung oder „Brandmarkung“ einer Körperstelle gekennzeichnet hatten. So scheint es denn, als wenn dieser uralte Brauch vor allem bei der Seefahrt lebendig blieb, zumal hier durch die Verbindung zu fremden Ländern und Völkern ein stets neuer Anreiz zur Nachahmung des seltsamen Körperschmuckes gegeben ist.

Törksche Lögen Von Rudolf Kinau

Dat is man kum to gläuben, un doch hebb ick dat süben mit beiert, — dat een van uns Seeiud dat mol so vertelt hett.

De heuchste Hooge van de Törken, de Sultan Jawus Aiekum in Konstantinopel, de lett sick (300 vör Christi Geburt is dat wesen), lett ne sick sien besten Admirol in sien auernengste Dons kommen, un wiest em doar son groote feine Seekoart, de hett een van sien 300 Froonsiud ut Agypten mitbröcht. De wiest ne em. Un wiest em up de Seekoart, son goode 20 Seemieln Westsiudwest van Malta, dree son lütte insein. De hebbt noch goarkeen'n Nom, un hebbt ook keen'n Herrn.

Doar schall de Admirol mit' dat beste Schip van de ganze törksche Flott un mit de besten Lüd, de he kriegen kann, schall he doar hin seihn un schall de Inseln für de Törkei „annektiern“ (heet dat jo woll, wenn de Grooten wat findt un behoolt dat för sick).

Noa, un de Admirol nimmt sick dat beste Schipp un de besten Lüd, un seilt loos. Un kummt no söben Weken wedder no Hus un segt: Malta is goar ne mihr doar. „Malta juck!“ segt he blooß, un hullt sien beiden Handen so platt un breet vör 'n Buk, as wenn wi to de ganz lütten Kinner seggt: „Is all, is weg, hett Muschkatt holt!“

Se hebbt doar fief Weken rümkrüzt, segt de Admirol, un he un de Käppen hebbt sick rein de Oogen ut 'n Kupp keken, doar is keen Malta un doar sünd ook keen lütte Inseln, doar is allerwegens blooß Woter.

Un do ward de Sultan argerlich, un sett den Admirol af, un jagt den Käppen van dat Schipp an Land. Un wiest den Stüermann de dree lütten Inseln up de Kort ut Agypten un segt to em: „Doar seilst du hin, 20 Seemieln achter Malta. Un wenn du de Inseln fot hest, denn schipperst du doar ran, un „annektierst“ jem, all dree. Settst uns groote törksche Flagg up! Dreemol Hurroh! Un denn kummt wedder no Hus un vertellst! Hest mi verstohn?“

„Jawoll, Herr Sultan! Mok ick!“ — Un de Stüermann seilt loos, un kummt al no fief Weken wedder in Konstantinopel binnen. Un geiht mit sien groote Seekoart no 'n Sultan rup un segt: „Herr Sultan!“ segt he. „Hest du mol 'n Oogenblick Tied? Un dött ick di dat mol eben all verknopfieln? Kiek mol, hier sünd wi langsseit, hier ut uns' Dardanellen rut, un denn hier so twüschendör, un hier üm de Eck, un denn jümmer liekut.“

Un hier hebbt wi Malta andropen. Malta ligt noch doar, un is sogoar noch 'n ganz Stück heuger un grötter worden. Ober doar schulln wi jo ne ran. Un doar hebbt wi uns denn ook goar ne lang bi uphoaln. Wi sünd glik wieder seilt, un sünd — hier so ungefähr — teihn Mieln achter Malta — sünd wi dat Seuken anfunen, un hebbt de ganze Geegend hier afklappert, 12 Dog hindör, jümmer hin un her, un up un dol, bi good Wedder un kloare Sicht. Ober wi hebbt — —

„Oogenblick mol!“ segt de Sultan. „Wat is dat hier? Werkeen hett hier up de Kort wat weg-schüert? Doar würn doch dree lütte Inseln upteekent! Un nu sünd doar blooß noch twee?“ „Ja, Heer Sultan!“ segt de Stüermann. „Dat wull ick di jo jüst vertellen: Wi kunnen doar keen Inseln finden, mit 'n besten Willn ne. Un do hebb ick mi de dree lütten Plackens up de Kort mol ganz genau ankeken, un hebb up den een'n mol 'n beeten mit 'n natten Finger up stipt, un do is he utneen loopen. Un nu wull ick di beden, Herr Sultan, verseek du dat ook mol, mit de beiden annern Placken! Mok dien'n Finger mol natt! Kannst jo man ook dien eegen Spee nehmen! Jo, un nu schüer

doar mol 'n beeten up de Plackens hin un her! Jä, kiek, sühst 'woll?! De Plackens ward week un loopt utnanner! Un nu proof un rük mol dien'n Finger! Herr Sultan, dat is Fleegenschiet wesen! Richtige Fleegenschiet, un wieder nix!“

„Fleegenschiet?“ segt de Sultan.

„Jo, wat denn an's? Wenn dat mit richtige Farw inteeKent wesen wür, denn harrn wi dat doch ne eenfach wegwischen kunnt! Un wenn dat richtige Inseln wesen würn, denn harr ick jem ook funden und harr jem — mit Flaggen un mit Hurroh — för unsen Sultan annek-tiert!“



„Ich kann nicht begreifen, warum wir unbedingt eine Partei gründen müssen!“

Die falsche Party Von Otto Kleemus

Wer die zahlreichen Häfen auf einer Westküstenfahrt nach Südamerika mit einem Passagier- oder Frachtdampfer abgeklappert hat, weiß, daß die Liegezeit für den Seemann eintönig und langweilig war, zumal für manches Besatzungsmitglied diese Route als Strafreise galt. Kein Wunder, daß sich dann der Seemann in eine der zahlreichen Cafeterias begab und seinen Kummer mit dem guten chilenischen Rotwein herunterspülte, der Capitano hingegen eine Party von Landsleuten und chilenischen Freunden an Bord gab.

Wir lagen mit der „Sesostris“ im Hafen von Antofagasta, und ich hatte, wie es in der Vorkriegszeit so üblich war, Salonwache. Der Pantrymann, den wir wegen seiner Säbelbeine „Krummstiebel“ nannten, war Jungeselle und ein origineller Kauz. Wenn wir einen neuen Hafen anliefen, stiebte er als erster an Land, eilte in eine Weinkneipe und trank dort seinen geliebten Rotspan. In Callao war er zwei Tage verschwunden, hatte mit chilenischen Freunden eine „grande Fiesta“ gefeiert und war später im Calabus gelandet. Der Zahlmeister wurde an Land geschickt und mußte ihn auslösen.

Als ich meine Wache antrat, hatte er mir einen Zettel in der Pantry hinterlegt, auf dem in lakonischer Kürze stand: „Kapitän an Land! Um 8 Uhr Gäste, Bierabend. Getränke und Sandwiches in der Eisbox.“ Die Zeit verrann, und wie es in solchen Fällen oft geschieht, verspätete sich der Kapitän und seine Gäste. Plötzlich hörte ich Stimmen auf der Gangway. Eine lustige Gesellschaft in weinseliger Stimmung, doch ohne Kapitän, war an Bord gekommen. Sie setzten sich in den Salon und ließen sich das gute Exportbier und Liköre für die Damen servieren. Bald war man in Hochstimmung. Als ich mich nach dem Verbleib des Kapitäns erkundigte, lachten sie schallend und riefen: „Mañana!“ Zwei Stunden später, nachdem ich die letzten Getränke und die Sandwiches serviert hatte, war die Fiesta beendet.

Man rüstete eiligst zum Aufbruch, verabschiedete sich mit vielen Dankesworten und Grüßen an den Capitano und war im Dunkel der Nacht verschwunden.

Ich klarte den Salon auf, braute mir in der Pantry einen Mokka und glaubte meinen Ohren nicht zu trauen, als ich ein dröhnendes Gelächter auf der Gangway hörte. Der „Alte“ war mit seinen Gästen an Bord gekommen. Allmächtiger! Kaum hatten sie im Salon Platz genommen, da klingelte es Sturm in der Pantry. Ich flüchte in den Salon und begrüßte den Kapitän und seine Gäste. „Bringen Sie das Bier und Liköre für die Señoritas. Keine Sandwiches,“ lallte er mit belegter Zunge, „wir haben an Land Pusero und Asado a la Criolla gepreist. — „Herr Kapitän“, so begann ich, „wir haben keine Getränke mehr in der Eisbox, Ihre Party ist schon an Bord gewesen und der Pantrymann ist an Land.“ — „Wat,“ schrie der Alte, „Caramba, dann sind es falsche Amigos gewesen. Wecken Sie den Speckschneider und stellen Sie die Flaschen kalt.“

Ich weckte den Zahlmeister, der mit einem ellenlangen Fluch aus der Koje sprang, ein Ticket schrieb und mich zum Küper jagte. Ich hatte Glück! In Carlos Kammer brannte noch Licht. Auf mein Klopfen öffnete er zaghaft die Tür. Ich reichte ihm das Ticket und sah durch den Türspalt „seine Party“, eine schwarzhäufige Señorita, an seinem Tischchen sitzen. Fluchend, nur mit einem grellbunten Pyjama bekleidet, gab er die Getränke aus.

Als ich mit den Getränken wieder den Salon betrat, wurde ich mit großem Hallo und „Viva Alemános“ empfangen. Der „Alte“ schien den Vorfall vergessen zu haben und war in Stimmung. Man sang und trank bis Mitternacht. Dann neigte sich das Fest dem Ende zu. Der Kapitän verabschiedete sich an der Gangway von seinen Gästen. Ich klarte zum zweiten Male den Salon auf und konnte noch einige Fläschchen für mich reservieren. Als der Morgen graute, war meine Wache zu Ende. Es war eine stürmische Nacht gewesen.

Als sich am nächsten Tage unser Pantrymann nach dem Verlauf des Bierabends erkundigte und ich ihm die stürmische Nacht schilderte, lächelte er geheimnisvoll und sagte: „Du bist ein alter Amigo, dir kann ich es ja verraten. Ich habe dem Alten einen Streich gespielt und ihm die falsche Party an Bord geschickt, weil er mich damals in Callao ins Journal geschrieben hat. Siehst du, das war meine Rache! Und du darfst dir auf der Heimreise täglich ein Kännchen Mokka holen. Bueno Amigo, nicht wahr?“

Ich habe mit dem guten „Krummstiebel“ noch einige Reisen und später, als wir durch Zufall auf der „Albert Ballin“ wieder zusammen trafen, so manche Fahrt mit „Fläschchen“ nach dem trockenen Amerika gemacht. Aber was wir da erlebt haben, das ist eine andere Geschichte.

*

Bootsmann Fleutiwat

Bootsmann Fleutiwat saß in dem kleinen Seebad am Stammisch und erzählte den stauenden Badegästen seinen letzten Schiffsuntergang. „Und dann gingen wir mit Mann und Maus unter.“

„Aber Sie doch nicht, Herr Kapitän?“

„Mit Mann und Maus habe ich gesagt. Kein Katzensteert wurde gerettet.“

„Aber Sie sitzen doch wohl und munter mit uns in der Störtebeker-Diele“, zweifelte der Andere.

„Tja, mein lieber junger Freund, das gibt nun mal merkwürdige Dinge zwischen Himmel und Erden, von denen sich unsere Schulweisheit nichts träumen läßt“, ließ sich der alte Seemann nicht ins Bockshorn jagen.

Kutter „Edelweiß“

Von Karl Fritz Ludwig

Die Lotsen kennen ihn alle und vielleicht auch ein paar von den Fahrgästen, die sommertags mit den Ausflugsdampfern elbab fahren, den kleinen weißen Kutter, der irgendwo außerhalb des Fahrwassers vor Anker liegt. Leute, die etwas von Schiffen verstehen, werden sich darüber auch schon Gedanken gemacht haben, was das eigentlich für ein Fahrzeug sein soll. Die einen sagen, das wäre eine Motorjacht, die wohl nur etwas Lack und Farbe nötig hätte und vielleicht auch das Messing geputzt werden müßte. — Ach, was soll das wohl eine Motorjacht sein, meinen die andern. Eine Motorjacht ankert doch nicht hier auf dem Strom. Die fährt nach Glückstadt oder Cuxhaven, wo es viel schöner ist. Ein Fährboot ist das, weiter gar nichts. — Wieso ein Fährboot? kommt der dritte. Ein Fährboot geht doch nicht vor Anker. Das hastet doch quer über den Strom von einem Dorf zum andern und die Passagiere kommen meistens mit Fahrrädern. Das weiße Boot aber hat gar keine Fahrräder an Deck. Nein, das ist nur ein Fischerboot.

Ja, so streiten sich die Leute sehr sachverständig herum. Wer hat denn nun Recht? Doch das ist eine Geschichte für sich.

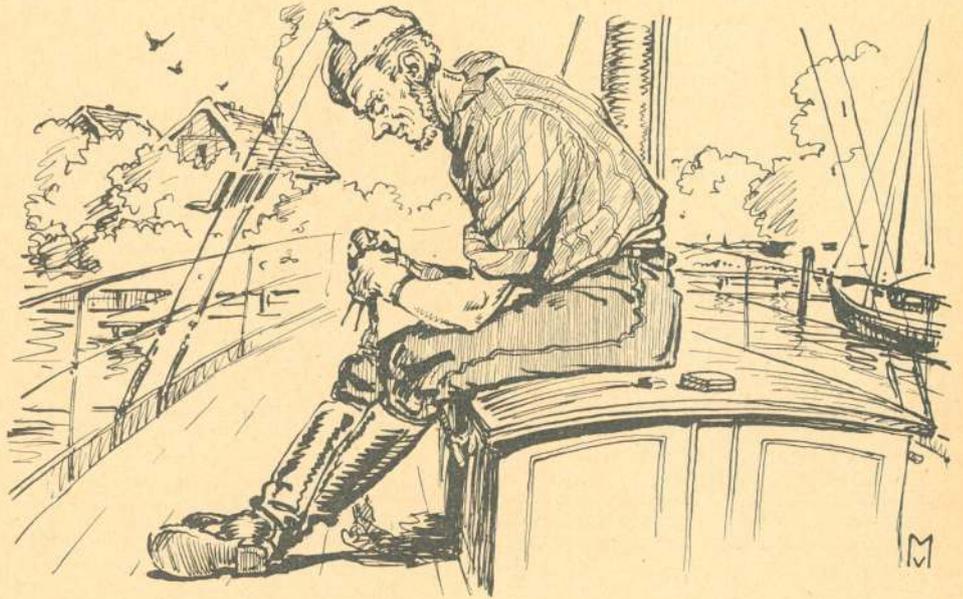
Man muß ein paar Jahre zurückrechnen und mit mir in einen der kleinen verträumten Elbhäfen hineinseeln. Ganz am äußersten Ende des Hafens, dicht vor der Sielschleuse, finden wir den weißen Kutter wieder. Und wundern uns noch dazu über seinen nach Berg und Tal und Sennerinnen klingenden Namen „Edelweiß“, der so gar nicht in unsere Marschenlandschaft hineinpaßt. Über Schiffsnamen könnte man auch viele Geschichten schreiben und über den Namen „Edelweiß“ eine ganz besondere.

Auf der Niedergangstreppe zur Kajüte sitzt ein alter Mann im blauen Arbeitshemd mit schmalen weißen Streifen. Er strickt an einem Buttgarn. Das ist Janne. Diese altväterische Schiffergestalt mit dem kurzgeschorenen Vollbart, der die Oberlippe und das Kinn freiläßt, mit der blauen Ohrenklappenmütze, deren Ohrenklappen sommertags mit einer Schleife hochgebunden sind, mit den langen blankgewichsten Schafstiefeln paßt so gar nicht auf diesen weißen Kutter. Es scheint hier wirklich alles widersinnig zu sein.

Verträumt folgt Jannes Blick den noch immer flinken Fingern, die Masche auf Masche des Netzes stricken. Manchmal blickt er von der Arbeit auf, wenn ein Ever in den Priel kommt und Rübsaat holen will oder Trümmerschutt von Hamburg bringt. Trümmerschutt ist den Marschenbauern immer willkommen, können sie doch damit ihre grundlosen Kleiwege fester machen. Manchmal kommt auch eine Segeljacht. Das ist aber sehr selten, denn die Sportsegler scheuen sich vor dem langen Priel mit seinem klebrigen Schlick. Da neuerdings die Lastautos auch der Elbschiffahrt das Wasser abgraben, liegt der kleine Hafen sehr verwaist und verfällt mehr und mehr.

Auch die „Edelweiß“ kommt kaum noch aus dem Hafenspriel. Bei Ebbe liegt sie in dem zähen grauen Schlick, doch kommt mit der jungen Flut rauschend das Wasser wieder herein, blubbert und glurkst es wohl erst unter dem Kiel, doch dann hebt sich das Schiff mit einem Ruck und schwimmt wieder. So ist die „Edelweiß“ für Janne eigentlich nichts weiter als eine Gartenlaube, seitdem er es so sehr in den Beinen hat und es deshalb auch aus ist mit der Seefahrt. Früher als Junggast, da war ihm kein Wetter zu schlecht. Manchen Taifun hatte er überstanden, als er noch an der Chinaküste fuhr, wo es viele harte Dollars zu verdienen gab, wenn man nur etwas plietsch war.

Aber dann kam ein böser Krieg, es kam japanische Gefangenschaft und aus war es mit allem. Was dann kam, waren nur noch Dampfer. Und die mochte er eigentlich gar nicht. Wieder erwischte es ihn draußen. Fünf Jahre saß er in Kanada auf dem Trocken. Als er dann aus der Internierung wieder an die Elbe zurückkehrte, da hatte er sich für sein letztes Geld ein kleines gedecktes Segelfahrzeug gekauft mit einem alten Automotor darin. „Lockey“ hatte er das Fahrzeug getauft. „Lockey“ ist ein Wort, über dessen Bedeutung alle alten Ostasienfahrer Bescheid wissen und schmunzeln. Ja, Janne, der so treuherzig blicken konnte, hatte das faustdick hinter den Ohren. Mit der „Lockey“ setzte er oftmals Leute nach dem Holsteinischen hinüber, die



kein englisches „Permit“ hatten, um die Fähre zu benutzen. Nur bei Nacht und Nebel machte man solche Fahrten.

Doch wie Janne nun zu der „Edelweiß“ gekommen ist, danach muß man die alten Leute fragen, die, ihren selbstgebauten Tabak rauchend, unter den Linden auf der Hafensbank sitzen.

Ja, das war noch zu den Zeiten, als die Bauern einen Zentner Kartoffeln nur gegen einen Tournaiteppich abgaben und man einen mageren Schweineschinken gegen eine antike Rokokokommode und zwei siebenarmige Leuchter eintauschen konnte. Damals fuhr Janne so ein- oder zweimal die Woche mit seiner „Lockey“ nach Hamburg hinauf. Er sagte, er wollte dort eine Nichte besuchen. Gott ja, so alt fühlte er sich nun doch nicht, als daß man ihm die Nichte nicht glaubte. Er fuhr auch immer allein.

Aber dann erzählten die Hafenalten auch von einem andern Mann. Das war der Herr Alfred. Herr Alfred hatte sich als Kunstmaler ausgegeben und wohnte im „Hannoverschen Haus“. Sehr großspurig trat er dort auf. Da er Knickerbocker trug und eine braune Baskenmütze, dazu immer eine etwas abgeschabte Aktenmappe und ein Skizzenbuch bei sich führte, trauten ihm alle den Kunstmaler ohne weiteres zu, obgleich sie noch nie ein Bild von ihm gesehen hatten. Auch die Bauern, die sonst doch immer so mißtrauisch sind, kannten Herrn Alfred alle und grüßten ihn sogar, wenn er ihnen begegnete. Das tun Bauern nicht bei jedem. Tag für Tag radelte er durch die Marsch und war bald auf diesem und bald auf jenem Hof. Was aber die Bauern mit ihm zu

besprechen hatten, das wußte man am Hafen nicht. Die Bauern redeten nicht darüber und zu den Leuten am Hafen schon gar nicht. Auch Herr Alfred schwieg wie das Grab. Man tuschelte jedoch so allerhand. Herr Alfred sollte ihnen nämlich eingeredet haben, daß zu den Tournaiteppichen, Rokokokommoden und siebenarmigen Silberleuchtern auch echte Ölgemälde gehörten, vor allen Dingen ein Bild ihres Hofes und weiterhin ihrer preisgekrönten Pferde, Rinder und Zuchteber. Nur immer diese langweiligen Fotos, die konnte sich ja jeder für ein paar Mark machen lassen. Nein, richtige Ölgemälde, so wie man sie in Hamburg in der Kunsthalle sieht, das war schon etwas.

Wie gesagt, Janne fuhr mit seiner „Lockey“ immer allein. Hielt ihn draußen einmal das Survey-Boot an, nun, dann hatte er ja seinen Fischereierlaubnisschein, wenn auch seine ganze Fischereiausrüstung nur aus einem Angelstock mit einem Knäuel auf Wollfäden gezogener Regenwürmer bestand. Aber die

Aalpötterei brachte ja nichts um diese Jahreszeit. Das war etwas für pensionierte Gerichtsbeamte, doch nichts für einen, der sein Leben davon bestreiten will. Bei schwüler Luft, wenn ein Gewitter am Himmel stand, dann zogen die Aale und bissen auch. Aber sonst?

Einmal hatte Janne einen Mann aus seinem Dorf mitgenommen, den Dirk. Dirk war einer, der alte Apfelkisten sammelte, aus deren Brettern einen neuen Kasten zusammennagelte, ihn mit bunten Farben bepinselte, wohl auch ein paar Blümchen darauf malte und vor allen Dingen ein „Anno 1773“ oder „1858“. Diese Kästen verkaufte er dann in Hamburg als Bauerntruhen. Die mit „Anno 1773“ gezeichneten waren natürlich viel teurer. Die ausgebombten Hamburger, die ja keine Möbel mehr hatten, kauften gern diese Truhen gegen Zigaretten und stellten sie voll Stolz in ihre winzigen Behausungen. Nun hatten sie wenigstens etwas, worin sie ihre wenigen Habseligkeiten verstauen konnten.

Dieser Dirk fuhr also einmal mit Janne nach Hamburg. Nachmittags ging es los. Abends, als es schummerte, sagte Dirk zu Janne und kniff dabei ein Auge zu: „Du, Janne, ich hab' mal 'nen Blick riskiert in deine Kajüte. Du hast ja 'ne böse Ladung darin. Ist das alles für deine Nichte?“

„In der Kajüte hast du nichts verloren, Dirk! Du bist Deckspassagier, du und deine Apfelkisten.“

„Butter, Schmalz, Fleisch, Wurst, Kartoffelsprit, und ich weiß nicht, was da noch alles drunter ist, Janne.“

„Na, und? Was geht dich das an?“

„Das darfst du doch gar nicht fahren, Mann!“

Hast du n' Permit von den Tommies?"
 „Brauch ich nicht.“
 „Mensch, das ist Konterbande. Wir sind doch Sperrgebiet.“
 „Das geht mich gar nichts an, Dirk.“
 „Wo läßt du das denn in Hamburg? Beim Lebensmittelamt oder bei der Polizei?"
 „Ich mach' das für n' Herrn. Der bezahlt mir die Fracht. Weiter hab' ich da nichts mit zu kriegen.“
 „Und wenn sie dich dabei erwischen?"
 „Wer soll mich denn schnappen, Dirk?"
 „Das Survey-Boot, die Zollkerls oder die Polente.“
 „Na, und? Das ist doch nicht meine Ladung?"
 „Das ist ganz würscht. Dich setzen sie hinter die schwedischen Gardinen.“
 „Bei dir piept das wohl, Dirk?"
 „Janne, das will ich dir sagen: auf 'nem Schmuggelschiff fahre ich nicht mit. Ich habe keine Lust, für deinen Herrn ins Kittchen zu kommen. Du läufst jetzt nach Glückstadt rein und setzt mich dort an Land.“
 „Aber in Glückstadt sind doch auch die Tommies und der Zoll ist dort ganz schabbig.“
 „Nee, Janne, das hat gar keinen Zweck, Konterbande bleibt Konterbande. Du wirst deinen Kutter los, uns sperren sie ein und dem Herrn wird die Ladung beschlagnahmt. All den schönen Speck fressen uns die Engländer weg. Ist das dabei über?"

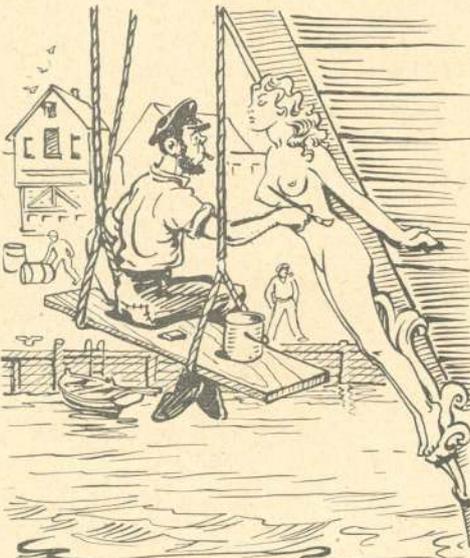
„Und deine blauen Äppelkisten an Deck?"
 „Das ist ganz was anderes. Der Handel mit Kunstgegenständen ist erlaubt.“
 „Was soll ich denn machen, Dirk?"
 „Umkehren, Janne. Ich weiß was Feines.“
 Einen Augenblick tuckerte der asthmatische Motor noch auf dem alten Kurs, indes Dirk eifrig auf Janne einredete. Im Flüsterton. Eigentlich war das gar nicht nötig, waren sie doch ganz allein auf der Elbe, und der Motor überhämmerte sowieso alles. Aber man konnte nie wissen, manchmal hatte auch die Elbe Ohren.
 Erst hatte Janne ganz verständnislos gegriert, dann aber wurden seine Augen groß und weit. Im großen Bogen wendete er das Boot und fuhr dann wieder nach Haus.

Noch in der Nacht klopfte Janne im „Hannoverschen Haus" an, wo Herr Alfred wohnte.
 „Was ist denn los, Schiffer Janne?“, ließ ihn der Kunstmaler ins Zimmer und setzte sich auf die Bettkante.
 „Sie haben mich zu fassen gekriegt, Herr Alfred.“
 „Wer denn, die Tommies?"
 „Nee, die Zollkerls.“
 „Aber mit denen stehe ich mich doch prima. Begreife ich nicht.“
 „Nee, die nicht von hier, die draußen auf der Elbe.“
 „Was machen wir nun, Janne?"
 „Weiß ich auch nicht, Herr Alfred.“
 „Hat man Ihnen das Boot weggenommen?"
 „Nee, das nicht gerade.“
 „Hat man nach meinem Namen gefragt, hat man was aufgeschrieben?"
 „Nee, das nicht gerade.“
 „Na, Gott sei Dank!"
 „Die wollten das aber partout wissen und da hab' ich gesagt...“
 „Was haben Sie da gesagt?"
 „Ich hab' nichts gesagt. Ich hab' gesagt, ich wüßte von der ganzen Geschichte nichts von ab.“
 „Sie haben ihm bestimmt nichts gesagt, Schiffer Jane?"
 „Nee, Herr Alfred, ich hab' mich für Sie eingesetzt. Sie haben meinen Namen aufgeschrieben, die Zollkerls.“
 „Bestimmt nicht meinen, Schiffer?"
 „Nee, nee, bloß...“
 „Was bloß? Nun reden Sie doch!"
 „Bloß die Ladung haben sie konfisziert. Die mußte ich rüberggeben auf das andere Boot.“

„Schlimm genug. Aber Verluste muß man nun einmal dabei einkalkulieren. Und was sonst?"
 „Ja, ich muß nach Hamburg, aufs Gericht.“
 „Was werden Sie dort aussagen, Janne?"
 „Das kommt darauf an, Herr Alfred.“
 „Sollten Sie Strafe bekommen, Geldstrafe meine ich natürlich, die bezahle ich schon. Das ist selbstverständlich.“
 „Aber wenn das Knast gibt?"
 „Dann bekommen Sie Schmerzensgeld von mir, Schiffer Janne.“
 „Und meine reinen Papiere?"
 „Kriegen wir auch in Ordnung, Janne.“
 „Wollen mal sehen, Herr Alfred. Ich glaub' aber, so schier wird das nicht abgehen.“

Während so Janne mit Herrn Alfred im „Hannoverschen Haus" verhandelte, packte Dirk den Kutter aus. Es war ganz still im Hafen, kein Mensch zu sehen, war das doch nach „Curfew", wo keiner mehr auf der Straße sein durfte. Dirk hatte schwer zu buckeln, um alles in einen kleinen Verschlag hinterm Deich zu bringen, wo der Schuster sonst sein Schaf hielt. Aber das graste nun auf dem Außen-deich.

Nach ein paar Tagen sagte Janne, er müßte jetzt nach Hamburg vor den Court of Justice. Herr Alfred möchte ihm doch Reisekosten und etwas Bewegungsgeld geben. Und einen Advokaten müßte er auch wohl annehmen.



„Ick gläuv meist, ick gah hüt obend doch noch an Land!"

Als er zurückkam, meldete er sich gleich im „Hannoverschen Haus". Wie das denn ausgefallen wäre, wollte Herr Alfred wissen.

Ach, ganz gut. Der englische Richter wäre ein netter Kerl gewesen, und sein Verteidiger, sein Solicitor, hätte auch fein gesprochen. Weil es das erstmal war und er ganz saubere Papiere hatte, da haben sie sich verglichen. Sie wollten ihn laufen lassen und ihm auch nichts in die Papiere schreiben, wenn er freiwillig zehntausend Mark bezahlte.

Seufzend hat er das bezahlt, der Herr Alfred, und hat noch viel mehr bezahlen müssen, denn so ganz umsonst wollte Janne das ja auch nicht machen, sich lieber die Zunge abzu- beißen, als Herrn Alfred zu verraten. Auch Dirk hielt die Hand offen, aber davon durfte ja der Kunstmaler nichts wissen. Der hatte damals übrigens sehr schnell seine Koffer gepackt und war abgereist. Wohin, das wußte niemand. Auf die Ölgemälde ihrer Höfe und preisgekrönten Tiere aber warten die Bauern immer noch.

Ja, und nun noch das mit der „Edelweiß". Das ist schnell erzählt. Auf der kleinen Werft des Hafentörchens lag eine ziemlich verwahrloste Motorjacht. Schon lange hatte Janne ein Auge darauf geworfen. Jetzt hatte er ja Geld und

konnte sie kaufen. Und das Ernährungsamt sorgte dafür, daß er wieder zu Verdienst kam, zu gutem Verdienst sogar. Es hatte sich schnell herumgesprochen, daß es manchmal auf Abschnitt F der Lebensmittelkarte in Schleswig-Holstein eine Sonderzuteilung von 125 Gramm vierfache Blutwurst gab und in Niedersachsen nichts. Da fuhren sie dann über die Elbe und holten sich ihre Blutwurst. Ein ander Mal bekam man in Niedersachsen auf Abschnitt G 50 Gramm Butter und drüben nichts. Jetzt kamen die Holsteiner über die Elbe. O, das ging eine lange Zeit so, und das so verdiente Geld steckte Janne gleich wieder in sein Schiff und machte ein richtiges Fährboot daraus. Als es im Dezember 1949 die letzten Lebensmittelkarten gab, war auch mit einem Schlag der Fährbetrieb vorbei.

Die Geschichte von Janne und Dirk und Herrn Alfred war bald am ganzen Hafen bekannt und alle wußten, daß Janne mit seinen treuen Kinderaugen eine ganz weiße Weste, eine geradezu edelweiße Weste hatte. Da Janne viel Humor besaß, brach er dem Gerede die Spitze ab und nannte sein schönes Schiff eben „Edelweiß".

Nun sind Janne und Dirk schon ein paar Jahre tot. Bei den Alten am Hafenspriel sind sie zu Helden geworden und man spricht immer noch davon. Das Boot aber wurde verkauft an einen pensionierten Gerichtssekretär, der damit zu seinem Vergnügen fischt.

Motorjacht, Fährboot, Fischerfahrzeug, sie haben alle drei Recht. Man soll darüber nicht streiten.

Schraubenmusik

Habt ihr schon einmal dem Stampfen der Maschinen gelauscht? Unsere alte „Paul Radtmann" zum Beispiel verließ als Abstinenzler den Hafen, sprach dann auf dem Strom immer mehr dem Alkohol zu und wurde schließlich genießerisch. Bei „Ganz langsam voraus" sang die Maschine ihr „Selterwasser, Selterwasser, Selterwasser". Eine Fahrtstufe mehr, bei „Langsam voraus", war sie bereits einem leichten Moselwein nicht abgeneigt mit „Zeltinger, Zeltinger, Zeltinger". Wies der Zeiger des Maschinentelegraphen dann auf „Halbe Fahrt voraus", bekam das Schiff Appetit auf „Rotspion, Rotspion, Rotspion". Übermütig geradezu aber trällerte es bei „Voll voraus" ein „Sekt, Sekt, Sekt". Auf soviel verschiedenerlei Getränk mußte ja der Katzenjammer folgen, wurde der Telegrafenebel herungerissen auf „Voll zurück". Dann hieß „Übel wird mir, übel wird mir, übel wird mir".

Ärgerlicher Geschäftsabschluß

Ein amerikanischer Reeder wollte einem andern ein Schiff abkaufen. Er bot dem Eigentümer 640 000 Dollar. Dieser verlangte 10 000 mehr.

Schließlich schlug der Käufer vor, durch eine Münze entscheiden zu lassen, ob sein Preis oder der des andern gelten solle. Dieser war damit einverstanden.

Der Interessent zog ein Vierteldollarstück aus der Tasche, gab es dem andern und sagte: „Werfen Sie es in die Luft. Kopf für Sie, Gegenseite für mich.“

Die Münze blieb mit dem Kopf nach oben auf der Erde liegen. Der Verkäufer schluckte und steckte einen Scheck über 650 000 Dollar ein, dazu die Orakelmünze und verabschiedete sich. Der neue Besitzer des Schiffes sagte für ein paar Minuten kein Wort. Auf einmal aber fing er mächtig an zu schimpfen.

„Beruhigen Sie sich, Chef", bemerkte sein Sekretär. „Die Würfelidee ging von Ihnen aus.“

„Das ist es nicht", spritzte dieser heraus. „Aber daß er meinen Vierteldollar auch noch eingesteckt hat!"

Wie die berühmten Tee-Clipper segelten

Von Fritz Otto Busch

Über 16 000 Seemeilen ging die Fahrt nach Futschau am Minkiang zur Übernahme der ersten Tee-Ernte und wieder 16 000 Seemeilen zurück nach London. Die schnellsten Clipper machten die Reise von China her in 99 bis 101 Tagen.

In aller Welt berühmt wurde das Tee-Race von 1866, ein Rennen, das zu seiner Zeit die gleiche Aufregung, Begeisterung und Aufmerksamkeit fand, wie heute das Derby von Epsom oder die Henley Ruderregatta auf der Themse.

Sechzehn der bekanntesten und schönsten Clipper waren auf Futschau-Reede versammelt, um den Tee zu erwarten, der den Min-Strom herunterkommen mußte. Unter den Seglern waren Namen wie „Ariel“, „Fiery Cross“, „Serica“, „Taeping“, „Falcon“, „Flying Spur“, „Black Prince“, „Chinaman“, „Ada“, „Coulnakyle“ und „Taitzing“.

Bei diesem Race lagen die ersten fünf Clipper bei der Ankunft in den Downs vor der Themse derart eng zusammen, das drei von ihnen am gleichen Tage und von diesen wieder zwei mit nur zehn Minuten Unterschied ihre Anker in den Sandgrund rasseln ließen. Es war das in seinen aufregenden Einzelheiten und seinem erstaunlichen Enderfolg einzigartigste Rennen, das jemals von den Tee-Clippern gesegelt wurde. Es ist interessant, die Zeiten dieser Schnellsegler zu vergleichen:

Name	Ankunftsdatum in den Downs	Fahrtdauer in Tagen	Teeladung in engl. £
Ariel	6. 9.	8,00 h	99 1 230 900
Taeping	6. 9.	8,10 h	99 1 108 700
Serica	6. 9.	12,00 h	99 954 236
Fiery Cross	6./7. 9.	nachts	101 854 236
Taitzing	9. 9.	vorm.	101 1 093 130

„Taeping“ erhielt die 10 Shilling pro Tonne, die für den Sieger ausgesetzt waren. Ihr Kapitän, McKinnon, teilte die 100 £, die der Sieger erhielt, mit Kapitän Keay von der „Ariel“, wie auch die 10 Shilling pro Tonne mit letzterer geteilt wurden.

Es gab Clipper — „Cutty Sark“, „Thermopylae“ und „Lightning“ gehörten zu ihnen — die vor dem Wind ihre 17 Seemeilen und mehr liefen.

Die Clipperkapitäne waren bemüht dafür, daß sie hart segelten und nicht zuließen, daß ohne ihren ausdrücklichen Befehl auch nur ein Segel geborgen wurde, „Dont touch anything!“ und „Dont start a bloomy ropeyarn!“ hieß es durchweg.

Beim Vergleich der Geschwindigkeiten der einzelnen Clipper untereinander muß man mehrere Faktoren berücksichtigen. Der Trimm des Schiffes, ob es in allen Teilen gut in Schuß und die Ladung richtig gestaut ist, die Art der Ladung, der Zustand des Schiffsbodens, ob wenig oder stark bewachsen, der Charakter des Kapitäns, die Haltung und Zusammensetzung der Besatzung spielen eine große Rolle. Bei den Tee-Clippern und den mit Auswanderern nach Australien laufenden Clippern der amerikanischen Black Ball Line waren alle diese Faktoren ausgezeichnet.

Vor allem bei schlechtem Wetter muß auch die Tonnage in Betracht gezogen werden, denn die kleinen Tee-Clipper waren wenig mehr als nur halb so groß als die andern. Es würde ungerrecht sein, sie mit Clippern der Black Ball Line, wie „Lightning“, „James Baine“ oder den Yankee-Clippern „Flying Cloud“ oder „Sovereign of the Seas“ zu vergleichen, die wesentlich größer waren. Wenn beide Clipper-Typen in späteren Tagen, als die Tee-Fahrten wegen der Konkurrenz der Dampfer unergiebig wurden, in Baumwollfahrt nach Australien segelten, waren die kleineren Tee-Clipper arg im Nachteil. Diese Route führte vor dauernden

stürmischen Westwinden den 40. Breitengrad, die sog. Roaring Forties, entlang. Hierbei lagen die großen Black Baller mit ihrem hohen Freibord und ihrer leichten Ladung von Auswanderern, denen ein ganzes Ladendeck eingeräumt zu werden pflegte, gut frei und hoch aus dem Wasser. Sie liefen mit völlig trockenen Decks und gesetzten Skysegeln. Ein China-Clipper mit seinem schmalen Rumpf und niedrigen Freibord würde sich selbst in die Tiefe gesegelt haben, wenn er mit allem Zeug dort hätte fahren wollen. Andererseits würde er, wenn nur die Untersegel stehen blieben, in Lee der großen Roller in den langen Wellentälern halb bekalmt liegen geblieben sein.



Einer der berühmtesten Clipper war die „Cutty Sark“ (der Name stammt aus dem Schottischen und bedeutet „Kurzes Hemd“). Erbaut wurde das Schiff 1869 in Kompositbauart (Außenhaut Teakholz auf eisernen Spanten) von Scott & Linton in Dumbarton/Schottland. 972 BRT, 938 NRT, 64,74 × 10,97 × 6,40 m. In den 90er Jahren nach Portugal verkauft an J. A. Ferreira & Co., Lissabon, als „Ferreira“, nach 1905 umbenannt in „Mario do Amparo“, später von England zurückgekauft von „The Thames Nautical Training College H. M. S. „Worcester“ in Greenhithe/Kent als „Cutty Sark“, dann als stationäres Schulschiff der „Exors. of the late W. H. Dowman“ nach Falmouth gelegt. 1956 vollständig überholt und als Marine-Museum auf dem Mersey River bei London.

Die „Cutty Sark“ machte folgende Rekordreisen unter englischer Flagge:
1875/76 Lizard — Kap Otway/Australien 64 Tage, 1874/75 Start Point — Südkap/Tasmanien 66 Tage, 1885 Sydney — Ushant 67 Tage, 1887 Sydney — Kanal 70 Tage, 1887 Newcastle/NSW. — Kanal 69 Tage.

In leichtem Wind und Tropenwetter, vor allem in den Doldrums, den Kalmen oder Stillengürteln zwischen den Passaten, segelten die Tee-Clipper das doppelte von dem, was die großen Black Baller erreichten. Clipper wie „Cutty Sark“, „Thermopylae“, „Ariel“, „Sir Lancelot“ und „Titania“ besaßen die unheimliche Gabe, mit vier oder fünf Seemeilen geisterhaft noch dahinschleichen zu können, wenn kaum ein Windhauch das Wasser rippete und ein Black Baller oder ein kalifornischer „Flieger“ nahezu kein Steuer mehr im Schiff hatte.

Einen China-Clipper zu segeln, blieb stets eine heikle und kitzlige Angelegenheit. Sie waren und benahmen sich wie hochgezüchtete, nervöse Rasseferde, die nur dem gehörchten, der sie vollkommen verstand und liebte.

Kapitäne, die langsamere und weniger sensible Schiffe gewohnt waren und dann das Kommando über einen Tee-Clipper bekamen, pflegten zunächst grausige Fehler und entsetzlichen

Unsinn zu machen. An Bord dieser feinfühligsten, rassigen Vollschiffe war eben alles ganz anders!

Erfahrene Clipper-Kapitäne gaben z. B. einem Offizier, der von einem normalen Segler neu an Bord kam, den strengsten Befehl, in einer Bö, niemals und unter gar keinen Umständen, wie es sonst üblich war, abzufallen. Sie sollten anluven. Die überaus hochmastigen und infolgedessen hochbesegelten Clipper legten sich beim Abfallen mit ihren langen Rahen derart über, daß das Lee-Schankkleid völlig unter Wasser geriet und das Ruder keine Wirkung mehr hatte.

„Ariel“, „Titania“ und „Sir Lancelot“ gehörten überhaupt zu den Schiffen, die besonders sorgsame Behandlung und großes Können erforderten. Diese drei Segler besaßen wie die Jachten sehr fein geschwungene, schmale Hecks und hierdurch im Gegensatz zur schnelleren „Cutty Sark“ die häßliche Angewohnheit, bei schwerem Wetter mit diesen Hecks die See geradezu aufzuschaukeln. Sie waren aus dem gleichen Grunde bei schwerer See auch nur mit Mühe durch den Wind zu bekommen. Sie fingen bei einem solchen Manöver schnell an, Fahrt über den Achtersteven zu machen. Dabei nahmen sie dann ungeheure Wassermengen über das Heck an Deck. Ihre Kapitäne zogen es daher vor, bei entsprechendem Wetter durch Halsen auf den anderen Bug zu kommen.

Die meisten kleinen Tee-Clipper waren überempfindlich, aber diese befanden sich auch kaum in den Reihen der ersten Segler, die an der Wettfahrt nach London beteiligt waren. Richtig gehandhabt, liefen sie zu ihrer Zeit den Dampfern und anderen Großseglern spielend davon. So verließ der Clipper „Thermopylae“ — von dem manche behaupten, er sei sogar noch schneller als die „Cutty Sark“ — eines Tages zusammen mit dem britischen Kriegsschiff „Charybdis“ aus der Port Phillip-Bai in Australien aus. Beide Schiffe begannen gleichzeitig alle nur möglichen Segel zu setzen. Aber kaum hatte die „Thermopylae“ ihr gesamtes Tuch oben, als sie auch schon trotz aller Bemühungen des Kriegsschiffes sich weit von ihm entfernt hatte. Kopfschüttelnd mußte der Kommandant der „Charybdis“ die einwandfreie Überlegenheit des Clippers zugeben. Er sah zu seinen Royalseglern auf, warf einen Blick auf den Mann am Ruder und winkte seinen Signalmeister herbei.

„Bewunderungswürdig!“ meinte er zu seinem Ersten Offizier. „Hier, Signalmeister, machen Sie Flaggensignal. Auf Wiedersehen! Ihr seid zuviel für uns. Ihr seid das beste Stück von einem Schiff, das ich je gesehen habe. Es tut meinem Herzen wohl, euch zu betrachten!“

Es dauerte eine Weile, bis dies ellenlange Signal, mühsam aufgeschlagen und zusammengesucht, geheißt war und auswehte.

Auf „Thermopylae“ las der Kapitän mit dem Kieker die bunten Flaggen ab, und der Apprentice der Wache suchte die Bedeutung zusammen. Als er den Satz glücklich seinem Schiffer meldete, geschah das Ungewöhnliche, daß Clipperkapitän und Prenty sich angrinsten.

„Well!“ meinte der Kapitän, „stecken Sie an: ‚Danke sehr, gute Reise!‘“

Sie waren im Zweifel, ob auf der schnelleren und schneller zurückfallenden „Charybdis“ dies Signal überhaupt noch gesehen und abgelesen werden konnte.

Es gab zu jener Zeit in der Welt keine vollgetakelten Schiffe, die sich so willig und handig erwiesen und so schnelle Reisen machten, wie diese wunderbaren englischen Tee-Clipper. Einer der tüchtigsten Clipperkapitäne pflegte von seinem Schiff zu sagen:

„Sie tut alles für mich. Das Einzige, was ihr versagt ist: sie kann leider nicht mit mir sprechen.“

Aus der Schifffahrt

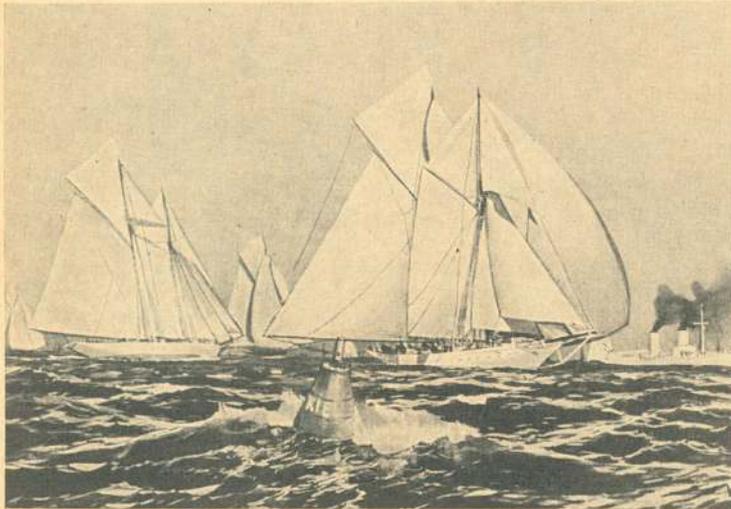
75 Jahre Kieler Woche

Als sich im Jahre 1882 einige Hamburger Segler, Mitglieder des Norddeutschen Regatta Vereins, zusammentaten, um auf der Kieler Förde eine Regatta zu veranstalten, ahnten sie noch nicht, daß dieses gewissermaßen die Grundsteinlegung zu einem der bedeutendsten seglerischen Ereignisse auf dem europäischen Festland sein sollte.

20 Segeljachten meldeten zu dieser ersten Wettfahrt, die am 23. Juli 1882 gesegelt wurde. Die Regatta stieß auf solch große Anteilnahme,

er mit Mitgliedern des NRV an Bord die Regatta verfolgte.

Das war ein großartiger Anfang. Man wiederholte Jahr um Jahr diese Regatta und baute sie weiter aus. 1885 segelte zum ersten Mal Frinz Heinrich aktiv mit, 1887 wurde der Marine-Regatta-Verein, aus dem 1891 der Kaiserliche Yacht-Club hervorging, gegründet. In diesem Jahr beteiligte sich auch Kaiser Wilhelm II. mit seiner Jacht „Meteor“, ex „Thistle“, an der Kieler Woche. Was sich dann bis 1914 auf der Kieler Förde traf, war eine recht internationale Gesellschaft. Kriegsschiffe der verschiedensten Nationen umrahmten das sportliche Bild. Nach den Kriegen gab es allerdings Rückschläge, doch schnell ging es mit den Segelregatten wieder aufwärts. Zwar waren



Solche Schonerjachten segelten bis zum Ersten Weltkrieg auf der Kieler Woche. Vorn die „Meteor“ Kaiser Wilhelms II., dahinter auf Steuerbordbug die „Iduna“ der Kaiserin. Rechts das Depeschboot „Sleipnir“, das den Kaiser stets auf seinen Seefahrten begleitete.

(Nach einem Gemälde von Prof. Willy Stöwer).

daß nicht nur alle fahrplanmäßigen Züge von Hamburg nach Kiel besetzt waren, sondern sogar noch ein Extrazug eingelegt werden mußte. Neben vielen Dampfern aus Schleswig, Sonderburg, Flensburg und Fehmarn begleiteten auch die Kieler Fährdampfer, Werftfahrzeuge und Marineboote die Regatta. Ja, die Hamburg-Amerika Linie hatte sogar ihren Schnelldampfer „Augusta Viktoria“ nach Kiel entsandt, wo

die stolzen weißen Schwäne, die Schonerjachten mit ihren 1000 bis 2000 qm Leinwand zwischen den Spieren von der Regattabahn verschwunden, dafür aber wuchs die Zahl der Seekreuzer mit ihrer Segelfläche von 50 bis 150 qm immer mehr an. Heute aber sind diese auch nicht mehr vorherrschend auf der Förde, sondern beteiligen sich nur noch an den Segelregatten von Helgoland rund um Skagen nach



Heute zeigt man auf der Kieler Woche für die Drachen das größte Interesse. Dies ist eine internationale Klasse, die man auf allen Regattaplätzen der Welt antrifft. Da es Einheitsboote sind, gleichen sie sich wie ein Ei dem andern.

Kiel, an den Wettfahrten rund um Fehmarn oder am Rennen Kiel-Visby, die die Kieler Woche einleiten bzw. beschließen. Die wahren Herren der Regattabahn sind einmal die Drachenboote, kleine Kieljachten mit rund 20 qm Segelfläche, die außerordentlich seetüchtig sind, die Starboote, mit ihren 28 qm Segelfläche, zu deren Beherrschung schon die Geschicklichkeit eines Zirkusartisten gehört, und endlich die verschiedenen Jollenklassen. Der Flying Dutchman beispielsweise, ein Schwertboot mit 17 qm Segelfläche, kann mit einer Geschwindigkeit von 17 Knoten und mehr über das Wasser dahingleiten.

Die diesjährige Kieler Woche, die vom 23. bis zum 30. Juni dauert, wird wieder ein Treffen der Sportsegler aus vielen Ländern sein. ge.

Und dann der Zoll . . .

In **Italien** können Gebrauchsgegenstände für den persönlichen Bedarf zollfrei eingeführt werden, wenn der Reisende sie bei sich trägt oder im Hand- oder Reisegepäck hat. Voraussetzung für die zollfreie Einfuhr ist, daß keine Gründe vorliegen, die einen Mißbrauch befürchten lassen, und daß der betr. Reisende diese Gegenstände beim Verlassen von Italien wieder ausführt. Der Zoll darf, wenn ihm der Wert der Waren sehr hoch erscheint, die Hinterlegung der normalen Zollgebühren verlangen. Nach den italienischen Bestimmungen versteht man unter Gebrauchsgegenständen neue oder gebrauchte Kleidung und andere Gegenstände, die zum persönlichen Gebrauch des Reisenden dienen. Gegenstände zu Handelszwecken sind jedoch in jedem Fall ausgeschlossen. Im einzelnen handelt es sich um persönlichen Schmuck, 1 Fotoapparat mit 12 Platten oder 5 Filmen, 1 kleinen Filmapparat mit 2 Filmen, 1 Musikinstrument, 1 Koffergrammophon mit 10 Schallplatten, 1 Koffer-Diktaphon, 1 Kofferradio, 1 Reiseschreibmaschine, 1 Kinderwagen, 1 Zelt und andere Camping-Ausrüstungsgegenstände, Sportgeräte (Angelgeräte, eine Jagdwaffe mit 50 Patronen mit der Bescheinigung eines italienischen Konsulats, 1 Kanu oder Kajak unter 5,5 m Länge, 1 Paar Ski, 2 Tennisschläger u. ä., 1 Fahrrad ohne Motor oder mit Hilfsmotor unter 50 ccm). Außerdem werden zollfrei zugelassen:

- a) 200 Zigaretten oder 50 Zigarren oder 250 g Tabak oder verschiedene Tabakwaren bis zu einem Gewicht von 250 g.

- b) Eine Flasche Wein normaler Größe, angebrochen oder nicht,
 $\frac{1}{4}$ l Alkoholika,
 $\frac{1}{4}$ l Gesichtswasser und kleine Mengen Parfüm.

Zollfrei ausgeführt werden können in Italien gekaufte Reiseandenken im Gegenwert bis zu 100 US-Dollar = DM 420,—, die der Reisende bei der Ausfuhr in seinem Hand- oder Reisegepäck verpackt hat. Besondere Ausfuhrformalitäten sind nicht zu erfüllen.

Portugal

Folgendes Reisegepäck kann zollfrei eingeführt werden:

Kleider und Gegenstände für den persönlichen Gebrauch, Bücher sowie Handwerkszeug, Instrumente und Geräte zur Berufsausübung des Besitzers.

Alle Gegenstände müssen den Verhältnissen des Besitzers angepaßt sein. Außerdem können zollfrei eingeführt werden:

Wäsche und andere Gegenstände für den häuslichen Gebrauch. Grammophone und tragbare Schreibmaschinen.

Tabakwaren im Gewicht bis zu 500 Gramm, Kinderwagen, Krankenstühle, Fahrräder ohne Motor, soweit sie gebraucht sind.

Innerhalb einer Frist von 90 Tagen kann das Reisegepäck vor oder nach der Ankunft des Reisenden noch zollfrei abgefertigt werden. Reisende, die nicht in Portugal bleiben wollen und Feuerwaffen, ausländische oder koloniale Lotterielose oder Feuerzeuge mit sich führen, können diese Gegenstände beim Eingangszollamt hinterlegen, damit sie ihnen beim Verlassen des Landes wieder zugestellt werden.

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . das Wort Radar eine Zusammenziehung ist aus „Radio Detection and Ranging“?

. . . das erste nautisch-meteorologische Institut zur Erweiterung der ozeanographischen Kenntnisse 1853 von dem amerikanischen Leutnant M. F. Maury in Washington gegründet wurde? Es wertete nach einem bestimmten Schema geführte Schiffstagebücher aus und verfaßte danach die Segelhandbücher.

. . . der bisherige Leiter der Navigationsschule in Elsfleth/Weser, Wilhelm von Freeden, 1868 in Hamburg unter dem Namen „Norddeutsche Seewarte“ ein nautisch-meteorologisches Institut gründete, analog dem Washingtoner Institut Leutnant Maury's? Es unterstand zunächst der Hamburger Handelskammer. 1875 wurde es als „Deutsche Seewarte“ vom Reich übernommen. Heute führt diese Anstalt den Namen „Deutsches Hydrographisches Institut“.

. . . 1473 in Deutschland das erste nautische Jahrbuch erschien? Es waren die Ephemeriden, die Vorausberechnungen der täglichen Stellung der Himmelskörper, die für die Jahre 1474 bis 1506 in Nürnberg herausgegeben wurden.

. . . die Piratenschiffe der nordafrikanischen Barbareskenstaaten ihre Raubzüge weit nach Norden ausdehnten? 1678 griffen die Barbaresken selbst bei Helgoland Schiffe an, beraubten sie und führten die Besatzungen in die Sklaverei ab.

Umschulung

MacAllister begegnet MacIntosh auf der Straße. MacIntosh hat Holzpantinen an, einen breitkrempigen Strohhut auf dem Kopf und schleppt sich mit zwei Milchmeiern ab.

„Hallo, MacIntosh, old Chummy, was machst du denn? Ich denke, du bist Erster Maat auf dem Ostindienboot und sollst demnächst sogar einen Neubau als Kapitän bekommen?“

„Ist nix mehr mit Kapitänwerden, MacAllister. Vater hatte 'ne Freikarte bekommen für die landwirtschaftliche Ausstellung in Aberdeen. Und der Zufall wollte es, daß er noch dazu der 100 000ste Besucher war. Dafür bekam er eine Prämie, und das war eine lebende Kuh.“

„Na, und? Hat er die nicht verkauft?“

„Nein, er hat mich umschulen lassen, damit er den Stallschweizer sparen kann. Ich habe jetzt Melken gelernt.“

Guayaquil

Jan Penning machte seine erste Westküstenreise. Sein Schiff lief Guayaquil an. Dort fiel Jan ein, daß er doch mal nach Hause schreiben müßte. Er legte sich ein Blatt Papier zurecht und kaute eine Weile an seinem Kugelschreiber herum. Dann sagte er: „Hannes, buchstabiere doch mal Guayaquil!“

Hannes rieb sich die Nase. „Guayaquil“, brummelte er dann, „Guayaquil, Guayaquil? Ach was, warte doch mit deinem Brief, bis wir in Callao sind, das schreibt sich leichter.“

Die Farbe

Großer Zustand an Bord eines Seebäderschiffes. Die Reederei hatte mitgeteilt, daß ein hohes Tier der Schweizer Regierung in halbamtlicher Mission sich über die Verhältnisse im Touristenverkehr an der deutschen Nordseeküste unterrichten wollte. Den I. Offizier traf das bittere Los, den berühmten Gast aus der „echten“ Schweiz zu empfangen und zu unterhalten. Zu Anfang ging das besser, als man befürchtet hatte. Bald aber versiegte der Gesprächsstoff,

zumal der Eidgenosse ziemlich wortkarg war und nur wenig zur Unterhaltung beitrug. In seiner Verzweiflung fragte der Erste schließlich: „Ich hoffe, Sie werden uns die Ehre antun und mit uns zu Mittag speisen. Wäre Ihnen Aal blau angenehm?“

„Gern werd' i mit Ihne scheipse, aber die Farb ist mir einerlei. I bin nämli halt farbeblind, müsse Sie wisse.“

Schweinefutter?

„Steward, was ist das für ein merkwürdiger kleiner Pott, der da immer haargenau in unserm Kielwasser achteranpuddelt?“

„Ach, der da! Das ist Captain MacLeod von der 'Phoebe' aus Aberdeen. Der läuft hinter allen großen Passagierdampfern her.“

„Warum denn das, Steward?“

„Auf den Passagierbooten fliegt doch alles, was aus dem Speisesaal zurückkommt, über Bord. Na, und das fischt er auf.“

„Will er damit seine Schweine mästen?“

„Ja, die auch, Sir.“

Unmusikalisch

Wir gammelten mit unserm Kutter auf der Doggerbank herum. Es wurde schietendick. Der Alte rief mich an Deck.

„Jung, bist du musikalisch?“

„Un ob, Schipper, ick heff twee Jahr lang Klavierstünn hatt un wär ook in'n Kirchenchor.“

„Dat's jo allerhand, Edje. Dat heff ick gor nich wußt, wat wi hier för'n Beethoven und Caruso in eens an Bord hebbt.“

Ich warf mich mächtig in die Brust, war das doch meine erste Reise auf dem Fischkutter.

„Na, Jung, denn giff uns mol 'n Probe vun dien Kunst. Hier hest du dat Nebelhorn.“

Mein Stolz bekam einen ziemlichen Knacks, als ich mit vollen Backen in das Nebelhorn blies.

„Oha, oha, oha, du wullt musikalisch sien? 'n ganz Unmusikalischen bist du jo. Du blost jo egolweg as so 'n Verrückten. Jümmer nur twee Töne achteranner. Wi seilt doch op Stürbordbug.“

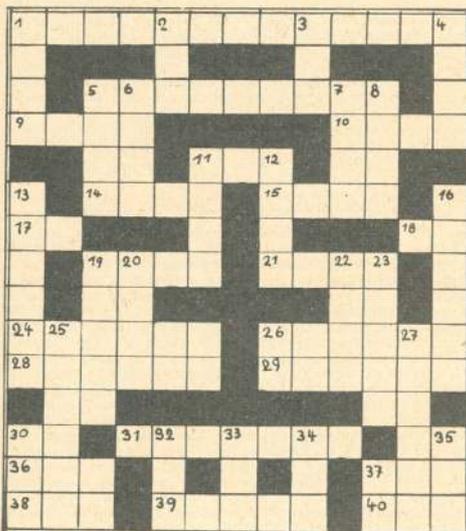


„Von Santa Marta schreibt er, der Hein? So ein Schwindler! Wenn der irgendwo ein Mädchen kennenlernt, setzt er 'ne Santa davor. Na warte, sei du erstmal mit deinem Bananendampfer wieder zurück, dann wirst du aber eine Santa Cissy kennenlernen!“

- Was ist Hellegat?
 - Meeresarm in der Ostsee
 - Alt-griechischer Paßname
 - Gerätekammer auf Segelschiffen
- Was ist Jungfer?
 - Spannverschluß für Wanten
 - Unverheiratetes Mädchen
 - Bannerträger eines Jugendbundes
- Was ist Aecline?
 - Klebstoff
 - Magnetischer Äquator
 - Harmlose Hautkrankheit
- Was ist Heronsball?
 - Physikalischer Apparat
 - Schiffahrtszeichen
 - Spätromischer Kaiser
- Was ist Phaleron?
 - Antike Schlachtordnung
 - Spanischer Seeheld
 - Alter Hafen von Athen
- Was ist Jacobsstab?
 - Bischofs-Szepter
 - Wünschelrute
 - Altes Navigationsinstrument
- Was ist Unterzug?
 - Moderner Hosenträger
 - Decksträger auf Schiffen
 - Turnübung am Reck

GEHIRNSCHMALZ

Kreuzworträtsel



Waagrecht: 1. Spiere auf einer Segeljacht, 5. Rahsegel, 9. Rundholz, 10. Seemannsausdruck, 14. Teil des Auges, 15. gute Landmarke, 17. der Mann, 18. norwegisches Wort für Stadt, 19. Farbe, 21. Hafenstadt in Nordafrika, 24. Trockenlegung von Schiffen, 26. vor Anker lie-

gende Schiffe geben damit Nebelsignale, 28. griechische Göttin, 29. Hilfskessel, 30. französischer Artikel, 31. bequemer Bordrock, 36. Körperteil, 37. trockenes Gras, 38. Bindewort, 39. einstmals deutscher Grenzfluß, 40. Gebirge.
Senkrecht: 1. Führungsgruppe in der Wehrmacht, 2. Einschränkung, 3. englisch: Lumpen, 4. poetischer Ausdruck für Mädchen, 5. Lasttier in südlichen Ländern, 6. Liebesgott, 7. männliches Haustier, 8. englisch: lang, 11. Bruder Jakobs, 12. Fluß in Spanien, 13. Blume, 16. Stadt in Australien, 19. Meeresteil, 20. Decksöffnung, 22. Biblische Gestalt, 23. Schulle. 25. Minensuchgeräte, 27. wichtiger Teil eines Dampfers, 30. lind. 32. Nordwesteuropäer, 33. Schifffahrtshindernis, 34. Haustier, 35. Gezeitenbegriff. ü = 1 Buchstabe.

Seemanns-Quiz

- Was ist Weiheiwei?
 - Kampfurf der Samoaner
 - Chinesischer Kriegshafen
 - Königssitz auf Hawaii
- Was ist Poop?
 - Englisch Puppe
 - Orthodoxer Priester
 - Achterkastell des Schiffes
- Was ist Agone?
 - Todeskampf
 - Nulllinie örtlicher Mißweisung
 - Heldin der griechischen Sage

Auflösungen aus Nr. 5

Silbenrätsel

1. Nautiker 2. Ostsee 3. Rimini 4. Dampfpi-nasse 5. Dollbaum 6. Elisabeth 7. Unterrah 8. Transvaal, 9. Süderau 10. Chaos 11. Elms-horn 12. Rosario 13. Lenzsack 14. Libanon 15. Odense 16. Yttrium 17. Dschunke 18. Bischofs-tor. Norddeutscher Lloyd, Bremen, Konsul H. H. Meier.

Seemanns-Quiz

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

Flotten - Umschau

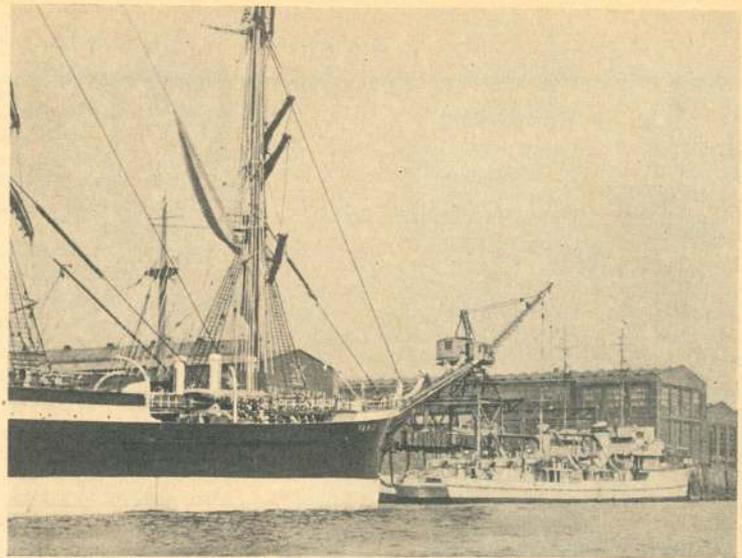
In Zusammenhang mit den bekannten Ereignissen in Jordanien hatte die VI. Flotte der USA-Kriegsmarine im Mittelmeer kurzfristig Befehl bekommen, sich mobilmachungsmäßig in die kleinasiatischen Gewässer zu begeben. Die eigentliche Unternehmung dauerte nur wenige Tage und hatte auch den geplanten Erfolg, indem sie tatsächlich zur friedlichen Regelung der jordanischen Krise beitrug. Mobilmachungsmäßig hat die Sache offenbar vorzüglich geklappt, und zur Zeit ist es ja auch wieder ruhig da unten.

Nach den in Deutschland verhältnismäßig wenig bekannten Nachrichten aus dem Ausland — in Großbritannien z. B. hat man sie sehr ernst genommen — haben sich im Golf von Akaba zwischen Israel auf der einen und Jordanien, Saudi-Arabien, sowie Ägypten auf der anderen Seite lebhafte, recht bedenkliche Auseinandersetzungen entwickelt, u. a. als Folge davon, daß Israel den Ort Elath, im Nordzipfel des Golfs von Akaba, nur rund 3 Meilen südwestlich des jordanischen Hafens Akaba gelegen, zum starken Kriegs-, Handels- und Fischereihafen eilig auszubauen im Begriff ist. Erst kürzlich hatten zwei Fregatten und eine Reihe anderer Geleitfahrzeuge das erste israelische Schiff von der Tiran-Straße im Süden des Golfs nach Elath eingebracht. Weitere sollen folgen, darunter auch die in der Bundesrepublik bestellten neuzeitlichen Frachter. Andererseits wird der Hafen von Akaba und der Aufbau der ägyptisch-saudischen Marine-streitkräfte von den Amerikanern gefordert. Man wird diese Ecke jedenfalls im Auge behalten müssen und dabei nicht übersehen, daß die arabischen Staaten in mancherlei Punkten wohl verschiedene Ansichten haben mögen, in ihrer Ablehnung des Staates Israel aber grundsätzlich einig sind. Diese Tatsache gehört insofern in unsere Betrachtungen hinein, als sie sich in der einen oder anderen Form auf die Flottenpolitik im Nahen Osten auswirkt.

Vor dem Abwracken der britischen Großkampfschiffe soll die „Vanguard“ vorläufig noch verschont bleiben und in Reserve gehalten werden. An der grundsätzlichen Absicht der britischen Regierung von Kriegsschiffen größerer Verdrängung überhaupt abzugehen, kann kaum gezweifelt werden. Man will sich anscheinend weitgehend auf Fahrzeuge von Zerstörergröße und darunter, einschließlich U-Boote, die mit Raketen- und Fernlenkgeschossen bewaffnet sind, umstellen. Auch bei den Flugzeugträgern hat man nicht die Absicht, eine gewisse mittlere Größe zu überschreiten, jedenfalls will man nicht an eine Wasserverdrängung von 76 000 t herangehen, wie sie die „Forrestal“ und die neuere „Saratoga“-Klasse der US-Marine aufweisen. Hiergegen spricht auch der hohe Baupreis dieser Schiffe, der bei der „Forrestal“ rund 228 Millionen Dollar betragen haben soll.

Man fragt sich manchmal, ob angesichts der neuzeitlichen Waffen, wie Raketen- und Fernlenkgeschosse, Atombomben, Artilleriegeschosse mit Atomköpfen usw. eine Kriegsmarine überhaupt noch einen Wert habe, zum mindesten im Kriegsfall. Es war und ist nicht leicht, diese und ähnliche Fragen in bejahendem Sinne, wie es fachmännische Überlegung und Erfordernis der Wirklichkeit verlangen, zu beantworten, denn mit dem kurzen Hinweis, daß jedes Mittel auf die Dauer auch ein Gegenmittel entstehen läßt, ist es nicht getan. Man muß schon etwas weiter ausholen, vor allem, wenn es gilt, Nichtkennern der Verhältnisse erst einmal die grundlegenden Begriffe, wie in diesem Fall die technischen, seemilitärischen und die mit der Handelsschiffahrt unter Kriegsverhältnissen in Zusammenhang stehenden Voraussetzungen

Boote vom I. Geleit-Geschwader im Hamburger Hafen. Es sind alte Bekannte, nämlich „M-Boote“ vom Typ 35.



klar zu machen. Ohne diese hat man für ein Gespräch über derartige Dinge sozusagen gar kein richtiges Abgangsbesteck. In Verbindung mit der Stellung der drei Marinen Deutschlands, Dänemarks und Norwegens im Aufgabenbereich der Seeverteidigungsstreitkräfte der NATO verdient der Besuch des Oberbefehlshabers der atlantischen Streitkräfte der NATO, des amerikanischen Admirals Wright, in Oslo Anfang Mai dieses Jahres Erwähnung. Er hat den Norwegern zugesagt, daß er alles tun werde, um ihre Marine mit neueren Fahrzeugen zu versehen, nachdem sich die Norweger über den großen Bestand veralteter Kriegsschiffe beklagt hatten. Unter dem Stichwort „Die freie See ist die Grundlage für alle Verteidigung“ erläuterte Admiral Wright die Aufgaben der NATO-Marinen. Die drei

Hauptpunkte seien einmal die Verteidigung Europas, sodann diejenige Nordamerikas und Kanadas und drittens die des Atlantiks, in sinnvoller Verteilung der Einzelaufgaben an die verschiedenen Marinen, die er jedoch nicht als acht unter seinem Befehl stehende einzelne Marinen, sondern als eine Marine betrachtete. Die Eingliederung bundesdeutscher Nordsee-Verbände in die NATO-Streitkräfte der Nordsee und die Erklärung von Cuxhaven als NATO-Stützpunkt für diese, unter dem Befehlshaber der Nordsee-Streitkräfte, Flottenadmiral Zenker, fand in Gegenwart des Inspektors der BM, Vizeadmiral Ruge, und des holländischen Vizeadmirals Bos als Befehlshabers der NATO-Seestreitkräfte Mitteleuropas statt. Auch ein britischer Verband war dabei vertreten.

R. Andriano.

1. Geleit-Geschwader geht auf die Werft

Die im 1. Geleit-Geschwader zusammengefaßten früheren Hochsee-Minensubboote vom Typ 35 „Brummer“, „Bremse“, „Biene“, „Hummel“ und „Wespe“ werden in den nächsten Monaten zu einer umfassenden Generalüberholung und Neu-Ausrüstung auf die Werft gehen. Das 1. Geleit-Geschwader steht unter dem Kommando von Schwerträger-Fregattenkapitän Otto Kretschmer. Cuxhaven ist Hauptliegehafen des Geschwaders, das später die sechs bei der Stückwerft bestellten 1700 ts großen Geleitboote übernehmen soll.

U-Boote vor der Übernahme

Zwei ehemalige deutsche U-Boote der Baureihe XXIII sollen in den nächsten Wochen von den Kieler Howaldt-Werken an die Bundesmarine übergeben werden. Beide Fahrzeuge sind vor einigen Monaten gehoben worden. Sie kamen 1945 nicht mehr zum Einsatz und zählten damals zu den modernsten Küsten-U-Booten der Welt. „U 1“ und „U 2“ sollen als Ausbildungs- und Zielerstellungs-Boote verwendet werden. U-Bootneubauten sind bisher noch nicht in Angriff genommen worden; die Planungsarbeiten laufen jedoch. Die Bundesmarine ist lediglich an Klein-U-Booten interessiert, die sich für den Einsatz in der Ostsee besonders gut eignen. Meldungen, nach denen auch frühere 1600-ts-Boote von der Bundesmarine übernommen werden sollen, entsprechen nicht den Tatsachen. Nach den Brüsseler Verträgen könnte die Bundesrepublik derartige Einheiten besitzen. Sie verzichtete freiwillig auf Bauvorhaben an U-Booten über 350 ts und sonstigen Kriegsschiffen über 3000 ts. Wenn die NATO es für zweckmäßig erachtet, daß die Bundesmarine größere Einheiten besitzt, kann sie selbstverständlich entsprechende Einheiten bei den ihr verbündeten Mächten in Auftrag geben.

Flottenadmiral Johannesson

Zum Befehlshaber des Kommandos der Flottenbasis wurde Flottenadmiral Johannesson mit Sitz in Wilhelmshaven ernannt. Der Admiral war im zweiten Weltkrieg Kommandant des einzigen deutschen Zerstörers „Hermes“, ex griechisch „Vasilefs Georgios“ im Mittelmeer. Später führte er eine Zerstörer-Flottille im Nordmeer.

Neue sowjetische Kriegsschiffe

Die Sowjets haben neue Konstruktionen erprobt. Zahlreiche neuartige Konstruktionen russischer Kriegsschiffe sind in den letzten Wochen in der Ostsee, dem Schwarzen Meer und im Fernen Osten beobachtet worden. Es handelt sich ausnahmslos um leichte Seestreitkräfte, die offensichtlich nach langer Vorbereitung in die Serienfertigung gegangen sind. In der Ostsee traten zahlreiche Korvetten vom Typ „Riga“ in Erscheinung. Es handelt sich dabei um Einheiten von 900 ts Standard, die in Pillau beheimatet sind. Zwei dieser Boote wurden kürzlich der ostzonalen „Volks-Marine“ als Ausbildungseinheiten überlassen. Sie tragen drei 10,2 cm-Schnellfeuer-Kanonen, einen Torpedodrillingsrohrsatz und leichte Raketen-Flak. Ihre Geschwindigkeit beträgt nach schwedischen Informa-

tionen knapp 30 Knoten. Auffällig ist besonders die reiche Ausstattung mit RADAR und Funk-Anlagen. Ferner wurden unter den ostdeutschen Küsten sowjetische Schnellboote beobachtet, die in Panzertürmen leichte Zwilling-Flak führen. Auch diese Boote sind im Gegensatz zum bisherigen Rüstungsstandard mit Funkmeß-Geräten versehen.

An U-Booten wurde ein neuer Ozean-Typ von etwa 1000 ts festgestellt. Diese Fahrzeuge tragen noch den üblichen Turmaufbau mit einem Flak-Zwilling. Sechs dieser Boote halten sich neuerdings in der russischen Basis von Saranda/Albanien auf. Sie treten ziemlich ungeniert in Erscheinung und lassen sich auch von ausländischen Seefahrzeugen beobachten. Offenbar stellt dieses Verhalten eine neue Aktion dar, die auch von den Großzerstörern getragen wird, die seit drei Wochen in Albanien liegen. Diese Boote sind 2300 ts groß. Ihre Armierung besteht aus vier 10,2 cm-Geschützen, 20 leichten Flak's und 10 Torpedorohren. Sie sind mit modernsten Feuerleitgeräten und Radar-Stationen ausgestattet. Nach unkontrollierbaren Berichten erreichen diese Zerstörer, die den Typ „Skory“ bei weitem übertreffen, angeblich 40 Knoten. Bisher konnte nicht festgestellt werden, ob die neuen Fahrzeuge, einschließlich der U-Boote, im Leningrader Werft-Kollektiv gebaut worden sind. Man vermutet, daß die Schnellboote von den Poutilow-Werken/Leningrad konstruiert worden sind. Die U-Boote sollen angeblich von der Kronstädter Staatswerft gebaut worden sein. Schwedische Marine-Sachverständige glauben, daß die Russen mit Unterstützung deutscher Konstrukteure seit 1950 über 400 neue Kriegsfahrzeuge entwickelt haben.

Rumänische Kriegsslotte mit Sowjet-U-Booten

Von der sowjetischen Kriegsmarine sind in den letzten Monaten sieben Unterseeboote an Rumänien abgetreten worden. Die Boote haben in Konstanza festgemacht und werden voraussichtlich in Sulina stationiert. Nach amerikanischen Berichten handelt es sich um Einheiten des 205 ts großen Einheitsstyps (18 Mann Besatzung, 13 Knoten über Wasser, 8 kn unter Wasser). Ferner sind drei Zerstörer (vermutlich Typ „Sslawny“, 1686 ts, 38 Knoten, 4×13 cm), 12 Wachboote und 20 Kleinkampfschiffe an die rumänische Kriegsmarine übergeben worden, nachdem zahlreiche rumänische Offiziere und Unteroffiziere auf russischen Schulen ausgebildet worden sind. Bei jedem Verband der rumänischen Flotte sind jedoch russische Verbindungs-offiziere stationiert. Dies gilt besonders für das gesamte Nachrichtennetz mit den stationären Land- und Seefunkstationen. Nach den bisherigen Beobachtungen besteht die rumänische Kriegsmarine heute aus folgenden Einheiten: 20 U-Boote, 7 Zerstörer, 28 Küstenwachtboote, 40 Kleinfahrzeuge.

Nach dem Friedensvertrag ist eine Personalstärke von 5000 Mann zugelassen. Die Gesamttonnage darf 15 000 ts nicht überschreiten. Amerikanische Experten schätzen die Mannschaftsstärke der rumänischen Flotte auf etwa 20 000 Mann. Dazu kommen noch die Landungsverbände, die dem Heer unterstellt, jedoch bei der Marine stationiert sind. In Konstanza wird zur Zeit ein Schulschiff von etwa 4000 ts gebaut, das der Offiziersausbildung zur Verfügung gestellt werden soll.

ETH.

Ankerplätze

DER SEEMANNMISSIONEN

Deutsches Seemannsheim Hamburg 11, Wollgangsweg 12
Gottesdienst: jeden So. 10.30 h
Wochenandacht: jeden Mo. 8.00 h
Preisskat: Di., 11. 6. und 2. 7., 19.30 h
Musik-Unterhaltungsabend: Di., 18. 6., 9. 7., 19.30 h
Tonfilm: Di., 25. 6., 19.30 h
Ausspracheabend: jeden Do. 19.30 h
Heimabend: jeden Fr. 19.30 h
Fernsehen: bei gutem Programm Mo., Mi., Sb. und So.
Sprechstunden des Seemannspastors täglich von 9 bis 10 h.

Deutsches Seemannsheim, Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132
Gottesdienst: Jeden So. 10 h
Seemannsfrauen: Di. 18. 6. Ausflug
Fernsehen: Jeden Sb. und So.
Sprechstunde: Jeden Di. 16 bis 19 h

Deutsches Seemannsheim Lübeck, Untertrave 1
Heimabend: Jeden So. 20 h

Deutsches Seemannsheim Stockholm, Svartmangatan 16
Täglich ab 19.30 h (außer Do. und Sb.)
Kaffee- und Heimabend: Jeden Mi. und So.

Deutsches Seemannsheim in Turku, Satomakatu 27
Geselliger Abend: Jeden Di. 19 h
Lesezimmer und Spielraum: Täglich geöffnet

Deutsches Seemannsheim Rotterdam, s'Gravendykwal 157
Lesezimmer und Spielraum: Täglich
Gottesdienst: Jeden So. 10.30 h in der deutschen Kirche
Tanzabend: Jeden So. 20 h
Preisskat: Jeden Di. 20 h
Filmabend: Jeden Do. 20 h
Stadtrundfahrt: Jeden Sb. 15.15 h
Abend am Kamin: Jeden Sb. 20 h
Fußballspiele können bei frühzeitiger Anmeldung durch uns organisiert werden.
Bücherei mit gutem Lesestoff für die Reise.
Seemannsfrauen steht das Heim ebenfalls jederzeit offen.

Katholisches Seemannsheim „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarusstraße 12
Hochamt und Predigt: Jeden So. 15.00 h
Gemeinschaftsmesse: Jeden Do. 20.00 h
Fernsehen: Täglich ab 20.00 h
Film- und Lichtspielabend: Jeden Fr.
Tanzveranstaltung: Jeden So. 16.30 bis 18.30 h
Jeden Do. 20.45 bis 22.45 h
Bunter Abend: Jeden So. ab 20.30 h

Der Weg zum Patent

Seefahrtschule Hamburg

An der Seefahrtschule Hamburg bestanden am 6. Mai 1957 die Zusatzprüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerrei (B4) folgende Herren:
Walter Arkenberg, Hamburg; Heinz-Robert Barghusen, Hamburg; Johannes Brandt, Elmshorn; Henri Engel, Hamburg; Werner Engel, Hamburg; Peter Eymann, Hamburg; Friedrich Hase, Hamburg; Herbert Jahn, Hamburg; Gotthilf Last, Hamburg; Johannes Mewes, Wedel; Peter Mewes, Wedel; Hans Pinsker, Hamburg; Heinrich Riepenhusen, Hamburg; Ernst Romahn, Hamburg; Henning Schneiderit, Hamburg; Günter Schubert, Hamburg; Dieter Zolke, Hamburg.

Es haben in der Zeit vom 18. März bis zum 14. Mai 1957 die Prüfung zum See-Funkzeugnis II. Klasse bestanden die folgenden:
Erich Bauer, Hamburg; Johannes Bieder, Itzehoe; Hans-Georg Dietlein, Hamburg; Jürgen Grafke, Hamburg; Egon Königler, Hamburg; Klaus Klatt, Hamburg; Erhard Sandow, Hamburg; Axel Schwenn, Hamburg; Hans-Jürgen Will, Kiel; Walter Beck, Hamburg; Otto Bürmann, Hamburg; Uwe Freese, Hamburg; Werner Krassowsky, Hamburg; Dieter Neumann, Krempe; Walter Pätzelt, Quickborn; Hans-Jörg Schliestedt, Hamburg; Horst Wagener, Hamburg.

Seefahrtschule Leer

An der Seefahrtschule in Leer haben in der Zeit vom 22. bis 24. Mai 1957 die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A2) bestanden:
Aktermann, Berend, Borkum
Boden, Bernhard, Warsingsfehn
Bohnhoff, Hermann, Bad Oldesloe
Brunken, Arnold, Loga
Dinkgräve, Jürnhold, Holterfehn
Engels, Hubert, Emden
Fitzner, Hans, Heseperwist
Garrels, Kornelius, Wiesmoor
Halke, Siegfried, Brake
Hebbelmann, Johannes, Haren/Ems
Held, Kaspar, Haren/Ems
König, Johann, Warsingsfehn
Kruze, Erich, Idafehn
Lakeberg, Johannes, Haren/Ems
Mecklenborg, Wilhelm, Haren/Ems
Menke, Heinrich, Haren/Ems
Speeken, Hermann, Warsingsfehn
Saur, Johann, Warsingsfehn
Weber, Friedrich, Warsingsfehn
Weers, Erdwien, Burloge.

Sonder-Postwertzeichen

„Tag der deutschen Seeschiffahrt 1957“



Aus Anlaß des „Tages der deutschen Seeschiffahrt 1957“, der die Verbundenheit der deutschen Seeschiffahrt mit dem ganzen Leben des deutschen Volkes zum Ausdruck bringen soll, gibt die Deutsche Bundespost auf Anregung des Verbandes Deutscher Reeder eine Sondermarke heraus.

Als Motiv ist die Wiedergabe eines modernen Frachtschiffes mit Passagiereinrichtung verwendet worden. Die Beschriftung lautet auf dem unteren Rand „Tag der deutschen Seeschiffahrt 1957“ und auf dem oberen Rand „Deutsche Bundespost“. Dieses Sonder-Postwertzeichen, das ab 25. Juni 1957 zum Verkauf gelangt, hat einen Wert von DM 0,15. Die Auflage beträgt 10 Millionen Stück.

*

Friedrich Gerstäcker: Die Nacht auf dem Wal

Wenn der Hamburger Seemann und Weltbummler Friedrich Gerstäcker auch schon 85 Jahre tot ist, so greift man doch heute noch gern nach seinen Büchern. Hier hat man vier abenteuerliche Seemannsgeschichten herausgegeben, die uns nach Australien, Hongkong und in das Südchinesische Meer führen und uns das erleben lassen, was mancher Seemann vor hundert Jahren auch erlebt hat. Verlag Aschendorf, Münster/Westf. Leinen, 160 S. Preis: DM 5,80.

*

Ankerplätze für Fahreuleute

In einer sehr ansprechenden und vorzüglich aufgemachten Broschüre legt die Deutsche Seemannsmission Rechenschaft ab über ihre 70jährige Tätigkeit. Nicht nur über die deutschen Stationen wird berichtet, sondern auch über das Leben der deutschen Seemannsheimen in anderen europäischen und überseeischen Häfen. Viele schöne Fotos und Zeichnungen, sowie Erlebnisberichte aus der Seefahrt lockern den Inhalt auf. Es eignet sich auch gut als Geschenk, das überall willkommen sein wird. Preis: DM 2,—.

*

Dr. Ernst Dehning: Fachkunde für Schiffbauer und Schiffzimmerer, Band I, Werkzeuge- und Werkstoffkunde und Einteilung der Schiffe.

Zu den vielen Kenntnissen, die ein Schiffsoffizier besitzen muß, gehören auch jene Kapitel, die in diesem Buch in anschaulicher und leicht verständlicher Weise geschildert werden. Berücksichtigt sind hier die letzten Fortschritte in der Schiffbautechnik, wie die verschiedenen Schweißverfahren, die Verwendung von Leichtmetalllegierungen usw. Ein weiteres Kapitel befaßt sich mit der Einteilung der Schiffe nach ihrer Bauart, nach ihrem Verwendungszweck oder nach der Art ihres Antriebs. Auf alle auch den Seemann interessierenden Fragen gibt das Buch in kurzen klaren Sätzen Antwort. Eine Reihe von Fotos und Zeichnungen erleichtern das Studium des Buches noch mehr. Fachbuchverlag Leipzig, Halbl. 192 S., 205 Bilder. DM 18,—.

*

Annermarie Lennartz: Señora darf nicht an Bord

Uner den Walfang einmal ganz anders schreibt hier die Frau eines deutschen Walfangkapitäns und Harpuniers, der von einer peruanischen Landstation aus auf die Jagd nach Blau- und Pottwalen geht. Wir begegnen nebenbei auch dem bekannten Walfangkommandeur Kapitän Krauel. Weiter erfährt man viel über das Leben in Pisco, der Stadt zwischen Wüste und Pazifik. Marianne Rittlinger hat das sehr flüssig geschriebene Buch mit reizenden Federzeichnungen geschmückt. F. A. Brockhaus, Wiesbaden, Leinen, 176 S., mit 24 Zeichnungen und 1 Karte. DM 6,90.

Die Bilder illustriert: Archiv Dinklage (S. 91); Harald Gudwin (S. 86); Kap Horn (S. 87); Heinrich von Medvey (S. 89 u. 90); Hans Müller (S. 84); Presseamt der Stadt Kiel (S. 83); Wolfgang Sell (S. 94); Walter Sperling (S. 88); Ferdinand Urbahnus (S. 83 u. 92); Verkauf: Nordwerf Köser & Meyer (S. 81); Orenstein-Koppel u. LMG (S. 82); Sartori & Berger (S. 86); Ferdinand Urbahnus (S. 83 u. 92).

Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg 1, Spaldingstr. 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 67, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Anzeigen-Verwaltung: Dietrich Winter, Hamburg 13, Rothenbaumchaussee 185, Tel. 44 49 34/35. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 5,40.

Die Postboje

Kapitän Hugo F. in Grünendeich. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir etwas über den Verbleib der Hamburger Bark „Antuco“ und des Hamburger Vollschiffes „Olinda“ mitteilen könnten.

Unsere Antwort: Immer wieder erreichen uns Anfragen über Segelschiffe. Das Interesse an der stolzen Zeit der deutschen Segelschiffahrt ist also bei Jung und Alt noch außerordentlich groß.

Die stählerne Bark „Antuco“ wurde 1892 im Auftrag des Blankeneser Kapitäns N. H. P. Schuldt und seiner Freunde von Blohm & Voss, Hamburg, erbaut. 1518 BRT, 1436 NRT, 75,21×11,61×6,35 m. Zunächst führte Kapitän H. N. Spiesen aus Blankenese das Schiff und ab 1900 Kapitän W. Kröger, ebenfalls ein Blankeneser. 1907 wurde die Bark an die Rhederei AG. v. 1896 verkauft. Am 30. September 1912 erwarb die Akties. Grimstad (Marcussen, Jørgensen & Co.) die „Antuco“ und benannte sie um in „Maco“. 1918 fand ein abermaliger Namens- und Besitzwechsel statt und zwar wurde das Schiff von der Akties. Christiansand (S. O. Stray & Co.) als „Söm“ übernommen. Noch 1923 war die „Söm“ in den Registern verzeichnet, Eigner A/S Norsk Rundfahrt (S. O. Stray) in Christiansand, wurde dann aber gestrichen. Vermutlich ist das Schiff abgewrackt oder zur Hulk abgetakelt worden.

Das stählerne Vollschiff „Olinda“ war der einzige Neubau der Rhederei AG. von 1896, erbaut 1903 von A. Rodgers & Co., Port Glasgow. 1914 BRT, 1769 NRT, 80,59×12,22×6,93 m. Kapitäne T. Zeplien und O. Heinartz. 1914 wurde die „Olinda“ von den Engländern im Atlantik aufgebracht und an die Reederei R. D. Brailin in Cardiff verkauft als „Cardinia“. Am 23. September 1920 strandete das Schiff auf einer Reise von Auckland, Neuseeland, zum Kanal und ging total verloren.

Kapl. J. H. (HSDG)

Ich bitte Sie um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Werden die Entbindungskosten einer im Ausland lebenden Ehefrau eines deutschen Seemanns durch die Seekrankenkasse zurückerstattet? Gemeint sind dabei die gleichen Sätze, die üblicherweise bei einer Entbindung in Deutschland einschließlich Stillegeher seitens der Seekrankenkasse der durch den Ehemann mitversicherten Ehefrau gezahlt werden.
2. Würde durch die Angestelltenversicherung die Berechtigung auf Witwenrente und deren Auszahlung anerkannt sein, wenn die Ehefrau des verstorbenen Seemanns ihren Wohnsitz im Ausland hat oder muß die Ehefrau ihren Wohnsitz in das deutsche Inland verlegen, um die ihr zustehende Rente empfangen zu können?
3. Inwieweit treten die Versicherungsträger für versicherungspflichtige Fälle der im Ausland lebenden Ehefrau ein (Behandlung von Leiden, Kuraufenthalte, Zahnbehandlung, Unfallfürsorge)?
4. Wo müßten die entsprechenden Meldungen abgegeben werden, wenn die Ehefrau ihren Wohnsitz im Ausland hat, um berechtigte Versicherungsleistungen für sie geltend zu machen?
5. Welche Hilfe wird für die eines auf See befindlichen Seemanns erkrankte Ehefrau gegeben werden, wenn sie während der Krankheit die noch schulpflichtigen bzw. Kleinkinder nicht selbst versorgen kann? In den weitaus meisten Fällen ist es nicht möglich, daß durch ver-

wandtschaftliche Hilfe die Ehefrau in die Lage versetzt wird, sich einer längeren Krankenhaus-Behandlung zu unterziehen oder in geringfügigeren Fällen im Hause bettlägerig zu werden, ohne die Kinder bar jeder Betreuung sein zu lassen.

Antwort

Zu der obigen Anfrage teilt uns die Seekasse folgendes mit:

Zu 1. u. 3.

Nach den gesetzlichen Vorschriften hat die Gewährung von Krankenpflege- und Wochenhilfeleistungen für berechtigte Familienangehörige u. a. zur Voraussetzung, daß diese Angehörigen ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Inland haben. Die Entbindungskosten usw. und die aus Anlaß einer Erkrankung im Ausland entstandenen Kosten können daher von der See-Krankenkasse grundsätzlich nicht erstattet werden. Mit einer Reihe von Staaten, z. B. mit den Niederlanden, Österreich und Italien, sind jedoch Sozialversicherungsabkommen abgeschlossen worden, die teilweise auch eine Leistungsgewährung für berechtigte Familienangehörige im Ausland ermöglichen. In diesen Fällen haben sich die Familienangehörigen an den für ihren Wohn- bzw. Aufenthaltsort zuständigen ausländischen Versicherungsträger zu wenden und dort die Leistungen unter Vorlage einer besonderen, von der See-Krankenkasse anzufordernden Bescheinigung geltend zu machen. Da die zwischenstaatlichen Sozialversicherungsabkommen insbesondere hinsichtlich der ausfallsweisen Gewährung von Leistungen für Familienangehörige recht unterschiedliche Regelungen enthalten, ist es bei Auslandsaufenthalt zweckmäßig, jeweils eine entsprechende Auskunft der Seekrankenkasse einzuziehen.

Zu 2.

Der Anspruch auf eine Witwenrente aus der Angestellten- oder Invalidenversicherung geht nicht dadurch unter, daß die Witwe ihren Wohnsitz im Ausland hat. Sofern keine Schwierigkeiten beim Transferieren der Rente bestehen, wird diese auch ins Ausland überwiesen.

Zu 4.

Für die Geltendmachung von Versicherungsleistungen auf Grund zwischenstaatlicher Sozialversicherungsabkommen wird auf die Ausführungen 1. und 2. verwiesen. In dem zu 2. behandelten Fall der Zahlung einer Witwenrente in das Ausland muß die Mitteilung über den Wohnsitz im Ausland an den deutschen Sozialversicherungsträger erfolgen.

Zu 5.

Die Krankheit einer Ehefrau und Mutter, die noch Kleinkinder zu versorgen hat, führt in den meisten Fällen zu schwierigen Lagen, wenn verwandtschaftliche oder nachbarliche Hilfe nicht zu erlangen ist. Das gilt für die Seemannsfamilien aus den in der Anfrage angeführten Gründen in ganz besonderem Maße. Die Krankenversicherung kann zwar der erkrankten Ehefrau im Hause Hilfe und Wartung durch Krankenpfleger, Krankenschwestern oder andere Pfleger gewähren. Diese sogenannte „Hauspflege“ erstreckt sich aber immer nur auf die Betreuung der Erkrankten selbst. Der Krankenversicherung ist es im Rahmen der ihr obliegenden Aufgaben aber nicht möglich, die in diesen Fällen meist erforderliche Wirtschaftshilfe zu stellen. Sofern der Versicherte selbst finanziell nicht in der Lage ist, sich eine solche Hilfe zu beschaffen und auch verwandtschaftliche und nachbarliche Hilfe zu erlangen ist, bleibt nichts anderes übrig, als sich an die öffentliche Fürsorge oder an karitative Einrichtungen, insbesondere die Kirche, mit der Bitte um Hilfe zu wenden.

Die Werften meldeten. . .

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

- Bau-Nr.
4986 MS. „Pulau Rengat“, 140 t, Dienstfahrzeug f. Indonesien, Probefahrt 9. 5. 57
5168 FMLg. „Detmold“, 323 BRT, f. Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, Probef. 20. 5. 57

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

- 1313 MS. „Prauheim“, 16 500 tdw, f. URAG, Bremen, Stapell. 25. 4. 57
1319 MS. „Berkersheim“, 16 500 tdw, f. URAG, Bremen, Stapell. 29. 5. 57

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

- 831 MS. „Erika“, 4900 tdw, f. Karl Groß, Bremen, Ausgedockt 3. 5. 57
833 MS. „Nordenham“, 320 tdw, f. „Weserfähre“ G.m.b.H., Bremerhaven, Stapell. 27. 5. 57

Atlas-Werke A.G., Bremen

- 393 MS. „Norprado“, 3000 tdw, f. Norprado Shipping Co., Monrovia/Liberia, Stapell. 16. 5. 57

Blohm & Voss AG., Hamburg

- 795 MS. „Amelie Thyssen“, 15 000 tdw, f. Christian F. Ahrenkiel, Hamburg, Probef. 27. 5. 57
804 S., 1600 ts, Segelschulschiff f. Bundesmarine, Auftr. 5. 57
805 MS., 25 000 tdw, f. Thyssen: Phoenix-Rheinrohr, KR.: Christian F. Ahrenkiel, Hamburg, Auftr. 5. 57
806 MS., 25 000 tdw, f. Thyssen: Phoenix-Rheinrohr, KR.: Christian F. Ahrenkiel, Hamburg, Auftr. 5. 57

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

- 140 MS. „Elselotte Rehder“, 1470 tdw, f. Carsten Rehder, Hamburg, Stapell. 15. 5. 57

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 855 MS. „Spreestein“, 4913 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen, Probef. 20. 5. 57
863 TMS. „Strinda“, 13 734 BRT, f. A/S J. L. Mowinckels Rederi, Oslo, Probef. 7. 5. 57
865 MS. „Gladstone Star“, 12 344 tdw, f. Elue Star Line, London (Kühlschiff), Stapell. 28. 5. 57
891 MS., 11 500 tdw, f. Jakob Kjode, Bergen, Auftr. 5. 57

Jacht- u. Bootswerft Burmester, Bremen-Burg

- Küsten-Minensuchboot „Koblentz“, 370 ts, f. Bundesmarine, Stapell. 6. 5. 57
Zollpatrouillenboot „Yakon“, f. Israel, Probef. 8. 5. 52

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

- 179 MS. „Kösterberg“, 499 BRT, f. H. Fischer & Co., Hamburg, Probef. 21. 5. 57

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

- 712 D., 34 500 tdw, f. Transworld Carriers Inc., New York, Stapell. Vorschiß 22. 5. 57
717 D.(tu). „Jerusalem“, 9000 BRT, f. „Zim“ Israel Nav. Co. Ltd., Haifa, Stapell. 9. 5. 57

Elsflether Werft A. G., Elsfleth/Weser

- 311 SMS. „Mellum“, 90 BRT, f. URAG, Bremen, Probef. 29. 5. 57

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

- 564 MS. „Stad Gouda“, 6064 BRT, f. Halcyon Lijn N.V., Rotterdam, Probef. 21. 5. 57
565 MS., 10 250 tdw, f. Halcyon Lijn, Rotterdam, Stapell. 14. 5. 57

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

- 586 MS. „Inge Leonhardt“, 994 BRT, f. Leonhardt & Blumberg, Hamburg, Probef. 25. 5. 57

J. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

- SMS. „Eisfuchs“, 1100 PS, f. Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven, Probef. 26. 4. 57

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

- 212 MS. „Elisabeth Bröker“, 422 BRT, f. Kapt. Walter Bröker, Hamburg, Probef. 25. 5. 57

Howaldtswerke Hamburg A. G.

- 5916 D.(tu). „Indian Splendour“, 11 770 tdw, f. India Steamship Co., Kalkutta, Probef. 21. 5. 57
918 MS. „Loppersum“ 12 350 tdw, f. N.V. Stoomvaart My. „Oostzee“ (Vinke & Co.), Amsterdam, Stapell. 7. 5. 57

Husumer Schiffswerft

- 1095 MS. „Düvelsbek“, 395 BRT, f. Part.Reed. Düvelsbek, Kiel, Probef. 11. 5. 57
1112 MS. „Mogens S.“, 590 tdw, f. A. E. Sørensen, Svendborg, Stapell. 18. 5. 57

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

- Bau-Nr.
40 MS. „Johann Kolb“, 299 BRT, f. Kapt. Joh. Kolb, Rendsburg, Probef. 22. 5. 57
56 Seetrecker, 95 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen, Auftr. 5. 57
57 Seetrecker, 95 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen, Auftr. 5. 57

Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

- 31 MS. „Nelly“, 477 BRT, f. P. A. Galenkamp, Delfzijl, Probef. 27. 5. 57
36 MS, 800 tdw, f. deutsche Rechng., Auftr. 5. 57
37 MS., 660 tdw, f. französ. Rechng., Auftr. 5. 57
38 MS., 620 tdw, f. deutsche Rechng., Auftr. 5. 57

Kieler Howaldtswerke A.G.

- 1043 TMS. „World Galantry“, 21 400 tdw, f. Stavros S. Niarchos, Griechenland, Stapell. 15. 4. 57
1047 TMS. „Lindö“, 5880 tdw, f. Rederi A/B Rex, Stockholm, Probef. 14. 5. 57 (Erz-Öl-Frachter)
1053 TMS. „Høegh Fair“, 32 500 tdw, f. Leif Høegh & Co., Oslo, Stapell. 31. 5. 57
1052 MS. „Phoevos“, 9940 BRT, f. Lyras Bros., London, Probefahrt 27. 5. 57

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1049 SD. „Tranvancore“, 1000 PS, f. Indien, Probef. 25. 4. 57
1056 MS. „Alsterfleet“, 1850 tdw, f. Weidmann & Ballin, Hamburg, Stapell. 29. 5. 57

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

- 1083 MS. „Erna Witt“ 1197 BRT, f. Hinrich Witt, Hamburg, Probef. 25. 5. 57
1088 MS. 2500 tdw, f. United Baltic Corporation Ltd., London, Auftr. 5. 57
1089 MS. 2500 tdw, f. United Baltic Corporation Ltd., London, Auftr. 5. 57

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

- TMS. 1200 tdw, f. Hamburger Rechnung, Auftr. 5. 57

Lübecker Flender-Werke

- 475 MS. „Grecian Isle“, 9000 BRT, f. Bahia Salinas Compania Naviera SA., Panama, Probef. 16. 5. 57
479 MS. „Jaladhanya“, 9650 tdw, f. Scindia Steam Nav. Co., Ltd., Bombay, Stapell. 17. 5. 57

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- 13 270 MS. „Perikles“, 929 tdw, f. D. G. Neptun, Bremen, Bremen, Stapell. 15. 5. 57

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

- 593 MS. „Frida Dan“, 3277 tdw, f. J. Lauritzen, Kopenhagen, Probef. 10. 5. 57
598 MS. „Helga Russ“, 2200 tdw, f. Ernst Russ, Hamburg, Stapell. 27. 5. 57

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

- 825 MS. „Louise Schupp“, 900 BRT, f. J. H. T. Schupp, Hamburg, Stapell. 18. 5. 57
828 MS. „Bunte Kuh“ 2600 BRT, f. Hadag, Hamburg, Probef. 25. 5. 57

Nordseewerke G.m.b.H., Emden

- 301 MS. „Vale“, 14 750 tdw, f. Seereederei „Frigga“, A.G., Hamburg, Stapell. 24. 5. 57
306 MS. 14 750 tdw, f. August Thyssen Hütte, Auftr. 5. 57
307 MS. 12 900 tdw, f. Seereederei „Frigga“, Hamburg, Auftr. 5. 57
308 MS., 12 900 tdw, f. Seereederei „Frigga“, Hamburg, Auftr. 5. 57
323 MS., 16 000 tdw, f. Seereederei „Frigga“, Hamburg, Auftr. 5. 57
324 MS., 16 000 tdw, f. Seereederei „Frigga“, Hamburg, Auftr. 5. 57
325 MS., 16 000 tdw, f. Seereederei „Frigga“, Hamburg, Auftr. 5. 57
329 MS., 16 000 tdw, f. Seereederei „Frigga“, Hamburg, Auftr. 5. 57

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmshaven

- 529 SMS., 133 BRT, f. Petersen & Alpers, Hamburg, Auftr. 5. 57

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

- 523 MS. „Insko Lillevann“, 2500 BRT, f. DS A/S „Vard“ (Jacobsen & Salvesen), Oslo, Probef. 18. 5. 57
524 MS. „Rosita“, 4365 tdw, f. J. M. Uglund & Co., A/S, Grimstad/Norwegen, Stapell. 22. 5. 57

Ottensener Eisenwerk A.G., Hamburg

- Bau-Nr.
502 MS. „Velvarde“, 2672 tdw, f. MacAnderws & Co. Ltd., London, Probef. 14. 5. 57
504 MS. „Mater Dei“, 1406 tdp, f. L'Armenement Salahun Hacquard & Cons., Bois Colombes/Frankreich, qProbef. 4. 5. 57
507 MS. „Karin K.“, 1400 tdw, f. J. F. Kjölbro, Klaksvik/Färöer, Probef. 21. 5. 57
8 Erzfrachter, je 18 500 tdw, f. Norse Ore Carrier Corp.,

Schiffwerft Hugo Peters, Wewelsfleth

- 486 MS. „Arn VIII“, 965 tdw, f. Kapt. Martin Leistikow, Arnis/Schlei, Probef. 18. 5. 57
487 MS. „Marie Both“, 965 tdw, f. Both & Co., Glückstadt/Elbe, Stapell. 28. 5. 57

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

- 180 MS. „Nordenfeld“, 500 BRT, f. Part.Reed. Nordenfeld KR.: Kapt. Hugo Bartels, Hamburg-Francop, Probef. 19. 5. 57
187 MS. 680 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 5. 57.

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 290 FMS. „Heinrich Meins“, 826 BRT, f. Gemeinwirtschaftliche Hochseefischerei G.m.b.H., Bremerhaven, Probef. 31. 5. 57 (Erster deutscher Heckfänger)

Max Sieghold, Bremerhaven

- 114 MS. 1500 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 5. 57

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

- 1681 SMS. „Altenwerder“, 89 BRT, f. Lütgens & Reimers, Hamburg, Stapell. 4. 5. 57
1689/92 4 SMS. 89 BRT, deutsche Rechnung, Auftr. 5. 57

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 389 MS. „Anne Oldendorff“, 1995 BRT, f. Egon Oldendorff, Lübeck, Probef. 2. 5. 57

Schulte & Bruns, Emden

- 195 FMLg. „Gerhard Ekkenga“, 300 BRT, f. Emden Heringsfischerei AG., Emden, Probef. 31. 5. 57
196 FMLg. „Max Peter Wessels“, 300 BRT, f. „Großer Kurfürst“ Heringfischerei A.-G., Emden, Stapell. 27. 7. 57

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

- 183 MS. „Rebena“, 424 BRT, f. Kapt. Heinz Schultz, Stade, Probef. 18. 5. 57

Stülfenwerft, Hamburg

- 824 TMS. „Sunhenderson“, 8800 tdw, f. Solar Shipping Ltd., Monrovia/Liberia, Stapell. 14. 5. 57 (Bauxit-Öl-Transporter)
862 MS. „Ciudad de Tunja“, 7500 tdw, f. Flota Mercante Granacolombiana SA., Kolumbien, Probef. 5. 5. 57

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

- 218 MS. „Zeester“, 500 BRT, f. de Groot, Kampen/Holland, Stapellauf. 15. 5. 57
227 MS. 3200 tdw, f. Lenox A. G., Hamburg, Auftr. 5. 57

An- und Verkäufe im April

FD. „ „, ex „Cattling“, 276 BRT, angek. v. Hamburger Reederei.

TMS. „Krautsand“, 700 BRT, erb. 1951, verk. von A. F. Harmstorf & Co., Hamburg, nach Bremerhaven.

MS. „ „, ex „Rival“, 136 BRT, erb. 27, angek. v. H. Osterkamp, Brake, von Jan Haan, Groningen.

TMS. „Johan Carel Oetker“, ex „Sysla“, 10 341 BRT, erb. 41, angek. f. Rudolf A. Oetker, Hamburg, aus Norwegen

MS. „Inge“, ex „Erato IV“, 190 BRT, erb. 16, verk. v. Kapitän Paul Scheu, Beldorf, nach Schweden.

FD. „Bürgermeister Smidt“, 527 BRT, erb. 41, verk. von Hanseatischer Hochseefischerei AG., Bremerhaven, an George Arconis, Athen.

FMLg. „Hildburg“, 149 BRT, erb. 09, verk. von Leerer Heringsfischerei nach Griechenland.

FDLg. „D. Dreesmann Penning“, 194 BRT, erb. 34, verk. v. „Großer Kurfürst“ Heringsfischerei AG., Emden, nach Skandinavien.

FD. „Heinrich Baumgarten“, 467 BRT, erb. 37, verk. von Hochseefischerei Carl Kämpf, Bremerhaven, nach Norwegen.

D. „Palmyra“, ex „Baltic Oak“, 1794 BRT, erb. 44, angek. aus England von Bock, Goderfroy & Co., Hamburg

MS. „Bernhard Althoff“, ex „Prudentia“, 998 BRT, erb. 56, verk. v. Bremer Schiffsverkehrs- u. Transportges. m.b.H., Flensburg.

FD. „Braemar“, 212 BRT, erb. 27, angek. aus England v. Hamburger Reederei.

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

Lieferung · Einbau · Wartung

ELNA G. M. B. H.

Hamburg
 Bremen
 Kiel



Wie oft sind Ihre Gedanken zu Hause?

Ein sicheres Gefühl für Sie, wenn Sie Ihre Familie im eigenen Heim geborgen wissen. Die knappen Urlaubstage zwischen den Feiern schenken Ihnen das, was Sie jetzt entbehren:

Unabhängigkeit, Sicherheit und ein Stück festen Boden, das Ihnen selbst gehört, mit Haus und Garten.

Nutzen Sie die hohen Steuervergünstigungen, auf die Sie Anspruch haben. Wüstenrot zeigt Ihnen den Weg, wie auch Sie Hausbesitzer werden können. Verlangen Sie unseren kostenl. Bildprospekt 223 und lassen Sie sich unverbindlich Auskunft geben in unseren ständigen Beratungsdiensten:

Hamburg 36	Dammtorstraße 30 Tel. 34 37 98	Bremerhaven	Bürgerm.-Smidt-Str. 53 Tel. 47 064
Hamburg 20	Eppend. Landstr. 65 Tel. 47 57 20	Flensburg	Große Straße 27 Tel. 919
Harburg	Rathausstraße 43 Tel. 77 59 66	Kiel	Bergstraße 24 Tel. 47 660
Bremen	Bahnhofstraße 38 Tel. 28 580	Lübeck	Holstenstraße 39 Tel. 21 396
Bremen-Vegesack	Nordstraße 9	Wilhelms-haven	Grenzstraße 91 Tel. 47 26



Bausparkasse GdF Wüstenrot

gemeinnützige Gesellschaft m. b. H. in Ludwigsburg



Der Hafen von Le Havre

LE HAVRE, an der Mündung der Seine gelegen, gehört zu den bedeutendsten nordfranzösischen Häfen. Eine ganze Anzahl Reedereien haben hier ihren Sitz, so die Co. Générale Transatlantique. 1517 wurde die Stadt von König Franz I. gegründet.

Bont soit qui mal y pense

Keese

BALL PARADOX

Die reizendste Angelegenheit in Hamburg.

BILL

**HAMBURG
 Exportbier**



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
 Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
 Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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



Der Hafen von New York

Wohl der bekannteste Hafen in der Welt ist NEW YORK. Es gibt wohl keinen Fahrensmann, der hier noch nicht mit seinem Schiff an der Pier gelegen, der noch nicht — wenigstens ein kurzes Ende — über den 30 km langen Broadway geschlendert, dem noch nicht beim Passieren von Bedloes Island mit der Freiheitsstatue der Gedanken gekommen, daß es jetzt mit der Freiheit zu Ende, und der vielleicht gar von einem der vielen Wolkenkratzer Manhattans, die bis zu 86 Stockwerken zählen und über 380 m hoch sind, hinaufgeentert ist und auf das Gekribbel und Gewimmel unten in den engen Straßen heruntergeschaut hat. Manhattan, Bronx, Brooklyn, Queens und Richmond, das sind die fünf Bezirke des Stadtkerns. Aber dahinter zieht sich die Stadt noch endlos hin. Immerhin ist New York ja 774 Quadratkilometer groß und auf diesem Fleckchen Stein und Beton drängen sich 7,8 Millionen Einwohner.

Peter Minnewit war es, der Gouverneur der holländischen Kolonie Neuholland, der 1626 den Indianern die Insel Manhattan abkaufte und hier das Fort Neu-Amsterdam anlegte. Seit 1612 bestand hier bereits eine Handelsniederlassung. 1664 ging Neu-Amsterdam in englischen Besitz über und es wurde ein New York daraus. Nach dem amerikanischen Unabhängigkeitskrieg wurde New York zum bedeutendsten Handelshafen der Vereinigten Staaten und heute ist sie die größte und reichste Stadt der Welt.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE

