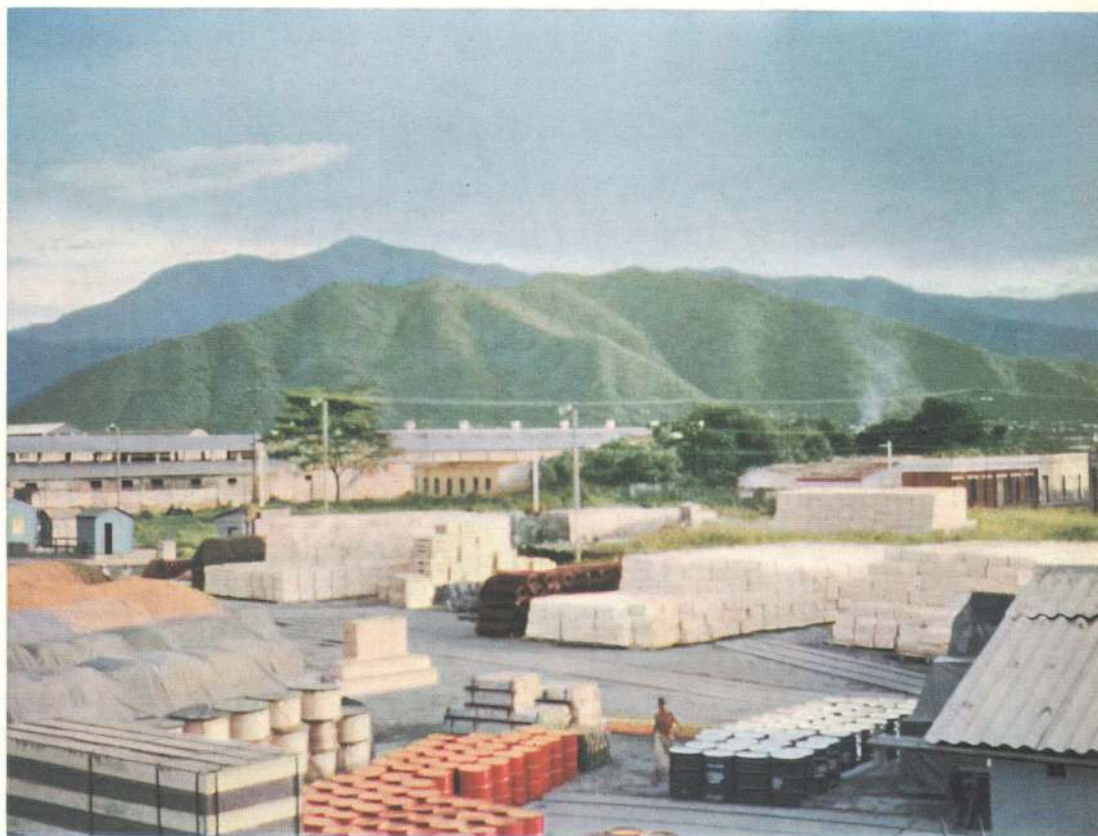


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Flensburg
- Die Holz aus Sibirien
- Der Blockadedurchbruch der „Consul Horn“
- Offener Brief an einen Seemann
- Die Sekt-Expedition
- Das Bad in der Seine
- So groß die Welt — und doch so klein
- Gekentert
- Ein Mann schafft eine Flotte
- Verabschiedung des Seemannsgesetzes
- Die Seeunfälle deutscher Schiffe
- Flotten-Umschau
- Die Postboje
- Die Werften meldeten . . . .



Am Hafen von Puerto Cabello, Venezuela

Aufn.: Christiani



Gegründet 1903 (1893)

# CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

## SCHIFFSMAKLER

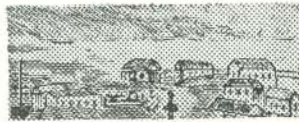
**HAMBURG 11**

**HAMBURG-ALTONA**

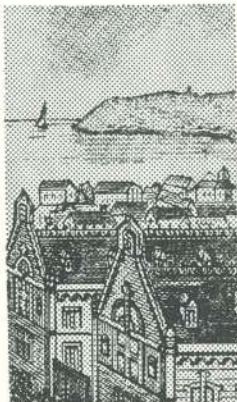
Telefon 33 72 45/47 - Telegramme: Rehdership - Fernschreiber 021-1590

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

### Sorglos reisen



mit einem Postsparbuch



# 34000

In vielen Städten



Zahlstellen

Tag und Nacht dienstbereit



Deutsche Bundespost



## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

**HAMBURG-FREIHAFEN**

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

*Lieferung nach allen Häfen des Kontinents*

## HANSEATIC

SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

**HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8**

Telefon: Sa.-Nr. 33 59 45, nachts: 40 40 31 / 38 73 68 / 45 17 72  
Telegramme: Shipchangers Hamburg

## HEINRICH RÖSCHMANN

SCHIFFSAUSRÜSTUNGEN

SCHIFFSPROVIANT

ÖL-BUNKERSTATIONEN AM KIEL-KANAL

RENSBURG · KREISHAFEN · TELEFON 2950 UND 2955

## Die deutsche Handelsflotte 1957

Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT

Im SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hamburg, erscheint auch in diesem Jahre wieder eine Zusammenstellung aller deutschen Seeschiffe über 300 BRT unter dem Titel „Die deutsche Handelsflotte 1957“. Dieses Buch enthält auf über 500 Seiten die Zeichnungen (Generalpläne) und alle technischen Einzelheiten der Schiffe der deutschen Handelsflotte.

Das Buch ist in Leinen gebunden  
und wird September 1957 erscheinen im

SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD  
Hamburg 1, Spaldingstraße 210 sowie bei der  
Buchhandlung ECKARDT & MESSTORFF,  
Hamburg 11, Steinhöft 1, zu erhalten.

International



## SILVRETTA DANBOLINE

wetterbeständige Aluminiumfarbe

**HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.**

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International





# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

August 1957

Nr. 8

## AM PEILKOMPASS

Zu einem großen Erlebnis wurde am 14. Juli 1957 der „Tag des Hochseefischers“, der nunmehr zum fünften Mal in Bremerhaven begangen wurde. Höhepunkt des Tages war das Auslaufen von 14 Trawlern, die von Begleitschiffen, auf denen sich zahlreiche Gäste befanden, in der Wesermündung verabschiedet wurden. Bei dem feierlichen Anlaß wurden die Sorgen der Hochseefischerei, mit denen diese in den letzten Jahren mehr und mehr zu kämpfen hatte, deutlich. Nicht nur die ungenügenden Fänge trotz der zahlreichen nach dem Kriege neugebauten Fischdampfer, sondern auch die in den letzten drei Jahren fast um 25% gestiegenen Unkosten waren in erster Linie der Anlaß dazu. Auch in bezug auf den Absatz sind die Sorgen ernstlicher Natur, da der Fischverbrauch in der Bundesrepublik noch immer nicht den Vorkriegsstand erreicht hat.

Über die Entwicklung der Fangflotte gab der Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Hochseefischer, Dr. Dirks, interessante Zahlen bekannt. Nach seinen Ausführungen verläuft die Entwicklung von dem kleineren Schiffstyp, der im Jahre 1914 rund 250 t betrug, zu dem größeren Schiff mit einer heutigen Größe von 750 t. Die weiteren Entwicklung ist die Umstellung von der Kohle zum Öl, wie die zur Zeit 26 Fischdampfer, die bereits mit Öl befeuert werden, beweisen. Die letzte und neueste Entwicklungsstufe ist der Übergang vom Fangschiff zum Fabrikationsschiff, das die Möglichkeit bietet, den Fang an Bord zu filetieren und einzufrieren.

Feierlich und besinnlich zugleich war am „Tag des Hochseefischers“ der Gottesdienst mit der anschließenden Bekanntgabe der Menschenverluste der Fischereiflotte. Seit dem 15. Juli 1956, dem letztjährigen „Tag des Hochseefischers“ sind 13 Fischer (Kapitäne, Steuerleute, Netzmacher und Matrosen) auf See geblieben.

Wenige Tage später, am 23. Juli 1957, konnte die Norddeutsche Hochseefischerei A.G. auf ihr 50jähriges Bestehen zurückblicken. Diese Gesellschaft, unter deren Flagge heute wieder 10 moderne Trawler fahren, zählt zu den größten deutschen Fischdampferreedereien.

Mit dem MS. „Praunheim“ stellte die Unterweser Reederei A.G. in Bremen am 1. Juli den größten deutschen Trockenfrachter in Dienst. Das Schiff, das von der A.G. Weser

in Bremen erbaut wurde, hat eine Tragfähigkeit von 17 500 t bei einer Größe von 11 902 BRT und läuft 14 Knoten. Bei der Übernahme des Schiffes betonte der Direktor der Reederei, Herr Hansen-Stahl, daß die Konkurrenzsituation in der internationalen Schifffahrt begänne kritisch zu werden. Die unter den „Panhonlibco-Flaggen“ steuerbegünstigt fahrenden Reedereien würden aus dem Frachtenmarkt den größeren Profit ziehen, so daß sich die Bedingungen, denen die Schifffahrt nun einmal unterworfen sei, immer mehr zum Nachteil der deutschen Handelsflotte verschieben würden.

Diese Erkenntnis mag auch der Anlaß sein, daß die Ablieferungen von Neubauten für deutsche Rechnungen in dem letzten halben Jahr weitaus geringer waren als in den Jahren zuvor. Dies geht auch aus der neuesten Aufstellung des Verbandes Deutscher Schiffswerften hervor, wonach der Schiffbau für deutsche Rechnung gegenüber den Jahren 1954/55 zurückgegangen ist. In der Zwischenzeit sind allerdings die Auslandsaufträge weiter angestiegen. Der zunehmende Eingang von Auslandsaufträgen spiegelt sich in dem Auftragsbestand der deutschen Werften wider, der Anfang 1957 weit über dem Stand von Anfang 1956 lag.

Zu einer wenig erfreulichen Angelegenheit wurde das Tauziehen um das französische Passagierschiff „Pasteur“, das der Norddeutsche Lloyd nach Ankauf und gründlicher Überholung unter dem Namen „Bremen“ in der Nordatlantikkfahrt einsetzen will. Bereits in einer früheren Ausgabe hat-

ten wir gemeldet, daß die französische Regierung den Bau eines neuen Überseedampfers mit 55 000 BRT unter dem Namen „France“ beschlossen hat und damit Ersatz schaffen wollte für die veraltete „Ile de France“ und die „Liberté“ (die frühere „Europa“ des Norddeutschen Lloyd). Für die „Pasteur“, die bisher seit ihrer Indienststellung nur als Truppentransporter Verwendung fand, wurde keine Einsatzmöglichkeit mehr gesehen, so daß sie zum Verkauf gestellt wurde. Unter den verschiedenen Bewerbern erhielt schließlich der Norddeutsche Lloyd den Zuschlag. Es war überraschend, daß erst nach Abschluß dieses rein kaufmännischen Unternehmens Stimmen in Frankreich laut wurden, die energischen Protest gegen den Verkauf an Deutschland erhoben. Die Worte, die man in diesem Zusammenhang von jenseits des Rheines vernahm, waren kaum zu vereinbaren mit den in letzter Zeit entstandenen Begriffen der gemeinsamen Handlungsweise des Westens und des Gemeinsamen Europäischen Marktes. Wir Deutschen glaubten annehmen zu können, daß die Ressentiments einer früheren Zeit durch die beiderseitigen Bemühungen um ein besseres Verhältnis beseitigt worden wären, stehen aber nun vor der Tatsache, daß selbst ein so kommerzielles Unternehmen auf die politische Ebene geschoben wurde. Zu Ehren der Franzosen sei aber gesagt, daß auch in Frankreich Stimmen laut geworden sind, die kein Verständnis dafür haben würden, wenn der abgeschlossene Kaufvertrag wieder annulliert werden würde.

Der Wachoffizier

Am 1. Juli trat das MS „Praunheim“ seine Jungferreise nach Norwik an, um dort Erz für Rotterdam zu laden. Das auf der A. G. „Weser“, Bremen, unter Baunummer 1313 gebaute Schiff ist mit 11 903 BRT der größte deutsche Erzfrachter. Damit besitzt die Unterweser Reederei A. G. (URAG) in Bremen zehn Frachter mit 86 051 t Tragfähigkeit, sowie 22 See- und Hafenschlepper. Auffallend an der „Praunheim“ sind die vollständig geschlossenen Rettungsboote sowie das Fehlen des Ladegeschirrs. Länge zwischen den Loten 155 m, Breite 21,2 m, Tiefgang 9 m, 6300 PS MAN-Diesel, 14 Knoten.





## Der Mann am Ausguck

In einem Schreiben an den britischen Premierminister Macmillan hat der sowjetische Ministerpräsident Bulganin erklärt, er halte die Wiedervereinigung Deutschlands bei der ersten Gelegenheit für wünschenswert. Allerdings standen vor dieser Erklärung skeptische Ermahnungen, die darin gipfelten, die vier ehemaligen Besatzungsmächte trügen die Verantwortung dafür, daß Deutschland niemals mehr seine Nachbarn oder den Frieden der Welt bedrohe. Bulganin wird ja nunmehr Gelegenheit haben, zu zeigen, ob seine Ansicht über die Wiedervereinigung Deutschlands nur eine rhetorische Redewendung war oder ob mehr dahintersteht. Denn inzwischen haben die Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika, von Großbritannien und Frankreich sowie der Bundesaußenminister von Brentano eine grundsätzliche Erklärung zur Wiedervereinigung Deutschlands unterzeichnet, die in zwölf Punkten die gemeinsame Politik darlegt. Wenn vordem von sowjetischer Seite geäußert worden war, die Wiedervereinigung sei Sache der Deutschen selbst, so muß dem hinzugefügt werden, daß ein Teil dieser Deutschen — nämlich die Bevölkerung der Sowjetzone — keineswegs in der Lage ist, die Wiedervereinigung im gesamtdeutschen Sinne zu betreiben, weil Pankow darüber anders denkt, als die Mehrzahl der Bevölkerung. Noch sind keine Anzeichen dafür zu spüren, daß die „Reinigung im Kreml“ günstige Aussichten für die Wiedervereinigung ergeben könnte. Über Bulganin steht Chruschtschow, und seine Stellung scheint gefestigter denn je, zumal sich Marschall Schukow demonstrativ auf seine Seite gestellt hat. Wie es heißt, soll Chruschtschow bereits abgesetzt gewesen sein, als Schukow auf dem Parteitag die Initiative ergriff und den ersten Parteisekretär rettete. Auch in der Sowjetunion kommen und gehen die Machthaber, und auf welche Überraschungen man gefaßt sein darf, hat die Stalin-Affäre bewiesen. Uns interessiert an diesen Veränderungen in erster Linie die Frage: Bringen sie die Wiedervereinigung der Verwirklichung näher oder nicht? Noch ist kein Silberstreif zu entdecken.

\*

Mit gemischten Gefühlen ist die Ausrufung der Republik Tunesien in Washington und in Paris aufgenommen worden. Wenn auch der letzte Herrscher nicht viel mehr als eine Schattenfigur darstellte, und der jetzige Staatsführer Burgiba die Macht bereits des längeren in Händen hielt, hatte man mit diesem Schritt zum jetzigen Zeitpunkt nicht gerechnet. Auch die arabischen Monarchien Saudi-Arabien, Libyen und Marokko sind nicht begeistert, fürchten sie doch Rückwirkungen in ihrem eigenen Machtbereich. Frankreich ist in besonderem Maße besorgt, weil man an das Algerienproblem denkt. Das französische Generalgouvernement Algerien in Nordafrika, zwischen Marokko und Tunesien gelegen, das alte Numidien der Römer, macht den Franzosen seit der Eroberung in der Mitte des vorigen Jahrhunderts Sorgen. Unvergessen sind noch die Kämpfe gegen Abd el Kader. Vor der Eroberung durch die Franzosen lebten in Algerien etwa 2 Millionen Eingeborene. Krankheiten, Stammesfehden und Hungersnöte hielten die Bevölkerungszahl knapp. Das durchschnittliche Lebensalter betrug 20 Jahre. Heute leben in Algerien fast 10 Millionen Menschen. Die moderne Wissenschaft hat auch hier über



Der Seefischer

die Krankheiten gesiegt. Die eingeborene Bevölkerung besteht aus Berber-Kabylen, aus arabischen Steppennomaden, aus Mischlingen und Juden. Die europäische Bevölkerung, die meist in den Städten an der Küste lebt, beläuft sich auf etwa eine Million und setzt sich aus Franzosen, Italienern und Spaniern zusammen. „Colons“, das heißt Siedler, gibt es nicht mehr als 32 000. Von 650 000 landwirtschaftlichen Betrieben werden nicht mehr als 20 000 von Franzosen bewirtschaftet. Die restlichen sind in den Händen von Mohammedanern. Frankreich steckt jährlich etwa 100 Milliarden in das Land; denn Algerien ist arm. Zwischen der Ausfuhr Algeriens nach Frankreich und der Einfuhr aus Frankreich besteht ein Defizit von immerhin 80 Milliarden. Weitere 30 Milliarden schicken die nach Frankreich ausgewanderten algerischen Arbeiter jährlich in die Heimat. Man kann nicht sagen, daß Algerien für Frankreich ein gutes Geschäft sei. Das Gegenteil ist der Fall. Wenn Frankreich mit dem Problem der Überbevölkerung und der Arbeitslosigkeit fertig werden will, dann muß es Algerien industrialisieren. Für diese Maßnahme, die jetzt anläuft, sind in den nächsten zehn Jahren Investitionen von 1500 Milliarden vorgesehen.

\*

Um das Öl geht es wieder einmal auf der arabischen Halbinsel am Roten Meer. Der Imam von Oman hat das Kriegsbeil ausgegraben und schwingt es gegen seinen Herrscher, den Sultan von Maskat. Der Sultan von Maskat aber wird von den Engländern geschützt, mit denen sein Land und sein Haus durch eine vieljährige Freundschaft verbunden ist. Hinter dem Aufstand steht natürlich mehr, als die in das Feuer geführten „Auführer“ wahrscheinlich selbst ahnen. Man hat ihnen die Parole der Unabhängigkeit mit auf den Weg gegeben. Niemals aber wird es ihnen gelingen, ihrem Lande diese Unabhängigkeit zu erkämpfen. Niemand anders als Nasser, der ägyptische Diktator, würde sie ihnen streitig machen, und daß hinter Nasser die Sowjetunion steht, ist hinlänglich erwiesen. Aber auch die Amerikaner — und das ist das Kuriose an diesem Streit — ziehen an den Fäden des Aufstandes. Denn sie haben starke Interessen an den Ölquellen des Landes und sind Konkurrenten Englands. Vermengen sich des Öles wegen schon westliche und östliche

Interessen, so wird die Lage noch kurioser durch König Saud von Arabien, der seit seinem Besuch in Amerika stark westlich orientiert ist. Wie es heißt, gehen seine Absichten dahin, Oman aus der Verbindung mit England zu lösen, um seinerseits das Land an sich zu binden, und damit seine großarabischen Pläne zu fördern. Daß England nichts unversucht lassen würde, um sein Einflußgebiet im Nahen Osten zu sichern — der Suezschreck ist noch lange nicht überwunden — ist zu verstehen. „Die alte Weltmacht Großbritannien“, so drückt es der Londoner Welt-Korrespondent Peter Grubbe aus, „verteidigt ihre alten Rechte und Besitzungen. Der Kreml sucht den westlichen Einfluß zu unterminieren und bedient sich dazu arabischer Nationalisten. Die amerikanische Ölindustrie bemüht sich, den politischen Widerstand der Westmächte gegen Rußland in diesem Raum für ihre eigenen Zwecke auszunutzen. Sie will unter dem Schutz Washingtons die wirtschaftlich schwächere britische Konkurrenz vertreiben und beerben.“ Der Reichtum eines Landes kann zum Fluch seiner Bewohner werden, wenn er in den Interessenstreit großmächtiger Gruppen gerät.

\*

Reich und doch glücklich! — Das könnte man über das Leben des Aga Khan setzen, der im Alter von fast 80 Jahren am Genfer See verstorben ist. Der glänzende Weg, den er zurücklegen konnte, war ihm in seiner Jugend durchaus nicht so sicher vorgezeichnet. Als er acht Jahre war, verunglückte sein Vater auf der Entenjagd, und das schwächliche Kind mußte die Bürde eines schweren Amtes und dazu die Lasten einer von den Vorfahren übernommenen verschwenderischen Hofhaltung übernehmen. Erzogener wurde er von einem Engländer und zwei Iren. Wie es heißt, sollen es Jesuiten in Bombay gewesen sein, die ihm diese Lehrer aussuchten. Niemals aber ist versucht worden, ihn zum Christentum zu bekehren, und diese Erfahrung in der Jugend war es, die den Aga Khan bewegten hat, fortan Loyalität gerade in Glaubensfragen zu üben. Daß er die Regeln seiner Religion innehielt, versteht sich bei dem Oberhaupt der mohammedanischen Ismaili-Sekte von selbst. Er wandte sie großzügig und weise an, so daß ihm bis zuletzt die Verehrung seiner Gläubigen, die in ihm einen Heiligen sahen, verblieb. Charakteristisch für sein ganzes Leben waren die Sätze der Weisheit, die er in seinen Erinnerungen niedergelegt hat. Sie lauten: „Ein Mensch, der nicht heiratet, der sich weigert, Verpflichtungen der Vater-schaft auf sich zu nehmen, ein Haus zu bestellen und eine Familie zu ernähren, wird vom Islam verdammt. Der Islam fordert nicht den äußersten Verzicht, keine Askese, keine Kasteiung, vor allem keine Geißelung zur Unterjochung des Körpers. Der menschliche Körper ist für ihn wie ein Tempel, in dem die Flamme des heiligen Geistes brennt, und daher muß man ihn durch peinliche Sauberkeit, Gesundheitspflege und persönliche Hygiene seine Achtung erweisen. Das Gebet ist eine tägliche Notwendigkeit, eine direkte Verbindung des Funkens mit der universalen Flamme.“ Mit dieser Lebensweisheit gelang es ihm, schöne Frauen an sich zu fesseln, an den Höfen von Kaisern und Königen zu verkehren, einen berühmten Rennstall zu unterhalten und dennoch von seinen Anhängern mit göttlichen Ehren überschüttet zu werden. Daß er bei allen luxuriösen Allüren ungeheure Summen für Schulen und Krankenhäuser ausgab und sonst noch allerlei Gutes tat, soll nicht verschwiegen werden.

Fritz Roßberg



# Der Heimathafen

## FLENSBURG

Wenn Flensburg nicht durch andere Vorzüge in der Welt bekannt wäre, dann stände der Ruhm der Fördestadt fest durch den Rum. Seit vielen, vielen Jahren wird dieses würzige Getränk hier hergestellt und nach allen Himmelsrichtungen verschickt. Aber auch das Flensburger Bier wird von Kennern geschätzt.

Ob man es in den behaglichen Gaststätten Flensburgs genießt, auf der Schiffsbrücke oder in den Bädern der Ost- und Nordseeküste — überall erfrischt der goldgelbe Trank und hebt die Stimmung. Ein weiteres Getränk noch lohnt sich zu erwähnen, und das ist der Bommerlunder. Er verdankt seine Entstehung und seinen Namen der Gaststätte Bommerlund, die nördlich Flensburg lag und eine berühmte Herberge für Könige, Fürsten und Edelleute, für Kaufleute, Bauern und Viehtreiber war.

Ihr Inhaber war vor über 150 Jahren Peter Schwennesen, ein Gastwirt, „von Unzähligen gekannt, geachtet und geschätzt“, wie der Chronist aus jenen Tagen berichtet. Schon damals wurde im Norden gut und reichlich gegessen. Um die fettreichen Mahlzeiten bestimmlicher zu machen, braute Peter Schwennesen einen Schnaps, den er nach seiner Gaststätte Bommerlunder nannte.

Dieses gastliche Haus lag an dem sogenannten Ochsenweg, auch als „Jütischer Heerweg“ bezeichnet. Er war ein Jahrtausend lang der



Schloß Glücksburg

Hauptverkehrsweg von Skandinavien nach dem Süden und umgekehrt. Neben anderen berühmten Handelsplätzen berührte er auch Haithabu. Diese alte Völkerstraße besteht heute nur noch zum Teil. Sie hat ihre Rolle abtreten müssen an die „Europa-Straße 3“, die von Frederikshavn, der dänischen Hafenstadt am Kattegatt, über Aarhus, Flensburg nach Hamburg und von hier über Brüssel und Paris nach Lissabon führt. Man bekommt einen Eindruck von dem Verkehr, der sich hier abspielt, wenn man am ZO von Flensburg steht und die Kennzeichen aller Länder an den Lkw und Pkw studieren kann. Ja, Flensburg, die einst so ruhige Stadt, hat sich einen ZO zugelegt, zulegen müssen. Die Stadt ist das Tor nach und von Skandinavien geworden, dazu ein Einkaufszentrum von hohen Graden. Wenn man am Wochenende vom Südermarkt über den Nor-



dermarkt zum Nordertor geht — oder umgekehrt —, dann begegnet man einer Völkerwanderung. Denn hier kehren die Gäste aus dem Norden ein, um Textilien, Spirituosen, Schmuck und Fotomaterial und andere nützliche oder schöne Dinge zu kaufen. Umgekehrt ist die dänische Butter begehrt, die ganz legal jenseits der Grenze gekauft und gegen eine geringe Zollgebühr eingeführt werden kann, natürlich in geringen Mengen. Wer es noch nicht wußte: zur Einreise nach Dänemark gehört ein gültiger deutscher Reisepaß. Viele müssen an den Grenzstationen umkehren, die der Meinung waren, es genüge der Personalausweis, oder die auf einen Tagesschein hoffen. Vielleicht kann diese strenge Maßnahme in absehbarer Zeit aufgehoben werden, denn nach der Schweiz, nach Belgien und Frankreich kommt man ohne Paß. Andererseits benötigt der Reisepaßinhaber kein Visum für Skandinavien.

Hunde darf der Reisende nicht mit nach Dänemark nehmen, es sei denn, er erklärte sich mit einer mehrmonatigen Quarantäne einverstanden. Um diesen Schwierigkeit zu begegnen, hat der Tierschutzverein in Flensburg ein Tierheim eingerichtet, in dem Harras oder Lona bis zur Rückkehr ihrer Besitzer verweilen können.

Die Einwohnerzahl Flensburgs ist von 70 000 vor dem Kriege auf 102 000 im Jahre 1957 gestiegen. Einmal ist ein Teil des Flüchtlingsstromes hier hängen geblieben, zum andern erfreut sich Flensburg einer florierenden Industrie. Manche werden sich noch erinnern, wie der Treck von Osten nach Westen Schleswig-Holstein überschwemmte und auch vor der dänischen Grenze nicht Halt machte. In Dänemark befanden sich noch Jahre nach Abschluß des Krieges viele Tausende Flüchtlinge in Lagern. In den Baracken von Mürwik spielte sich der letzte Akt der deutschen Tragödie von 1945 ab. Wir sahen in den ersten Maitagen den Finanzminister Schwerin-Krosigk, den Arbeitsminister Franz Seldte und Großadmiral Dönitz, der mitten im Zusammenbruch noch zum Staatsoberhaupt ernannt worden war. Durch die Straßen Flensburgs zogen die britischen Panzer und die Truppen nach Norden, während in Mürwik verhandelt wurde, — bis die totale Kapitulation allem ein Ende setzte. In einer jener Mainächte fielen einige wenige Bomben auf Flensburg. Sonst blieb die Fördestadt von Zerstörungen verschont. Erhalten geblieben sind die nordischen Tore, die alten Giebelhäuser, die romanischen und gotischen Kirchen und das „Deutsche Haus“, das heute Flensburg die Möglichkeit gibt, sich als Kongreßstadt zu behaupten.

In diesem „Deutschen Haus“ befindet sich auch eine Bücherei mit 30 000 Bänden. Flensburg lebt nicht nur vom Rum und vom Aal, sondern es pflegt auch ein reges geistiges Leben. Die Städtischen Bühnen stehen auf beachtlicher Höhe, und die Flensburger Philharmoniker haben sich einen Ruf erspielt. Das Städtische Museum am Lutherplatz und das Naturwissenschaftliche Heimatmuseum dienen der Forschung und der Lehre.

Wenn man von Flensburg spricht, darf man von Glücksburg nicht schweigen. Auf dem Landweg erreicht man die Fördestraße entlang über Mürwik, am Strandbad und Campingplatz Solitude vorbei, das idyllische Städtchen. Von der Schiffsbrücke in Flensburg bringen die „Libelle“ und die „Forelle“, — im Sommer auch größere Dampfer — die Gäste zur Bäderbrücke in Glücksburg. Den Seglern ist Glücksburg von jeher — nicht zuletzt durch die Yachtschule — vertraut. Der schmale Strand in Glücksburg weitet sich, je mehr man nach Norden kommt, und vom Fährhaus Holnis aus hat man einen prächtigen Blick über die Inselwelt der Außenförde. Aber die Freunde Glücksburgs fühlen sich nicht nur durch die Förde angezogen, sondern ebenso sehr durch die herrlichen Buchenwälder, die sich neben Mischwäldern über die Halbinsel hinziehen.

Die Einbußen der Notjahre sind fast wettgemacht durch die Neuaufforstungen, um die sich die herzogliche Familie mit Eifer und Erfolg bemühte. Stolz und selbstbewußt — wie sein Erbauer war — erhebt sich das Schloß Glücksburg aus dem Wasser, fest gegründet auf Beton. Herzog Johann der Jüngere, der es vor fast vierhundert Jahren errichtete, mußte sich hart behaupten gegen viele Widersacher. Er war ein fleißiger und geschickter Landwirt, der die Erzeugnisse seiner Güter auf Schiffen in das Ausland, vornehmlich nach den Niederlanden, schicken konnte. Man nennt heute Glücksburg die „Wiege der Königshäuser“ von England, Dänemark, Norwegen und Griechenland.

Fritz Roßberg

\*

Jan

Jan wollte heiraten. Vorher ging er zum Doktor. „Herr Doktor, wo ich nu die Anna heiraten will, habe ich noch etwas auf dem Herzen, das muß herunter!“

„Na, was denn, mein Sohn? Heraus damit!“ „Tja, die Tätowierung mit dem Namen ‚Marie‘.“



# Holz aus Sibirien

Von Peter Tamm

Sibirien — das sagenumwobene Gebiet im Osten Rußlands, in dem sich das Schicksal so vieler Deutscher entschieden hat — gehört zu den anziehendsten Reisezielen eines Journalisten. Die Idee, dieses vom Wettergott beherrschte Land zu besuchen, wurde in der Hitze Westindiens geboren. Kapitän Fretwurst, mit dem ich damals eine Reise an Bord seines Motorschiffes „Berlin“ durch das Karibische Meer machte, schwärmte: „Da müssen Sie einmal hin. In Sibirien hab' ich vor dem Kriege Holz geholt. Es war ein grandioses Erlebnis, dieses unwahrscheinlich reiche und gleichzeitig öde Land zu sehen.“ Der Gedanke setzte sich fest. Sieben Monate später nach erheblichem Papierkrieg, vor allem mit der russischen Botschaft in Bonn, war es soweit. Ich musterte an Bord des Hamburger Dampfers „Bellatrix“ (4075 BRT) der „Orion“ Schiffahrtsgesellschaft an. Die Reise ging von Amsterdam nach Igarka am Jenissei, um sibirische Kiefer und Fichte für Antwerpen zu holen.

\*

Es war eine prächtige Besatzung, ein großartiges Schiff und eine wunderbare Fahrt. Der Einzige, der Angst vor seinem Mut bekam, war ich. Hoffentlich würde alles klargen. Immer-



Für viele eine trübe Erinnerung: Ein Wachturm mit MG-Stand des Konzentrationslagers von Igarka.

hin ist ein Journalist in der sowjetischen Einflußsphäre manchen Gefahren ausgesetzt. Ich hoffte, daß an der Pier in Igarka nicht gleich Soldaten stehen würden mit der freundlichen Begrüßung: „Wie schön, daß wir das Geld für Ihren Transport nach Sibirien gespart haben.“ Es kam völlig anders.

\*

Etwa eine Woche nachdem die „Bellatrix“ Antwerpen verlassen hatte, stand sie in der Barentssee und damit im russisch beherrschten Raum. Nach den Vorschriften, der von den Russen ausgegebenen „General Instructions“, meldete sich Kapitän Fred Meyer 24 Stunden vor Erreichen der Kara-Straße bei der Kara Ice Operation (russische Stelle für Eisüberwachung). Er muß u. a. über den Zustand seines Schiffes berichten. Über Amderma Radio (69° 50' Nord, 61° 10' Ost) oder über Port Dikson an der Mündung des Jenissei Golfs kommt dann die Aufforderung, wann er in die Kara-See einzulaufen hat und auf welchem Kurs er laufen muß. Die russischen Weisungen beschäftigen sich besonders ausführlich mit der Eissituation. Sobald ein Schiff in Eis gerät, muß dieses sofort der russischen Agentur gemeldet werden. Bei Eisberührung ist zu beachten, daß das Schiff mit geringster Fahrt vom freien Wasser in die Eisfelder gelangt. Das Ankern im Treibeis ist gefährlich. Der Einsatz von russischen Eisflugzeugen und Eis-

 **ПРОПУСК** № 048355-5

Выдан Петер Тамм

„1925“ год рождения, должность проектировщик

флаг 3 германский пароход Беллиатрикс

на право схода на берег и пребывания на территории портового города Игарка до „29“ час. 15 „Сентябрь“ 1956 г.

Пропуск действителен при одновременном предъявлении мореходной книжки или другого национального документа, ее заменяющего, № 1018/50

25 08 1956 г. Начальник КПП порта Игарка

Nur mit solchem Passierschein ist es fremden Seeleuten gestattet, in einem sowjetischen Hafen an Land zu gehen.

brechern wird jeweils vom Admiral in Port Dikson entschieden und veranlaßt.

Es war schauerhaftes Wetter, als sich die „Bellatrix“ der Kara-Straße näherte. Die Fahrinne ist nicht sehr breit, Funkfeuer und Leuchtfeuer sind nur mäßig. Es wird empfohlen, daß man vom Westen kommend auf dem 70. Breitengrad läuft, bis die Insel Vaygach in Sicht kommt und dann mit Nordkurs durch die Kara-Straße läuft. Dabei empfiehlt es sich, zur Standortbestimmung die Küste der Insel Vaygach in Sicht zu behalten. Es ist immer wieder darauf hinzuweisen, daß nach dem Verlassen Norwegens die nationalen Funkbestimmungen der UdSSR peinlich genau zu beachten sind. Funkverkehr ist lediglich mit russischen Landstellen erlaubt. In jeden anderen Funkverkehr schalten sich die Russen sofort ein.

Mit dem Insightkommen der Inseln Nowaja Semlja und Vaygach hatten wir die Grenze zwischen Europa und Asien erreicht. Wir standen nunmehr in der Kara-See, einem russischen Binnenmeer, das sich — abgesehen von seiner Kälte — ähnlich verhält und auch ähnlich aussieht, wie die Ostsee. Nur vom Juli bis Ende September ist diese verlassene Gegend für Seeschiffe befahrbar. Im Oktober kommen noch einige russische Geleitzüge, eskortiert von den schwersten Eisbrechern der Welt, vom Norden her. Dann ruht fast zwei Drittel des Jahres jeglicher Schiffsverkehr. Wir wenigstens hatten den Sommer erwischt, d. h. 1 Grad Wassertemperatur und 10 bis 12 Grad Lufttemperatur.

Auf dem nördlichsten Punkt unserer Reise, zwischen den riesigen Flüssen Ob und Jenissei, wurde manchem an Bord schwach. Ohne daß wir von den Russen irgendeine Mitteilung bekommen hatten, wuchsen über dem Horizont riesige Eisfelder. Glücklicherweise wirkten sie durch Spiegelung gewaltiger als sie waren. Immerhin waren die Eisberge groß genug, um ein Schiff, das nachts oder bei Nebel — der übrigens sehr viel dort herrscht — mit voller Fahrt in diese Felder läuft, schwer zu beschädigen. Da wir nach Süden hin, wegen der geringen Wassertiefe nicht ausweichen konnten, blieb nur vorsichtiges Manövrieren übrig. Auch das wurde geschafft. Zwölf Tage nach dem Auslaufen von Amsterdam hatten wir die spinnenartigen Antennenmasten von Port Dikson in Sicht. Sibirien lag vor uns, was würde es bringen? Vorläufig brachte es gar nichts. Weit und breit war nichts zu sehen. Außer den langsam in Sicht kommenden Hügeln der sibirischen Tundra. Die Russen haben ihre Lotsen nicht etwa am Eingang zum Golf von Jenissei stationiert, sondern erst an der echten Flußmündung in der Nähe des Ortes Ochmarino. Um hierhin zu gelangen, mußten noch

120 Seemeilen schlechtbefahreter Strecke bewältigt werden. Außerdem mußte ein Minenfeld gerundet werden. 48 Stunden vor Eintreffen in der Flußmündung muß sich der Kapitän bei der russischen Agentur und der Lotsenstation melden.

An einem regnerischen Augustmorgen bekamen wir zum ersten Mal eine sibirische Ortschaft in Sicht. Es war ein trauriges Bild, die paar klapprigen Holzhäuser von Ochmarino in dieser gigantischen Einöde zu sehen. Runderum erstreckten sich riesige Hügel mit einem leichten Hauch roter und grüner Pflanzen übersät, während in den Mulden noch Schnee lag. Mit langsamer Fahrt lief die „Bellatrix“ in die Mündung des 2500 Seemeilen langen Jenisseis ein. Zum ersten Mal kamen Schiffe in Sicht. In Mitteldeutschland gebaute Trawler, mit Eispanzern überzogen, Küstenfahrzeuge, Flußfahrgastschiffe und russische Seeschiffe. Jedesmal wurde höflich von beiden Seiten die Flagge gedippt. Aus dem Dunst der Küste löste sich ein Dreimastschoner, es war das lang erwartete Lotsenschiff. Erwartungsvoll stand alles, was nur irgendwie frei war, an Deck, um diesen Moment zu erleben. Der Schoner war aus Holz gebaut und führte den Namen „Delta“. Ein unter seiner Pelzmütze martialisch aussehender russischer Kapitän führte sein Fahrzeug langsam an unsere Steuerbordseite heran. Aus der Kombüse des Russen schaute eine dralle Russin interessiert herauf. Vier Lotsen, darunter zwei Assistenten, kletterten an Bord. Uns blieb der Mund vor Staunen offen, als sich der erste Lotse mit dem schönen deutschen Gruß „Guten Morgen“ über die Reling schwang und allen Umherstehenden freundlich die Hand schüttelte. Die Vier entpuppten sich während der langen Fahrt bis nach Igarka (etwa 700 Kilometer) als recht umgängliche und freundliche Menschen. Sie waren von ungeheurem Lerneifer besessen und zeigten stolz ihre Englisch- und Mathematikbücher. Ein auf der Brücke liegender Rechenschieber wurde von ihnen sofort benutzt und sie freuten sich, uns ihr Können zu demonstrieren.

Nach 14 Tagen Seetörn kam kurz vor Sonnenuntergang Igarka, die größte nordwestsibirische Stadt, in Sicht. 30 000 Menschen, zum größten Teil ehemalige Verbannte oder aber auch noch ihre Strafe abbüßende Russen, leben in diesem Ort. Alle Häuser und Straßen sind aus Holz gebaut. In Steinhäusern würde man hier bei 60 Grad Kälte im Winter erfrieren. An einer langen Holzpier, an einem Nebenarm des Jenisseis, von einer Insel geschützt (auf der sich ein riesiger Flugplatz befindet), können fünf bis sechs große Seeschiffe festmachen.

(Schluß Seite 124)

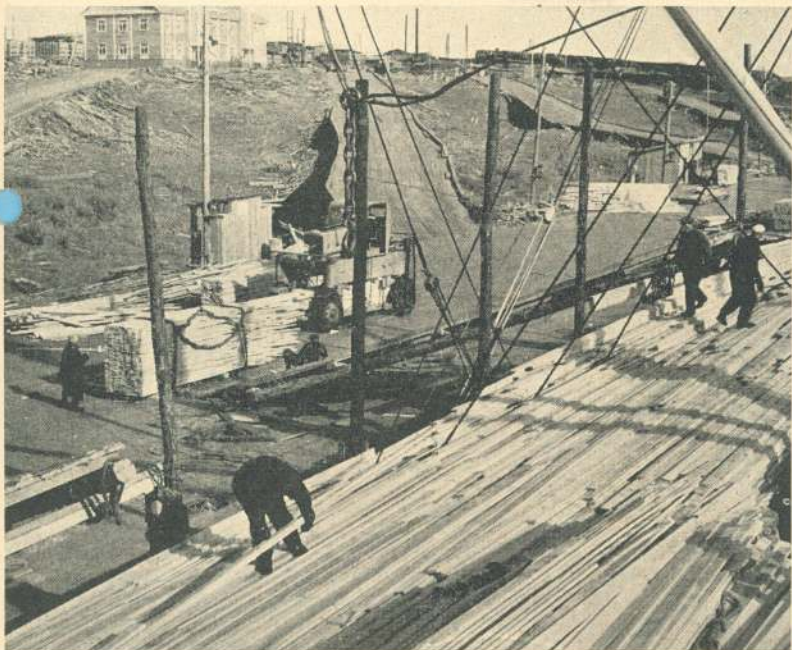
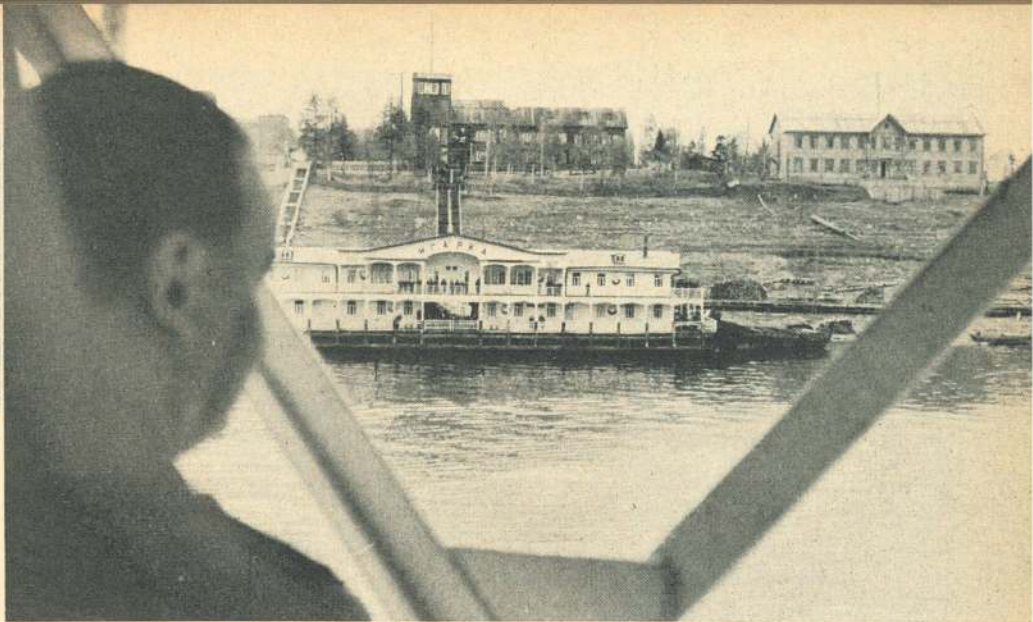




Von der „Delta“, einem blitzsauberen Schoner, übernahmen wir die Jenissei-Lotsen.

Dies war der erste Eindruck, den wir von Igarka, dem bedeutendsten Holzverladeplatz am Jenissei, bekamen.

Bretter, Bretter, Bretter! So weit das Auge sieht, nichts als Bretter!



Während der Sommermonate liegen immer vier bis fünf Seeschiffe an der Pier und laden Holz.

Der Verfasser, III. Offizier des MS. „Bellatrix“, mit den russischen Lotsen

Unsere Seeleute waren überrascht von den russischen Mädchen. Könnte die rechte Matka nicht „Miss Sibiria“ sein?



So sieht die Hauptstraße aus. Das Fahrrad im Vordergrund stammt aus einer Fabrik in der Ostzone.



Die Fußball-Elf der „Bellatrix“ trug verschiedene Spiele gegen russische Mannschaften aus.

Im Seemannsheim fanden wir freundliche Aufnahme.





# Blockadebrecher „CONSUL HORN“

Von Ludwig Dinklage

Bei Ausbruch des Krieges im September 1939 hatten eine Reihe deutscher Handelsschiffe den neutralen Hafen Aruba von Holländisch-Westindien angefahren. Fast gleichzeitig trafen dort die Dampfer „Consul Horn“ und „Troja“ ein. Am Tage darauf, am 1. September, folgten ES. „Antilla“ und MS. „Heidelberg“. Alle vier Schiffe hatten ursprünglich die Absicht, nach Curaçao zu gehen, doch war der Hafen bereits so überfüllt, daß sie mit dem kleineren Aruba vorlieb nehmen mußten. Dort ankerten sie auf der ungeschützten Reede vor der St. Nicolaasbaai, wo sie täglich durch feindliche Kriegsschiffe, besonders den britischen Kreuzer „Despatch“, beobachtet wurden. Von diesen vier Schiffen gelang nur der „Consul Horn“ unter dem tatkräftigen Kapitän J. Roer der Blockadedurchbruch nach Deutschland. Die übrigen drei Schiffe versenkten sich selbst.

Obwohl sich Kapitän Roer in Aruba von Anfang an sehr viele Schwierigkeiten entgegenstellten, wie Mangel an Bunkerkohle, Wasser und Proviant, das Fehlen einer Funkstelle, so ist es ihm doch durch beharrliche Vorbereitung der Reise, größte Geheimhaltung, Zutrauen auf das eigene Können, besonnenes Vorgehen und natürlich auch ein gut Teil Glück gelungen, das Schiff in die Heimat durchzubringen. Es wurden aus D. „Troja“ 600 t Kohlen gebunkert und mit den Schiffbooten in unzähligen Fahrten aus Oranjestad Proviant für hundert Mann und sechs Wochen herangeschafft.

Diese Vorbereitungen betrieb Kapitän Roer ganz im Geheimen. Nicht einmal der deutsche Konsul in Curaçao hatte eine Ahnung von den Auslaufabsichten.

Gegen Ende Dezember 1939 war das Schiff seeklar. Kapitän Roer setzte die Abreise auf den 6. Januar fest. An diesem Tage war Neumond. Im letzten Augenblick aber mußte die Reise doch noch verschoben werden. Am 9. Januar kamen zu der eigenen, 76 Mann starken Besatzung noch 13 Mann von der „Troja“ und je 10 Mann von ES. „Antilla“ und MS. „Heidelberg“.

Um nicht den feindlichen Kreuzern in die Hände zu fallen, wurde zunächst Nord gesteuert, bis das Feuer von Aruba aus Sicht war. Dann ging Kapitän Roer mit westlichen und südwestlichen Kursen zur kolumbianischen Küste, wo er in einer Bucht südlich von Cabo de la Vela ankerte. Die Möglichkeit einer Entdeckung an diesem menschenleeren Platz, der von Land her durch hohe Berge geschützt war und gegen die sich das Schiff von See her kaum abhob, war sehr gering.

49 Stunden lang lag hier die „Consul Horn“ und während dieser Zeit mußte sich seine Spur verwischt haben und der Feind das Schiff weit draußen in der Karibischen See suchen.

Wie sehr die „Consul Horn“ gesucht wurde, geht aus zwei Feindmeldungen hervor. Danach bekam das französische U-Boot „Acosta“ den Befehl von „Marine Paris“, im Seegebiet bei der Insel St. Martin zu patrouillieren und dort nach einem Handelsdampfer zu suchen. Danach hielt man es also für möglich, daß das Schiff durch die Anegada-Straße in den Atlantik durchbrechen würde. Ein anderer Befehl benachrichtigte sämtliche französischen Handelsschiffe über das Auslaufen von „Consul Horn“ und forderte sie auf, das Schiff bei Begegnung sofort funktelegrafisch zu melden. Um 18.40 h des 12. Januar wurde der Anker gelichtet und der Kurs zunächst auf Alta Vela, der Südspitze Haitis, abgesetzt. Bei guter Sicht war am Mittag des 13. Januar 14° 32' N und 72° 08' W erreicht. Bei einer Fahrt von 7,4 Knoten hatte das Schiff 138 Seemeilen

zurückgelegt. Man fuhr nur mit vier Kesseln. Um Kohlen zu sparen, brannte man ein Gemisch aus Kohlen und Zucker.

Am Mittag des 14. Januar stand das Schiff bereits westlich von Kap Beata dicht an der haitianischen Hoheitsgrenze. Jetzt wurde mit der Fahrt so weit heruntergegangen, daß man in der Nacht vom 15. auf den 16. Januar am Südeingang der Mona-Passage stehen mußte. Trotz klarer Nacht gelang der Durchbruch gut. Die Mittagssposition war bereits klar von der Mona-Durchfahrt südöstlich der Navidad-Bank. Sofort nach Verlassen der Passage wurde mit der Tarnung des Schiffes begonnen. Bei dem auffälligen Äußeren des Schiffes mit den beiden hohen Schornsteinen war dies nicht so ganz einfach. Die „Consul Horn“ wurde als Russe getarnt und außer den sowjetischen Hoheitszeichen auf beiden Seiten in großen kyrillischen Buchstaben der Name „Molodetz“ angebracht.

Als man mittags noch mit den Malerarbeiten beschäftigt war, wurde das Schiff von zwei USA-Flugzeugen umflogen, die bis auf 5 Meter heruntergingen, das Schiff genau beobachteten, sich dann aber wieder entfernten.

Im Kapitänsbericht heißt es unterm 27. Januar: „Um 12.20 h sichten an Steuerbord in 4 Strich auf uns zufahrenden Kreuzer, der später als der britische Kreuzer „Enterprise“ ausgemacht wurde. Sofort wurde bei uns die russische Flagge gesetzt. Unser Flaggengruß wurde nicht erwidert. Der Kreuzer umfuhr unser Schiff und hielt sich dann an Backbordseite in gleicher Höhe mit uns. Es kam zu folgendem Verkehr mit Flaggsignalen:

„Enterprise“: Setzen Sie Ihr Unterscheidungssignal.

„Consul Horn“: U N W E („Molodetz“).

„Enterprise“: Wohin sind Sie bestimmt?

„Consul Horn“: Murmansk.

„Enterprise“: Woher kommen Sie?

„Consul Horn“: Santo Domingo Hafen.

„Enterprise“: Haben Sie britische Ausklarierungspapiere?

„Consul Horn“: Unbekannt.

„Enterprise“: Fahren Sie nach Kirkwall Orkneyinseln zwecks weiterer Anweisung.

„Consul Horn“: All right.

Darauf kam nichts mehr, doch blieb der Kreuzer, nachdem wir den Kurs auf Kirkwall geändert hatten, zunächst bei uns. Gegen 14 h fuhr er aber mit höherer Fahrt davon und war um 15.30 h unter der Kimm verschwunden. Der Scheinkurs nach Kirkwall wurde nur bis 17 h gefahren, dann wurde wieder Kurs auf Island genommen. In der folgenden Nacht wurde mit allen Lichtern gefahren, falls der Kreuzer wiederkommen sollte. Nach diesem Erlebnis wurden alle sechs Kessel in Betrieb genommen, um schneller aus der Nähe des Kreuzers zu kommen.“

Daß der englische Kreuzer kein Boot aussetzte, um den vermeintlichen Russen zu untersuchen, war ausgesprochenes Glück. Sicher wird ihm der Name aufgefallen sein, der in Lloyds Register nicht zu finden ist. Deshalb wird das Schiff wohl auch nach Kirkwall dirigiert worden sein.

Ungehindert gelangte das Schiff bis südlich Island. Bei bedecktem Himmel und böigem Wetter fing es aus Südosten an zu stürmen. Das Schiff arbeitete heftig in einer groben See. Am 2. Februar stand „Consul Horn“ auf 62° 15' N und 22° 50' W südlich von Island. An den nächsten beiden Tagen ereignete sich nichts. Ein stürmischer Wind brachte am 5. Februar Schneetreiben und eine grobe See. Am 6. 2. flaute es ab, die See legte sich und die Sicht wurde klar. Um 20.45 h kam das Feuer von Halten in Sicht und somit stand man vor der Einfahrt in die Schärengewässer von

Drontheim. Um 23 h wurde die Maschine gestoppt und unter Halten auf den Lotsen gewartet.

Bevor jedoch der Lotse an Bord kam, wurden die sowjetischen Namen übergestrichen. Als dann das Lotsenboot längsseits schor und der Lotse noch Hammer und Sichel auf der Bordwand sah, wollte er das Deck nicht betreten. Erst als ihm versichert wurde, daß es sich um ein deutsches Schiff handelte, kam er auf die Brücke und brachte es nach Drontheim hinein. Die Weiterfahrt durch die Schären ging reibungslos vonstatten. Da in dem kalten Winter 1939/40 die westliche Ostsee dichtgefroren war, mußte der Weg durch die Nordsee nach Deutschland gewählt werden. Über das Skagerrak wurde der Kurs auf Hanstholm abgesetzt, das um 2 h des 12. Februar passiert wurde. Um 15.35 h des 13. Februar fiel dann der Anker vor der Elbe.

Damit war die „Consul Horn“ aber noch immer nicht zu Hause. Sie blieb zwischen Scharhorn und dem Großen Vogelsand im Eis stecken und mußte erst frei manövriert werden. Da Kohlen und Lebensmittel knapp wurden, kam der Tonnenleger „Neuwerk“ längsseits und brachte Proviant und 28 t Kohlen. Erst am 18. Februar konnte die Weiterreise nach Cuxhaven gewagt werden. Nach nochmaliger Bunkerung am Steubenhöft langte das Schiff dann am Nachmittag des 19. Februar endlich in Hamburg an.

Besonders erwähnenswert dürfte noch sein, daß das Schiff keine Funkanlage mehr besaß. Diese war bereits zu Beginn des Krieges von den holländischen Behörden in Aruba beschlagnahmt und ausgebaut worden. Der Funker der „Consul Horn“ hatte es jedoch verstanden, aus dem Funkpeiler, einigen Klingelbatterien und einem Lotdraht als Antenne eine neue Sendeanlage zu basteln, die einwandfrei gearbeitet hat. Weiterhin hatte sich die Gemischtfeuererzeugung von Kohle und Zucker gut bewährt. Es wurden auf der Reise 900 t Kohlen und 1200 t Zucker verbrannt.

Diese Blockadebrecherfahrt der „Consul Horn“ hatte damals im neutralen Ausland großes Aufsehen erregt. Die Presse der ganzen Welt spendete ihr begeistertest Lob. Kapitän Roer und seine tapfere Besatzung wurden verdienstermaßen mit dem Blockadebrecher-Abzeichen ausgezeichnet.

## Wußten Sie schon, daß ...

... als Schlepper jetzt versuchsweise Hubschrauber eingesetzt worden sind? Bei Versuchen der US Navy zog ein Hubschrauber mit ca. 1400 PS Motorenleistung ein 3000 tons-LST Panzerlandungsschiff mit 4,5 Knoten geradeaus und wendete es um 180° in 6 Minuten.

... das Y in dem Wort „Yacht“ auf Karl II. von England zurückgeht, der, nachdem er zwei Jachten von Holland geschenkt bekommen hatte, sich im Laufe der Jahre zwölf weitere Segeljachten bauen ließ und dabei das „J“ in „Y“ abänderte?

... die Besatzung des „Mayflower“-Nachbaues, der in diesem Frühjahr nach Amerika segelte, sich mit einem beträchtlichen finanziellen Beitrag an den Kosten des Unternehmens beteiligen mußte?

... ein im Eise eingeschlossenes Schiff, das von seiner Besatzung verlassen und aufgegeben worden war, der norwegische Robbenschläger „Jopeter“, nach einem Jahr in einem ostgrönländischen Fjord auftauchte und nach der Reparatur wieder in Dienst gestellt wurde?



# Die Freiwache

## Offener Brief an einen Seemann

Von Bernhard Sieper

Lieber Helmut Schimmelpfennig! Wie uns doch die Jahre auseinandertrugen gleich den Wogen der Weltmeere, denen Du Dich in Deiner beruflichen Zielsetzung zuwandtest. Vor einiger Zeit erfuhr ich durch Deine Verwandten hier im Bergischen, daß Du Dich in Hamburg nach den Fahrjahren nun bei der Wasserschutzpolizei befindest, dort für Ordnung im Schiffsverkehr sorgend. Vielleicht erreicht Dich mein Brief über diese Publikation in einer Seemannszeitung. Wir erlebten eine gemeinsame Jugend hier in einer bergischen Kleinstadt. Während wir in den Ringen hingen, wie sie sich in dem Saal befanden, den Deine Eltern gepachtet hatten, oder auch später, als ihr an einem kleinen Teich wohnten, wo wir wohl wie der französische Dichter Arthur Rimbaud kleine Schiffe schaukeln ließen, daß sie unser „Trunkenes Schiff“ seien, sprachst Du von Deiner Berufswahl, eine seemännische Laufbahn zu beginnen. Wie lebten in uns die Bilder von Klaus Störtebeker, vom Fliegenden Holländer, vom Roten Freiweiber und von all dem romantischen Zauber, der mit der See verbunden ist. Aber nun als Schüler der Rektoratschule, der Du warst, zu sagen: „Ich werde Seemann“, daß war unerhört und einmalig. Und ich wüßte keinen weiteren Fall hier, abgesehen von jungen Männern, die zur Kriegsmarine gingen. Gewiß, Du kamst aus der Kruppstadt Essen, wo wohl auch Schiffsmaschinen gebaut wurden oder sonst Zubehör für die Seefahrt, aber Du hattest gleich mir wohl keine Vorstellung vom schweren Beruf des Seemanns. Wie beneidete ich Dich um die ersten Ausfahrten auf Schulschiffen, die zum Lehrgang an der Seemannsschule Finkenwerder gehörten. Ich sah Dich im Geiste in stürmischer Nacht am Großmast hochklettern, wie in den hohen Eichen der Heimat. Nur daß es hier nicht um Vogelneester oder private Mutproben, sondern um Segelsetzen oder Einholen ging, vom Großuntermarssegel bis zur Großroyal, von der Großrah bis zur Großroyalrah. Und welche Abenteuer malte ich mir aus, würdest Du bestehen zwischen Finkenwerder und Südamerika oder gar bei der Umseglung des Kaps der Guten Hoffnung und Afrikas. Der Tag kam, da es für Dich Urlaub gab, und wir uns wieder begegneten. Du warst nicht mehr der schmale, zuweilen sehr nervöse Pennäler, sondern ein Mann geworden: kräftig, mit männlichen Formen und mit einem Blick, der über alles Enge des Alltages an Land hinausging in Meerweiten, wie ich sie noch nicht kannte. Und vor allen Dingen in Deiner dunkelblauen Seemannskluft mit dem charakteristischen breiten Gang des Seemanns würdest Du uns, die wir mit Dir irgendwo einkehrten, zum Freund, um den der Nimbus des Abenteurers, der Nimbus elementarer Kämpfe Mensch und See war. Doch wenn ich nun sagenhaftes Seemannslatein von Dir erwartete, so mußtest Du mich enttäuschen. Denn die See hatte Dich gelehrt, die Worte sparsam und im vollen Gewicht ihrer Bedeutung und beruflichen Schwere zu wählen. Es war die Rede von hartem, aber frohem Dienst, von Schifferknoten und Rudern, von Navigation und Sternkunde, von der Kunst, ein Schiff zu steuern, von der Standortbestimmung in der weiten Wasserrunde, doch auch vom Landbesuch in Valparaiso oder sonstwo in einem Hafen, dessen Name voll poetischer Eindrücke Fernsehsucht weckte. Und da ich das Speditionsfach lernte und der Seemann auch mit diesen Dingen zu tun hat, sprachen wir vom Laden und Lösen. Aber Dein Chef war ein Reeder und meiner ein Kaufmann. Es mochte das Gleiche sein, doch wie all das, was die Seefahrt mit eigenen Ausdrücken und Bezeichnungen bedenkt, auch seine eigene



## Segelschiffe

Sie haben das mächtige Meer unterm Bauch  
Und über sich Wolken und Sterne.

Sie lassen sich fahren vom himmlischen Hauch  
Mit Herrenblick in die Ferne.

Es rauscht die Freiheit. Es riecht die Welt. —  
Natur gewordene Planken

Sind Segelschiffe. — Ihr Anblick erhellt  
Und weitet uns're Gedanken.

Joachim Ringelnatz

\* \* \* \* \*

Note haben muß, so taten sich uns die beiden Welten auf: Deine des Seemanns und meine des Landberufes. Doch schon damals erkannte ich, was Deinen Beruf gegen andere schwerer, doch auch größer und begehrenswerter macht: eine Ausbildung die von den ältesten immer noch gültigen Erfahrungen ausgeht, denen des Segelns, des Fahrens mit der Naturkraft der Winde. Mochten Riesenschiffe mit gewaltigen Maschinenanlagen das Blaue Band holen, die Männer auf ihnen hatten auf einem Segelschiff ihre Laufbahn zu beginnen. Man denke sich das bei anderen Berufen aus. In meinem Falle hätte die kaufmännische Lehre nicht mit Schreibmaschine, Rechenmaschine, Telefon und anderem technischen Komfort zu beginnen, sondern mit der Gänsefeder auf einem armseligen Hocker in einer düsteren Stube, die erschüttert werde vom Rollen der pferdebespannten Warenzüge, wo es keine Bankauszüge gab und keine schnellen Autos für rasche Frachten in die Seehäfen oder auch Güterwagen der Eisenbahn. Nun mag es für den kaufmännischen Beruf unwirtschaftlich sein, die Lehre in dem Stil durchzuführen, der längst überholt ist. Für die Seefahrt wird keine technische Erfindung die persönliche Erfahrung des Seemanns im Umgang mit Wind, Meer und Sternen unter einfachsten Vorzeichen, wie dem Segeln, ersetzen können. Du liebst mich das schon damals wissen, weil die See immer wieder in ihrer Unberechenbarkeit Situationen bringen kann, wo die technischen Hilfsmittel ausfallen, wo der Seemann wie zu Zeiten der ägyptischen Galeere, der römischen Trireme, des Wikingerschiffes mit schildbewehrtem Bord, der spanischen Karavelle oder der schnittigen Fregatte des 18. Jahrhunderts, ganz auf sich gestellt für das Leben der Passagiere die Verantwortung trägt und tragen muß. Das ist eine Aufgabe der Berufung, zu der der Mann geboren sein will. Du wähltest freiwillig den Ruf der See für Dein Leben. Wenn es nun im Hafen als dem großen Umschlagplatz der Schiffsladungen noch Verbindung zur schönen herben Welt der Schifffahrt hat, dann sei dazu über die Entfremdung der Kriegs- und Nachkriegsjahre geprüßt.

Vielleicht erfahre ich einmal von Deinen Fahrten, die ja Lebensfahrten sind. Wo immer ich Schiffe schaue, gedenke ich Deiner Wahl, das Land zu verlassen. Jetzt hat es Dich mit rei-

cheren Erfahrungen wieder. Nun kannst Du der Jugend sagen, was es heißt, an Bord zu gehen, um dem Welthandel, ja, der Weltbegegnung zu dienen.

\*

## Die Sekt-Expedition

Von W. Rotermund

In den ersten Jahren nach 1900 sprach man überall in Ostasien viel von einer Expedition zur Erforschung der Flora auf den Südseeinseln. Mit dieser Forschungs-Expedition, die sich bald den Namen die „Sekt-Expedition“ erwarb, hatte es folgende Bewandnis.

Im Jahre 1901 hatte es in Dortmund ein junger Mann von 21 Jahren, namens Rempe, auf der Schule glücklich bis zur Untertertia gebracht und es drohte ihm die Gefahr, daß er zu einer dreijährigen Militärdienstzeit eingezogen wurde. Da kam der junge Mann, ein mehrfacher Millionär, auf den Gedanken, eine wissenschaftliche Expedition nach der Südsee auszurüsten und sie mitzumachen, um auf Grund dieser Expedition vom Militärdienst befreit zu werden. Er kaufte von dem Herzog von Monaco die Yacht „L'Hirondelle“, die er in „Eberhard“ umbauten ließ. Von einem Botanischen Garten gewann er Herrn Dr. Weinberg als wissenschaftlichen Leiter der Expedition. Die „Eberhard“ bekam so viel Proviant und besonders Getränke an Bord, bis alle ihre Räume vollgestaut waren. Dann wurde die Ausreise nach der Südsee angetreten.

In Singapur gab es noch einmal einen längeren Aufenthalt, da die Militärverhältnisse von Rempe noch nicht geregelt waren. Er hatte für mehrere tausend Mark Kabeltelegramme an das Auswärtige Amt zu senden, bis dieses es durchsetzte, daß er auf Grund der wissenschaftlichen Expedition vom Militärdienst befreit wurde. Nun ging die Reise weiter zur Südsee, wo die Expedition unter dem Namen die „Sekt-Expedition“ bald überall bekannt wurde. Es gab an Bord des Schiffes nur Sekt, und Rempe sorgte jeden Tag dafür, daß alle an Bord mehr oder weniger stark bezechet waren. In jedem Anlaufhafen wurden große Feste gefeiert.

Dr. Weinberg hatte mit Rempe einen Vertrag geschlossen, daß nach seinen Anordnungen die Expedition in der Südsee durchgeführt werden sollte. Nachdem schon die Flora auf einer Reihe ganz abgelegener Inseln erforscht war, kam es zu einem Zerwürfnis zwischen Rempe und dem Kapitän der „Eberhard“. Rempe entließ den Kapitän unter Zahlung der vertraglichen Abfindungssumme von 10 000 Mark. Sein Nachfolger wurde der Lloyd-Offizier Ulrich. Dann wurde die Expedition fortgesetzt. Zum Schutz bei Landungen hatte der Gouverneur der deutschen Südseebesitzungen der Expedition eine aus Eingeborenen bestehende, 24 Mann starke Polizeitruppe mitgegeben.

Die Expedition hatte wieder einmal eine Landung auf einer noch ziemlich unbekanntem Insel vorgenommen. Rempe hatte wie immer gut dafür gesorgt, daß viele Getränke mit an Land kamen. Es war nachmittags. Die Polizeitruppe saß friedlich am Strande bei den Booten und machte Gewehrreinen. Rempe lag bezechet im Zelt und schlief. Dr. Weinberg forschte im Busch umher. Da wurde die Expedition von Kanaken überfallen. Die Polizeitruppe, die ihre Gewehre zum Reinigen auseinandergenommen hatte, rettete sich in die Boote und legte vom Strande ab. Die Kanaken umringten das Zelt Rempes, hoben das Zelttuch hoch und stachen mit ihren Speeren nach ihm. Dr. Weinberg schoß mit seinem Revolver um sich und veranlaßte dadurch die Kanaken wieder zu verschwinden. Er wurde durch einen Speer nur am Bein verwundet.

Nachdem die Polizeitruppe in den Booten ihre Gewehre in Ordnung gebracht hatte, kam sie an den Strand zurück. Rempe fand man von fünfzehn Speerstichen durchbohrt tot im Zelt liegen. Er wurde auf der Insel begraben. Die



Expedition wurde fortgesetzt. Nachdem noch auf zahlreichen weiteren Inseln die Flora erforscht war, trat man die Heimreise an.

Der Hafen von Apia war die Versorgungsbasis für die „Eberhard“ gewesen. Hier war für die Jacht ein so großes Proviant- und Getränke-lager eingerichtet worden, daß nach der Beendigung der Expedition der allergrößte Teil des Proviantes und der Getränke zu Schleuderpreisen versteigert werden mußte. Wie unsinnig gearbeitet worden war, geht wohl am besten aus der Tatsache hervor, daß die „Eberhard“ 4000 Kisten Wein, vor allem Sekt, in Apia zurücklassen mußte, weil sie an Bord nicht mehr unterbringen konnte. Auf der Auktion soll der Sekt zu 2 Mark die Kiste weggegangen sein.

Etwa zwei Jahre nach dem Tode Rempes machte der deutsche Gouverneur auf seiner Stationsjacht eine Expedition nach der Insel, auf der der Überfall stattgefunden hatte. Ein Offizier, der die Sekt-Expedition mitgemacht hatte, war damals I. Offizier der Jacht. Auf der Insel angekommen, stellte man fest, daß die Kanaken Rempes Leiche wieder ausgegraben und aufgefressen hatten. Nur der Unterkiefer von ihm wurde noch gefunden. Der erste Offizier nahm ihn mit, ließ ihn unter Glas einrahmen und schmückte später auf einem Küstendampfer seine Kammer damit.

## Das Bad in der Seine

Von Hein Bruns

Wir kamen aus Saudi-Arabien mit Ladung für Hamburg, hatten Quessant gerade passiert. Unsere Erinnerungen an das Land der Achmeds und Alis, der Mohammeds und verschleierte Araberschönheiten waren nicht die besten. Sie waren gemischt mit Sandstürmen und Bullenhitze, Moskitos und Gestank. Unsere dunkelste Erinnerung aber war, daß man 60 Kisten gutes deutsches Bier hinter Zollverschluß gelegt hatte. Das werden wir Mohammed nie verzeihen. So stand uns Hamburg als Inbegriff alles Schönen vor Augen: Sommer, frisches Grün, Blumen, Radieschen, Salat, knusperige Deerns, die ihr Gesicht nicht verhängen und — — — ein Pott Bier vom Faß. Was will der Seemann noch mehr? Aber der Seemann denkt und der Reeder lenkt. Auf See wurden wir umbeordert nach Rouen, dem Hafen an der Seine. Von dort sollte es wieder auf große Fahrt gehen, — — — also nix mit Hamburg. Allah und der Himmel verzeihe uns die erbärmlichen Flüche, die wüsten Lästerungen. Die Leute an der Elbe sollten sich über dies gewaschene und gemalte, geschrubhte und gewienerte, vom Schornstein bis zur Bilge aufgeklärte Schiff freuen, jetzt taten es die Franzosen an der Seine.

Der hoffnungsvolle Nachwuchs der Christlichen Seefahrt nahm das nicht so tragisch — — — denn auch im Winter ist der Hamburger Hafen schön, dann sind wir ja wohl wieder zu Hause. Backbord und Steuerbord grünes Land. Berge, Wälder, versteckte Schlösser, Bastionen, kleine verschwegene Orte, das war das Ufer der Seine. Eine Segeljolle, ein Paddelboot, ein Fischerprahm.

Am Ufer Menschen im Alltag, ein im Wald verschwindendes Liebespaar.

Die Freiwache stand auf dem Achterdeck. Manch froher Ruf, ein freundliches Winken an Bord wie auch an Land. Neben den letzten Häusern einer kleinen Stadt lag auf Backbordseite eine Fabrik. Die Belegschaft, meistens Mädchen, hatte wohl gerade Pause und stand blaubekittelt am Ufer. Das war ja was für unsere jungen Kerls. Es wurde gewinkt, gerufen, herüber, hinüber.

Heini, unser „first class“ Assi, ließ sich wegen der blanken weißen Mädchenarme nicht an den Mast binden, sondern schwang sich in seinem

Arbeitspäckchen auf die Reling, als wolle er ihnen entgegen schwimmen, und — — — da war's geschehen. Heini griff daneben und rauschte in den Bach. Dor geht he hen un singt nich mehr. Sich mit der nassen Wirklichkeit abfindend, schwamm Heini im ausgeschliffenen Schmetterlingsstil dem rettenden Ufer zu, wohl einsehend, daß ein Beidrehen des Schiffes unmöglich sei. Keinen Pfennig im blauen Overall und nur noch 20 Minuten bis Buffalo-Rouen.

Ein Besonnener schoß hoch zur Brücke:

„Herr Kaptän, Heini Wienecke ist außenbords gefallen, — — da, können Sie sehen, da schwimmt er noch.“

Wat nu? Der Alte, der Lotse, der Rudersmann,



Ich wollte schon immer Kaufmann werden . . .

sie alle mußten die Schrecksekunde überwinden, — — — dann kam „Maschine stopp“ und in der Zeit kroch Heinrich wie Kanaibezwinger Rademacher aus den Fluten der Seine. An einem begeisterten Publikum fehlte es nicht.

„Denn man to“, sagte der Alte, „de kümmt schon wedder.“

Und nur noch 15 Minuten bis Buffalo — — — „Maschine voll voraus“. Um einen Toten brauchten wir nicht zu trauern. Der Abend kam und auch Heini. Nachdem er die Zigarren vom Alten und Chief aufgeraucht hatte, bat er um 5000 Franken Vorschuß.

Und Heini erzählte: „Na, da lag ich nun mit allen Vieren im Bach. Was sollt' ich tun? Einholen konnte ich Euch nicht, beidrehen konnte der Zossen auch nicht, also nichts wie Kurs Mademoiselles. Hä, hä, war ja nett von Euch, daß Ihr mir noch mal nachgewinkt habt. Was soll ich Euch sagen? Ich krabbelte da nun raus. Ein bißchen bedebbert und abgekühlt war ich ja, aber wie ich so in die lachenden Gesichter der Deerns sah, war alles klar. Sie schleiften mich ins Kesselhaus zum Maschinenmeister, der mimte mir vor, meinen Kesselanzug auszuziehen und ihn trocken werden zu lassen. Mein Arbeitspäckchen hing auf dem Geländer. Ich saß adamsmäßig auf einer Kiste, natürlich, die Evastöchter waren verschwunden. Ich wußte gar nicht, daß die Französinen vor nackten Männern so bange sind. Die Schicht ging zu Ende, der Arbeitsanzug war trocken. In den alten Schuhen vom Kesselmeister, meine hatte die Seine geschluckt, brachte mich Mademoiselle Yvonne zur Busstation. Und, hä hä, nur 5 Minuten bis Buffalo. Das könnt Ihr Euch doch nun sicher denken, daß ich gewisse Verpflichtungen dem — — — Kesselmeister gegenüber habe.“

„Cherchez la femme.“

## Der Leuchtturm

„Leuchtturm nicht gut für Nebel“, sagt Chinamann, „Leuchtturm scheint, Nebelhorn bläst, Nebelglocke läutet und Nebel kommt trotzdem. Nicht gut!“

## So groß die Welt und doch — — so klein!

Von Greta Lorentzen

Auf der Ausreise nach China liefen wir im Oktober 1928 auch den Hafen Colombo auf Ceylon an. Da wir nach der Rückkehr von einem herrlichen Ausflug nach der alten Königsstadt Kandy noch ein paar Stunden Zeit bis zur Abfahrt unseres Dampfers hatten, wollte ich schnell die Gelegenheit benutzen, mir die so dringend benötigte Bademütze zu kaufen. Da es Sonntag war, hatten nur die einheimischen Kaufleute ihre Läden geöffnet, und etwas hilflos schaute ich mich daher nach einem Geschäft um, das diesen Artikel wohl führen könnte. Nur wenige Augenblicke hatte ich so gestanden, als ein hochgewachsener, schlanker Inder in Sarong und Turban auf mich trat und fragte, ob er mir irgendwie behilflich sein könne. Als ich ihm gesagt hatte, was ich wünschte, erklärte er sich sofort bereit, mich in ein entsprechendes Geschäft zu führen. Da er mich auf Englisch angesprochen und ich ihm ebenso geantwortet hatte, fragte er mich, ob ich Engländerin sei. Als er dann erfuhr, daß ich Deutsche sei und aus Kiel stamme, rief er hocherfreut aus: „Ach, Kiel kenne ich auch, dort bin ich im März dieses Jahres mit Hagenbeck gewesen.“ Da ich mir diese Völkerschau in Kiel angesehen hatte, war ich also dort schon dem Manne begegnet, den ich nun in seinem Heimatlande wiedertraf. Kann man da nicht wirklich von einem seltsamen Spödes Zufalls sprechen?

Die gewünschte Bademütze allerdings habe ich nicht bekommen, denn der Inder führte mich in einen — Seidenladen, wo man mir zwar immer von neuem versicherte, daß das Gewünschte sofort besorgt werden würde und mich bat, mir inzwischen doch die wunderbaren Seiden anzusehen. Diese Aufforderung entsprang natürlich der Hoffnung, daß die wirklich herrlichen Stoffe mich zu einem größeren Einkauf verlocken würden; denn wie ich später erfuhr, hatte der Inder auch so gerechnet und mich absichtlich in diesen Laden geführt, da er für diesen „Schlepperdienst“ Prozente von dem etwa getätigten Einkauf erhalten hätte. Aber trotz der Enttäuschung, die ich ihm bereitere, begleitete er mich freundlich zurück und verfrachtete mich schließlich in eine Riksha.

## Segelratten

Eine Segeljacht in der Elbmündung. Es regnet und alles sitzt in Ölzeug an Deck. Aus der Nordsee kommt ein großer Pasagierdampfer. Da sagt eines der Segelmädchen:

„Was die wohl denken, daß hier Damen an Deck sitzen?“

Fragt die andere junge Dame:

„Woher sollen die denn wissen, daß wir Damen sind?“

## Rollentausch

Der Navigationsoffizier und der Leitende Ingenieur waren in Streit geraten, wer für das Schiff unentbehrlicher sei. Also vertauschten sie versuchsweise ihre Stationen. Nach einer halben Stunde stoppte die Maschine und der Nautiker kroch schweiß- und öltriefend aus dem Niedergang. „Nichts zu machen, ich kriege das verdammte Ding nicht wieder in Gang!“ „Hat auch keinen Zweck“, erwiderte der Leitende Ingenieur, „wir sitzen!“

## Pantry

„Hein, gib mir mal die Petroleumflasche mit der Aufschrift ‚Essig‘. Es muß Himbeersaft drin sein. Aber riech' erst mal!“



# Gekentert

Von Karl Fritz Ludwig

Es war im April 1902. Die kleine Rendsburger Tjalk „Erndte“, 101 Bruttoregistertonnen groß, lag in Memel und lud Dielenholz für Oldenburg. Schiffer Hans Engellandt war froh und guter Dinge, hatte er doch nach der langen Winterruhe eine gewinnbringende Ladung von Kiel nach Memel gehabt. Und zurück mit den Brettern zur Weser war auch kein schlechtes Geschäft. Am 18. April war er mit dem Laden fertig. Der ganze Raum war voller Dielen und ebenso waren sie an Deck hochgestapelt. Hein Frahm, der Bestmann, kraulte sich allerdings bedenklich am Hinterkopf, als er sah, daß sich das Holz immer höher türmte: „Wenn dat man good geht, Schipper!“

„Ach wat, Hein, wat schall dat nich good gohn?“ erwiderte der Schiffer.

Draußen auf der Ostsee wehte ein schöner Nordost. Das war das Richtige für die „Erndte“. Ihre gerefften Segel standen prall voll Wind. Der April ist aber ein verrückter Monat. April macht, was er will. Mit Regen und Schneeböen frischte der Wind auf aus Ost. Das Schiff flog nur so über die Seen. Abends war bereits voller Sturm.

Dieses unfreundliche Wetter hielt die ganze Nacht hindurch an. Schiffer Engellandt hatte selbst das Ruder übernommen. Wenn das Schiff jetzt aus dem Kurs lief, wenn es querschlug, dann war es aus. Immer wieder mußte Hein, der Bestmann, über die Decksladung turnen und nachsehen, ob sich kein Tau gelöst hatte. Der Leichtmatrose und der Junge hockten vorn neben dem Mast. Dort saß man durch die Deckslast etwas geschützt, wenn auch manche See von vorn überkam.

Der 19. April begann mit trübem, grauem Wetter. Noch immer hatte sich der Sturm nicht gelegt, sondern tobte in gleicher Stärke weiter. Noch hatte der Schiffer das Ruder nicht verlassen, während der Bestmann von Zeit zu Zeit das Tauwerk prüfte. Schwer rollte die Tjalk in der hohen See. Der Sturm heulte seine jahrtausendalte Melodie im Takelwerk und vergaß nicht eine Note dabei.

Vierundzwanzig Stunden schon stand Schiffer Engellandt am Ruder, von den überkommenen Seen völlig durchweicht. Jetzt aber schien der Sturm eine Atempause einlegen zu wollen. Vielleicht konnte er es wagen, schnell hinunterzugehen, einen Bissen zu essen und eine rockene Jacke anzuziehen?

„God oppassen, Hein, se dreht di jümmers mit de Näs noh Stüerbord weg“, hatte er den Bestmann noch gewarnt. Auf Hein Frahm war Verlaß.

Schiffer Engellandt ging nach unten. Sorgfältig verschloß er hinter sich die Luke. Eben hatte er Ölrock und Jacke ausgezogen, als sich plötzlich das Schiff hart auf die Seite legte. Nun war es also doch aus dem Ruder gelaufen. Gerade wollte der Schiffer wieder nach oben, als er über sich lautes Gepolter hörte. Die Deckslast ging über Bord. Vielleicht war das gut so, hatte das Schiff doch nun nicht mehr so viel Toppgewicht. Aber warum kam die Tjalk nicht wieder hoch? Er hörte keinen an Deck, kein Schreien, kein Kommandieren. Auf der Stelle mußte er wieder nach oben. Wie konnte er bei diesem Wetter auch dem Bestmann das Ruder überlassen, konnte ihm die Gewalt über vier Menschenleben anvertrauen? Die Luke geht nicht auf. Sie hat sich verklemmt. Mit der Faust trommelt er dagegen. Wenn Hein da ist, muß er ihn doch hören.

Keiner öffnet, keiner antwortet auf sein Trommeln. Da, ein neuer Ruck, ein lautes Poltern, ein Ächzen und Stöhnen! Die Tjalk legt sich weiter auf die Seite, ruckartig. Alles fliegt in der Koje durcheinander. Die Schranktüren gehen auf, die Kommodenschiebläden, das Kojenzug fällt durcheinander, er selbst

saust mit dem Kopf gegen das Kajütdach. Nun poltern noch die Bodenbretter hinterher, ein altes Segel. Ganz dunkel wird es. Jetzt weiß er es: das Schiff ist gekentert. Kieloben treibt es in der See.

Schiffer Engellandt versucht, sich aus diesem Gewirr von Brettern, Kleidungsstücken und tausenderlei Gegenständen zu befreien. Man muß sich nur erstmal an die Dunkelheit gewöhnen, dann ist es gar nicht so schlimm. Vor den Bullaugen schimmert es grün. Doch was jetzt? Von außen kann keine Hilfe werden.

Was ist mit Hein? Wahrscheinlich wird er von einer See über Bord gespült worden sein. Und der Leichtmatrose? War der nicht vorn auf Ausguck gewesen? Hatte ihn schon die erste See mitgerissen, die die „Erndte“ fast zum Kentern brachte? Und der Junge endlich? Es war seine erste Reise.

Doch was soll nun geschehen? Die Tjalk ist zwar ein eisernes Schiff, aber ihre Ladung ist Holz. Zudem ist soviel Luft im Kielraum, daß die „Erndte“ leicht darauf schwimmen kann.



Wo ist er denn überhaupt? Nach seiner Schätzung muß er jetzt 40 bis 50 Seemeilen von Rixhöft stehen. Da ist er auf dem Dampferweg, der vom Kalmarsund nach Danzig führt.

Nun sitzt er hier in der Kajüte, bis an den Hüften bereits im Wasser. Und das Wasser steigt immer noch. Aus dem Tisch, dem Schemel, den Kojen- und Bodenbrettern baut er sich ein kleines Gerüst. Jetzt ist seine Insel fertig. Nun noch die Lebensmittel. Er findet einen Beutel mit getrockneten Pflaumen und ein paar Blechdosen, die eine mit Reis, die andere mit Zucker. Da muß aber auch noch eine Mettwurst sein. Er durchsucht alle Fächer. Dabei findet er noch einen Holzhammer. Ha, da ist auch die Wurst. Nun fehlen nur noch Frischwasser und Brot. Beides ist nicht da. Nur auf dem Boden liegen Glassplitter. Das war die Flasche mit dem Schnaps. Schade, es wäre so schön gewesen! Einmal richtig besaufen, und dann würde man vom Vergluckern nichts mehr merken.

Wie in einer Taucherglocke kommt sich der Schiffer vor. Deutlich spürt er die Rollbewegungen des Schiffes im Seegang. Danach muß die Tjalk quer zu den Seen liegen. Mehr hat er in den Spinden nicht gefunden. Nur den Hammer und der ist wichtig. Schiffer Engellandt klettert auf seine Insel hinauf und hämmert gegen die Außenhaut. Vielleicht kann er damit die Aufmerksamkeit eines vorüberfahrenden Schiffes erregen. Dunkler wird es in seiner Taucherglocke. Der grüne Schimmer verschwindet. Und er wird so müde. Welch' Wunder, ist er doch seit gestern mittag nicht mehr zur Ruhe gekommen. 49 Stunden hat er nicht geschlafen. Jetzt schläft er auf seinem Tisch ein. Als er erwacht, herrscht in seinem Verließ wieder das grünliche Halbdunkel.

Schiffer Engellandt sucht seinen Hammer und trommelt gegen die Außenhaut. Es dröhnt

im Raum, als ob dort hundert Werftarbeiter gleichzeitig nieten. Ihm schmerzt der Kopf.

Aber er muß weiter hämmern. Schließlich muß er auch etwas essen. Er nimmt eine Handvoll Reis aus der Büchse und steckt sich Korn für Korn in den Mund. Dann hämmert er weiter, bis ihm die Nerven den Kopf zu zersprengen drohen. Träge verlaufen die Minuten, die Stunden. Ist es schon Mittag? Wieder holt er sich eine Handvoll Reis aus der Dose. Nun eine Scheibe Wurst dazu, damit er das Mittagbrot vom Frühstück unterscheiden kann. Und als Nachtisch eine Pflaume. Die Backpflaume ist besser als Wurst. Diese erzeugt nur Durst, und Durst darf er nicht bekommen. Er hat ja kein Wasser. Oder ob er es noch einmal versuchte? Nein, es schmeckt nicht sehr salzig. Hier im Osten ist das Seewasser fast süß.

Wieder schlägt er mit dem Hammer gegen das Eisen, wieder droht ihm der Schädel zu zerspringen. Er muß sich eine andere Arbeit vornehmen. Auf einem Schemelbein macht er sich einen Kalender. Jeden Tag, wenn er sein Mit-

tagbrot verzehrt hat, will er eine Kerbe einschneiden. Der Tag vergeht. Er sitzt auf dem Schemel und hämmert gegen die Eisenplatten. Ob ihn jemand hört? Sein Abendbrot besteht wieder aus einer Handvoll Reis, einer Scheibe Wurst und einer Handvoll Zucker. Dann wird es dunkel. Noch einmal hämmert er ein paar-mal, dann macht er sich auf dem Tisch sein Lager zurecht.

Beim Einschlafen überlegt er noch, was er tun könnte, falls in seiner Taucherglocke das Wasser weiter steigen sollte, wenn die Luft verbraucht oder die Lebensmittel aufgezehrt sein würden. Vielleicht wäre es dann das Beste, sich eine Schwimmweste umzulegen, das Dach einzuschlagen und durch das Loch ins Freie zu entkommen suchen. Alles leicht gesagt. Hat er dann noch die Kraft, die Entschlossenheit, die Ausdauer, ein paar Minuten zu tauchen, an das Schiff heranzuschwimmen und auf den Boden zu kriechen?

Nein noch ist es nicht so weit. Noch hat er Sauerstoff, genügend Lebensmittel, und das Wasser ist in der Kajüte nur unwesentlich gestiegen.

Ist es nicht viel richtiger, am Tage zu schlafen und nachts zu hämmern? Am Tage sieht man das gekenterte Wrack schon eher. Nein er will noch tagsüber klopfen und nachts zu schlafen versuchen.

Ein Schlafen ist es sowieso nicht, nur ein Hindämmern. Fällt der erste grüne Schimmer in sein Gefängnis, sitzt er schon wieder auf



dem Schemel und klopft. Dann ist er: eine Handvoll Reis, eine Messerspitze voll Zucker. Mittags macht er die Kerbe ins Schemelbein. Was heißt überhaupt Mittag? Die Stunden schleichen. Er hat keinen Zeitbegriff mehr.

Draußen muß es ruhiger geworden sein. Das Wrack rollt lange nicht mehr so stark wie gestern. Übrigens fällt ihm ein, daß Mast und Großsegel noch stehen müssen. Hätte die „Erndte“ ihr Takelwerk verloren, wäre sie bestimmt schon ein paar Mal rundum gegangen. Der dritte Tag ist schlimmer als die beiden vorhergehenden. Das Knappwerden des Sauerstoffs macht sich bemerkbar. Immer wieder ertappt er sich beim Einnicken. Schleunigst reißt er sich zusammen und hämmert. Er kann es kaum aushalten, so dröhnt ihm der Schädel.

Der vierte Tag bringt neuen Sturm. Ja, es ist April, und der April macht, was er will. Der Sturm scheint ärger als jener vom 18. zu sein. Eine richtige kleine Brandung entsteht in der Kajüte. Mehrmals fällt das Gerüst um. Auch am fünfsten Tag stürmt es noch. Am sechsten ist Kapitän Engellandt kaum noch fähig, seine Klopfzeichen zu geben. Jeder Hammerschlag ist, als ob einer in seinem Gehirn bohrt. Aber er muß hämmern. Nur von seinem Hämmern hängt die Rettung ab.

Am siebten Tag wird dem Schiffer übel. Er wird richtig seekrank. Ist es die Aufregung, die Abspannung, die Nervenauflöbung, die verbrauchte Luft? Vielleicht alles zusammen. Er muß sich übergeben. Beinahe vergißt er, die Kerbe in seinen Kalender zu machen.

Die Seekrankheit weicht. In der Nacht liegt er im Fiebertraum. Unruhig wälzt er sich auf dem Tisch hin und her. Er schwitzt. Bisher ist es ihm in dem nassen Zeug immer so kalt gewesen und nun mit einem Male so heiß. Er reißt sich die Jacke herunter, den blauen Woll-

sweater, die Weste, reißt sich das blaue Flanellhemd auf. Doch immer noch ist ihm so heiß.

Der achte, der neunte, der zehnte Tag vergehen. Er klopft. Die Hälfte von dem Reis hat er schon aufgegessen. Er muß sich mehr an den Zucker halten. Aber nach Zucker bekommt er Durst. Und dann muß er wieder Pflaumen essen. Nein, er muß mehr klopfen. Er vergißt es ja beinahe. Auch der zweite Sturm hat das Takelwerk nicht losreißen können. Wäre das geschehen, hätte es aus sein können mit ihm.

Die „Erndte“ hätte sich dann wohl um und um gedreht, die Luft wäre entwichen, die Holzladung vielleicht fortgespült und das Schiff gesunken. Am zwölften Tag hört er etwas, was anders klingt, als das Gluckern des Wassers längs der Bordwand. Was kann das sein? Er klopft und klopft. Der Schädel will ihm schier zerspringen, so sägt es in seinem Hirn. Oder sind es Sinnestäuschungen, Wahngelüste seiner überreizten Nerven? Wieder das eigenartige Geräusch. Er klopft und klopft und klopft.

Dann horcht er. Ja, nun weiß er es: es sind Schritte, schwere Schritte. Jemand geht in Seestiefeln über den Schiffsboden. Ob sie ihn denn nicht hören? Nein doch, Einbildung ist das, Wunschträume! Klopfen, klopfen nur immer klopfen! Wenn das Schritte sind, gehört ein Mensch dazu, und der muß das doch hören. Er muß wieder klopfen. Unsinn alles, er ist ja nicht mehr er selbst, er schwebt ja bereits in einem Zustand zwischen Leben und Tod. Schluß machen, jetzt Schluß machen! Das ist das Beste! Er hat noch sein Messer, ein Schnitt über die Pulsadern, dann ist alles aus.

Sind es nicht doch Schritte? Klopfen, immer klopfen, nicht aufhören mit dem Klopfen! Er könnte schreiben vor Schmerzen, so dröhnt jeder Schlag durch den Kopf.

Jetzt ist alles still. Er horcht. Was denn nun? Jetzt fängt es draußen an zu klopfen? Ein Echo vielleicht? Wieder klopft es. Ganz unregelmäßig, mal kurz, mal lang, mal lauter, mal leiser. Das ist doch ein Mensch? Oder ist es Sinnestäuschung? Narrt ihn schon der Verstand? Natürlich ist es ein Mensch! Man hat seine Zeichen gehört.

Es kann ja doch gar nicht angehen. Schiffer Engellandt reibt sich die Augen, streicht sich die Haare aus der Stirn, kneift sich in die Arme. Träumt er, wacht er? Aber klopfen, klopfen, klopfen, zeigen daß er lebt, daß er gerettet werden will.

Jetzt hört er regelmäßige Hammerschläge, immer an der gleichen Stelle. Sie schlagen ja wohl ein Niet heraus! Nein, das darf nicht sein. Auf keinen Fall! Wild hämmert der Schiffer auf der anderen Seite dagegen an. Die da draußen lassen sich aber nicht stören. Nun haben sie es heraus. Zi-

schend fährt die Luft aus dem Loch. Schleunigst steckt Schiffer Engellandt seinen Finger hinein. Da merken sie da draußen auch, was sie angerichtet haben. Sie drücken seine Finger wieder zurück und einer ruft durch das Loch: „Steamship ‚Aurora‘, Captain Sörensen, from Laurvig, bound from Stockholm to Danzig. Will versuchen. Sie nach Neufahrwasser zu bringen.“ Gleich darauf wird das Loch durch einen Pfropfen verschlossen.

Eine Weile vergeht. Er hört keine Schritte mehr an Deck. Schließlich merkt Schiffer Engellandt, daß das Schiff irgendwie anders liegt. Ja, ja, tatsächlich, man schleppt es. Einen ganzen Tag lang die gleiche Bewegung, das regelmäßige Gluckern längs der Bordwand. Dann ist es wieder ganz ruhig. Hat die „Aurora“ losgeworfen? Irgendetwas muß sich doch ereignet haben? Zudem ist es dunkel geworden. Womöglich muß er noch den dreizehnten Tag in seinen Kalender schneiden.

Schiffer Engellandt ist noch nie so aufgeregt gewesen wie heute. Er kann auch nicht mehr schlafen. Unruhig wälzt er sich auf seinem Lager hin und her. So ruhig ist es draußen, so still. Nur das Wrack rollt viel mehr als früher. Er springt auf, er muß Gewißheit haben.

Er tastet nach dem Hammer. Und hämmert und hämmert und hämmert! Keine Antwort. Fast die ganze Nacht hämmert er. Und doch ist alles vergeblich. War es doch nur eine Sinnestäuschung?

Plötzlich wacht er auf. Von Schritten an Deck. Ist es Wirklichkeit oder auch dies nur ein Wahngelüste? Es muß bereits Tag sein. Das grüne Licht leuchtet in sein Gefängnis. Doch, jetzt hört er Schritte, ganz deutlich. Sie klopfen auch an den Schiffsboden. Er ruft, er schreit, sie sollen die „Erndte“ schleunigst unter Land bringen, auf Strand setzen, ihn aus seinem Verließ befreien. Man hört keine Schritte mehr. Aber das Gluckern an der Bordwand fängt wieder an. Er wird also wieder geschleppt. Das Wasser wird trüber. Jetzt hört er auch ein Schurren unter dem Roof. Vermutlich berührt das Wrack den Grund.

Bald hört er wieder Schritte an Deck, viele Schritte. Und dann Hammerschläge, immerfort. Man haut die Nieten heraus. Die erste ist abgeschlagen. Eine Stimme kommt durch das Loch: „Sie sind hier in Danzig, Manche. Erst hat Sie der norwegische Dampfer „Aurora“ gebracht bis nach Neufahrwasser, dann haben zwei Schlepper Sie in die Mottlau getaut. Augenblicke noch, Manche, dann haben wir die Platte los und Sie können raus.“

Vier Stunden hat es noch gedauert, vier qualvolle Stunden, bis die Werftarbeiter die Platte endlich so weit los hatten, daß sie den Schiffer herausziehen konnten. Nein, er konnte es noch selbst. Soweit war er noch nicht von Kräften.

Nur das helle Tageslicht blendete ihn. Er sah noch, daß man das Schiff unter den großen Kran geschleppt hatte, dann brach er vor Erschöpfung zusammen. Als er wieder die Augen aufschlug, lag er in einem weißen Bett.

\*

„Wo ist Paul, wo Hein, wo der Jungmann?“ erinnerte sich der Schiffer wieder seiner Leute.

„Das Schicksal ist unerbittlich mit uns, Herr Engellandt. Paul, Ihren Schiffsjungen, fand man im Logis. Gott hat ihn zu sich genommen.“ „Und die andern, Herr Doktor?“

„Kein Mensch wird Ihnen darauf antworten können. Die grausame See hat sich den Bestmann und den Leichtmatrosen von Deck geholt.“ Der Schiffer hat sein Gesicht in das Kissen gedrückt. Leise hat der Arzt das Krankenzimmer verlassen.

„Seejungfrau ein Strich Steuerbord voraus!“





# Ein Mann schafft eine Flotte

von Fritz E. Giese

Deutschland steht heute heute zum drittenmal in seiner Geschichte vor der Aufgabe, sich gewissermaßen aus dem Nichts heraus eine Flotte zu schaffen. In diesem Zusammenhang ist es vielleicht von Interesse, des ersten deutschen Flottenversuches zu gedenken, der allerdings nicht zum Vergleich mit dem heutigen Versuch herangezogen werden kann, da er von ganz anderen Voraussetzungen ausging und auch andere Grundlagen hatte.

In den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts erschienen zum erstenmal eine Reihe kleinerer Schriften, in denen die Forderung nach dem Erwerb deutscher Kolonien und gleichzeitig zur Schaffung einer Bundesmarine laut wurden. Es währte aber noch bis zum Jahre 1848, ehe diese Gedanken festere Gestalt annahmen. Zu dieser Zeit machte sich die maritime Schwäche Deutschlands besonders bei den Streitigkeiten mit Dänemark geltend, das trotz seiner verhältnismäßigen Kleinheit doch dank seiner Flotte in der Lage war, den gesamten Handel Deutschlands nach und von Übersee lahm zu legen. Damals tagte in der Paulskirche zu Frankfurt am Main die deutsche Nationalversammlung, die die Grundlagen für die Einigung Deutschlands schaffen sollte. In der 7. Sitzung dieses Parlamentes wurde am 8. Juni 1848 auf Vorschlag des Hamburger Vertreters die Gründung der ersten Reichskriegsmarine beschlossen. Doch es war leichter, diesen Beschluß zu fassen, als ihn auszuführen und am Leben zu erhalten. Immerhin war im Anfang der gute Wille der überwiegenden Zahl der Bundesländer vorhanden, so daß die mit dieser Aufgabe betrauten Männer mit voller Tatkraft an ihr Werk gehen konnten. Wenige Tage nach der obigen Beschlußfassung trat ein Marine-Ausschuß zusammen, der unter dem Vorsitz des Generals von Radowitz stand. Dieser faßte in der ersten Sitzung des Ausschusses die ihm gestellte Aufgabe dahin zusammen, daß „die Schöpfung einer Marine nicht bloß eine militärische Frage sei, sondern im höchsten Grade auch eine nationale. Sie sei jeden Opfers schon deswegen allein wert.“ Die erste Tätigkeit des Ausschusses ließ sich recht hoffnungsvoll an.

Bereits wenige Tage nach der ersten Sitzung wurde ein Betrag von 6 Millionen Thalern zur Gründung der Flotte bewilligt. Noch aber geht es nicht nur die Organisation, die Schiffe und deren Besatzungen, sondern in erster Linie auch der Mann, der die notwendige Einsicht, die Kenntnisse und nicht zuletzt die Tatkraft besaß, die gefaßten Beschlüsse auch in die Wirklichkeit umzusetzen.

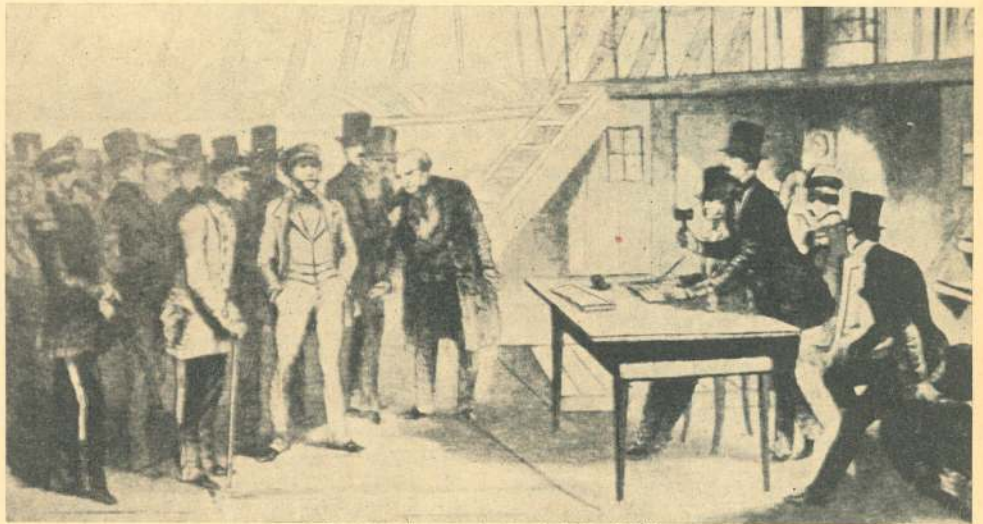
Am 10. Oktober 1848 ordnete daher der damalige Reichsverweser, Erzherzog Johann, eine Umlage für die Begründung der Flotte an und bat zugleich König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen, für die neue Aufgabe den Prinzen Adalbert von Preußen zur Verfügung zu stellen. Der Prinz übernahm auch bereits am 7. November des gleichen Jahres den Vorsitz der neugebildeten technischen Marinekommission, die sich aus Landoffizieren, Artillerieoffizieren, Wasserbautechnikern und einigen preußischen und schleswig-holsteinischen Seeoffizieren zusammensetzte. Neben dieser Kommission arbeitete eine Marineabteilung, die in erster Linie für die Beschaffung des notwendigen Schiffsmaterials zuständig war. Leider fehlte von Anfang an trotz aller gutgemeinten Reden die Unterstützung der Nationalversammlung, zumal es in ihr keinen einzigen Abgeordneten gab, der über die notwendigsten maritimen Kenntnisse verfügte. So lastete die ganze Verantwortung ausschließlich auf der Kommission, die aber schon bald eine wertvolle Unterstützung durch den Beitritt des aus

griechischen Diensten übernommenen Kapitäns Rudolf Brommy fand. Brommy war der Mann, der dem Gedanken neue Kraft einflößte und der schon nach kurzer Zeit der eigentliche Motor des ganzen Unternehmens wurde. Er war zu dieser Zeit ein Mann von 44 Jahren, hatte ursprünglich in der amerikanischen Marine gedient und sich dann als Seeoffizier im Befreiungskampf der Griechen gegen die Türkei mit großem Geschick bewährt. Er und der damalige Reichshandelsminister von Duckwitz wurden, jeder auf seinem Gebiet, die eigentlichen Triebkräfte des neuen Unternehmens.

Die Beschaffung des notwendigen Schiffsmaterials stand von Anfang an unter einem unglücklichen Stern. Erst nach vielen Mühen war es möglich, in England, das die neue Reichsriegsflotte niemals anerkannte, auf Umwegen zwei ältere Postdampfer zu kaufen, die den Grundstock der Bundesflotte bilden sollten. Sie führten in der englischen Handelsmarine die Namen „Britannia“ und „Acadia“ und wurden in der Bundesmarine in „Barbarossa“ und „Erzherzog Johann“ unbenannt. Die „Acadia“

auf, während Preußen sich völlig von der Mitarbeit zurückzog und seine ganze Kraft auf die Schaffung einer preußischen Marine verwandte. Zu allem Unglück kam noch hinzu, daß England sich weigerte, eine deutsche Marine auch nur anzuerkennen, vielmehr verlaublich ließ, daß es alle Schiffe unter der schwarz-rot-goldenen Flagge als Piraten ansehen werde. Auch Schleswig-Holstein, das in erster Linie durch die dänische Flotte bedroht war und die Aussichtslosigkeit einer Unterstützung durch den Deutschen Bund einsah, schaffte sich eine eigene Marine.

Trotzdem erlahmte der inzwischen zum ersten deutschen Admiral ernannte Brommy nicht in seinen Bemühungen, sondern wendete alle Kraft darauf, aus den wenigen ihm zur Verfügung stehenden Schiffen doch noch ein kampfkraftiges Instrument zu schaffen. So lieferte er den Dänen bei Helgoland am 4. Juli 1849 mit den Schiffen „Barbarossa“, „Hamburg“ und „Lübeck“ ein Gefecht, das er nur wegen des Eingreifens der englischen Batterien auf der Insel zugunsten der Dänen abbrechen mußte. England berief sich damals darauf, daß



Die Versteigerung der Bundesflotte 1852/53

strandete bereits bei der Überfahrt bei Texel und kam nur in schwerbeschädigtem Zustand nach Deutschland. Sie wurde auch niemals mehr voll dienstfähig. Die Dampffregatte „Barbarossa“ diente Brommy zeitweilig als Flaggschiff und ging nach der Versteigerung der Bundesflotte in preußischen Besitz über. Außer diesen beiden Einheiten gab es noch die in Hamburg gebaute Segelfregatte „Deutschland“, ein für Kampzzwecke völlig ungeeignetes Schiff, sowie drei Dampfer, „Hamburg“, „Lübeck“ und „Bremen“. Der wertvollste Zuwachs war die ehemals dänische Fregatte „Gefion“, die am 5. April 1849 in einem Gefecht gegen deutsche Strandbatterien bei Eckernförde in deutsche Hände fiel und der deutschen Bundesflotte zugeteilt wurde. Auch sie fuhr später noch längere Zeit unter preußischer Flagge.

Insgesamt sollte die „Reichskriegsmarine“ aus zwölf Schiffen bestehen. Tatsächlich waren 1849 aber nur sechs im Dienst und zwar die Dampffregatte „Barbarossa“, die Dampfkorvetten „Hamburg“, „Lübeck“ und „Bremen“, und die beiden Segelfregatten „Deutschland“ und „Gefion“.

Die Dampffregatte „Erzherzog Johann“ lag in der Werft, eine weitere Dampffregatte, die in Amerika angekauft war, durfte aus politischen Gründen die Fahrt über den Ozean nicht antreten, eine andere Dampfkorvette wartete noch auf ihre Ausrüstung und drei weitere waren im Bau. Angesichts der Aussichtslosigkeit dieser Versuche löste sich die technische Kommission am 8. Februar 1849 bereits wieder

die dänischen Schiffe seine Hoheitsgewässer erreicht hätten.

Alle Bemühungen um den Erhalt der Flotte aber waren vergebens. Geldschwierigkeiten, die Uneinigkeit der deutschen Länder und vor allem das Fehlen einer zentralen Reichsgewalt führte bald den Zusammenbruch herbei. Am 2. April 1852 beschloß der Bundestag die Auflösung der Flotte. Am 10. April des gleichen Jahres holte Admiral Brommy seine Flagge auf „Barbarossa“ nieder. Das Ende der ersten deutschen Bundesflotte war mehr als kläglich. Da sich keine Interessenten für die Schiffe fanden, blieb nur die Versteigerung übrig, die am 1. Dezember 1852 und am 3. Januar 1853 von dem oldenburgischen Staatsrat Hannibal Fischer vorgenommen wurde. England erwarb insgesamt sechs Dampffregatten, Preußen die „Barbarossa“ und die „Gefion“. Der Rest, u. a. 26 Kanonenboote, ging in verschiedene Hände über.

Admiral Brommy selbst wurde am 30. Juni 1853 seines Dienstes entbunden. Mit einem kleinen Ruhegehalt, in seiner Gesundheit schwer geschädigt, versuchte er vergeblich einen neuen Posten zu erlangen und starb als verbitterter Mann am 9. Januar 1860. Trotz seines Mißerfolges gebührt ihm das Verdienst, als erster seine ganze Kraft für die Förderung des deutschen Seegelungsgedankens nicht nur mit Worten sondern auch mit der Tat eingesetzt zu haben. Er scheiterte am Unverständnis seiner Zeit, der damaligen deutschen Regierungen und ihrer parlamentarischen Vertreter.



# Aus der Schifffahrt

## Verabschiedung des Seemannsgesetzes

Zu der Verabschiedung des Seemannsgesetzes führt das „Bulletin“ der Bundesregierung vom 6. Juli 1957 u. a. folgendes aus:

„Der Deutsche Bundestag hat am 28. Juni 1957 das Seemannsgesetz einstimmig in Dritter Lesung verabschiedet. Damit hat der Bundestag ein Gesetzgebungswerk abschließen können, an dem jahrzehntelang vergeblich gearbeitet worden war. Dieses Gesetz, dessen Vorarbeiten die Bundesregierung bereits im Jahre 1950 aufnahm, ersetzt die veraltete Seemannsordnung von 1902 und trägt sowohl der in den letzten 50 Jahren wesentlich veränderten Struktur unserer Seeschifffahrt als auch der weiteren Entwicklung des Arbeitsrechtes Rechnung. Vorschriften des bisherigen Rechts, die nicht mehr zeitgemäß waren, sind entweder ganz weggeräumt oder wesentlich im Sinne moderner Auffassungen umgestaltet worden. Das gilt vor allem für die wichtigen Vorschriften über die Ordnung an Bord. Aus dem Gebiet des eigentlichen Seearbeitsrechtes sind die unzureichenden und veralteten Vorschriften der Seemannsordnung von Grund auf geändert und ergänzt. Sehr wesentliche Teilgebiete, wie z. B. Landgang, Urlaub und Kündigungstristen, sind neu eingetrigt. Weiterhin bezieht sich die neue Regelung auf den Arbeitsschutz im weitesten Sinne, insbesondere auch für Frauen und Jugendliche, sowie auf den Ausgleich für auf See verbrachte Sonn- und Feiertage.

Durch das neue Gesetz wird das Recht des Seemanns auf eine moderne Grundlage gestellt. Darüber hinaus läßt es den Seemann auch gesetzlich an den Errungenschaften teilhaben, die die allgemeine soziale Entwicklung, vor allem die das Arbeitsrechtes selbst, in den letzten Jahrzehnten den Arbeitnehmern in Landbetrieben gebracht hat.

Der von der Bundesregierung und den Ländern so erfolgreich geförderte Wiederaufbau der Seeschifffahrt wird durch dieses große Rahmengesetz auch auf dem sozialen Gebiet wirkungsvoll abgerundet.“

\*

## Geringer Tonnagezuwachs der deutschen Handelsflotte im 1. Halbjahr 1957

Die frachtfahrende deutsche Seeschiffstonnage hat sich im ersten Halbjahr 1957 lediglich um neun Einheiten und 118 226 BRT vergrößert. Die Zugänge betragen 33 Einheiten mit 124 317 BRT sowie 21 124 BRT Neuvermessungen. An Abgängen waren 24 Einheiten mit 27 215 BRT zu verzeichnen.

Die Zuwachsrate des ersten Halbjahres 1957 ist die niedrigste seit Beginn des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte. Im ersten Halbjahr 1956 waren zum Vergleich 68 Einheiten mit 250 253 BRT hinzugekommen. Das niedrige Ablieferungsergebnis ist im wesentlichen auf unerwartete Zusammenballungen der Ablieferungen im zweiten Halbjahr 1956 zurückzuführen, wengleich auch der Streik auf den schleswig-holsteinischen Werften Ende des vorigen Jahres nicht ohne Einfluß auf die Ablieferungsdaten geblieben ist. Nach bislang vorliegenden Meldungen ist in der zweiten Jahreshälfte mit einem Zuwachs von ca. 85 Einheiten mit 336 549 BRT zu rechnen, so daß sich die deutsche Handelsflotte im Jahre 1957 um etwa 450 000 BRT vergrößern dürfte.

## Verteilung der deutschen Tonnage auf die Bundesländer am 1. Juli 1957

Mehr als die Hälfte der gesamten deutschen Seeschiffstonnage von 3,27 Millionen BRT war am 1. Juli 1957 in Hamburg beheimatet. Es folgen Bremen/Bremerhaven mit 28 %, Schles-

wig-Holstein mit 9,2 %, Niedersachsen mit 6,1 % und das übrige Bundesgebiet mit 0,5 %. Bei der Trockenfrachttonnage, die am 1. Juli 1957 2,83 Millionen BRT betrug, führte ebenfalls Hamburg mit einem Anteil von 53,3 % vor Bremen/Bremerhaven mit 31,4 %, Schleswig-Holstein mit 9,4 %, Niedersachsen mit 5,3 % und das übrige Bundesgebiet mit 0,6 %. Die Tankertonnage von 0,44 Millionen BRT verteilte sich mit 75,4 % auf Hamburg, 10,9 % auf Niedersachsen, 7,5 % auf Schleswig-Holstein und 6,2 % auf Bremen/Bremerhaven.



„Versuch doch mal Evas Nummer!“

## Die Seeunfälle deutscher Schiffe im Jahre 1956

Wie in den Jahren zuvor hat das Bundesverkehrsministerium auch in diesem Jahre eine Zusammenstellung über die Seeunfälle im Jahre 1956 veröffentlicht. Aus dieser Veröffentlichung ist der Teil von besonderem Interesse, der vor allem die deutsche Seeschifffahrt umfaßt. Darin heißt es:

„Im Mittel der acht Jahre von 1948 bis 1955 hatten jährlich 5,1 % der Schiffe des gesamten Seeschiffsbestandes einen ersten Seeunfall. Die Unfallhäufigkeit im Berichtsjahr kam mit 5,2 % diesem Mittelwert nahe. Gegenüber dem Vorjahr war die Zahl der Unfallschiffe mit 188, gemessen am jeweiligen Bestand, leicht rückläufig, der Schiffsgröße nach jedoch zunehmend. Im Mittel von Anzahl und Bruttoregister-tonnen lagen die Unfallschiffe 1956 mit 1 % eben über den entsprechenden Bezugsgrößen des Vorjahres.

Eine wesentliche Veränderung nach der Örtlichkeit der Schiffsunfälle in der Unterscheidung nach deutschem Küstengebiet und ausländischen Gewässern lag im Berichtsjahr nicht vor, abgesehen von dem vorerwähnten Umstand, daß im Gesamt größere Schiffseinheiten von Unfällen betroffen wurden. Insbesondere galt dies für Seeunfälle im englischen Kanal und im Gebiet des Atlantiks. Es kam überdies zu mehreren Unfällen größerer Schiffe in überseeischen Gewässern. Lediglich die Seeunfälle im Nord- und Ostseeraum außerhalb der Hoheitsgewässer gingen zahlenmäßig und besonders der Schiffsgröße nach zurück.

Eine Betrachtung nach den Unfallarten ergibt gegenüber dem Vorjahr eine zahlenmäßige Abnahme der Schiffskollisionen (105:113 Schiffe) bei allerdings zunehmender Schiffsgröße, sowie eine Zunahme nach Anzahl und Größe der Betriebsunfälle (15 Schiffe mit 32 335 BRT; Vorjahr 11 Schiffe mit 10 262 BRT). Schwere Sachschäden als Folge eines Seeunfalles traten bei 50 Schiffen mit 95 699 BRT (Vorjahr 54 Schiffe mit 71 665 BRT) ein. Gesunken und gekentert sind 11 Schiffe (Vorjahr: 13). Außerdem gerieten 15 Schiffe mit 4658 BRT in Totalverlust gegenüber 12 Schif-

fen mit 14 685 BRT im Vorjahr. Der größte Einzelverlust, der D. „Maria Schröder“ (1906 BRT), entstand durch Strandung auf einem Korallenriff der Halbinsel Sinal. Unter weiteren Verlusten befanden sich MS. Gertrud“, „Geschwister Raabe“, „Johann Ahlers“ und acht Fischereifahrzeuge. Sechs Totalverluste waren die Folge von Strandungen, vier Schiffe gelten als verschollen. In obigen Zahlen nicht einbegriffen ist der Totalverlust von zwei Segejachten, deren Unfälle vor einem Seeamt verhandelt wurden.

Jahreszeitlich gesehen kam es im Berichtsjahr zu keiner ausgesprochenen Häufung der Seeunfälle. Nur die direkt see- und wetterbedingten Unfälle lassen das übliche Wintermaximum erkennen, insbesondere hinsichtlich der Schiffsgröße. April und Juli weisen aber beachtliche Nebenmaxima auf.

Das zeitliche Geschehen leitet bereits zu den seeamtlich ermittelten Ursachen über, bei denen im Jahre 1956 in den wichtigen Gruppen „menschliches Verschulden“ und „höhere Gewalt“ (Wetter, Seegang, Strom etc.) eine weitgehende Übereinstimmung mit dem Vorjahr festzustellen ist. Auch in der Beziehung der Unfallursachen zur Unfallart sind keine nennenswerten Abweichungen aufgetreten.

Die Zahl der Seeunfälle, bei denen Wettereinflüsse, Strom, Seegang oder Eis als erkannte Hauptursache auftraten (23 %), hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert. Wind- und Sturmwarnungen an der deutschen Küste waren dagegen 1956 gegenüber dem Vorjahr um rund 16 % häufiger, bei Feuerschiff „Elbe I“ sogar um rund 80 %. Wenn weniger, bzw. größere Schiffe wetterbedingte Unfälle hatten, ist der Warndienst zumindest für die Küstenschifffahrt als erfolgreich anzusehen.

Die Großschiffstonnage, im weltweiten Fahrtgebiet onnehin stärker dem Wechsel von Klimazonen und Wettereinflüssen ausgesetzt, kennt Wetterrückichten, insbesondere durch Wind und Seegang, nur noch in beschränktem Umfang. Im übrigen sind, wie nachstehend näher ausgeführt, schlechte Sichtverhältnisse und Nebel immer noch die größten Gefahrquellen für die Seeschifffahrt und als die eigentliche Ursache bei der Mehrzahl der direkt wetterbedingten Seeunfälle anzusehen.

Die auf Verschulden der Schiffsleitung und Lotsen erkannten Verkehrsunfälle von Schiffen verteilen sich prozentual nach Sichtverhältnissen in den letzten vier Jahren wie folgt:

	1953	1954	1955	1956
Tageslicht	27	29	32	39
Dunkelheit	42	41	42	31
Schlechte Sicht od. Nebel	31	30	26	30
	100	100	100	100

Aus dem bisherigen Verlauf dieser Entwicklung könnte mit einiger Sicherheit lediglich auf die relative Zunahme der schuldhaft verursachten Unfälle bei Tageslicht geschlossen werden.

Die Sichtverhältnisse bei den direkt wetterbedingten Schiffsunfällen in 2/3 aller Fälle schlecht, bzw. herrschte Nebel, die restlichen 1/3 verteilen sich zu fast gleichen Teilen auf Dunkelheit und Tageslicht. Geht man andererseits von den Seeverkehrsunfällen aus, die sich bei Nebel oder schlechter Sicht ereignen haben, entfallen die seeamtlich festgestellten Hauptursachen zu 43 % (Vorjahr 47 %) auf die Wetterunfälle, zu 31 % (Vorjahr 30 %) auf menschliches Verschulden und zu 25 % (Vorjahr 23 %) auf sonstige Umstände.

In der Altersgliederung der Unfallschiffe spiegelt sich der relativ günstige Altersaufbau der deutschen Handelsflotte wieder. Über die Hälfte unserer Tonnage war Mitte 1956 weniger als fünf Jahre alt, gefolgt von 19 % der über 25 Jahre alten Schiffe. Schiffe der mittleren Altersklasse sind daher in der gegenwärtigen Aufbauphase weniger stark auch in der Unfallhäufigkeit vertreten.“



**Nebel**

Der Kapitän steht auf der Backbord-Brückennock und späht nach vorn. Zu seiner grenzenlosen Überraschung bemerkt er plötzlich einen fremden Mann, der einige Meter von ihm an einem Geländer lehnt. Der Kapitän: „Verdammt und zugenäht, wo wollen Sie hin mit Ihrem Schiff? Sehen Sie nicht, daß ich Wegerecht habe?“ Aus dem Nebel kommt die Antwort: „This ain't no ship, mister, this here is a light-house!“ (Dies ist kein Schiff, Herr, das ist ein Leuchtturm!)

**Höflichkeit**

Pemöller soll seine erste Reise als Kapitän machen. Vor lauter Freude verlobt er sich mit seinem Mädels aus der schönen Zeit der Seefahrtsschule. Am nächsten Tag geht es schon wieder in See. Auf Trampfahrt. Nach neun Monaten erst kommt er wieder nach Bremen zurück. Gleich verstaubt ihn die Braut in ihren neuen VW. Sie fahren zum Markt, kaufen dort einen ganzen Blumenstand leer und dann geht es auf Besuchstournee zu allen Verwandten und Bekannten. Unterwegs bekommt er die nötigen Segelanweisungen. Es ist immer schlecht für einen Seemann, sich im Revier rechtzufinden. Ohne Lotsen geht das meistens nicht.

Am Herdentorssteinweg ist schon der erste Anlaufhafen. Tante Lina wohnt hier.

„Gestatte mir, gnädige Frau . . .“ stemmt der Seemann ihr den Blumenstrauß entgegen.

„Aber das war doch wirklich nicht nötig, Herr Kapitän. . .“, wehrt die Hausfrau ab, wie alle Hausfrauen es tun.

„Meine ich auch, gnädige Frau“, nickte Kapitän Pemöller, „aber meine Braut, die Else, meint nun einmal, das gehöre zur Höflichkeit.“

**Guschi**

Frau Stövchase soll nach Newcastle kommen. Dort liegt das Schiff ihres Mannes für acht Tage, um Holz zu löschen.

Gerade ist sie beim Kofferpacken, da kommt Onkel Fritz zu Besuch. Onkel Fritz geht noch

auf Seefahrtsschule, will sein A 5 machen. Das Kinderfräulein läßt ihn herein.

„Und du, Guschi, wo willst du, solange Mutti fort ist, schlafen — in deinem Bettchen oder bei Fräulein Erika?“

Guschi überlegt eine Weile, dann wendet er sich an den Steuermannsschüler: „Was würdest du tun, Onkel Fritz?“

\*

**Lebensretter**

Der große Passagierdampfer hatte abgelegt. Die Menschen standen an der Pier und winkten. Plötzlich liegt einer im Wasser und schreit um Hilfe. Sogleich taucht neben ihm ein Matrose auf und bringt ihn zurück auf die Pier. In der bewundernswoll herumstehenden Menge werden Stimmen laut, daß der tapfere Lebensretter die Rettungsmedaille haben müsse. „Schon gut“, sagt der, „aber ich möchte erst mal wissen, wer mich reingeschubst hat!“

\*

**Die Haare**

Kapitän Östmann hat es mit den Haaren zu tun. Sie machen ihm Kummer. Zu viel die Mütze aufgehabt, zu kurze Koje, o ja, es gibt viele Redensarten, wenn einem die Haare ausgehen. Wieder im Heimathafen, sucht er einen Spezialarzt auf. Der schreibt ihm ein langes Rezept auf. „Und dann kommen Sie alle vierzehn Tage zu mir, und wir werden dann weiter sehen.“

„Geht nicht, Herr Doktor, bin Seemann und das auf wilder Fahrt, weiß nicht, wann ich wieder hier bin.“

„Na schön, dann schneiden Sie sich in jedem Hafen ein paar Haare ab und schicken mir diese zu.“

Aus dem ersten, zweiten, dritten, vierten, fünften, sechsten Hafen kommen auch prompt die Briefe mit den Haaren. Der siebte kommt aus Brisbane, Queensland, Australien. Dazu der Text: „Beiliegend wieder ein paar Haare. Es sind meine letzten. Mit freundlichem Gruß Östmann.“

**Cissy, die Seemanns liebe**



„So dicht müßt Ihr Euch an Bord aneinander vorbeidrängen, sagst Du, Heini? Ich habe immer geglaubt, auf einem 10 000-Tonner wäre viel mehr Platz.“

„Ja, Cissy, so kann man sich manchmal irren.“

- b) Minensucherbesatzung;
- c) Spitzname für Zollbeamte in Zivil.

**7. Was ist Krakatau?**

- a) durch eine gewaltige Katastrophe bekannter Vulkan;
- b) italienischer Krakenfischer;
- c) besonders dauerhaftes Manilatauwerk.

**8. Was ist Roaring Fourties?**

- a) durch Stürme bekannter Meeresteil;
- b) bekannter Lotsengesangsverein;
- c) kritischer Bereich bei hohen Motordrehzahlen.

**9. Was ist Baggala?**

- a) Arabisches Segelfahrzeug;
- b) Insel im Indischen Ozean;
- c) entsprechend: Mahalla, Meute.

**10. Was ist Kalmar?**

- a) schwedische Hafenstadt;
- b) Tintenfisch;
- c) finnisches Seengebiet.

GEHIRNSCHMALZ

**Silbenrätsel**

Aus den nachstehend aufgeführten 48 Silben sind 14 Wörter der angegebenen Bedeutung zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, zwei international anerkannte Schiffsregister ergeben al — ba — be — bing — el — el — ga — gas — grön — hurst — is — is — ka — ke — kjö — la — land — land — le — li — low — meer — mor — mu — nal — ne — neu — no — no — ny — o — o — pi — re — re — ri — ring — schwar — see — si — ste — sto — tra — val — ve — ver — yel — zes.

1. Größte Insel der Erde
2. Schiffsverbindungs zwischen Elbe und Ostsee
3. Hauptstadt eines ehemaligen Randstaates
4. Erzhafen an der Westküste Indiens
5. Hafenstadt am Hudson
6. Inselgruppe im Stillen Ozean
7. USA-Staat am Michigansee
8. Meer in Südost-Europa
9. Englische Bezeichnung für einen dänischen Hafen
10. Hafen an der dänischen Westküste
11. Hafen auf den Philippinen
12. Durch Luftschifflandungen bekannter Flugplatz der USA
13. Nebenfluß der Untereibe
14. Fluß in USA (Nationalpark)

**Seemanns-Quiz**

1. Was ist Mondsegel?
  - a) leichteres Persenning als das Sonnensegel;
  - b) orientalische Segelform;
  - c) oberstes, dreieckiges Segel bei Rahschiffen.
2. Was ist Magellan-Straße?
  - a) Wasserstraße nördl. Kap Hoorn;
  - b) Segelschiffsrouten in der Südsee;
  - c) Einfahrt nach Fernando Noronha.
3. Was ist Balanceruder?
  - a) Einrichtung zur Dämpfung der Schlingerbewegungen;
  - b) einfache Steuerung für Segeljollen
  - c) verbreiterte Ruderblattkonstruktion.
4. Was ist Okklusion?
  - a) Gerinnen von Flüssigkeiten;
  - b) Überlagerung von Kalt- und Warmfront;
  - c) Eintrübung des Himmels.
5. Was ist Hygrometer?
  - a) Luftfeuchtigkeitsmesser;
  - b) Apparat zum Messen des Wasserdrucks;
  - c) klassische Versform in der Dichtkunst.
6. Was ist „schwarze Gang“?
  - a) Negercrew auf einem Frachter;

**Auflösungen aus Nr. 7**

**Silbenrätsel**

Seefahrt ist not; Gorch Fock

1. Schoner, 2. Ewer, 3. Echolot, 4. Faröer, 5. Achtersteven, 6. Hamburg, 7. Radar, 8. Trakbaker, 9. Isogone, 10. Sternbuchse, 11. Turndecker, 12. Nadir, 13. Orion, 14. Tegetthoff, 15. Godeke Michel, 16. Oderbank, 17. Richtfeuer, 18. Chile, 19. Harpunier, 20. Fingerling, 21. Odysseus, 22. Chianti, 23. Karpfänger.

**Seemanns-Quiz**

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



# Flotten-Umschau

Am 26. Juli 1932, vor 25 Jahren also, kenterte und sank das damalige Segelschulschiff „Niobe“ der Reichsmarine in einer orkanartigen Bö in der Nähe von Fehmarn auf 20 m Tiefe, wobei 69 Mann der Besatzung den Seemannsstock fanden, darunter ein großer Teil des Seeoffiziersnachwuchses vom Jahrgang 1932. 40 Mann, darunter der Kommandant, wurden von dem Hamburger D. „Theresia L.-M. Russ“ gerettet. Die „Niobe“ war als Handelsschoner „Morten Jensen“ erbaut worden, ging 1913 als „Tyholm“ in norwegischen Besitz über und wurde am 21. November 1916 mit Konterbande von „UB 41“ aufgebracht und prisengerichtlich eingezogen. Zunächst erhielt das Schiff den Namen „Aldebaran“, bis es ab 1921 als Segeltender „Niobe“ der Reichsmarine übergeben wurde. Seine endgültige Bestimmung als Segelschulschiff „Niobe“ kam erst Ende 1923. Da sich die Schonertakelung für Schulungszwecke nicht recht eignete, wurde die „Niobe“ zur Bark umgetakelt. Nachdem das Wrack gehoben war, wurde es am 18. September 1932 vor Rixhöft durch Sprengung versenkt.

Wie der Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge, unlängst bekanntgab, ist nunmehr auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg ein Segelschulschiff in Bau gegeben. Bei etwa 1600 ts Verdrängung wird das Schiff eine Segelfläche von nicht ganz 2000 qm tragen und sich weitgehend an die Bauweise der drei letzten Segelschulschiffe der Kriegsmarine anlehnen. Diese hatten sich bestens bewährt und sind auch jetzt noch unter ausländischen Flaggen in Dienst. („Gorch Fock“ vor Stralsund versenkt, von den Russen gehoben und als „Towarischtsch“ in die Sowjetmarine übernommen; „Horst Wessel“ Schulschiff „Eagle“ der US Coast Guard und „Albert Leo Schlageter“ Schulschiff „Guanabara“ der brasilianischen Marine).

Über die Bundesmarine ist weiter zu berichten, daß eine Gruppe von Offizieren und Mannschaften vorübergehend zur 6. US-Mittelmeerflotte zum Dienst auf Zerstörern kommandiert waren und eine weitere Gruppe in den USA weilte, um sich auf dem im Umbau befindlichen Zerstörer „Anthony“ (2750 t Höchstverdrängung, 60 000 PS, 35 kn) einzuarbeiten, da dieser und andere Zerstörer der „Fletcher“-Klasse, aus den Jahren 1943–45 stammend, der BM bis zur Fertigstellung eigener Bauten zur Verfügung gestellt werden sollen. Die „Anthony“ soll noch in diesem Herbst als

Leihgabe übernommen werden. Die von uns zu bauenden Zerstörer werden etwa dieselbe Größe haben. Mit ihrer Indienststellung kann bis 1960 gerechnet werden.

Der Bau von M-Booten, S-Booten usw. für die BM geht laufend weiter. Auch im Ausland wird für uns gebaut, so liegen z.B. auf einer französischen Werft, der „Constructions Mécaniques Cherbourg“, acht 360-ts-Küstenminensuchboote auf Stapel, Umgekehrt haben aber auch wir schon für die „Marine Nationale Française“ Kriegsfahrzeuge gebaut.

Nachdem im Bundeshaushalt 1957/58 weitere zehn Schnellboote bewilligt sind, ist also der Bau von insgesamt 40 S-Booten sichergestellt. Die neuen Boote der „Raubtier“-Klasse haben mit „Jaguar“ als erstem Boot angefangen. Erinnern wir uns bei dieser Gelegenheit an die früheren Namen wie „Iltis“, „Luchs“ und „Panther“, die rund 1000 t großen Kanonenboote der Jahrhundertwende. Ebenso trugen die sechs in den Jahren 1927/28 entstandenen 800-t-Torpedoboote Raubtiernamen.

Die neuen S-Boote sollen 140 ts Verdrängung und mit einer Maschinenleistung von zusammen 12 000 PS etwa 44 Knoten laufen können. Geplant sind vier S-Bootgeschwader, davon drei in der Ostsee, eines in der Nordsee.

Die neueren Fahrzeuge der Volksmarine der DDR erhalten neuzeitliche Feuerleitgeräte und vollselbständige Geschütze. Es sind oder waren 100 Offiziere der VM an die Sowjet-Marinenschule in Libau kommandiert, um dort mit den neuen Einrichtungen vertraut gemacht zu werden.

Aus den USA wird gemeldet, daß die 1945 fertiggestellten 13 000-t-Kreuzer „Galveston“ und „Little Rock“ mit Abschußeinrichtungen für „Talos“-Flakraketen versehen werden und der Umbau zu Beginn des Jahres 1958 bereits beendet sein soll. Diese Raketen haben nach amerikanischen Angaben eine Reichweite von 50 Seemeilen. Die Kreuzer, deren Maschinenanlagen von je 100 000 PS unverändert bleiben, können 33 Knoten laufen. Es sind an Bord Sprühanlagen gegen radioaktive Wirkungen vorgesehen.

Die britische Kriegsmarine hat nach umfangreichen Außerdienststellungen der verschiedenen Kriegsschiffklassen nunmehr einen Bestand von 122 000 Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften, dazu eine Dringlichkeitsreserve von 63 000 Mann. Das erste britische U-Boot mit Atomkesselanlage soll „Dreadnought“ heißen. Im übrigen scheint die britische Marine ernsthaft die Frage zu prüfen, wie weit man die Flugzeugträger durch U-Boote mit Raketenbeschleunigung ersetzten kann.

In den USA und Großbritannien geht man angeblich mit dem Gedanken um, Handelsschiffe im Kriegsfall mit Fernlenk Waffen auszurüsten. Von der „Girdle Ness“, einem früheren Einheitschiff, mit dem die Royal Navy in dieser Richtung eingehende Versuche gemacht hat, wird behauptet, daß es eine größere Kampfkraft habe als ein Schlachtschiff. Ferner soll für alle Handelsschiffe der

Patrouillenboot des dritten Hafenschutz-Geschwaders. Erb. 1952 auf der Lürssen-Werft, Bremen-Vegesack, 60 ts, 2x1000 PS, 24 kn, Länge 29 m, Breite 4,68 m, Tiefgang 1,5 m. Bewaffnung vier 2 cm Flak.

Nato-Länder ein Mobilmachungsplan aufgestellt werden bezüglich ihrer Erfassung, Ausrüstung und Bewaffnung, wobei für Schiffe über 15 Knoten Geschwindigkeit Sonderbestimmungen gelten, darunter auch die, daß sie an Stelle von Geschützen mit Raketenwerfern versehen werden.

Die französische Marine hat eine ganze Reihe von Kriegsfahrzeugen im Bau, u.a. zwei 29 000-t-Flugzeugträger („Foch“ und „Clémenceau“), einen Flakkreuzer, „Colbert“, von 11 000 t Vollverdrängung und sonstige Fahrzeuge. Als neuestes wird die Inangriffnahme des Baues des ersten atomgetriebenen U-Bootes „Q 244“ gemeldet.

Die Sowjets haben überraschenderweise den Bau von drei „Swordloff“-Kreuzern, die auf der Staatswerft in Leningrad kurz vor dem Stapellauf standen, abgestoppt.

Die von den Sowjets bisher sehr kurz gehaltene Polnische Marine soll neuerdings ganz erheblich ausgebaut werden. U.a. soll das polnische Flottenkommando nicht weniger als achtzehn neuzeitliche Minensuchboote vom Typ „T 43“ erhalten haben, sowie zwei ältere ehemals deutsche Torpedoboote von je 840 ts. Dazu kommen noch drei mittlere U-Boote und vier Minenräumboote. Weitere Zuwendungen sind geplant, doch hängt dies wohl auch von einer entsprechenden Vermehrung und Ausbildung von polnischem Marinepersonal ab, das nach bisheriger Schätzung etwa 20 000 Mann umfaßt. Polnische Marinestützpunkte sind Gdingen mit dem Sitz des Flottenkommandos, Heisternest, Hela, Kolberg und Stettin.

Ende Juli hielt Staatspräsident Nasser vor Alexandria eine Parade der ägyptischen Flotte ab. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die drei von den Sowjets gelieferten U-Boote unter ägyptische Flagge gestellt. Bisher hatte Ägypten noch keine U-Boote, Israel übrigens auch nicht. Man darf annehmen, daß zum mindesten die Hauptnummern auf den ägyptischen U-Booten vorerst von der Sowjetmarine gestellt werden.

Im Fernen Osten hat die Meldung der Sowjets, das Gebiet um Wladiwostok zum Sperrgebiet zu erklären, in Schifffahrtskreisen einige Unruhe hervorgerufen, besonders aber in Kreisen der japanischen Fischerei.

## Zwei Drittel aller Angestellten unterschieden sich für Lebensversicherung

Von rund 90 000 Angestellten mit einem Monatsgehalt zwischen 750 DM und 1250 DM, die auf Grund der Neuordnung der Sozialversicherung zwischen einem Wiedereintritt in die Angestelltenversicherung und dem Abschluß einer Lebensversicherung wählen konnten, haben sich bis zum 31. März 1957 60 000 für die Lebensversicherung entschieden.

## Serienbauten aus der Ostzone

Nach Sicherstellung der Materialkontingente haben die ostzonalen Werften nunmehr mit dem Serienbau von 350 Fischereifahrzeugen begonnen, die zum Teil für die eigene Hochseefischerei bestimmt sind. Die bisherigen Serien sind nach den letzten Erfahrungen abgeändert worden, so daß nunmehr folgende Einheitsstypen in genormten Bauverfahren auf Kiel gelegt werden:  
Trawler, Wasserverdrängung 1076 t, Fassungsvermögen 4380 Korb. Länge 57,62 m ü. A., Breite 9,08 m, Tiefgang etwa 4 m. Maschine: Dieselmotor von 400 PS. Geschwindigkeit 11 Knoten. Besatzung: 32 Mann. Aktionsradius bei 7 Knoten 7500 Seemeilen. Spezialwert: Volkswerft Stralsund.  
Logger, Wasserverdrängung 475 t, Fassungsvermögen 1860 Korb. Länge 39,15 m ü. A., Breite 7,3 m, Tiefgang etwa 3 m. Maschine: Dieselmotor von 200 PS. Geschwindigkeit 10 Knoten. Besatzung: 23 Mann. Aktionsradius bei 7 Knoten etwa 5000 Seemeilen.  
Sämtliche Hochseefischereifahrzeuge sind beim „Kommando der Küstensicherung“ in Rostock registriert. Ihre Marine-Ausrüstung als U-Jäger und Minensucher, sowie Vorpostenboote soll weitgehend vorbereitet sein. (—om—)





# Holz aus Sibirien

(Fortsetzung von Seite 116)

Fünf weitere Einheiten können davor im Strom von riesigen Leichtern aus beladen werden. Ganz Igarka lebt im Zeichen des Holzes. Aus den großen Wäldern oberhalb des Flusses kommen riesige Flöße. Sie werden im Sommer gesammelt und an Land gezogen und dann im Winter in dem gewaltigen Lessov-Kombinat zersägt und gestapelt. In den Sommermonaten kommen 50 bis 60 Frachter — zumeist aus dem westlichen Europa — um das Holz abzufahren. Das qualitativ vorzügliche Holz wird mit Spezialtransportwagen auf die Pier vor das Schiff gefahren. Von dort wird es mit sieben Meter langen vierzölligen Manila-Ringstropfen und eigenem Bordgeschirr über schwere hölzerne Stellagen auf das Schiff geholt. Die Hieven sind sehr schwer und stellen höchste Anforderungen an das Geschirr. Es wird Tag und Nacht in vier Schichten gearbeitet. Die Stapel werden von russischen Mädchen und Besatzungsangehörigen talliert. Zeit scheint bei den Russen keine Rolle zu spielen. Die Kapitane werden aufgefordert, bei schlechter Stauung sofort die Arbeit zu stoppen. Die Sowjets wünschen in den Anknüpfungshafen kein Manko.

\*

Wir wurden von den russischen Behörden und auch von den Zivilisten sehr freundlich behandelt. Die Einklarierung wurde durch einen russischen Offizier schnell und höflich durchgeführt. Verlangt wurden eine Mannschaftsliste und die Musterbücher. Diese kamen nach wenigen Stunden zusammen mit den Landgangscheinen wieder an Bord. Ein Gesundheitspaß, Store-, Tabakwaren- und Geldlisten wurden nicht gefordert. Die Besatzung konnte praktisch zu jeder Tag- und Nachtzeit an Land gehen. Zur Betreuung hatten die Sowjets einen Seemannsklub eingerichtet, in dem man essen, spielen und tanzen konnte. In etwa neun Tagen waren fast 360 000 Bretter Rotkiefer und Fichte an Bord verladen worden. In der Zwischenzeit hatte die Besatzung verschiedene Fußballspiele gegen russische Auswahlmannschaften gewonnen bzw. verloren. Nach jedem Spiel wurde der Erfolg im Klub entsprechend begossen.

Die Preise, vor allem für Konsumgüter, sind in Rußland sehr hoch. Bei dem Wechselkurs 1 Rubel = 1 DM kommt man mit seinem Geld nicht lange aus. Ein halber Liter Wodka kostete schon 28 Rubel. Belästigt worden sind wir nie, im Gegenteil, man war immer korrekt und allen Wünschen entgegenkommend. Die Rückreise nach Antwerpen wickelte sich, soweit es russische Behörden betraf, auch reibungslos ab. Sechs Wochen, nachdem Damper „Bellatrix“ Amsterdam verlassen hatte, kam er mit 1744 Standards sibirischen Holzes in wieder Antwerpen an.

\*

## Schlechtwetter

Schon gleich hinter dem Rotesand-Leuchtturm ging es los: die See knall gegenan und vom Himmel goß es in Strömen. Nordsee! „I gitt, Herr Kapitän“, meinte der einzige Fahrgast, der in seinem hellen Sommerpaletot auf die Brücke gekommen war, „i gitt, was haben wir nur für schlechtes Wetter!“ — „Schlechtes Wetter?“ grunzte der Kapitän, „schlechtes Wetter? Für uns Seeleute gibt es kein schlechtes Wetter, nur 'ne unpassende Kleidung.“

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

# Ankerplätze

## DER SEEMANNSMISSIONEN

### Deutsches Seemannshaus Hamburg 11, Wolfgangsweg 12

Gottesdienst: Jed. So., 10,30 h  
Wochenandacht: Jed. Mo., 8,00 h  
Musik. Unterhaltungsabende: Di., 13. und 27. 8., 19,30 h  
Preisskat: Di., 20. 8. und 3. 9., 19,30 h  
Heimabend: Jed. Fr., 19,30 h  
Fernsehen: So., Mo., Mi., Do. und Sb.  
Sprechstunden des Seemannspastors: Täglich 9—10 h.

### Deutsches Seemannshaus, Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Gottesdienst: Jeden So. 10,00 h  
Fernsehen: Jeden Sb. und So.  
Sprechstunde: Jeden Di. 16,00 bis 19,00 h

### Katholisches Seemannshaus „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  
Jeden Sb. ab 20,30 h

### Deutsches Seemannshaus Lübeck, Untertrave 1

Heimabend: Jeden So. 20,00 h

### Deutsche Seemannshaus Rotterdam, s'Gravenykvial 157

Lesezimmer und Spielraum: Täglich  
Gottesdienst: Jeden So. 10,30 h in der deutschen Kirche  
Tanzabend: Jeden So. 20,00 h  
Preisskat: Jeden Di. 20,00 h  
Filmabend: Jeden Do. 20,00 h  
Stadtrundfahrt: Jeden Sb. 15,15 h  
Abend am Kamin: Jeden Sb. 20,00 h  
Fußballspiele können bei rechtzeitiger Anmeldung durch uns organisiert werden.  
Bücherei mit gutem Lesestoff für die Reise.  
Seemannsfrauen steht das Heim ebenfalls jederzeit offen.

### Deutsches Seemannshaus Stockholm, Svartmangatan 16

Täglich ab 19,30 h (außer Do. und Sb.)  
Kaffee- und Heimabend: Jeden Mi. und So.

### Deutsches Seemannshaus Turku, Satomakatu 27

Geselliger Abend: Jeden Di. 19,00 h  
Lesezimmer und Spielraum: Täglich geöffnet

## Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 17. 8. und 21. 9. 1957 wie folgt:

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 Postboje

**Herbert O. aus Hamburg:** Im Jahre 1912 bestellte Griechenland auf einer deutschen Werft ein Linienschiff, das meines Wissens nicht mehr zur Ablieferung kam. Können Sie mir nähere Auskunft über den Verbleib dieses Schiffes geben und über seine technischen Einzelheiten?

**Unsere Antwort:** 1912 bestellte Griechenland bei der Hamburger Vulcan-Werft, den heutigen Howaldtswerken, ein Linienschiff. Es sollte nur der Rumpf und die Maschinenanlage geliefert werden, indes die Bethlehem Steel Corp., USA, Panzer und Geschütze lieferte. 1914 lief das Schiff vom Stapel und erhielt den Namen „Salamis“. 1950 t, Länge 173,70 m, Breite 25,00 m, Tiefgang 7,60 m, 40 000 PS, 22 Knoten. Nach Kriegsausbruch wurde der Bau vorläufig still gelegt. 1919/20 wurde das Schiff abgewrackt.

\*

**K. T. aus Lübeck:** Kann ein Schiffsoffizier wegen Trunkenheit im Dienst und auf Grund in diesem Zustand gemachter Äußerungen dem Kapitän gegenüber fristlos entlassen werden?

**Unsere Antwort:** Diese Möglichkeit besteht selbstverständlich, wenn auch dabei unterschieden werden muß, ob diese Trunkenheit eine einmalige Entgleisung oder wiederholt vorgekommen ist. Auch hinsichtlich der Äußerungen dem Kapitän gegenüber muß festgestellt werden, in welcher Form diese erfolgt sind. Soweit hierbei Beschimpfungen und Bedrohungen ausgesprochen wurden und unter Umständen noch Fremde Zeugen dieses Auftretens waren, wird das Ergebnis immer eine fristlose Entlassung sein müssen.

\*

**E. H. aus Flensburg:** Ist etwas darüber bekannt, wie lange noch die Zwangswege in der Ostsee bestehen bleiben werden und können Sie mir Angaben darüber machen, wieviel Schiffe nach dem Kriege noch durch Minentreffer verlorengegangen oder beschädigt worden sind?

## Der Weg zum Patent

### Seefahrtschule Bremen

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt am 4. Juli 1957 die Herren:

Max Burger, Bremen; Egon Ehring, Flensburg; Rudolph Franke, Bremen; Werner Herb, Esslingen; Herwig Koltmann, Göttingen; Richard Lemke, Bremen; Erich Leymann, Sulingen; Franz Egon Paffenholz, Bonn; Othmar Pietsch, Bremen; Joachim Pries, Braunschweig; Klaus Scharmacher, Hoya; Egon Schepperle, Bad Salzungen; Jens-Peter Weniger, Bremen.

Am 3. Juli 1957 bestanden vor der Prüfungskommission der Oberpostdirektion Bremen folgende Herren die Prüfung zum Erwerb des Seefunkzeugnisses 2. Klasse:

Günther Bleckriede, Osnabrück; Franz Dirsenberger, Berdtesgaden; Manfred Bories, Münster/Westf.; Offried Dralle, Berlin; Neiko Gimbel, Cuxhaven; Gerhard Gollon, Pirmasens; Wolfgang Greger, Bremen; Karl Gutjahr, Bremen; Egon Hasse, Norden/Ostfr.; Klaus Hempel, Karlsruhe; Hansgeorg Hense, Oldenburg; Manfred Herzog, Osnabrück; Helmut Hinrichs, Hohenkirchen; Ernst Kotzold, Bremen; Günther Meyer, Nürnberg; Heinrich Osenger, Bremerhaven; Alois Salfner, Klagenfurt; Elmer Schmidt, Bremen-Lesum; Wolfgang Schmidt, Bremen.

### Seefahrtschule Hamburg

Es bestanden am 9. Juli 1957 die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt folgende Herren:

Harald Behm, Hamburg; Fritz Breier, Hamburg; Carl-Friedrich Dippel, Hamburg; Walter Eppelmann, Hamburg; Walter Gerber, Hamburg; Dieter Grabo, Wedel; Werner Grönwoldt, Hamburg; Ernst Höhs, Wedel/Holst.; Günter Mettenhoff, Hamburg; Fred Müller, Horst i. Holstein; Erhart Paschburg, Hamburg; Donath Pirs, Hamburg; Gregor Reimers, Hamburg; Gottfried Raabe, Hamburg; Karl Röttger, Wedel; Hans Wüste, Nottendorf, Krs. Stade; Harald Bock, Hamburg; Manfred Janisch, Hamburg; Klaus Berg, Hamburg.

### Seefahrtschule Lübeck

Die am 6. Juli beendete Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt bestanden die Herren:

K.-L. Bauer, R. Börner, D. Boll, R. Borwegen, B. Falkenthal, M. Fieschütz, W. Kassner, R. Kausche, P. Korif, H.-W. Kurth, W. Lange, E. Lemke, Chr. Lüddeke, H. Nitzsche, H. Pulkeit, H.-D. Richter, M. Rönnau, H. Rosocha, G. Rottmann, H.-D. Rüger, W. Schultz, G. Sjöström, Cl. Speck.

**Unsere Antwort:** Aus Kreisen der Bundesmarine verlautete kürzlich, daß damit gerechnet wird, daß die minefreien Zwangswege im Jahre 1959 bzw. 1960 aufgehoben werden können, zumal erfahrungsgemäß angenommen werden muß, daß bis dahin die Minen unsharp geworden sind. Anfang 1957 meldete Lloyd's Schiffregister, daß seit dem Ende des 2. Weltkrieges in der ganzen Welt durch noch nicht beseitigte Seeminen 296 Schiffe von über 500 BRT-Größe versenkt oder beschädigt worden sind. Am größten waren die Verluste vor der holländischen und belgischen Küste. Von 1953 bis 1956 wurden in allen europäischen Gewässern 28 Schiffsunfälle durch Minen registriert. Im Jahre 1956 gingen jedoch nur noch zwei Schiffe durch Seeminen verloren.

\*

**Gottlieb H. aus Basel:** Als Freund der Seeschifffahrt und Abonnent der Zeitschrift „Kehrwieder“ erlaube ich mir die Anfrage, ob die Viermastbark, welche am Himmelfahrtstag im Hamburger Hafen lag, die „Pamir“ oder die „Passat“ war. Mit bestem Dank und freundlichem Gruß aus meinem „Heimathafen“ Basel.

**Unsere Antwort:** Die Viermastbark, die Sie am 30. Mai 1957 im Hamburger Hafen gesehen haben, war die „Pamir“. Am 31. Mai ging sie wieder in See.

\*

**G. T. aus Eckernförde:** Kann ich die Abgeltung von sechs freien Tagen, die ich während der Dienstzeit nicht erhalten habe, von der Reederei fordern?

**Unsere Antwort:** Sie haben ein Recht auf Abgeltung von freien Tagen, die Sie nicht erhalten haben. In einem ähnlichen Fall hat das Tarifschiedsgericht der deutschen Seeschifffahrt entschieden, daß es Aufgabe der Reederei ist, an Hand von Aufzeichnungen des Kapitäns anzugeben, wann tatsächlich Dienstfreiheit gewährt worden ist.

\*

**E. M. aus Aurich:** Ich habe im Ausland mein Schiff verpaßt und habe meinem Arbeitgeber den entstandenen Schaden ersetzen müssen. Außerdem wurde mir vom Seemannsamt eine Geldbuße von DM 60,— auferlegt. Kann ich diese Geldbuße nicht auf den Schadensersatzanspruch meines Arbeitgebers anrechnen?

**Unsere Antwort:** Nein, das können Sie leider nicht, da Sie vermutlich in einem gesonderten Verfahren wegen Vergehens gegen § 96 Ziffer 4 der Seemannsordnung vom Seemannsamt zur Zahlung einer Geldbuße verurteilt wurden. Bei der Wiedergutmachung des Schadens Ihrer Reederei gegenüber handelt es sich um eine davon völlig getrennte arbeitsrechtliche Auseinandersetzung auf Grund des bestehenden Huervertrages zwischen den Parteien. Beiden Zahlungsverpflichtungen liegt zwar der gleiche Anlaß zu Grunde, doch haben beide nichts miteinander zu tun.

Die Bilder lieferten: A.G. „Weser“ (Werkaufnahme) (S. 113), Paul Broszio (S. 114), Ludwig Dinklage (S. 119), Stadt Flensburg (S. 115), Reederei Heinrich C. Horn (S. 118), Kleinschmidt (Archiv) (S. 118), Hugo Klement (Cap Horn) (S. 122), Heinrich von Medvey (S. 121), Peter Tamm (S. 116, 117).



# Die Werften melden...

## Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

- Bau-Nr.  
5093 Flußfahrtschiff „Bayinnaung“, 214 BRT, f. Burma Abfrg. 20. 7. 57  
5151 MS. „Sottorf“, 1230 BRT, f. Erich Drescher, Hamburg, Stapell. 18. 7. 57  
5208 SMS. „Pemex XXIV“, 520 PS, f. Petroleas Mexicanes (Pemex) Mexiko. Stapellauf 13. 7. 57

## Adler-Werft, Bremen

- 11 MS. „Albatros“, 1197 tdw, f. Augo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, Profef. 18. 7. 57

## Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

- 1310 TD. (tu) „Esso Guildford“, 36 000 tdw, f. Esso Petroleum Co., London, Profef. 17. 7. 57  
1312 MS. „Stureholm“, 9200 tdw, f. Svenska Amerika Linien, Stockholm, Stapell. 10. 7. 57  
1322 MS. „Traneland“, 4500 tdw, f. Broström-Konzern, Schweden, Stapell. 10. 7. 57

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

- 823 MS. „Continental Pioneer“, 13 000 tdw, f. United Steamship Corp., Panama, Ausged. 9. 7. 57  
831 MS. „Erika“, 4900 tdw, f. Karl Gross, Bremen, Profef. 4. 7. 57

## Bayerische Schiffbaugesellschaft m.B.H., Erlenbach/Main

- 888 TMS. „Thorgerd“, 720 tdw, f. Tankreederei de Vries & Co., Hamburg, Stapell. 10. 7. 57  
918 TMS. 2200 tdw, f. Tankreederei de Vries & Co., Hamburg, Auftr. 7. 57

## Beidenflether Werft Paul Peters

### Beidenfleth/Holst.

- 28 MS. „Tiny Tim“, 365 tdw, f. Timmerman's Handel- en Industrie My N.V., Goes/Holland, Stapell. 17. 7. 57

## Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

- 140 MS. „Eiselotte Rehder“, 998 BRT, f. Carsten Rehder, Hamburg, Profef. 2. 7. 52

## Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 864 TMS. „Johs. Stove“, 20 564 tdw, f. Lorentzens Rederi Co., Oslo, Stapell. 9. 7. 57

## Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

- 180 MS. „Hansahöft“, 800 tdw, f. Bange & Koppen, Hamburg, Stapell. 27. 7. 57  
181 MS. „Ulja Rask“, 480 tdw, f. Soren P. Christensen, Vejle/Dänemark, Profef. 31. 7. 57

## Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

- 712 D. „Rio Macaroco“, 36 000 tdw, f. Hendy International Corp., New York, Profef. 12. 7. 57

## Eisflether Werft A. G., Eisfleth/Weser

- 307 MS. „Mellum“, 4722 BRT, f. Ernst Glässel & Co., Bremen, Profef. 6. 7. 57  
308 MS. „Contentia“, 1650 tdw, f. Bremer Schiffahrts- kontor Brink & Co., Bremen, Stapell. 17. 7. 57

## Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

- 565 MS. „Stad Utrecht“, 6000 BRT, f. Halcyon Lijn N. V., Rotterdam, Profef. 18. 7. 57  
566 MS. „Koolsingel“, 11 450 tdw, f. „Invotra“ N.V., Rotterdam, Stapell. 2. 7. 57

## Gutehoffnungshütte Sterkrade, Rheinwerft Walsum

- 955 MS. „Sevilla“, 1370 BRT, f. Oldenburg-Portugiesische Dampfschiff-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie. K.G., Hamburg, Profef. 12. 7. 57

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

- 6 MS., 4200 tdw, f. Israel, Auftr. 7. 57  
9 MS., 4200 tdw, f. Israel, Auftr. 7. 57

## Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

- 213 MS. „Argonaut“, 422 BRT, f. Steffens u. Gerlach, Esdorp/Stade, Profef. 3. 7. 57  
223 MS., 1800 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 7. 57

## Howaldtswerke Hamburg A.-G.

- 904 MS., 8300 tdw, f. Hamburg-Amerika Linie, Auftr. 7. 57  
918 MS. „Loppersum“, 12 350 tdw, f. N.V. Stoomvaart- Maatschappij „Oostzee“ (Vinke & Co.), Amsterdam, Profef. 25. 7. 57  
919 TD. (tu) „Esso Salisbury“, 36 000 tdw, f. Esso Petroleum Co. Ltd., London, Stapell. 27. 7. 57  
921 MS. „Anthony II“, 14 900 tdw, f. Couliouthros Ltd., London, Stapell. 17. 7. 57  
930 TD. (tu), 46 000 tdw, f. Ausland Auftr. 7. 57

## Bau-Nr.

- 951 TD. (tu), 46 000 tdw, f. Ausland Auftr. 7. 57  
952 TD. (tu), 46 000 tdw, f. Ausland Auftr. 7. 57

## Husumer Schiffswerft

- 1112 MS. „Mogens S.“, 590 tdw, f. A.E. Sörensen, Svend- borg, Profef. 12. 7. 57  
1118 MS., 900 tdw, f. Ausland. Auftr. 7. 57  
1131 MS., 700 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 7. 57  
1150 MS. Fahrgastschiff f. Wattfahrt, 334 BRT, Auftr. 7. 57

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

- 42 MS. „Alk“, 300 BRT, f. Kapt. Behrmann, Dornbusch, Profef. 23. 7. 57  
49 SMS., 250 PS, f. Wasser- und Schiffahrtsdirektion Aurich, Stapell. 9. 7. 57  
51 MS. „Johann Schepers“, 299 BRT, f. Rud. Schepers, Haren/Ems, Stapell. 24. 7. 57

## Kieler Howaldtswerke A.G.

- 1043 TMS. „World Galantry“, 21 700 tdw., f. Niarchos, Griechenland, Profef. 23. 7. 57  
1050 MS. „Kalliopi Pateras“, 13 000 tdw, f. Diamantis Pateras Ltd., London, Stapell. 27. 7. 57  
1067 MS. „Theodor Heuß“, Eisenbahnfahrtschiff, f. Deutsche Bundesbahn, Stapell. 11. 9. 57  
1128 TD. (tu), 46 000 tdw, f. Ausland, Auftr. 7. 57  
1130 MS., 13 300 tdw, f. Norwegen, Auftr. 7. 57  
1132 TD. (tu), 39 700 tdw, f. Norwegen, Auftr. 7. 57  
1139 MS., 4525 tdw, f. Hamburger Rechnung, Auftr. 7. 57  
1140 MS., 13 300 tdw, f. Norwegen, Auftr. 7. 57

## Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

- 144 MS. „Tim S“, 294 BRT, f. Timotheus Schepers, Haren/Ems, Stapell. 15. 7. 57

## D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1052 MS. „Kajen“, 1311 tdw, f. H. M. Gehrckens, Ham- burg, Profef. 8. 7. 57  
1057 MS. „Plan“, 550 tdw, f. H. M. Gehrckens, Hamburg, Stapell. 1. 12. 57

## Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

- 1122 Schnellboot f. Bundesmarine, Auftr. 7. 57  
1123 Schnellboot f. Bundesmarine, Auftr. 7. 57  
1124 Schnellboot f. Bundesmarine, Auftr. 7. 57  
1125 MS., 2700 tdw, f. deutsche Rechnung Auftr. 7. 57

## Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

- 106 MS. „Thomas Schulte“, 3000 tdw, f. Bernhard Schulte, Hamburg, Stapell. 15. 7. 57

## Lübecker Flender-Werke

- 478 MS. „Jaladharati“, 9650 tdw, f. The Scindia Steam Nav. Co., Bombay, Profef. 19. 7. 57  
481 MS. „Grecian Valour“, 8800 BRT, f. Goulandris Brs. Ltd., London, Stapell. 24. 7. 57

## C. Lühring, Brake/Unterweser

- 5605 MS. „Maria Schwing“, 424 BRT, f. Hinrich Schwin- ge, Brake, Profef. 11. 7. 57

## Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- 13267 MS. „Alcor“, 1795 BRT, f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, Profef. 25. 7. 57

## Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

- 478 MS. „Watertransport Board“ (Heckradschiff), 178 BRT, f. Burma, Profef. 31. 7. 57  
484 MS. „Macedon“, 3500 tdw, f. Australian Steamship PTV., Stapell. 11. 7. 57

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

- 597 MS. „Nanni Russ“, 1373 BRT, f. Schiffahrt- u. Assen- kurranz Ges. E. Russ & Co., Hamburg, Profef. 4. 7. 57  
599 MS. „Erika Bischoff“, 3450 tdw, f. Heinrich Bischoff, Hamburg, Stapell. 23. 7. 57

## Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

- 825 MS. „Louise Schupp“, 949 BRT, f. J. H. T. Schupp, Hamburg, Profef. 11. 7. 57  
829 MS. „Erwin Schröder“, 3800 tdw, f. Richard Schrö- der, Hamburg, Stapell. 20. 7. 57

## Nordseewerke G.m.b.H., Emden

- 289 D. (tu) „Hugo Stinnes“, 10 967 BRT, f. Hugo Stinnes Transocean Schiffahrt GmbH., Mülheim/Ruhr Profef. 6. 7. 57  
291 MS. „Master Stellos“, 12 850 tdw, f. Monrovia Motorship Corp., Liberia, Profef. 20. 7. 57  
327 MS., 13 240 tdw, f. Fernley & Eger, Oslo, Auftr. 7. 57  
328 MS., 13 240 tdw, f. Fernley & Eger, Oslo, Auftr. 7. 57

## Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

- 524 MS. „Rosita“, 2447 BRT, f. J. M. Ugland & Co., A/S, Grimstad, Norwegen, Profef. 20. 7. 57  
529 Saugbagger „3/C No 8 Batymn“, f. UdSSR, Stapell. 31. 7. 57  
546 MS. 5150 tdw, f. Richard Schröder, Hamburg Auftr. 7. 57  
549 MS. 5150 tdw, f. Richard Schröder, Hamburg Auftr. 7. 57

## Ottensener Eisenwerk A.G., Hamburg

### Bau-Nr.

- 505 MS. „Lionel“, 4490 tdw, f. D/S A/S Oestlandet, Oslo, Profef. 16. 7. 57  
506 MS. „Emily Sauber“, 4490 tdw, f. Sauber & Co., Hamburg, Stapell. 17. 7. 57

## Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

- 487 MS. „Marie Both“, 494 BRT, f. Both & Co., Glück- stadt,

## H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

- 177 MS., 890 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 7. 57  
186 MS., 530 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 7. 57

## Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 283 MS. „R. C. Rickmers“, 9000 BRT, f. Rickmers Linie mbH., Hamburg, Stapell. 30. 7. 57

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

- 868 MS. „Adler“ (Viehtransporter), 300 BRT, f. Inter- oceana Schiffahrts-Ges. (KR.: Carsten Rehder, Ham- burg), Profef. 18. 7. 57  
871 TMS., 1250 tdw, f. Ausland, Auftr. 7. 57  
872 Flußfahrtschiff, 250 PS, f. Ausland Auftr. 7. 57  
873 MS. Fährschiff Wangerooe — Karolinensiel, f. Deutsche Bundesbahn, Auftr. 7. 57

## J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- 400 MS. „Partner“, 706 tdw, f. Kapt. Quast u. Gerdau, Neuenfelde, Profef. 27. 7. 57  
415 MS. „Hove“, 498 BRT, f. Kapt. Rieper u. Fischer, Hamburg, Stapell. 11. 7. 57  
416 MS. „Consul Horn“, 760 BRT, f. Heinrich C. Horn Hamburg, Profef. 13. 7. 57

## Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 1681 SMS. „Georgswerder“, 89 BRT, f. Lütgens & Rei- mers, Hamburg, Stapell. 19. 7. 57

## Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 396 MS. „Bremer Makler“, 433 BRT, f. Bruno Bischoff & Co., Bremen, Profef. 26. 7. 57  
397 MS. „Bodil Schmidt“, 1750 tdw, f. Reed. Schmid GmbH., Flensburg, Stapell. 11. 7. 57  
404 MS., 2250 tdw, deutsche Rechnung, Auftr. 7. 57

## Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

- 1268 MS. „Vogelsand“, 1800 tdw, f. Part. Reed. MS. „Vo- geland“, Stapell. 24. 7. 52  
1270 MS. „Henry Horn“, 388 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg, Profef. 25. 7. 57  
1284 TMS., 499 BRT, f. Skibs A/S Karlander, Frederik- stad/Norwegen, Auftr. 7. 57  
1285 MS., 3000 tdw, f. Lübeck-Wyburger Dampfschiff- fahrts-Ges., Lübeck, Auftr. 7. 57

## Schulte & Bruns, Emden

- 197 SMS. „Camberene“, 134 BRT, f. Union des Remor- queurs de Dakar, France, Westafrika, Stapell. 11. 7. 57

## Stülsenwerft, Hamburg

- 863 MS. „Manuel Mejia“, 7880 tdw, f. Flota Mercante Grancolana SA, Bogota, Stapell. 19. 7. 57  
866 MS. „Helga Dan“, 5000 tdw, f. J. Lauritzen, Kopen- hagen, Profef. 9. 7. 57  
872 SMS. „Taldir“, 5380 Korb, f. Pécheres Delpierre, Boulogne sur Mer, Stapell. 11. 7. 57  
D. „Sunhenderson“, 8000 tdw, f. Solar Shipping Ltd., Monrovia, Liberia, Profef. 20. 7. 57

## An- und Verkäufe

MS. „Else Perchmann“, ex „Methan“, erb. 24 Einswarder, 531 BRT, Ank. H. Parchmann & Co., Bremen, von Ernst Komrowski, Hamburg

MS. „Hinnark“, ex „Njord“, erb. 39, 374 BRT. Ank. deutsch. Reeder aus Norwegen.

D. „Auguste Levers“, ex „Prins Philipps Willem“, ex „Prins Willem van Oranje“, erb. 39 in Frederikstad, 1303 BRT. Ank. von Ernst A. Levers, Hamburg, von Oranje Lijn, Holland.

MS. „Star Line Enterprise“, ex „Steinburg“, ex „Editha W. Gleue“, erb. 52 in Hamburg-Harburg, 921 BRT. Verk. v. August Bolten Wm. Millers Nachf., Hamburg, an Eastern Star Lines Ltd., Colombo, Ceylon.

D. „Teutonia“, erb. 22 in Kalundborg, 1381 BRT, verk. v. Werner Peters, Hamburg, nach Italien.

D. „Winnie Lattmann“, ex „Egaa“, erb. 45 in Belgien, 1763 BRT angek. von Reed. Lattmann KG., Hamburg, aus Dänemark.

Keese  
BALL  
PARADOX  
Die reizendste Angelegenheit  
in Hamburg



**Kelvin-Hughes**

Echolote · Radar und andere Navigationsgeräte

**S. G. Brown**

Kreiselkompass  
Selbststeueranlagen

**Chadburns**

Maschinentelegraphen

**Sabroe**

Schiffskühlanlagen  
(nur Bezirk Hamburg)

**Amplidan**

Wechselsprechanlagen

Lieferung · Einbau · Wartung

**ELNA** G. M. B. H.

Hamburg · Bremen · Kiel  
Bremerhaven



# Sihl

## PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

**Schulz & Vanselow**

HAMBURG 39 - Hudtwalkerstr. 10 - Tel. 47 52 54



Der Hafen von Montreal

Am 18. Mai 1642 legte Paul de Chomedey, Sieur de Maisonneuve, den Grund zur VILLE MARIE DE MONTREAL. Das Emporblühen der französischen Besetzung war geeignet, die Eifersucht Großbritanniens zu erwecken. Da auch Grenzstreitigkeiten mit den südlichen englischen Kolonien ausbrachen, so erdröhte die erhabene Wildnis der Uferlandschaften des St. Lorenz-Stromes wiederholt vom Donner der Kanonen. Mächtige englische Flotten erschienen auf dem Strom und bedrohten im Kampf gegen die französische Militärmacht die Städte Quebec und Montreal. Durch den Pariser Frieden von 1763 gelangte Kanada unter die Herrschaft Großbritanniens. Der französische Einfluß dieser 903 000 Einwohner zählenden Stadt ist noch immer sehr groß, denn 63 % der Einwohner sind französischer Herkunft. Montreal ist der Sitz eines katholischen Erzbischofs, einer protestantischen und einer katholischen Universität und vieler Kulturinstitute.

## DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS-BANK AKTIEN-GESELLSCHAFT

- **Gewährung erststelliger Schiffshypothecken**
- **Verkauf von Schiffspfandbriefen zu 7% - steuerbegünstigt und zu 8% - Rendite 8,56%**

Am 30. Juni 1957 ausgegebene Kredite: **2.519 mit DM 137 601 500.—**  
davon an die

SEESCHIFFFAHRT .....	DM 56 105 500.—
KUSTENSCHIFFFAHRT .....	DM 34 658 500.—
BINNENSCHIFFFAHRT .....	DM 46 837 500.—

Aus der Halbjahresbilanz vom 30. Juni 1957:

Grundkapital, Reserven und Wertberichtigungen .	DM 10 325 000.—
flüssige Mittel .....	DM 13 238 400.—
Inhaberschiffspfandbriefe .....	DM 57 891 700.—
Namenschiffspfandbriefe .....	DM 73 217 000.—
Bilanzsumme .....	DM 154 222 000.—

HAMBURG 1 · MÜNCKEBERGSTRASSE 22 · TELEFON 32 20 37





**CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11**

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

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

GEORG P.

**Möller**

GEGR.  
1881

**Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen**

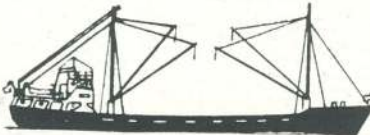
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

**HAMBURG-FREIHAFEN**

BROOK 5-6 TEL. Sa. Nr. 36 63 53 Tag und Nacht

**LIEFERANTEN**

der Seeschifffahrt



**Aluminium**

Veredelung und Färbung nach dem Eloxal-Verfahren  
**JUL. CHR. BUCHHOLZ**  
Hamburg - Bahrenfeld, Boschstraße 4  
Telefon 89 52 84

**Armaturen**

**F. A. SENING** gegr. 1862  
Metallgießerei, Armaturen- und  
Maschinenfabrik  
Hamburg 11, Vorsetzen 23/27



**Bordapotheken**

**NEUE APOTHEKE ST. PAULI**  
Inh. G. Laudahn  
Einrichtung v. Bordapotheken · Hospitaleinrichtungen  
Hamburg, Clemens-Schultz-Straße 90, Tel. 31 06 65

**Bordspiele**

**Spielzeug-Rasch**

Hamburg 1 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf: 337922

**Drahtseile**

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge  
**WALTER HERING**  
Hamburg 36, Caffamacherreihe 107/111  
Telefon 34 64 85 und 34 84 15

**Elektrische  
Anlagen**

Hoch- und Niederspannung  
**Schiffsinstallation** · Neubau · Reparatur  
**WILLY OSTERMANN**  
Ingenieur-Büro  
Hamburg 11, Rödingsmarkt 32, 35 12 62



**Ladungskontrolle**

**GEBR. HASENFUSS**  
Hamburg 11, Stettiner Straße 80b  
Telefon 35 03 64

**Packungen**

Dichtungsmaterial und alle technischen Bedarfsartikel  
für Deck und Maschine · Großhandel, Im- und Export  
Telefon 34 22 64 35 20 93 31 38 22 31 58 23  
**LOUIS TAXT** Hamburg 11, Steinhöft 11

**Pumpen**

für alle Bordverhältnisse Selbstansaugende Drehkolbenpumpen bis 600 cbm/h  
Kolben-Ballast-Lenzpumpen bis 200 cbm mit schneller Reinigung  
Feuerlöschpumpen mit luftgekühltem Dieselmotor, mit VW-Motor, tragbar  
Selbstansaugende Kreiselpumpen in allen Ausführungen bis 1000 cbm/h  
**ROBERT PRINZ** Pumpenfabrik · Hamburg-Altona, Nopitschstraße 15  
Telefon 31 12 66, Fernschreiber 021 3218

**Schiffs-  
Großwäscherei**

Haushalts-, Hotelwäsche, Hamburger Hauswäscherei  
**GUSTAV WELSCHER**  
Hamburg, Wandbeker Königsstraße 62  
Telefon 68 21 61

**Schiffs-  
Innenausstattung**

**M. HIGLE & SOHN**  
Klein-Flottbek, Quellental 22/24, Telefon 82 01 06  
Polstermöbel · Dekorationen · Gardinen · Teppiche  
Möbelstoffe · Fußbodenbelag

**Schiffsproviant**

**BASTÉ & LANGE**  
Deck-, Maschinen- und Kajütsausrüstungen  
Hamburg 11, Brook 7  
Telefon 36 62 08-09, Nachruf H. Lange 42 39 82

**Schiffsreparaturen**

**GALL & SEITZ** · Maschinenfabrik  
Hamburg 11, Vogelreth 2-4  
Telefon 38 64 46 und 38 66 18  
Nachruf 28 25 26, 40 02 06 und 47 09 12

**Schiffszimmerei**

**J. M. LINDEMANN** · Tischlerei · Holzhandel  
Holzbearbeitung · Verpallen und Laschen von Ladung  
Hamburg 11, Stubbenhuk 35-38  
Telefon 34 38 66-67 · Telegramm-Adresse: Lindham  
Freihafenbetrieb: Am Mo'dauhafen 10 · Gleisanschl.B: Hamburg-Süd PL 1104

**Stauereibetrieb**

**ERNST KREINDEL** Gegründet 1874  
Hamburg 11, Sandtorkai, Kaischuppen 2  
Telefon 33 81 46-48, Telegramme: Stauerkreindel

**Uniformen**

und Tropenzeug in hervorragenden Qualitäten und  
allen Größen - Eigene Maßschneiderei  
**Ernst Brendler**  
Hamburg, Admiralitätstraße 1

**Waffen**

**BONNEVAL**  
Hamburg 36, Kaiser-Wilhelm-Straße 73 I., Telefon 34 76 22  
Sport- u. Jagdwaffen - Pistolen u. Revolver - arms and pistols  
automatische Gewehre aller Kaliber - Fordern Sie Preisliste  
Versand nach überall - Auch An-kauf gebrauchter Waffen

*Für Zeitgewinn und Sicherheit*

**ESSO**

**ESSO BUNKEROELE · ESSOMARINE-SCHMIEROELE**