

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß
Der Mann am Ausguck
Heimathafen Cuxhaven
Zur Neuregelung der seemännischen
Berufsausbildung
Die Deutsche Seemannschule auf
Steinwerder bei Hamburg
Von der Schule zum Betrieb
Das gibt's auch!
Zauberhafter Orinoco
Die „Seemannsfabrik“
Janmaat-Urlaub
Der fliegende Holländer
Ein Seemann tippelt über die Anden
Simba, die Löwenlady
Ein halbes Jahrhundert Seekasse
Mein Feld ist die Welt
Flotten-Umschau
Die Postboje
Die Werften meldeten



Ja, ja, auch der doppelte Palstek will gelernt sein.

Aufn. G. Schowalter

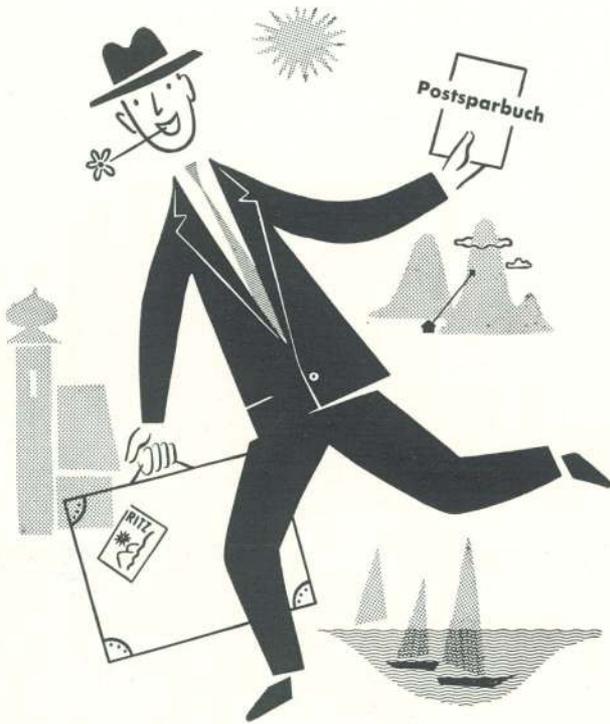


FISSER & v. DOORNUM

Schiffsmaklerei - Kohlenimport

HAMBURG - EMDEN - BREMEN - NEW YORK

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



freizügig

und sorglos reisen
ohne Bargeld mit dem **Postspargbuch**
Abhebungen überall, in Stadt und Land,
im Gebirge, an der See.

SCHIFFAHRTSBUCHHANDLUNG
ECKARDT & MESSTORFF



HAMBURG 11 · NEPTUNHAUS
BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1

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



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: Shipchandlers Hamburg

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

International



STIVALINE

schnelltrocknende widerstandsfähige Raumfarbe

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

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

September 1957

Nr. 9

AM PEILKOMPASS

Am 16. August tagte in Emden der Seeverkehrsbeirat. Hier gab der Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. Hans-Christoph Seeböhm, einen interessanten Überblick über die großen Erfolge beim Wiederaufbau unserer Seeschifffahrt. In den vergangenen 8 Jahren, seitdem der Schiffbau von den Besatzungsmächten wieder freigegeben, ist von deutschen Werften und deutschen Reedereien eine Handelsflotte von 2487 Fahrzeugen mit 3 623 076 BRT geschaffen. In diesen Zahlen sind die Fischerei- und sonstigen Fahrzeuge noch nicht einmal enthalten. Weit über 4 Md. DM sind in diesen Schiffen investiert, zum weitaus größten Teil aus Bundesmitteln oder steuerlich geförderten Geldern. Außerdem befinden sich weitere 1,4 Mio. BRT mit einem Bauwert von 2,2 Md. DM in Auftrag.

Als vor etwa 10 Jahren die ersten bescheidenen Versuche einer deutschen Schifffahrt gemacht werden durften, standen nur 5340 Seeleute in Lohn und Brot, 25 000 waren erwerbslos oder unzulänglich in anderen Berufen untergebracht. Heute aber fahren auf deutschen Schiffen schon wieder 37 000 Offiziere und Mannschaften, wiederum ohne die Seefischer. Die soziale Stellung des Seemanns ist nach jahrelangen Vorbereitungen endlich gesetzlich geregelt und die Arbeitsbedingungen an Bord sind modernen Anforderungen angepaßt.

Für die Berufsausbildung der Seeleute sind für das Jahr 1958 830 000 DM bereitgestellt worden, das ist eine Viertel Mio. mehr als im laufenden Jahr. Zwei neue Seemannsschulen werden eröffnet in Hamburg-Finkenwerder — an der alten Stelle am Köhlfleth — und in Bremervörde.

Der Bau von deutschen Passagierschiffen gehört mit zu den dringendsten Projekten der Reeder und des Bundes, für den sich alle und ebenso die Küstenländer stark einsetzen. Die beiden größten Reedereien sind mit gutem Beispiel vorangegangen. So erwarb der Norddeutsche Lloyd den französischen Passagierdampfer „Pasteur“ (erbaut 1938 in St. Nazaire, 29 253 BRT) und wird ihn nach einigen Umbauten unter dem Namen „Bremen“ in Dienst stellen, und die Hamburg-Amerika Linie kürzlich den Turbinendampfer „Patricia“ vom Svenska Lloyd, Göteborg (erb. 1951 in Newcastle on Tyne, 7764 BRT), der den Namen „Ariadne“ erhalten wird nach einem Umbau auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg.

Damit wird die deutsche Handelsflotte einschließlich der „Berlin“ und der „Seven Seas“ wieder über vier große Übersee-Fahrtgastschiffe verfügen.

Auf ihr 125jähriges Bestehen konnte am 20. August die Seefahrtsschule in Elsfléth zurückblicken. Das kleine Weserstädtchen verfügte damals, als der Großherzog von Oldenburg ein Dekret zur Eröffnung der Schule herausgab, über eine stattliche Flotte von hölzernen Briggs, Barken und Vollschiffen, die zum größten Teil in der Stadt selbst erbaut waren. Hinter Hamburg und Bremen nahm es den dritten Platz in der Bedeutung der deutschen Seehäfen ein. Die Gründungsurkunde vom 20. August 1832 trug folgenden Wortlaut:

„Zum Besten derjenigen jungen Männer, die sich der Schifffahrt widmen und zu Steuerleuten und Schiffscapitains ausbilden wollen, ist mit Genehmigung und huldreicher Unterstützung seiner Königlichen Hoheit, des Großherzogs, in Elsfléth eine Navigationschule errichtet und der als Verfasser verschiedener mathematischer Schriften rühmlichst bekannte Dr. Suhr zum Lehrer an dieser Schule bestellt worden, welcher selbe demnächst eröffnen wird...“

Heute besitzt Elsfléth zwar nicht mehr die Bedeutung als Hafenstadt wie im vorigen Jahrhundert, ihre Schule aber ist immer noch eine der größten ihrer Art im Bundesgebiet.

Ein weiterer denkwürdiger Tag für die Seefahrt war der 28. August, als der dritte Flügel des Gebäudes der Bundes-Seeverkehrsverwaltung in der Bernhard-Nocht-Straße in Hamburg übergeben werden konnte. Hoch über der Elbe gelegen steht es auf einem mit der Seefahrt besonders

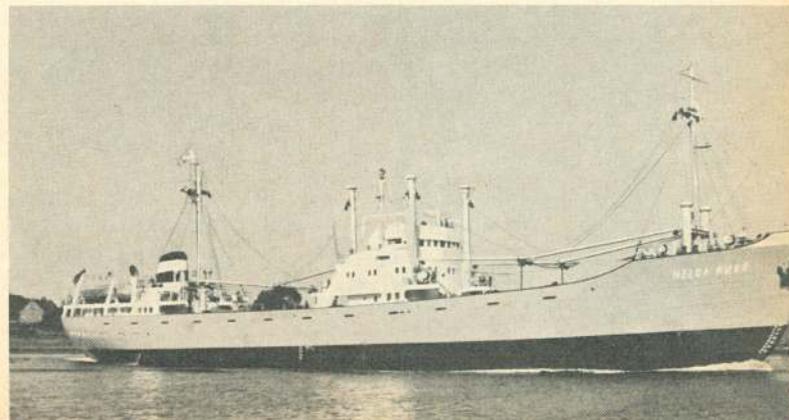
fest verbundenem Boden, lag doch hier das berühmte Wiezels Hotel, dem Treffpunkt der Kapitäne auf großer Fahrt. Dieser Flügel dient nun zur Hauptsache dem Deutschen Hydrographischen Institut, der ehemaligen Deutschen Seewarte. Hier werden nicht nur die nautischen Hilfsmittel, besonders die Chronometer, getestet, sondern auch die Seehandbücher und Seekarten bearbeitet, gedruckt und herausgegeben. Allein im letzten Jahr wurden den Schiffen 120 000 Seekarten geliefert. 1000 verschiedene werden ständig bearbeitet, womit das Institut unter den Seekartenwerken an fünfter Stelle steht. Vier eigene Vermessungsschiffe arbeiten ständig für das DHI, darunter die 850 BRT große „Gauß“.

Gegenüber diesem Gebäude, an der andern Seite der Elbe, liegt das vielgenannte Trokendorck „Elbe 17“. Es wurde 1939/41 im Auftrage der Kriegsmarine erbaut, im Kriege beschädigt und 1945 sollte es auf Geheiß der Engländer gesprengt werden, doch waren die Zerstörungen nicht so schwer, daß sich eine Wiederherstellung nicht lohnte. Der Bund stellte das Dock nunmehr dem Ottensener Eisenwerk zur Verfügung, die es wieder herrichten läßt. Da das Dock 326 m lang und 56 m breit ist, kann es die größten Schiffe aufnehmen und auch als Baudock dienen.

Großes Aufsehen in der Schifffahrt erregte der Untergang des 40 532 t tragenden Turbinentankers „World Splendour“ des griechischen Reeders Stavros S. Niarchos am 21. August in der Straße von Gibraltar. Nach zwei Explosionen, dessen Ursachen noch nicht geklärt sind, sank das Schiff. Die Besatzung konnte bis auf vier Mann, die noch vermißt sind, gerettet werden.

Der Wachoffizier

Am 6. August lieferte die Werft Nobiskrug in Rendsburg das Motorfrachtschiff „Helga Russ“ an die Schifffahrt- u. Assekuranz-Gesellschaft E. Russ & Co., Hamburg, ab. Der als Schutzdecker 2200 t tragende Neubau ist zwischen den Loten 84,33 m lang, 12,30 m breit und geht beladen 4,68 m tief. Deutz-Dieselmotor 1500 PS, 12 Knoten.



Der Mann am Ausguck

Wenn auch die Londoner Abrüstungskonferenz ohne ein greifbares Ergebnis zu Ende geführt wurde, glaubt man — und nicht nur in Bonn — daß trotzdem die Fäden weiter gesponnen werden. Wir haben ein weitaus größeres Interesse an einem guten Einvernehmen der Verhandlungspartner als manch anderer beteiligter Staat, ist doch für absehbare Zeit dieses Gremium das einzige, von dem wir eine Förderung der Wiedervereinigung erhoffen dürfen; zum mindesten dürfte hier der Preis genannt werden, der gefordert wird. Nicht diskutabel sind selbstverständlich die sattsam bekannten Propagandaforderungen. Während der Verhandlungen in London ließ der Sowjetvertreter die große Bombe platzen durch die Mitteilung, daß Sowjetrußland über das Raketengeschloß verfüge, das alle bisher eingerichteten Warnsysteme als überholt erscheinen lasse. Es ist bezweifelt worden, ob die russischen Angaben in allen Punkten den Tatsachen entsprechen. Sei dem wie ihm wolle, auch in Amerika knallen fleißig die Atomexplosionen, mit mehr oder weniger Erfolg. Und in England wurden auf der Schau der britischen Luftfahrtindustrie von Farnborough die neuesten Raketen gezeigt, die das bemannte Flugzeug ablösen sollen. Der amerikanische Nobelpreisträger Professor Muller hat recht, wenn er warnt und sagt, daß in den nächsten dreißig Jahren bis zu 100 000 Menschen an Leukämie sterben könnten, die durch die bisherigen Atomwaffenversuche verseucht sind. Was in den nächsten dreißig Jahren sein wird, wissen wir alle nicht. Vielleicht ist bis dahin mit Hilfe der Raumschiffe eine Umsiedlung auf friedliche Planeten möglich geworden. Nur so viel wissen wir, daß eines Tages der Wahnsinn des atomaren Wettrüstens durch friedliche Vereinbarungen abgestoppt werden muß, bei denen alle Partner ihre Karten offen auf den Tisch legen. Das muß geschehen, auch wenn die Abrüstungskonferenzen der letzten vierzig Jahre — von den Haager Friedenskonferenzen an bis zu den Rüstungsbeschränkungskonferenzen des Völkerbundes — wenig oder nichts von dem zustandebrachten, was sie bezweckten. Inzwischen hat sich die Lage durch die atomaren Waffen erheblich gewandelt und aus dem militärischen und politischen Problem ist durch die Einbeziehung der gesamten Zivilbevölkerung ein moralisches geworden.

Es war der Präsident der Vereinigten Staaten von Nordamerika, Woodrow Wilson, Professor der Geschichte und Staatswissenschaft, der in seinem Programm des Weltfriedens vom 8. Januar 1918 die Forderung aufstellte: „Die Diplomatie soll stets frei sein und sich vor aller Öffentlichkeit abspielen.“ Gelang es schon nach dem Ersten Weltkrieg nicht, die Geheimdiplomatie abzuschaffen, so war das nach dem Zweiten Weltkrieg noch weniger der Fall, und Woodrow Wilson — der 1924 starb — müßte erschüttert den Zusammenbruch seiner Utopien feststellen, würde er erleben,



Der Steward

was sich heute abspielt. Offene Diplomatie sollte auch die Spionage überflüssig machen, und Abrüstungsverhandlungen würden dann nicht mehr dazu benutzt werden können, die Aufrüstung zu decken. Ebenso wie die Geheimdiplomatie, steht heute auch die Spionage in vollster Blüte. Zwei Fälle beweisen das: einmal die Festsetzung des russischen „Meisterspions“ Oberst Ivanowitsch Abel, zum andern die Enthüllungen des Filmregisseurs Boris Morros, der zwölf Jahre in Hollywood filmte und daneben sich als Agent des amerikanischen Geheimdienstes betätigte. Mit Oberst Abel scheint tatsächlich der amerikanischen Polizei ein „großer Fisch“ ins Netz gegangen zu sein. Denn in dem Fotoatelier des „Mister Goldfus“ (so hatte sich Abel genannt) im New Yorker Stadtteil Brooklyn fand man eine aufs modernste hergerichtete Spionagewerkstatt, die Mikrofilmgeräte, Diamantbohrer, Code-Verzeichnisse und sonst noch manches enthielt, was heute für den „Betrieb“ unentbehrlich ist. Neun Jahre hat Oberst Abel in Amerika gearbeitet. Er kam über die „grüne Grenze“ nach Kanada, lebte in New York zurückhaltend und bescheiden, obgleich er über beträchtliche Mittel verfügte. Ob er nun verpöffen wurde, weil er seine Agenten zu schlecht bezahlte — wie es erst hieß — oder ob er in das Netz von Boris Morros verstrickt war, das wird sich wohl kaum aufklären lassen. Tatsache ist, daß etwa zu gleicher Zeit der Hollywooder Filmmann Morros seine Tarnung niederlegte und vor dem Ausschuss seine Rolle als amerikanischer Agent offenbarte. Morros war es gelungen, selbst in Moskau bei höchsten Stellen des sowjetischen Geheimdienstes Informationen einzuholen und sie dem amerikanischen Dienst weiterzugeben. Eine Lawine von Anklagen scheint sich jetzt auf amerikanische Staats-

bürger und Firmen herabzuwälzen, die beschuldigt werden, dem sowjetischen Geheimdienst Material geliefert zu haben. Die Rosenbergs endeten auf dem elektrischen Stuhl...

Nachdem Malaya 170 Jahre unter britischer Verwaltung gestanden hatte, wurde jetzt der Föderation die Unabhängigkeit verliehen. Der Herzog von Gloucester verkündete die Unabhängigkeit in der malaiischen Hauptstadt Kuala Lumpur, zugleich begrüßte er den neuen Staat als zehntes Mitglied des „British Commonwealth of Nations“, das heißt als Mitglied des im Britischen Reich zusammengeschlossenen Völkergemeinschaft. Diese Neuregelung hat sich ohne Geburtswehen vollzogen. Denn einmal sind die Malaien sehr friedliche Menschen, zum andern bedürfen sie eines Schutzes gegen organisierte kommunistische Partisanen und andere Störenfriede. Viele Länder der Erde hatten Abgesandte zu den Feierlichkeiten beordert, die unter der neuen rot-weiß gestreiften Flagge mit dem goldenen Halbmond und dem Stern auf einem blauen Eckfeld vor sich gingen. Mit einer großen Militärparade wurde der auf fünf Jahre gewählte König, auch der „Oberste Herrscher“ genannt, begrüßt. Er gilt als Zeichen der Souveränität der Herrscher der in der malaiischen Föderation vertretenen elf Gliedstaaten. Vor etwa 60 Jahren übergab der Direktor des Botanischen Garten in Singapur, Ridley, Freunden von der britischen Kolonialverwaltung Samen, den sie den Plantagenbesitzern weitergeben sollten. Mr. Ridley sagte dabei: „Gummi ist wertvoller als Kaffee.“ Man folgte seinem Rat, und so wurde Malaya ein Land der Gummiproduktion, das heute fast ein Drittel des Weltbedarfs deckt. In Tankschiffen wird die zähflüssige Milch des Gummibaumes nach allen Erdteilen verfrachtet. An Bodenschätzen verfügt Malaya weiterhin über Zinn, und zwar in solcher Menge, daß Malaya als der größte Zinnproduzent der Welt gilt. Weiter werden Eisenerz und Steinkohle gefördert. Dagegen sind landwirtschaftlich nutzbar nur die Tiefebene an der Küste. Hier wird Reis gepflanzt, das Hauptnahrungsmittel der Bevölkerung. Aber der Ertrag reicht nicht aus, so daß Einfuhr nötig ist. Man sieht, daß auch in diesen paradiesischen Gegenden nicht alles vollkommen ist. Von den etwa 6 Millionen Einwohnern der Föderation sind nur 3 Millionen malaiischen Ursprungs. Die anderen sind Chinesen, etwa 2,3 Millionen, die es meist zu Wohlstand und sogar Reichtum gebracht haben, denn fast der gesamte Groß- und Kleinhandel liegt in ihrer Hand. Auch im Bankwesen dominieren sie. Heftig auf den Fersen sind ihnen neuerdings die Inder, die als Arbeiter für die Gummipflanzungen in das Land gerufen wurden und sich dank ihrer Intelligenz auch in anderen Erwerbszweigen mit Erfolg betätigen. Singapur, das nicht der malaiischen Föderation angehört, sondern selbständige Kronkolonie ist, wird als Konkurrenz angesehen, aber man ist der Meinung, daß die Entscheidungen über die Halbinsel doch in Kuala Lumpur fallen werden.

Fritz Roßberg

Der Heimathafen

CUXHAVEN

Cuxhaven, diese freundliche Hafenstadt an der Elbmündung, ist uns Fahrleuten gut bekannt, wenigstens vom Wasser aus, wenn wir „outward bound“ vom Kanal oder von Hamburg her daran vorüberfahren oder wenn wir von See kommen und uns die ehrwürdige Kugelbake als erstes Wahrzeichen deutschen Festlandes begrüßt. Manchmal aber auch haben wir seinen Anblick tagelang, wenn es draußen junge Hunde weht und wir schutzsuchend auf der Reede von Grimmershörn zu Anker gegangen sind. Unser Blick fällt dann auf die grüne Linie des Seedeichs, überragt von Hotels und Villen, darüber hinaus aber noch die Türme der beiden Garnisonkirchen, und neidisch blicken wir auf die vielen Badegäste, die zum Nachmittagskaffee zu den schmucken Seeterrassen pilgern. An Land gewesen in Cuxhaven aber sind nur wenige von uns, denn hier sind nur Fischer zu Haus und ein paar Dampfer einer Seereederei. Gern wären wir durch Cuxhavens saubere Straßen geschlendert und wären auch gern einmal Kurgast im Nordsee-Heilbad Cuxhaven gewesen.

Wenn Cuxhaven jubiläumssüchtig wäre, dann hätte es in diesem Jahre die 50jährige Wiederkehr der Stadtwerdung begehen können; denn 1907 verlieh die Freie und Hansestadt Cuxhaven Stadtrechte. Selbstverständlich gibt es Städte, die viel älter sind. Aber da Cuxhaven beinahe 550 Jahre lang zu Hamburg gehörte — von 1394 bis 1937 — darf die Verleihung des Stadtrechts doch als besondere Auszeichnung gewertet werden. Manchem Hamburger will es sowieso heute noch nicht in den Kopf, daß Cuxhaven nunmehr zu Niedersachsen gehören soll. Um Neptuns Willen aber wollen wir keine Auseinandersetzung entfesseln, ob und wann Cuxhaven überhaupt wieder an Hamburg fallen wird. Niedersachsen gibt sich große Mühe, diese Perle, die ihm bei der Regelung der Großhamburg-Frage im Tausch gegen Harburg in den Schoß gefallen war, zu hüten und zu pflegen. Im Zeichen des europäischen Gedankens und der kommenden Weltraumausflüge sollten wir uns aber in dieser Cuxhaven-Frage großzügig zeigen.

Vor mehr als 800 Jahren wurden die Marschen des Landes Hadeln eingedeicht und mit Reihendörfern besiedelt. Das Kirchdorf Döse, der Flecken Ritzebüttel und die Siedlung „Koooghafen“ wuchsen im Laufe der Jahrhunderte zum heutigen Cuxhaven zusammen. Viel zu schaffen machte den Siedlern der Blanke Hans, der mehrfach niederriß, was fleißige Hände aufgebaut hatten. Unverdrossen aber wurde an der Gewinnung von Neuland gearbeitet. Fischerei und Heringssalzerei gaben schließ-

lich der Niederlassung an der Elbmündung den besonderen Charakter, bis die Großschiffahrt den Wert des Hafens erkannte und eine Pier für die großen Passagierschiffe anlegen ließ, damals Westerhöft und heute Steubenhöft genannt.

„De armen Lüüd an Land“ aber kennen Cuxhaven seit 150 Jahren nur als Seebad und neuerdings als „Nordsee-Heilbad“. Als 1806 der hamburgische Amtmann Abendroth das Bad ins Leben rief, konnte er freilich nicht ahnen, daß später einmal die Zahl der Gäste jene der Einwohner überschreiten würde. Das war tatsächlich 1956 der Fall, in dem bei einer Einwohnerzahl von 44 231 Köpfen 59 379 Badegäste gezählt wurden.

Wer Cuxhaven kennt, spricht auch von der „Alten Liebe“. Die Badeengel erzählen sich ein hübsches Märchen um diese Anlegebrücke der Seebäderschiffe, die kürzlich erheblich verbreitert und verbessert wurde. In Wirklichkeit ist die „Ol Liev“ aber nichts weiter als der

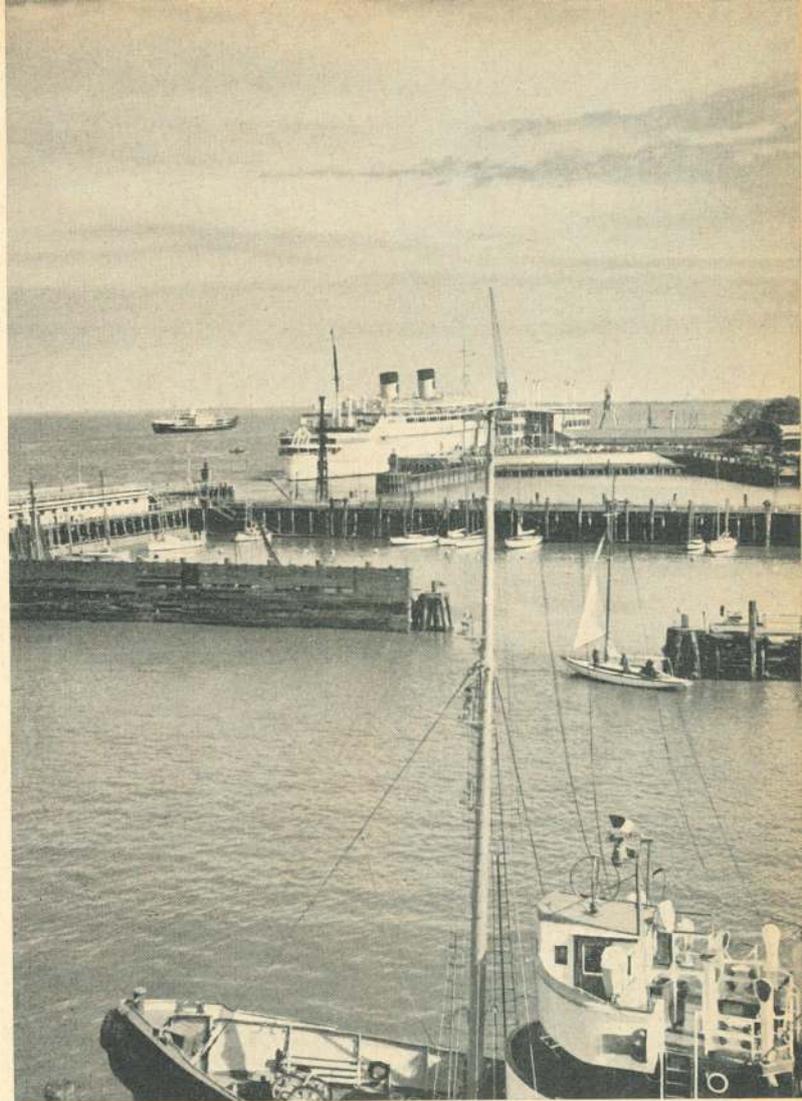
Name des dort versenkten Segelschiffes „Olive“, das die Einfahrt in den unmittelbar dahinter liegenden Alten Hafen schützen und sichern sollte.

Bewundernswert ist, wie schnell sich die Stadt ausgedehnt hat. Wo vor wenigen Jahren noch die Kühe weideten, in dem Gelände zwischen dem nach Brockeswalde führenden Westerschweg und dem endlos langen Strichweg nach Döse, ist ein ganz neues Stadtviertel entstanden. Auch eine nach amerikanischem Vorbild arbeitende Hühnerfarm hat sich hier aufgemacht, die täglich Hunderte und Tausende ihrer appetitlich verpackten „Goldhähnchen“ in alle Teile der Bundesrepublik verschickt. Im Süden der Stadt, nach Groden zu, wurde eine Siedlung gebaut, wo zur Hauptsache die Seefischer wohnen. Man muß schon sagen, daß die Stadtplaner recht großzügig gearbeitet haben.

Aber auch die Kurverwaltung hat alles getan, ihren Badegästen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen. Sehenswert ist der Kurpark mit der Seevogelwiese im Gelände des ehemaligen Forts Kugelbake. Ein schmutziger Industriebetrieb am schönsten Punkt Cuxhavens, an der Kugelbake, aber dürfte nicht nur den Badegästen, sondern auch der Stadtverwaltung ein Dorn im Auge sein. Dafür aber bieten die malerischen Anlagen mit dem alten Baumbestand am Festungsgraben eine Entschädigung und besonders ein Klöhnschnack mit dem Bootsvermieter dort, der ein alter Fahrleutenmann ist und in alle sieben Meere der Welt gespuckt hat.

Ja ja, es lohnt sich schon, in Cuxhaven, dem Nordsee-Heilbad, mal ein Bein an Land zu stellen.

Schon von weitem grüßt den Seemann die gewaltige Anlage des Steubenhöfts vorm Amerikahafen. Es ist der Ausgangs- und Endpunkt der „Atlantic-Ferry“. Hier herrschte reges Leben, wenn die dicken „Musikdampfer“ anlegten. Leider ist das im Augenblick nur die „Italia“, doch werden es hoffentlich recht bald wieder deutsche Passagierdampfer sein.



Zur Neuregelung der seemännischen Berufsausbildung

Von Kapitän R. Vollert

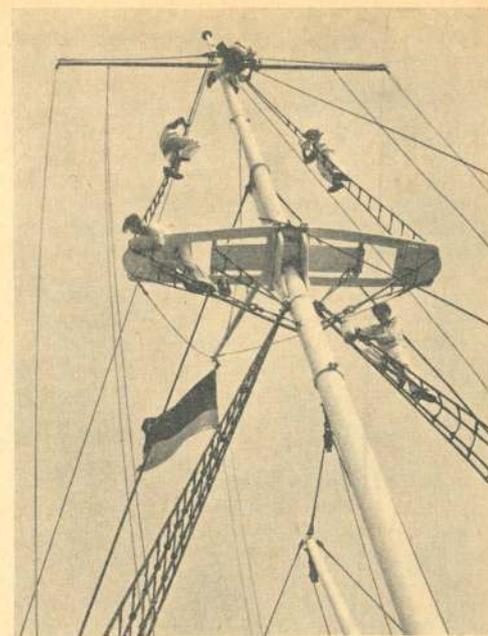
Aus allen Teilen des Bundesgebietes kommen jährlich mehr als 3500 Jungen als Auswahl aus einer weit größeren Anzahl von Bewerbern zur Schifffahrt. Mit ihrer Entscheidung, den Seemannsberuf zu ergreifen, lösen sie sich aus der ihr gewohnten heimischen Umgebung und werden schon in sehr jungen Jahren in eine Männerwelt gestellt, in der sie sich bewähren müssen. Es ist begreiflicherweise ihr größter Wunsch, hier aber auch einem Beruf anzugehören, der ihnen eine reguläre Ausbildung bietet und daher genau so geachtet ist wie jeder andere Beruf vergleichsweise an Land. Unsere technisch hochentwickelten Seeschiffe können nur rationell eingesetzt werden, wenn wirklich gut ausgebildete Seeleute aller Sparten und Dienstgrade zur Verfügung stehen. Im Zuge der schnellen technischen Entwicklung war es daher dringend notwendig, die Ausbildung den Erfordernissen der Zeit anzupassen. Darüber waren sich die maßgeblichen Kreise schon seit langem einig und ihre gemeinsamen Bemühungen führten schließlich im vergangenen Jahr zu dem Erlaß der „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauf-

in der Seeschifffahrt ausgebildet werden. Diese Richtlinien sind ein Bestandteil der genannten Rechtsverordnung. Sie enthalten Angaben über den Lehrstoff und sind in neun Fachgebiete eingeteilt:

1. Schiffskunde
2. Brücken- und Wachdienst
3. Ladungsdienst
4. Bootsdienst
5. Seemännische Handarbeit
6. Erhaltung der Sauberkeit und Instandhaltung des Schiffes
7. Sicherheitsdienst, besonders Unfallverhütung und Feuerschutzdienst
8. Signaldienst
9. Kenntnis der wichtigsten Vorschriften und Gesetze.

Für jedes dieser Fachgebiete ist aufgeführt, welche Kenntnisse und Fertigkeiten in den einzelnen Ausbildungsjahren erworben werden müssen. Diese Ausbildungsrichtlinien stellen kein starres Schema dar, sondern sollen nur einen Rahmen geben; sie können nach der Eigenart des einzelnen Schiffes oder des Fahrtgebietes abgewandelt werden.

Nach jedem Ausbildungsabschnitt, also vor der Beförderung zum Jungmann und zum Leichtmatrosen sowie bei der Meldung zur Matrosenprüfung, hat der Kapitän ein Zeugnis auszustellen, auf dem zu ersehen ist, ob und in welchem Umfang diese notwendigen Kennt-

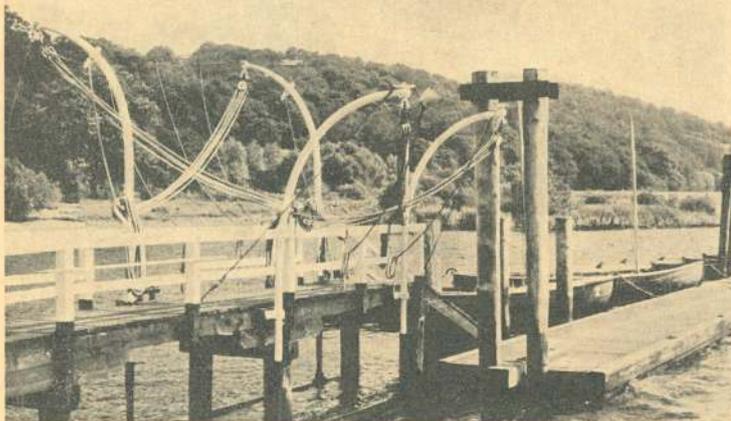


Behandlung und Pflege der Takelage sowie Spleißen und Knoten muß jeder angehende Seemann können.

schutzmännprüfung nach den Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft sind unerlässlich.

Mit dieser Verordnung ist ein alter Wunsch der Seeleute erfüllt worden, weil nunmehr der Beruf des Matrosen in gleicher Weise Anerkennung findet wie die Berufe aller Facharbeiter, die eine Lehrabschlussprüfung gemacht

Tadellos im Trimm gehaltenes Bootsmaterial und eine stets sauber aufgeklärte Bootsbrücke sind der Stolz aller Seemannsschulen.



fahrtschiffen“. Diese Verordnung regelt die Ausbildung und schreibt u. a. vor, daß jeder Decksjunge vor seiner ersten Anmusterung mit Erfolg an einem dreimonatigen Lehrgang an einer Seemannsschule teilgenommen haben muß. Hier soll sich der Junge die Grundkenntnisse des seemännischen Handwerkes, die notwendigsten Vorschriften der Unfallverhütung und ausreichende Erfahrung des Boots- und Feuerschutzdienstes aneignen. Während dieser drei Monate, betreut von geeigneten Kapitänen, Schiffsoffizieren und Bootsleuten, erfolgt gleichzeitig eine charakterliche Überprüfung der angehenden Schiffsjungen. Außerdem soll diese Zeit dazu dienen, dem Jungen den Übergang vom Elternhaus in das Bordleben zu erleichtern.

Zur Zeit bestehen seemännische Vorschulen in Travemünde, Hamburg und Elsfleth, denen im Laufe dieses Jahres noch zwei weitere in Finkenwerder und Bremervörde folgen werden. Dann sind annähernd so viele Schulplätze vorhanden, daß jedem Jungen, der zur See gehen will, eine Grundausbildung für das spätere Berufsleben mit auf den Weg gegeben werden kann.

*

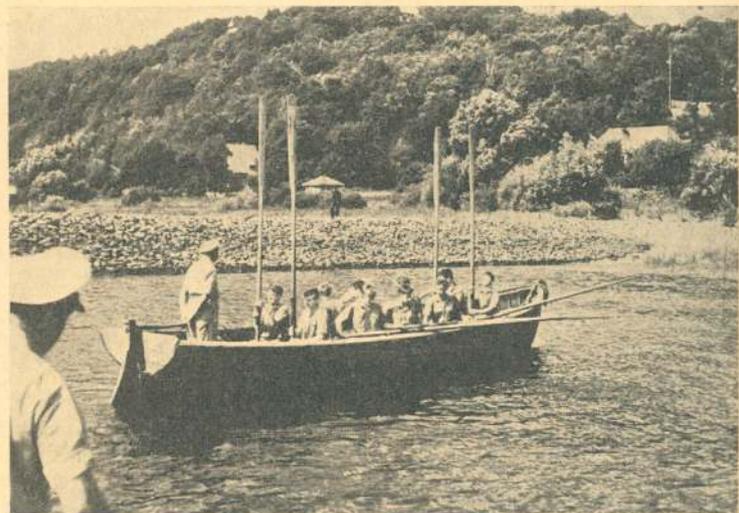
An Bord ist der Kapitän für die Ausbildung verantwortlich, er hat dafür zu sorgen, daß die Nachwuchskräfte durch besonders geeignete Mitglieder der Schiffsbesatzung nach den Richtlinien für die Ausbildung zum Matrosen

Kutterrudern und -segeln gehören mit zum Dienstplan der Schulen.

nisse erworben worden sind. Nur bei Vorlage eines entsprechenden Zeugnisses darf die Anmusterung im höheren Dienstgrad erfolgen. Wenn also trotz aller Bemühungen ein Jugendlicher nicht genügend gelernt hat, wird ihm kein Zeugnis ausgestellt werden können, durch das er für eine Beförderung empfohlen wird.

*

Vor der ersten Anmusterung zum Matrosen hat sich der Leichtmatrose zur Matrosenprüfung zu melden. Er muß den Meldestellen, die zu diesem Zweck eingerichtet werden, sein Seefahrtbuch und seine Zeugnisse vorlegen. Ab April 1958 werden Prüfungen in verschiedenen Hafenstädten durchgeführt. Der Matrosenbrief darf nur dann ausgehändigt werden, wenn die Prüfungskommission, die aus drei Prüfern besteht, von denen mindestens zwei ein nautisches Befähigungszeugnis besitzen sollen, der Überzeugung ist, daß der Prüfling die im Berufsbild für den Matrosen in der Seeschifffahrt aufgeführten Kenntnisse und Fertigkeiten erworben hat. Der Nachweis ausreichender Kenntnisse in seemännischen Arbeiten und das Bestehen der Rettungsbootsmann- und Feuer-



haben. Verordnungen haben aber nur einen Sinn, wenn alle Beteiligten erkennen, welche Verantwortung ihnen selber zur Erreichung des gesteckten Zieles obliegt. Diesen Gedanken hat der Vorsitzende des Vereins zur Förderung des seemännischen Nachwuchses, Herr Werner V i n n e n , in seinem Vorwort zu dem gedruckten Exemplar der Verordnung Ausdruck verliehen, wenn er schreibt:

„Dieser neue Ausbildungsweg wird aber nur dann Sinn und Erfolg haben, wenn alle, Schiffsleitung und Junggrade, ihre nunmehr gesetzlich festgelegten Pflichten ernst nehmen. Ich richte deshalb an alle Kapitäne und Schiffsoffiziere die Bitte, sich der Jugendlichen persönlich anzunehmen, ihnen Sinn und Zweck der auszuführenden Arbeiten zu erklären und sie zu echten Seeleuten heranzubilden. Von den jungen Berufsanwärtern muß erwartet werden, daß sie aufgeschlossen und strebsam die Anregungen ihrer Lehrmeister befolgen und sich bemühen, das seemännische Handwerk zu erlernen und ihren Dienst gewissenhaft zu erfüllen.“

Die deutsche Seemannsschule

auf Steinwarder bei Hamburg

(Aus dem 1879 in Hamburg und Altona erschienenen »Schiffahrts-Lexikon« von Kapitän J. Friedrichson)

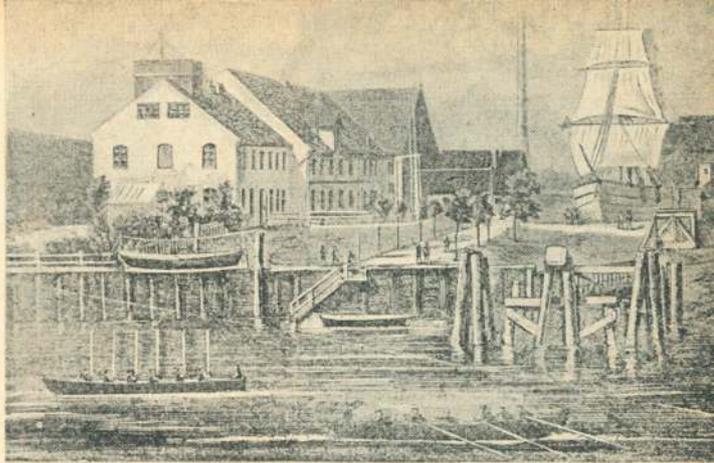
„Die Aufgabe dieses im Jahre 1862 gegrunden Instituts, Deutsche Seemannsschule, unter der Oberleitung eines Verwaltungsrathes und der speciellen Leitung der frühern Herrn Schiffskapitäne F. E. Matthiesen und E. Suin de Boutemard, welches auf der dicht vor dem Hamburger Hafen liegenden Elb-Insel Steinwarder belegen ist, besteht darin, Knaben, die sich dem Seefach widmen wollen, eine streng seemännische Erziehung, und einen zweckentsprechenden Unterricht, vorzugsweise in der practischen Schifferkunde, theilweise auf einem eigens zu diesem Zweck erbauten Schulschiffe, sowie in der Mathematik, Navigation, Geographie, den neueren Sprachen u. a. m. zu Theil werden lassen.

Die Zöglinge schlafen abgesondert in Hängematten, sie erhalten eine einfache, gesunde, kräftige Kost und werden seemannisch gekleidet. Ihre ganze Lebensweise, dem Seemannsberufe entsprechend eingerichtet, hat den Zweck, durch Ordnung und Regelmäßigkeit, durch Reinheit und Abhärtung, durch kräftige Kost und Bewegung (Klettern, Turnen, Rudern, Schwimmen, Verrichtung der in der Anstalt vorkommenden Arbeiten u.s.w.) für die Erhaltung und Kräftigung des körperlichen Wohlseins der Knaben zu sorgen, namentlich aber dieselben zeitig an Ordnung und Subordination zu gewöhnen, deshalb herrscht ein strenger, aber nicht weniger väterlicher Geist in der Anstalt.

Der Religionsunterricht wird den unconfirmierten Zöglingen von Hamburger Geistlichen ihrer Confession ertheilt, und kann auf Wunsch der Eltern die Confirmation in Hamburg vollzogen werden. Bei Krankheitsfällen geniessen die Zöglinge ärztliche Hilfe für Rechnung der Anstalt; bei schwereren Krankheiten jedoch, die eine längere ärztliche Behandlung und Pflege des Kranken in einem Krankenhaus der Stadt erfordern, haben die Verwandten des so erkrankten Zöglings die durch die Cur verursachten Kosten zu tragen.

Der Lehrkursus in der Seemannsschule umfaßt für Knaben vom 13. bis 15. Lebensjahre die Zeitdauer von zwei Jahren, für solche vom 15. bis 17. Lebensjahre von einem Jahr. Die Pension für Beköstigung, Logis und Unterricht beträgt M 700 jährlich für den zweijährigen, und M 900 für den einjährigen Cursus.

Nach beendetem zweijährigen resp. einjährigen Cursus ist die seemännische Vorbildung des Zöglings als abgeschlossen zu betrachten; der Verwaltungsrath wie auch die Direction der



Deutsche Seemannsschule auf Steinwarder bei Hamburg.

(Siehe Abbildung.)

Theoretisch-praktische Vorbereitung u. Unterbringung seelustiger Knaben für Handels- eventuell Kriegsmarine.

Prospecte etc. bei der Direction der deutschen Seemannsschule in Hamburg.

Der Zweck der Seemannsschule ist, junge Leute auf den schönen, aber schweren Seemannsberuf theoretisch und praktisch vorzubereiten, dieselben durch eine geregelte Lebensweise den Seelen entsprechende Gewöhnung an Arbeit und Gehorsam, bei einfacher, kräftiger Beköstigung u. s. w. in naturgemäßer Weise abzuharten, und sie von vornherein an Einfachheit und Selbstständigkeit zu gewöhnen. (Siehe ausf. unter Seite 268.)

Von der Schule zum Betrieb

Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß die heutige Schule nicht auf die Welt vorbereitet, die sich dem Jugendlichen schon in der Lehre darstellt. Die Gründe werden in einer fundierten pädagogischen Untersuchung (Probleme des Übergangs von der Schule in den Betrieb, Bonn 1957. Herausgegeben von der Zentralstelle zur Erforschung und Förderung der Berufserziehung mit Unterstützung des Bundesministers für Arbeit. Verlag W. Bertelsmann K.G., Bielefeld), die die Zentrale zur Erforschung und Förderung der Berufserziehung soeben herausgegeben hat, überzeugend zusammenfaßt. Die Konsequenzen daraus: Der Lehrling erwartet gemäß seiner bisherigen Erziehungserfahrungen zwar keine gleichstellende, aber doch eine Art partnerschaftliche Haltung der Erzieher. Die heutigen Jugendlichen wehren sich oft gegen die vor allem im Handwerk noch nachwirkenden Verhaltensmuster. Die in den Großbetrieben entwickelten Lehrwerkstätten kommen den Erwartungen der Jugendlichen schon mehr entgegen. Schwierigkeiten ergeben sich jedoch daraus, daß die heutige Ausbildung innerhalb der Betriebe neben der Ausbildung zur Arbeitswelt diejenigen zur Lebenswelt fast völlig in den Hintergrund treten läßt. Es fehlt in dem gegenwärtigen Erziehungsfeld eine systematische Weiterführung der in der Schule vorgeubten Fähigkeiten zur Meisterung des Lebens. Deshalb bedarf es neben der reinen Berufsausbildung noch einer weiteren Personlichkeitserziehung. Zwischen der Schulentlassung und dem Eintritt in das Berufsleben muß ein uberbruckungsraum geschaffen werden, in dem beide Fähigkeiten — die zur pflichtgemäßen Erfüllung der Arbeit und die zur sinngerechten Ge-

staltung des beruflsfreien Lebensraumes — vorbereitet und geübt werden.

In der deutschen Seeschiffahrt ist in der Form der Schiffsjungenschulen bereits eine Möglichkeit geschaffen, die dem Jugendlichen den Übergang von der Schule in den Beruf erleichtert.

Das gibt's auch!

Vorweg muß gesagt werden, daß sich die nachstehende Geschichte wirklich ereignet hat. In einer Heuerstelle an der Küste erscheint ein sehr gut gekleideter junger Mann, wobei sich zwischen dem Leiter der Heuerstelle, einem Kapitän, und dem jungen Mann folgendes Gespräch entwickelt:

„Haben Sie ein Schiff für mich?“

„Als was wollen Sie fahren?“

„Das ist mir ganz egal.“

„Wie alt sind Sie denn?“

„23 Jahre.“

„Was haben Sie bisher gemacht oder was haben Sie gelernt?“

„Gar nichts! Ich habe Gelegenheitsarbeiten verrichtet.“

„Dann haben Sie also noch gar keine Fahrzeit? Als was dachten Sie denn zu fahren?“

„Das ist mir ganz egal, Hauptsache, daß ich Geld verdiene. Ich studiere nämlich.“

„So, dann wollen Sie wohl nur einen Monat zur See fahren?“

„Nein, ich will ein ganzes Semester aussetzen und möglichst viel Geld verdienen.“

„Wollen Sie als Messejunge fahren?“

„Das ist mir gleichgültig. Wieviel verdiene ich denn da?“

„Das ist im Anfang natürlich nicht viel.“

„Ein Bekannter von mir, der olt so ab und zu

Anstalt werden bemüht sein, ihn alsdann in passender Stellung auf einem Seeschiffe unterzubringen und somit in seinen Beruf einzuführen.“

mal die Maschine auf einem Schiff, hat auch nichts gelernt und verdient rund 300 Mark im Monat.“

„Das kann ich mir nicht denken. Für die Maschine aber kommen Sie auf keinen Fall in Frage. Wenn Sie Geld verdienen wollen, dann ist es doch besser, Sie gehen auf den Bau.“

„Das habe ich bereits getan und bin auch schon als Musiker gegangen, doch das ist alles Knochenarbeit oder Nacharbeit, das liegt mir nicht.“

„Meinen Sie denn, daß an Bord nicht auch Knochenarbeit verlangt wird?“

„Nein, so schlimm kann das nicht sein.“

Mit freundlichen Worten hat der Kapitän diesen Optimisten verabschiedet und ihm gesagt, er möchte sich zunächst einmal die Unterlagen besorgen, die er für die Anmusterung benötigt und dann wiederkommen. Der junge Mann kommt bestimmt nicht wieder!

Wuten Sie schon, daß . . .

. . . im ersten Vierteljahr 1957 in der Industrie der Bundesrepublik das Produktionsergebnis je Beschäftigten nur um 3,7 % höher war, als im ersten Vierteljahr 1956, die Lohn- und Gehaltssumme dagegen um 5,1 %? Da gleichzeitig das Produktionsergebnis je Arbeitsstunde um 8,6 % gestiegen ist, zeigen sich die Wirkungen der Arbeitszeitverkürzungen.

. . . nach den Feststellungen eines britischen Sonderausschusses jährlich annähernd 20 Millionen Arbeitstage infolge von Betriebsunfällen allein in der Industrie verloren gehen, und daß bisher täglich im Durchschnitt 60 000 Arbeiter wegen eines Betriebsunfalles ihrer Arbeitsstätte fernbleiben?

Zauberhafter Orinoco

Von R. N. Heidrich

Am Mittwoch, dem 2. Mai 1956, wurde die Freiheitsstatue passiert, und im großen Bogen um Long Island erreichten wir New York. Unsere Festmacher wanden sich um die Poller Brooklyns und die „Neue Welt“ war erreicht. Die Charterfirma unseres guten MS. „Flottbek“, ein erst fünf Jahre altes Schiff von 2430 BRT, hat hier einige Lagerhallen und ein ganzes Hafengebäude für sich. Die schwarzweiß gezebraten Schornsteine der adoptierten Schiffe ringsum zeugten von regem Verkehr und einem großen Umschlag.

Radio City, Ringling Brothers, Metropolitan Oper und natürlich auch das Empire State Building werden mit Besuchen beehrt. Aber wird man hier ein Geld los! Allein schon die Gebühr für den Lift, die vielen Stockwerke aufwärts, bereiten uns Zahnschmerzen. Sechs Mark gehen damit flöten. Aber zweifellos lohnt sich diese Reise, denn die Aussicht von dem hohen Gebäude ist gewaltig.

Man muß überhaupt viel fahren in New York. Doch die Subway — meine Herren — dieses klapperige Blechgestell, das die Reisenden erbarmungslos hin und herschleudert! Dagegen



Der Funkoffizier mit einer schwarzen Schönen aus Haïti. Wenn das die Mutti sehen würde! Aber er wendet sich ja verlegen zur Seite.

sind unsere U-Bahnen die reinsten Schmuckstücke. Keine Kacheln, keine Polster, keine Raucherwagen — Gott bewahre — man darf im ganzen Gelände der Subway überhaupt nicht schmauchen. Und das im freien Amerika! Nach Mitternacht darf man sich auch nicht mehr in den Parks auf einer Bank niederlassen, kann an der Ecke kein Glas Bier mehr trinken und ebensowenig eine Tasse Kaffee.

Drei Tage lang lagen wir mit unserer guten „Flottbek“ in New York, doch dann verlassen wir das Moneymaker-Land mit Kurs auf Haïti. Sechs Tage weiter und wir haben die Perle der Karibischen See erreicht. Port au Prince, der Fürstenhafen, liegt voraus. Und es ist fürwahr ein fürstlicher Hafen mit seinen malerischen Ufern. Fast tausend Tonnen Rohkaffee, das Doppelte an Sisalballen und noch einiges mehr erwarten uns. Und alles verschwindet in den nimmersatten Ladeluken. Moderne Bauten, Kinos, Neonlichter und elegante Geschäfte gibt es auch hier, obwohl Haïti eine Negerrepublik und sehr, sehr arm ist. Aber die Hauptstadt vereinigt allen Glanz und zeigt wenigstens etwas Prunk. Der Stolz der Republikaner ist

jedoch kaum zu übersehen. Eingebürgert wird niemand und ein Weißer, selbst wenn er zwanzig Jahre und länger hier ansässig ist, wird niemals Haïtianer und Staatsbürger werden.

Die Agenten unserer Reederei sind zwei Dänen, Brüder, die sehr gut deutsch sprechen und schon lange Zeit im Lande leben.

Im überdachten Hof der Agentur sehen wir an die hundert schwarze Mädchen am Boden kauern. Jede hat vor sich einen Haufen Rohkaffee zum Sortieren liegen. Flink gehen die Hände hin und her, doch nichts von großem Palaver oder Geschwätz.

Viele sprechen hier auf Haïti deutsch. Am Rande der Stadt praktiziert ein Dr. Wagner, ein Badenser. Seine Rezepte wandern zur Farmacia Meyer, einem deutschen Apotheker aus Heilbronn, der wohl die größte Apotheke Westindiens besitzt.

Der nächste Tag sieht uns schon in der Stadt Cap Haïtien. Ein paar Ballen Sisal, etwas Früchte an Bord und schon geht es weiter. Aux Cayes, Miragoane, St. Marc, Gonaïves, Port de Paix, Fort Liberté und Caracol. Kaffee, Hölzer und Bast werden übernommen und andere Güter dort gelassen. In diesen Küstendörfern und -städtchen am Rande des Urwaldes herrscht oft bittere Armut. Hafenanlagen fehlen meistens ganz. Dafür kommen große Launchen heraus. Sie bringen nicht nur die Ladung, sondern auch manchen Leckerbissen mit, so riesige Langusten, die über einen Meter lang werden und kaum in den Kochtopf passen. Langusten mit Mayonnaise ergeben ein feines Pfingstessen.

Über Curaçao geht die Fahrt weiter nach Puerto Ordaz, dem Erzhafen am Orinoco, tief drinnen im venezuelanischen Urwald gelegen. Hier sollen wir unsere Fracht für die Heimreise bekommen.

Trinidad umrundend, gelangen wir auch bald in den Orinoco, den drittgrößten südamerikanischen Strom, dessen gewaltige Wassermassen dem Atlantik zuströmen. Etwa 150 Seemeilen sind es von der Mündung bis zu unserm Bestimmungsort, der nahe der Stadt Ciudad Bolívar liegt. Amerikanische Ingenieure haben hier gewaltige Verladerrampen und Schüttnanlagen geschaffen. In wenigen Stunden ist ein Schiff mit dem aus dem Innern des Staates Bolívar heranrollenden Erz beladen.

Die Fahrt den Orinoco aufwärts ist einmalig. Mit allen Farben der Tropen leuchten die Ufer in verschwenderischer Pracht. Geschickte einheimische Flußlotsen sind an Bord. An Hand

der Meilensteine am Ufer melden wir stündlich unsere Position nach Ordaz. Seltsamerweise spricht dort auch jemand deutsch. So wird der Verkehr über die Taste immer freundlicher. Was Wunder, daß wir darauf brennen, diesen unbekanntem Funker persönlich kennenzulernen. Das können wir bald, denn unser Visavis im Äther ist ein Tscheche, den vor einigen Jahren die harten Dollars der Mininggesellschaften nach drüben lockten. Wir freuen uns beide und trinken einen Begrüßungsschluck an Bord unserer „Flottbek“. Einige Kameraden sind inzwischen in den Busch marschiert und haben Ableger und Schößlinge von Kakteen gesammelt, um sie im fernen Europa als besondere Kostbarkeit und Mitbringsel weiterzütten zu können. Die tausend Arten der Schmetterlinge in ihren herrlichen Farben sind leider nur schwer zu erhaschen. Tausendfältiges Leben ringsum! Es summt, trillert, zirpt und pfeift in allen Tonarten um uns. Ein Dorado für alle Botaniker und Zoologen, die hier wohl manchen Dampfer verpassen dürften.

Nach wenigen Stunden schon sind wir bis zur Tiefademarkte voll Erz und die Heimreise beginnt. Noch eine kurze Strecke den Orinoco abwärts, dann biegen wir in einen Seitenarm, den Rio Macareo, ein, dessen Wasser uns bis zur Mündung tragen. Der Orinoco ist nämlich eine „Einbahnstraße“ für stromauf fahrende Schiffe, indes die Talfahrt über den Rio Macareo erfolgt. Selbst die großen Erzschiffe bis zu 50 000 t d w können bis Puerto Ordaz hinauf fahren, so tief und breit ist der Strom. Will man die Ufer genauer ausmachen, muß man schon zum Fernglas greifen. So ist die Heimfahrt den schmalen Rio Macareo abwärts eigentlich noch interessanter als die Hinfahrt. Greifbar nahe liegen die Hütten der Eingeborenen am Ufer. Emsig werden die Kanus ein Stückchen höher auf das Land gezogen, damit sie von unserer Heckwelle nicht fortgespült werden. Man hat das Gefühl, mitten durch den Busch zu fahren — und eigentlich tun wir das ja auch. Wir können uns kaum satt sehen an den abwechslungsreichen Ufern, der üppigen Vegetation. Viel zu schnell haben wir die Mündung erreicht, auch die spitzen Zacken Trinidads liegen hinter uns und die leichte Atlantikdünung nimmt uns auf.

Drei Wochen weiter, in denen es Petrus besonders gut mit uns meinte und alle bösen Winde fernhielt, haben wir den Kanal erreicht. Am 10. Juli machen wir in Rotterdam fest und haben damit die Reise beendet.

Beendet haben wir wohl die Reise, doch beginnen werden die Erinnerungen und alles das in uns wachrufen und neu erstehen lassen, was wir in dieser kurzen Zeit sehen und erleben durften.



Palmen und einer bunten Blumenfülle begegnet man immer wieder auf den Antillen.

Die Freiwache

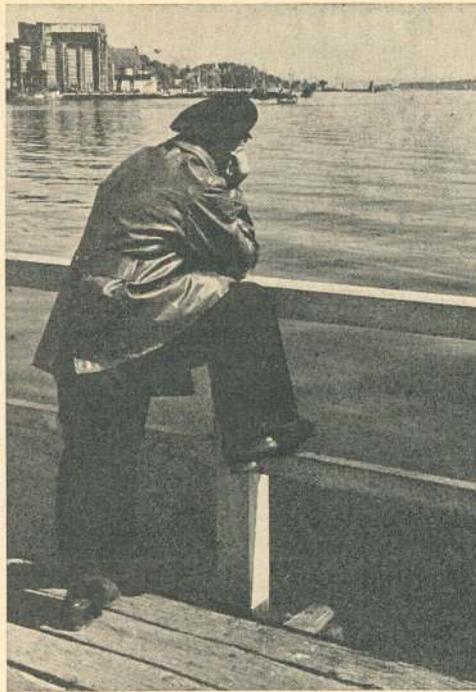
Die „Seemannsfabrik“

Von G. S. Walter

In Hamburg-Finkenwerder, gleich neben der Anlegestelle des Hafendampfers, stand früher weithin sichtbar ein roter Backsteinbau mit einem weißen Segelschiff davor. Die Gründe, die maßgeblich waren, diese ausschließlich Übungszwecken dienende Bark auf dem Lande aufzubauen, sollen hier nicht weiter beleuchtet werden. Lediglich die Tatsache, daß sie ihren vorgesehenen Zweck erfüllte, erscheint mir noch bemerkenswert. Signalmasten auf dem Freigelände vor dem Haus und eine Anlegebrücke an der Wasserseite mit daran festgemachten Kuttern und seemännisch aufgehängten Rettungsbooten vervollständigten die praktische Ausrüstung der hier gelegenen „Deutschen Seemannsschule“. Die angehenden Schiffsoffiziere und Kapitäne der deutschen Handelsmarine, vor allem diejenigen, die weit aus dem Binnenlande kamen, um den Seemannsberuf zu ergreifen, erhielten die notwendige Vorausbildung. Hier lernten sie in einem dreimonatigen Kursus Rudern, Signalisieren, Knoten und Spleißen und viele andere Dinge mehr, ohne die man an Bord gar nicht auskommt. Es lag also förmlich in der Luft, daß diese segensreiche Einrichtung in Seemannskreisen mit dem Namen „Seemannsfabrik“ belegt wurde. Als abfällige Äußerung war das aber keineswegs anzusehen; denn mit den so vorausgebildeten Jungens fuhr man besser an Bord.

Auf der Schule selbst war früher ein ständiges Kommen und Gehen. An jedem Monatsende verließ eine Gruppe vorausgebildeter „Seeleute“ nach Ablegung einer Prüfung die Schule und an jedem Monatsanfang kamen ebensoviele neue „Greenhörner“ wieder dazu. Diese Einschulung der Neuen gestaltete sich jedes Mal zu einem kleinen Fest, vor allem für den ältesten Lehrgang. In tadelloser Matrosenuniform empfingen sie die Neuen und deren meist zahlreiches Gefolge an Eltern, Tanten, Onkeln und Geschwistern. Während der mittlere Lehrgang draußen auf dem Übungsschiff in der Takelage herumspang, spielte der ältere Lehrgang Bärenführer durch die gesamte Einrichtung der Schule, stand Posten, half den unbewanderten „Berufskollegen“ bei der Einrichtung der Kleiderschränke und spann vor allem manches Seemannsgarn. Natürlich weniger Erlebtes als vor allem Gelesenes und Gehörtes nach dem berühmten Rezept: „Wenn es gut gemacht wird, merkt man es nicht.“ Selten kam es vor, daß einer der oft von weither gekommenen Angehörigen, dem diese ganze Atmosphäre sowieso fremd war, irgendwelche Zweifel an der Richtigkeit der Erzählungen hegte. Manch besorgtes Mutterherz begann dabei sich langsam die Zukunft ihres Söhnchens in den schwärzesten Farben auszumalen. Und ein Blick aus dem großen Fenster auf die Masten des davorstehenden Übungsschiffes, in denen auch ihr Junge bald mit affenartigen Bewegungen herumturnen müßte, erschien das Letzte, was einer schon so stark beanspruchten Mutterseele zugemutet werden konnte.

Die Formalitäten bei dem Leiter der Schule waren bald erledigt, und man konnte sich nun allgemein der Unterhaltung, dem Ausräumen der Koffer und dem Einräumen der Spinde widmen. Bereitwillig berieten die Älteren die Neuen darüber, was überflüssig war. Das wanderte eben zurück in den Koffer, und wieder mit nach Hause genommen zu werden. Nach Abschluß des Kurses war man vollständig für eine lange Seereise ausgerüstet und stolzer Besitzer des für den Beruf so wichtigen Seesacks. Wild durcheinander schwangen Fragen



Heinz Rehn kann uns vertell'n, as dat is,
wenn Janmaat Urlaub hett:

*Op düssen Dampfer bün ick een Johr lang ween,
Nu mag ick em, weet Gott, nich mehr sehn.
Ick dacht, soß Weeken Urlaub, de heff ick*

*verdeent,
Noh Urlaub heff ick al lang mi sehnt.
Junge, dat ward een herrliche Tid,
Jümmers sauber, keen Smeer un keen Schiet.
Soß Weeken lang keen „Törn to!“, keen
Stüermannsgröhl'n,
Keen Rost to kloppen un keen Winschen-
gestöhn.*

*Morgens, dor slöpp ick bit Klock tein,
Fröhstückt ward good un dann mok ick mi fein.
Nohmiddags, dor johr ick noh Blanknees an
den Strand,
Bekiek mi mol richdig de Lüd un dat Land.
Obends dor goh ick in ein scheunet Lokol,
Heur Musik mi an un smiet'n Blick op de
Deerns ook mol.*

*Find ick denn een, de to mi paßt,
Scheer ick langsiet's un mok an ehr fast.*

*Tschü, dat wär so min Urlaubsplon.
Doch wie is mi dat an Land nu gohn?
Toerst steek ick mi hunnert Mark in de Dasch,
Un dann güng ick los noh St. Pauli ganz basch.
Dat Beer smeckt good un de Deerns wärn so
seut,
De Tung ward swör un ick käm vun de Feut.
Ick seh noch een Deern so scheun un jung,
Doch dann wär dat to Enn' mit de Erinnerung.*

*'n annern Morgen wär de Kopp mi so swör,
Min Klock wär weg un de Breefwasch wär
leer.*

*Ick heff mi sworen mit dusend Eiden:
St. Pauli, nee, dat will ick nu meiden.
De nächsten Dog, de wärn wedder scheun,
De Sünn schien so warm un de Natur wär so
greun.*

*Ich seet dor an Strand so mennichmol,
Dor, wo de Dampers fohrt op un dohl.*

*Dann dach ick bi mi: Fohr du man noh See,
Nee, ick bliff hier, ick heff min Holiday,
Soß Weeken lang, un dat kannst mi gläuben,
Ward ick mi gegen alle Arbeid sträuben.
Dree Weeken güng'n hen, gemüthlich un still.
Dann kreeg ick mitens een komisch Gefuehl,
Dat treckt mi noh'n Hoben mit alle Macht,
Dat gung mit mi los al morgens Klock acht.*

und Antworten durch den Raum. „Und wie ist es mit der Uniform?“ — „Aber natürlich, die wird ja als erstes verpaßt.“ — „Nein, das Anziehen der Uniform macht auch keine Schwierigkeiten. Das kennt man ja noch von früher, nur wird das Lätzchen statt vorne auf der Brust jetzt auf dem Rücken getragen; dafür die Hosenklappe vorn anstatt hinten.“ — „Und rauchen?“ — „Nein, das ist streng verboten.“ — „Ja, aber mein Junge hat doch soviel Zigaretten zum Abschied geschenkt bekommen.“ — „Wenn die Eltern fortgegangen sind, werden alle Spinde von dem Bootsmann untersucht und alle Rauchwaren beschlagnahmt“, erklärte einer der Schon-Seeleute. Es gäbe nur eine Möglichkeit und zwar ihnen, den Älteren, die verbotene Ware zur Aufbewahrung bis nach der Kontrolle anzuvertrauen, denn bei ihnen würde ja nichts gesucht. Dankbar für diesen guten Rat wechselten Zigaretten, Tabak und Pfeifen vorübergehend ihren Besitzer.

Donnerwetter, das ist nicht einmal wenig, was zehn Mann von der besorgten Verwandtschaft mit auf den Weg bekommen haben. Natürlich erhielt noch der eine oder der andere der freundlichen Aufbewahrer eine Schachtel extra, die Onkel Max noch in seiner Tasche gefunden hatte. Eine so selbstlos aufopfernde Kameradschaft war schon eine kleine Anerkennung wert.

Schließlich war alles verstaut und es hieß:

„Fremde von Bord.“ Tränenreicher Abschied und aufmunternde Ermahnungen, dann ebte die Aufregung ab und die Glocke rief zum Abendbrot.

Der Rest ist schnell erzählt. Nach dem Abendessen wurde den erstaunten Ankömmlingen gesagt, daß die Rauchwaren beschlagnahmt worden wären. Allerdings nicht von dem Bootsmann oder sonst einem Vorgesetzten, sondern von denen die sie bereits im Besitz hätten. Lediglich eine gerechte Verteilung unter diesen würde noch vorgenommen. Es bliebe nichts weiter übrig, als sich mit den Tatsachen abzufinden, denn so wäre es hier Brauch und in 2 Monaten hätten sie selbst die Möglichkeit, sich an den neu Eintreffenden schadlos zu halten. Das leuchtete ein und in den seltensten Fällen gab es Spielverderber.

Der fliegende Holländer

Von Reinhold Gedeit

Wir saßen, wie jeden Sonnabend, bei Mutter Lüders bei steifem Grog und erzählten uns fröhliche und auch wehmütige Geschichten aus vergangenen Tagen. Von der Elbe her drangen Stimmen des wieder pulsierenden Hafenlebens zu uns herauf und füllten unsere Herzen mit der Hoffnung, bald wieder Schiffsplanken unter die Füße zu bekommen. Unsere Runde bestand aus sechs Männern mittleren Alters, Maschinisten und Steuerleuten. Seit einiger Zeit gesellte sich zu uns als siebenter ein alter Seebär, ein pensionierter Kapitän, durch dessen Erzählungen wir stets so mitgerissen wurden, daß wir glaubten, das Heulen des Sturmes am Kap Hoorn, das Knarren der Rahen, das Singen der Wanten und das Knattern der Segel zu hören. Er schwor Stein und Bein auf Segelschiffe, und als er Anfang der Dreißiger seine Viermastbark verlor, zog er sich als rüstiger Fünfziger

*Dor stünn ick un keek mit neidvullem Blick
Op all de Scheepen, ob se lütt, ob se dick.
Den nächsten Dag, dor wär dat sowied,
Dor harr ick al wedder 'ne Hüer op'n Schipp.
Fluchen un rackern mang Schiet un mang
Smeer,*

*Hier wär ick een Keerl, hier heff ick Pläseer.
As wi dann wedder noh See rutgohn,
Bleev ick mol still an de Reling stohn
Un dacht mi: So is dat ook ganz scheun,
Blanknees mol wedder vun Bord besehn.*

erbittert von der Seefahrt zurück. Nur der Krieg zwang ihn, das Kommando eines ihm verhaßten Dampfers zu übernehmen, den er nach dem Kriege an Norwegen ausliefern mußte.

Heute war er schweigsamer als sonst, und erst nach drei Grog's taute er auf.

„Tja, Kinners, ich weiß nicht recht, wo ich heute anfangen soll“, meinte er. „Ich las da in der Zeitung über das Ableben eines alten Freundes von mir, und dabei fiel mir wieder die Geschichte ein. Mit seinem Tode erlischt übrigens auch die Schweigepflicht ihm gegenüber, da will ich versuchen, euch die Geschichte zu erzählen.“

Ich war ein junger Mann, noch keine dreißig Jahre alt und fuhr auf einer Viermastbark als Erster Steuermann. Der Zweite war in meinem Alter und ein aufgeschlossener Mensch. Wir wurden nach kurzer Zeit die dicksten Freunde, die man sich denken kann.

Die meisten von euch kennen die Segelschiffahrt nur noch vom Hörensagen. Aber ihr wißt wohl alle, wie schwer es ist, ein Segelschiff gegen den Wind zu segeln. Kap Horn war dabei die schlimmste Ecke. Es dauerte manchmal Wochen, ehe wir es umrundet hatten. Daß dabei das Leben zur Qual wurde, brauche ich euch wohl nicht zu sagen.

Der Zweite, Jan hieß er übrigens, war ein seltsamer Kauz, mit tausend Ideen in seinem Kopf; Erfindungen, wie er sie nannte. Er meinte, man müßte etwas erfinden, wodurch ein Schiff auch ohne Dampf bei jedem Wind in jede Richtung fahren könnte. Ich bestärkte ihn in seiner Meinung, nur zweifelte ich, ob sowas praktisch zu verwirklichen wäre. Jan war dagegen überzeugt, er würde eine Lösung finden.

Eines Tages, wir waren in Frisko angelangt, sagte er mir, er hätte die Sache ausgeknobelt, und nun wollte er sie verwirklichen. Er musterete ab und nahm Abschied von mir.

Es mochten zwei Jahre vergangen sein, doch von Jan und seiner Erfindung war weit und breit nichts zu hören. Wir hatten in der Zeit mehrmals das Kap umrundet und waren um die ganze Welt gesegelt, bis wir eines Tages wieder in Frisko landeten.

Wie der Zufall es wollte, ich traf dort ganz unerwartet meinen Freund Jan wieder. Er sah recht mitgenommen aus, seine Kleidung war dieselbe, in der er von Bord ging und von dem Zahn der Zeit arg angenagt. Doch er selbst strahlte wie das Kreuz des Südens in klarer Tropennacht. Wir begrüßten uns stürmisch, und ich lud ihn zu einem Glas Whisky ein.

Als wir in meiner Kajüte saßen, in der wir schon früher so viele gemütliche Stunden zusammen verbracht hatten, fragte ich ihn so nebenbei, wie weit er denn mit seiner Erfindung wäre. Anscheinend hatte Jan nur auf diese Frage gewartet. Sofort erzählte er mir

voll Begeisterung und Stolz, daß er die Sache geschafft hätte, und daß das Schiff klar zum Auslaufen läge. Er versicherte mir, daß das Schiff tatsächlich in jede Windrichtung fahren könne und lud mich ein, an der ersten größeren Probefahrt teilzunehmen. Ich fragte ihn, ob er denn schon die Besatzung beisammen hätte. Er meinte, wir beide wären Leute genug, ja, er könnte mit dem Schiff ganz allein überall hinfahren. Von soviel Zuversicht und Selbstvertrauen mitgerissen, sagte ich zu.

Ich nahm für zwei Tage Urlaub und ging mit Jan. Das Schiff sollte irgendwo nördlich von Frisko in einer kleinen Bucht vor Anker liegen, die so abgelegen war, daß sich dorthin kaum jemals ein Mensch verirrt. Wir setzten



„Nett, daß Sie auch wieder mal rüberkommen, haben uns ja lange nicht gesehen. Gibt's was Neues?“

mit der Fähre nach Sausalito über und bestiegen dort zwei Maulesel, die Jan in einer Wirtschaft zurückgelassen hatte.

Nach etwa drei Stunden Ritt über die Berge tauchte vor uns eine von hohen Felsen umgebene Bucht auf, mit einer schmalen Durchfahrt zum Meer. Und dann erblickte ich in der Bucht ein seltsames Fahrzeug, daß vor mir wohl noch keines Menschen Auge je gesehen hatte, Jan ausgenommen. Der Rumpf war der eines Schoners, aber da war das Schiff auch zu Ende. An Stelle von Masten ragte vom Deck ein Gitterturm empor, und daran war eine Windmühle, Jan sagte Turbine, angebracht.

„Was, das ist deine Erfindung?“ fragte ich ihn verwundert. „Wie willst du damit fahren?“ „Das wirst du gleich sehen!“ antwortete Jan geheimnisvoll.

Wir bestiegen ein Dingi und waren bald an Bord des Mühlenschiffes. Während ich an Deck blieb und mich umsah, hängte Jan das Beiboot in die Taljen ein und ging ins Ruderhaus. Dort hantierte er an verschiedenen Hebeln, und die Windturbine begann sich zu drehen. Im Hand-

umdrehen war das Beiboot und kurze Zeit darauf auch der Anker hochgehievt, ohne daß Jan das Ruderhaus verlassen hatte.

Ich war verblüfft und ging nun auch ins Ruderhaus. Soeben warf Jan erneut einen Hebel um. Das Schiff erzitterte leicht, die Schraube begann sich zu drehen, und das Schiff gewann Fahrt. Mein Staunen nahm kein Ende.

„Ist ganz einfach,“ meinte Jan, während wir die Durchfahrt passierten. „Die Turbine dreht die Antriebswelle, diese die Schraubenwelle und Schraube, und das Schiff fährt. Ist doch einfach, nicht? Und die Hauptsache ist, das Schiff fährt mit oder gegen Wind, denn die Turbine ist stets dem Wind zugekehrt und dreht sich somit immer.“

Ich war begeistert, doch bald überkam mich der Argwohn. Wie wird die Turbine sich bei Seegang bewähren? Wird sie durch die Schwankungen des Schiffes nicht brechen oder sich verbiegen? Doch ich behielt das für mich, denn ich wollte Jans Freude nicht trüben.

Draußen, auf offener See, nahm der Wind an Stärke bedeutend zu und Jan steuerte das Fahrzeug scharf gegenan. Das Schiff machte schon nach kurzer Zeit zehn Knoten und vergrößerte die Geschwindigkeit zusehends. Dann geschah es. Durch die Schwankungen des Schiffes klemmte sich der drehbare Turbinenkopf am Gittermast fest, so daß der Wind eine Wendung des Schiffes durch den starken Druck auf das Windruder unmöglich machte. Als Jan das trotzdem versuchte, brach die Ruderkette, und jetzt konnten wir überhaupt nichts mehr tun. Das Schiff raste immer schneller, denn zu dem stärker werdenden Wind kam noch der Fahrtwind zu und gab der Turbine eine immer größere Umdrehungszahl, wodurch das Schiff noch mehr Fahrt gewann und die Turbine noch schneller trieb und so fort. Ich loggte noch einmal, das Schiff hatte schon fast dreißig Knoten Fahrt. Dann verlor ich das Log.

Unsere Lage wurde bedenklich. Das Fahrzeug raste wie toll gen Westen; Schaum umgab uns und zog sich wie ein Schleier hinter dem Schiff her. Wir erblickten durch die Schaumwand ein Passagierschiff vor uns, das auch nach Westen fuhr. Im Nu hatten wir es erreicht und überholt. Und die Turbine raste wie besessen.

„Mein Gott, Krischan, was soll daraus werden!“ jammerte Jan. „Das habe ich doch nicht gewollt!“

„Wenn nichts geschieht, werden wir morgen früh irgendwo an der japanischen Küste landen. Dann wollen wir weiter sehen,“ meinte ich tröstend, obwohl mir gar nicht wohl zumute war.

„Lieber Gott, laß uns am Leben,“ betete Jan, „ich will keine Erfindungen mehr machen!“

Anscheinend hatte der Herrgott ihn gehört, denn plötzlich gab es einen gewaltigen Knall, die Turbine flog ins Meer und versank in den Wellen. Schnell verlor das Schiff an Fahrt und blieb auf den Seen rollen.

Aus Persennigen fertigten wir ein Behelfssegel an, flickten die Ruderkette, und nach einem Tag erreichten wir wieder die Bucht. Dort mußte ich Jan versprechen, keinem Menschen etwas von dem Erlebten zu erzählen, solange er lebte. Das tat ich.

Als das Passagierschiff Honolulu erreicht hatte, kabela der Kapitän nach Frisko, sie hätten am ersten Reisetag den Fliegenden Holländer gesehen. Viele Menschen hätten Nervenzusammenbruch erlitten, so groß wäre die Aufregung gewesen. So stand es in den Zeitungen. Leider habe ich diese bei dem Untergang der „Friederike Holmers“ vor Australien verloren.



Der fliegende Holländer

(Rohlezeichnung von Heinrich von Medvey)

Ein Seemann tippelt über die Anden

Von Herbert Gaffrey

Diesmal hatte uns die Reise nach Argentinien geführt. Wir waren den Rio de La Plata mit seinem träge fließenden, gelb-lehmigen Wasser hinaufgefahren — sahen in weiter Ferne die Türme von Montevideo und Buenos Aires — und dampften dann über die davorgelagerte Barre auf dem Paraná-Fluß bis Santa Fé, der letzten, mit Seeschiffen zu erreichenden Hafenstadt. Schnell aufgeblühte Städte und Ortschaften wurden passiert. Dann wieder führte der Kurs dicht am niedrigen Ufer entlang durch die unendliche, weite, eintönige Pampas, belebt von riesigen Viehherden, die sich scheinbar selbst überlassen waren. Nun lagen wir schon eine Woche in diesem typisch argentinischen Getreidehafen, tief im Innern des südamerikanischen Kontinents und ließen Mais und Weizen für die unersättlichen Mühlen Europas in unsere Laderäume schütten.

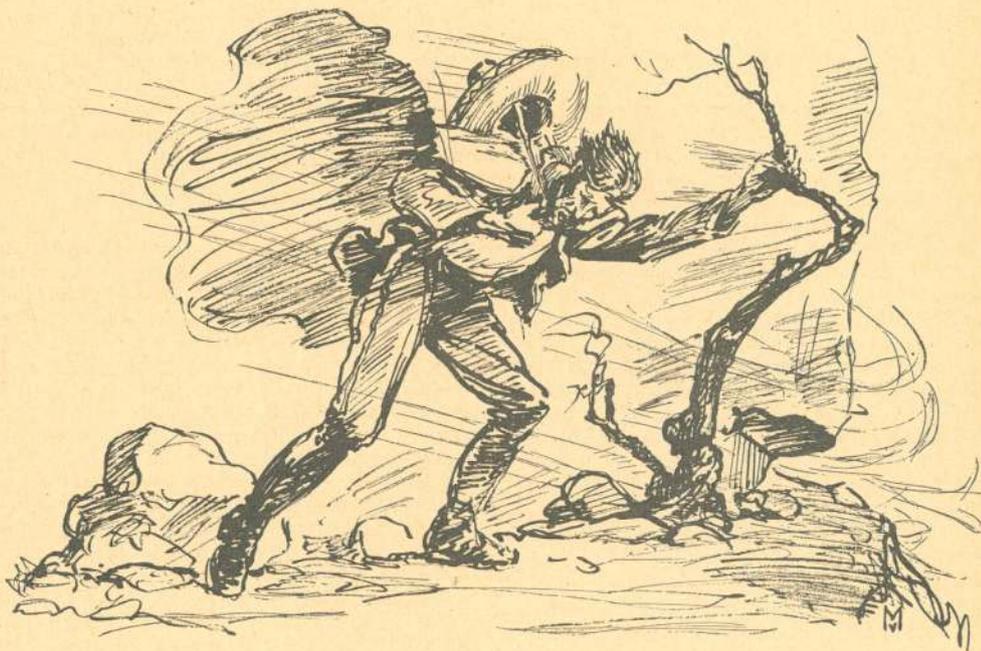
Wir Matrosen saßen nach dem Abendessen zusammen auf der Reling. Interessiert beobachteten wir wie die Ratten — fast wie Katzen so groß — in großen Scharen vor den gegenüberliegenden Schuppen an der Pier hin und her flitzten. Nun, nachdem die Feierabendruhe eingetreten war, versuchten sie, über die dicken Festmachetrossen zu uns an Bord zu klettern, was ihnen jedoch die spitzen, über die Leinen gestülpten Eisenbleche, die „Rattenfallen“, verwehrten. Welch unbegreifliches Gesetz befahl den Tieren, die vollen Speicher dieses reichen Landes zu verlassen, um, einem ungewissen Schicksal entgegengehend, sich als ungerne Gesehener, mit allen Mitteln bekämpfter Passagier per Schiff eine neue Heimat zu suchen? Ab und zu sprangen wir auf die Leinen und wippten kräftig, wodurch die in dicken Trauben auf den Trossen hängenden Ratten den Halt verloren und quiekend ins Wasser plumsten.

Schnell war die Abenddämmerung gekommen. Einer nach dem andern von uns verschwand, sei es, um noch einen Landgang zu unternehmen, zu lesen oder sonstige seinen Neigungen nachzugehen. Da tauchte plötzlich am Kai ein verwahrloster, zerlumpter Mann auf. Die Sohlen waren mit Bindfaden an den Schuhen festgebunden. Mit müden Schritten schlurfte er zur Gangway und bat in deutscher Sprache, an Bord kommen zu dürfen.

Aus vielen Anzeichen merkten wir, daß es ein irgendwie in Druck geratener Seemann war. Ein anständiges Essen und eine Flasche Bier brachten ihn schnell wieder auf die Beine. Seine gesamte Habe bestand nur aus dem, was er an zerschlossenem Zeug auf dem Leibe trug und dem Inhalt seiner Taschen. Es war gut für ihn, daß er Papiere besaß, die ihn als deutschen, voll ausgebildeten Seemann auswiesen, der zuletzt an Bord einer großen amerikanischen Viermastbark als A. B. (Vollmatrose) gemustert gewesen war. Dann erzählte er uns in abgehackten, nüchternen Worten, immer wieder unbewußt durchsetzt mit englischen und spanischen Brocken, seine abenteuerliche Geschichte.

Irgendwo in einem kleinen, langweiligen Salpeterminen an der Chileküste begann es. Jan war groß und schlank, blond und breitschultrig. Außerdem hatte er ein ausgeglichenes, freundliches Wesen, das ihn bei allen — und besonders wohl bei den Frauen — sympathisch machte. So hatte er in diesem öden Hafen auch bald eine kleine „Novia“ gefunden, mit der er jede freie Stunde während der Liegezeit zusammen verbrachte. Bestimmt mochte sie ihn sehr gern, denn sie wollte um jeden Preis verhindern, daß ihr Jan eines Tages wieder fortfahren mußte und dann wahrscheinlich nie wieder zurückkehren würde.

Wie auch eine ziemlich zerknitterte Photographie bewies, war seine „Chiquita“ — so nannte er oft seine kleine Freundin Luisa — sehr hübsch, begehrenswert und mit allen Vorzügen einer Frau ausgerüstet. Die schrägstehenden Augen, die blauschwarzen glatten Haare zeugten von einem kräftigen Schuß Indianerblutes in ihren Adern. Sie war gewandt und grazil, klug und konnte gut singen und tanzen. Ihrem Jan war sie treu, und, wie schon gesagt, liebte sie ihn mit allen Fasern ihres einfachen Herzens, wie eine Südländerin nur lieben kann. Sie hatte es sogar erreicht, daß Jan die ganze freie Zeit nicht mehr mit seinen Kameraden in der Bar, sondern nur mit ihr zubrachte. Sein Schiff war voll beladen. Am nächsten Morgen sollte es wieder in See gehen auf lange Fahrt, zuerst durch den nicht immer „Stillen Ozean“, dann rund um Kap Hoorn zur Ostküste Nordamerikas. Es war der letzte



Abend, darum schlug Luisa Jan vor, noch einmal mit ihr zusammen lustig zu sein, zu trinken und zu tanzen. Dabei hat sie dann ihren Plan voll Liebe und Teufelei durchgeführt. Was in dieser Nacht geschehen ist, konnte sich Jan nicht mehr erinnern, denn erst am übernächsten Tag wachte er in einem fremden Hause auf, liebevoll betreut und bemuttert von seiner Luisa. Sie hatte Jan — nachdem sie ihn mit einem geheimnisvoll nach altem Indianerrecht zusammengesetzten Trank hilflos gemacht hatte — in ein anderes Haus bringen lassen, nicht ohne Grund ahnend, daß vor der Abfahrt seine Kameraden ihn bei ihr suchen würden.

Zum Teil war unser Jan sicherlich ganz froh über diese Lösung, besonders, da er in dieser Affäre ja ein vollkommen reines Gewissen hatte. Andernfalls mußte er nun seine Heuer und gesamte Ausrüstung im Stich lassen, erstere jedoch erheblich gemindert um die hier an der Westküste schon gezahlten nicht geringen Vorschüsse. Aber dafür hatte er vieles andere Schöne eingetauscht: glückliche Monate, die ein Seemann auf diese Weise wohl kaum kennenlernt. Trocken, sonnig und warm war das Klima, leichtlebig und fröhlich die Menschen. Luisa tat alles, um ihn die ermüdende Eintönigkeit der Landschaft, die Fremd-

heit der hier lebenden Rasse mit ihrem indianisch-weißen Blutgemisch vergessen zu lassen. Gut bezahlte, aber harte Arbeit fand er schnell. Es wäre auch kein Problem für ihn gewesen, jederzeit von dieser Küste mit einem anderen Schiff wieder fortzufahren, wenn er gewollt hätte.

Doch dann kam eines Tages das alte Fieber wieder über ihn. Luisa versuchte zwar alles, ihn zu halten. Aber als er dann immer mehr zu einem Schaustück der zahlreichen Verwandtschaft wurde, die oft von weit her aus den Bergen herunter kam, um den „Marinero“ zu sehen, trieb es ihn um jeden Preis fort von hier. Sicher hätte er seine Freundin mitgenommen, um sich irgendwo an dieser oder jener Küste ein neues Leben aufzubauen; aber sie wollte sich nicht trennen von all ihren Verwandten, sowie ihren christlichen Heiligen, die zusammen mit den alten Göttern ihrer Ahnen ihr von Jugend an einen mystischen Glaubenskult aufgeprägt hatten, von dem sie nicht mehr loskommen konnte. Auch liebte sie diesen verlassen, öden Platz, der ihr von Kind an Heimat gewesen war, das große blaue Meer. Nichts, auch nicht ihre Liebe zu Jan, konnte

sie veranlassen, sich in ein anderes Land verpflanzen zu lassen.

So faßte Jan denn seinen Entschluß. Jedoch absurd und abenteuerlich war sein Plan, denn nicht nach Norden, Süden oder Westen wollte er mit einem Schiff. Da lagen im Osten die gewaltigen Höhenzüge der Kordilleren mit weißen Kappen im blauen Dunst. Die wollte er kennenlernen und darüber hinweg durch die argentinische, graugrüne Pampas nach einem Hafen im Atlantik gelangen.

Nun konnte ihn nichts mehr von seinem ausgefallenen Plan abhalten, seine Reiseausrüstung, bestehend aus einem Poncho, der dicken Decke aus Lamawolle, die mit Loch und Kragen in der Mitte auch als Mantel und Regenumhang benutzbar ist, Proviant und Karten waren bald beschafft. Herzlich war der Abschied von seinen neugewonnenen Freunden, viele Tränen flossen bei Luisa. Frühmorgens ging die Reise los mit dem uralten, klapprigen Autobus. Bald gab es keine Straßen mehr, so mußte der Weg zuerst auf dem Maulesel und später zu Fuß fortgesetzt werden. Höher und höher führten ihn die Pässe. Tiefer Schnee, schmale Pfade, vorbei an steilen Abgründen, machten die Weiterreise zu einem gefährlichen Unternehmen. Vorerst zusammen mit einigen anderen

Mitreisenden, die zu den oben gelegenen Minen wollten, war er dann hoch in den Bergen ganz allein. Zur Umkehr war es längst zu spät. Eisige Winde in einigen tausend Metern Höhe ließen ihn fast erstarren und zusammenbrechen. Die Nächte verbrachte er zusammengekauert in Felsspalten. Knapper wurden der mitgeschleppte Proviant, immer dünner die Luft. Plötzliche Sturmböen drohten, ihn in die gewaltigen, steil abfallenden Schluchten zu stürzen. Die Bergkrankheit packte ihn. Wegmarkierungen gab es schon lange nicht mehr, aber immer weiter keuchte er der aufgehenden Sonne entgegen. Dann — kurz vor dem Zusammenbrechen — hatte er es endlich geschafft. Er war auf der anderen Seite der Berge, deren Wasser nicht mehr in den Stillen Ozean sondern in den Atlantik flossen. Nun ging es langsam bergab, hinunter in die unendliche Tiefebene.

Nur wenige dürre Worte machte er, als er uns seine wochenlange Reise über die Anden schilderte. Aber leicht kann man sich ein Bild machen, was es bedeutet, ein Hochgebirge dieser Art zu durchqueren mit geringen Hilfsmitteln, allein und ohne alpinistische Erfahrungen. Aber Jan hatte gedacht, schlimmer als mit einem Segler von Ost nach West um Kap Hoorn zu fahren, könnte es auch nicht sein. Später allerdings merkte er, daß diese Durchquerung des Kontinents doch noch viel schwerer gewesen ist.

Unten im Tiefland fand er Beschäftigung genug und lernte in diesen Monaten Land, Leute und Sprache kennen. Viele haben ihn halten wollen, Frauen oder auch die Besitzer von Hacienden, die in ihm einen verlässlichen, umsichtigen Menschen, der jede Arbeit von der richtigen Seite anpackte, kennengelernt hatten. Er war in den südlichen Sommer gekommen. Sehr plötzlich war der Übergang von der eisigen Kälte der Cordilleren in die gluthelße, staubige Pampa mit der unbarmherzigen Sonne. Immer weiter führte sein Weg nach Osten, mal zu Pferde, das er billig erworben hatte und später wieder verkaufte, dann wieder per Auto oder auch zu Fuß. An Waffen hatte er nur sein Bordmesser mit breiter Klinge. Zum Essen bot die unendliche Pampa genug, und wenn es ein Gürteltier war, das er über heißgemachten Steinen im eigenen Panzer briet.

Größer wurde seine Unrast, je näher er dem Atlantik kam. Schiffe wollte er endlich wieder sehen, Kameraden, das Meer. So kam er denn an diesem Abend nach Santa Fé.

Ein Mann fehlte bei uns, so wurde er an Bord als Matrose angemustert und war bald aner-

kanntes Mitglied unserer kleinen, festgeschlossenen Gemeinschaft. Kameradenhilfe und ein ansehnlicher Gehaltsvorschuß verhalfen ihm zu einer anständigen Einkleidung. Noch viele Wochen sorgte Jan für Gesprächsstoff. Er war ein ausgezeichnete Kamerad, man konnte sich immer auf ihn verlassen, so war auch anzunehmen, daß alles, was er uns erzählte, wahr gewesen ist. Denn sonst hätten wir es an ungezählten Kleinigkeiten bestimmt irgendwie ge-

merkt, daß an seiner Geschichte und an ihm irgendwie etwas nicht stimmte. Noch lange Jahre fuhr er an Bord dieses Schiffes. Die alte Crew war längst auseinandergelassen, da hörte man von Jan immer noch. Viel sprach er von seiner Chiquita, schrieb ihr und schickte Geld. Doch stets sah und suchte er in jeder Frau, die er kennenlernte, seine Luisa aus dem Salpeterhafen am Fuße der Cordilleren.

Simba, die Löwenlady

Von Thilo von Hawgwitz

Während meiner Dienstzeit auf einem Schiff der Ostafrikalinie wurden uns eines Tages sechs Löwen und vier Hyänen als besonders wertvolle Fracht angekündigt. Dazu hundert Schafe als lebender Futtermittel.

Nach langem Beraten wurde als günstigster Platz für die Käfige das Achterschiff gewählt. Sie sollten beiderseits der Luke 5 Aufstellung finden.

Ich äußerte einige Bedenken: Zunächst fiel mir die Nähe der Kombüse ein. Ich hielt es für möglich, daß es zeitweilig bei den Tieren nach Küche riechen könnte — vielleicht aber auch umgekehrt. Man tröstete mich damit, daß sich sowohl die Löwen als auch die Küchensullen daran gewöhnen würden. Im übrigen könnten unsere Smutjes dann endlich mal zeigen, ob sie wenigstens in der Lage wären, gegen ein paar Viecher anzustinken. Sonst hätten sie ja immer ein großes Maul...

Weiterhin schienen mir die Schätze zu dicht bei den Löwen zu stehen. Raubkatzen haben bisweilen die Gewohnheit, ihrem Drang nach Nahrung lauthals Ausdruck zu geben. Die Mentalität von Hammeln ist mir zwar unbekannt, aber es ist schon mancher vor Angst gestorben. Auch hier verwies man mich an die Möglichkeit des Gewöhnens, selbst wenn es zunächst auf der Seite mit den schwächeren Nerven einige Verluste geben sollte.

Kurz vor der Verladung kam ein Zoologe an Bord, um mir ein paar Anweisungen zu geben, falls die Tiere während der Reise meinen ärztlichen Beistand benötigen sollten. Wir verhandelten über Abführpillen, Beruhigungsmittel und Wundbehandlung. Dabei erwähnte er die Möglichkeit, daß sich ein Tier beim Verladen die Nase wundstoßen könnte. Als Behandlung empfahl er mir, ein Stück Papier zu knicken, Penicillinpulver daraufzustreuen und dieses dem Löwen auf die Nase zu blasen.

Als ich ihn fragte, wie das nun wäre, wenn der andere zuerst bliese, wußte er keine rechte Antwort. An die Reichweite einer dankbaren Löwenpranke nach dieser Sprechstunde wollte ich daraufhin lieber nicht erinnert werden.

Mit viel Lärm von seiten des Ladeoffiziers, der Hafenarbeiter und der Tiere kam die seltene Fracht an Bord. Als alles festgezurt war, wurden die Lattenverschlüge vor den Gittern entfernt, und wir konnten uns die neuen Gäste betrachten. Eigentlich war es ja nichts Besonderes. Es sah jeder so aus, wie wir es erwartet hatten: die einen dumm, die anderen hündisch und die dritten gelb. Ein jeder nach seiner Bauart.

Nur einer fiel auf. Nein, es war eine — nämlich eine Löwendame. Sie betrachtete ihre Bewohner jenseits der Gitterstäbe mit gelassener Majestät. Zeitweilig prüfte sie den Duft von uns — offenbar mit ebenso geteilten Gefühlen, wie wir es taten. Bisweilen schien sie allerdings mit dieser Prüfung besondere Vorstellungen zu koppeln. Dann leckte sie sich über die Oberlippe.

Seeleute brauchen für etwas, das in ihren Lebenskreis eindringt, einen Namen. Also wurde unsere Lady aus dem schwarzen Erdteil „Simba“ getauft. Sicher ist das nicht sehr einfallreich, aber wir wollten nicht unnötig unsern Geist verspritzen. Dazu war es viel zu heiß, und Simba schien es ohnedies gleichgültig zu sein. Besondere Freundschaft schloß unsere Dame mit dem Musiksteward des Schiffes. Die Zuneigung beruhte auf Gegenseitigkeit, denn auch dieser wohlbeleibte Notenmann hatte einen Narren an ihr gefressen.

Eines Abends erschien er mit dem Schifferklavier bei den Löwen und spielte ihnen einen Walzer vor. Nach anfänglichem Erstaunen fand Simba das herrlich, legte sich auf den Rücken und machte ein Katzengesicht. Zum Dank ließ sie sich abschließend von ihm am Kopf kraulen und steckte huldvoll die Pfote aus dem Gitter. Als der Dicke auch dort kraulte, spielte sie ein wenig mit den Krallen, so daß ein Stück Haut hängen blieb. Das leckte sie sich dann sehr befriedigt ab.

Ich strich später soviel Jod auf die Wunde, daß der Dicke tanzte, und klebte anschließend ein Pflaster darüber. Trotzdem durfte ich am nächsten Tag bereits einen weiteren Finger verbinden. Daraufhin erlaubte ich mir den Hinweis, daß wir auf einen derart hohen Jod- und Pflasterverschleiß nicht eingerichtet seien.

Er ließ das Kraulen und begnügte sich damit, Simba aus respektvoller Entfernung zu bezirzen. Sie ließ sich das gern gefallen und fixierte ihn mit ihren grünen Augen. Manchmal spielte sie dabei mit der Zunge.

„Simba!“ drohte der Bootsmann, als er diese wechselseitigen Werbungen eines Tages entdeckte. „Man soll in der Hitze nicht so viel Fett fressen wollen!“

Und Simba verstand. Mühsam zerrte sie ihren lüsternen Blick von dem Musiker weg und peilte den mageren Bootsmann an. Seitdem ist der Dicke beleidigt.



KLAR BEI SCHMUNZELAUGE

Bananenkreuzer

„Warum nennt ihr denn euren Mathematik-
lehrer immer Bananenkreuzer?“ — „Och, den
Spitznamen hat er weg, weil er sich immer
Knoten ins Taschentuch macht. Wir haben sie
gezählt. Siebzehn Stück sind das immer in der
Stunde. Und siebzehn Knoten in der Stunde
macht doch auch ein Bananenschiff!“

*

Seekrankheit

„Mein Mann hat das immer mit dem Magen,
Herr Kapitän. Ich glaube, er wird an Bord
leicht seekrank werden.“ — „Das soll vor-
kommen, meine Dame.“ — „Und was raten Sie
ihm, was er tun soll, wenn ihm schlecht wird?“
— „Gar nicht nötig, meine Dame, daß weiß er
dann schon ganz allein.“

*

Die Prinzessin

Gerd und Horst fahren beide zur See. Als Ma-
trosen. In Barcelona trafen sie sich wieder.
„Ich laß mich doch nicht verkohlen von den
Weibern“, renommiert Gerd. „Auf der letzten
Reise erst, in Karatschi, da habe ich einer
indischen Prinzessin ganz gehörig den Hintern
versohlt.“ — „Einer Prinzessin? Wenn das
man nicht schieß geht!“ — „Da staunste wohl,
was?“ — „Warum hast du sie denn ver-
trimmt?“ — „Weil sie mich belogen hat, das
Weibsstück.“ — „Deshalb verprügelt man doch
keine Prinzessin?“ — „Ja, so bin ich nun mal.“
— „Donnerwetter, alle Achtung! Was hat sie
dir denn vorgelogen?“ — „Sie hat mir gesagt,
daß ihr Vater ein indischer Maharadscha sei,
und dabei ist sie man bloß ein Serviermäd-
el aus Marseille.“

Herr Meyer

Herr Meyer hat neuerdings eine Motorjacht,
ein schmuckes Fahrzeug. Neulich wollte er da-
mit von Travemünde nach Dänemark. Auf der
Höhe von Staberhuk bleibt plötzlich der Esel
stehen. Kein Sprit mehr im Tank. Glücklicher-
weise ist ein Fahrzeug in der Nähe. Er winkt
es heran. Sie werden sich einig. Das Fahrzeug
will ihn nach Burgstaken einschleppen. Für 100
Mark. Nach einer guten Stunde sind sie im
Hafen. Herr Meyer zückt die Brieftasche und
eist daraus einen Hundertmarkschein los.

„Was machen Sie denn eigentlich so mit ihrem
Schiff, Herr Kapitän?“

„Och, ich kreuze hier so'n büschen östlich von
Fehmarn rum und verkaufe Brennstoff an die
Fischer. Brauchen Sie Sprit? Ich kann Ihnen
jede Menge abgeben.“

*

Helmut

„Wie kommst du denn darauf, daß Irma auch
im Dunkeln gut sehen kann, Helmut?“ — „Ja,
weißst du, Mutti, als sie gestern Abend mit dem
Steuermannsschüler in den Anlagen am Elb-
berg saß, habe ich ganz deutlich gehört, wie
sie sagte: „Aber, Oschi, du hast dich ja gar
nicht rasiert.““

*

Gefahren der Seefahrt

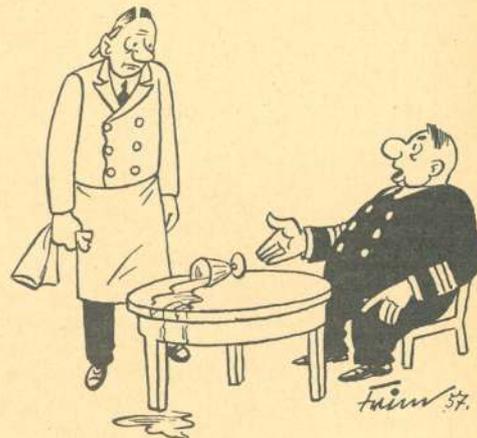
Man unterhält sich in der Ingenieurmesse.
„Haben Sie gelesen, Herr Scharnweber, daß in
der amerikanischen Handelsmarine die Besat-
zungen sich mit keiner von den Fahrgästen
verloben oder gar verheiraten dürfen?“ — „Ist
doch ganz richtig. So verringert man die Ge-
fahren der Seefahrt mehr und mehr.“

Werfliegezeit

Das Schiff kam an die Werft. Der Schiffsarzt
entfloh dem Gedröhn der Pressluftschlämmer und
dem Funkenregen der Schneidbrenner. Nein,
in der Werft ist ein Schiff alles andere als
gemütlich. Der Schiffsarzt nimmt ein paar
Tage Urlaub und verreist. Mit seiner Beglei-
tung kommt er in ein Hotel: „Wir möchten
ein schönes Doppelzimmer“, verlangt er.
Der Empfangschef zeigt ihm das beste Zim-
mer.

„Ja, das nehmen wir! Ist es Dir recht, mein
Schatz?“

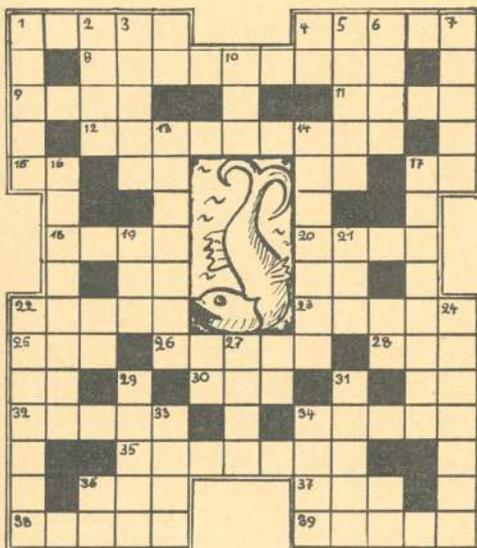
Sagt sie: „Wie Sie wünschen, Herr Doktor!“



Umgeworfen?? Der Grog war so schwach, daß
er von selber umgefallen ist !!

GEHIRNSCHMALZ

Kreuzworträtsel



Waagrecht: 1. Ortskundiger Berater des
Schiffsführers, 4. nordafrikanisches Gebirge, 8.
Fasse zusammen! (einen Vortrag u. dgl.), 9.
Nordischer Mädchenname, 11. Ostasiater, 12.
Abdichten von Plankenritzen, 15. passend
zum Frühstück, 17. Maschinenkommando, 18.
Nebenfluß der Elbe, 20. Schiff auf Spanisch,
22. Mädchenname, 23. Tagesstrecke einer Reise,
25. Scheuermittel (Fabrikmarke), 26. Schiff

im Liniendienst, 28. die Vereinten Nationen,
30. nautisches Hilfsmittel, 32. männlicher Vor-
name, 34. vielbesungene Inselgruppe, 35. Welle
hinter dem Schiff, 36. Aufwärtsbewegung, 37.
lateinisch: ich, 38. zum Bootsbau geeignetes
Holz, 39. sind manche durch die Trampfahrt
geworden.

Senkrecht: 1. Seevogel, 2. Insel im Pazifik, 3.
Schlachtort 1870, 5. unnötiges Aufhebens, Lärm,
6. Nutzpflanze, 7. Teil des Ankers, 10. aus-
gestorbener Riesenvogel, 13. zur Seite gehörig
(seitlicher Wasserwiderstand), 14. ein Unglück-
licher, 16. Begriff aus der Elektrotechnik, 17.
spanisch: Deutschland, 19. Eingang, 21. Teil
des Baumes, 22. Beleuchtungskörper, 24. ver-
standesmäßig richtig, 27. äußeres Ende der
Brücke, 29. Fußbekleidung, 31. Werkzeug, 33.
Tochter des Zeus, 34. Wehrmachtsteil.

Seemanns-Quiz

- Was ist Likendeeler?**
 - Teil der Takelage;
 - Seeräuber;
 - Decksbalken.
- Was ist Katamaran?**
 - im Meere lebende Echsenart;
 - Stern im Sternbild des Stier;
 - Doppelrumpffsegelfahrzeug.
- Was ist Schnürboden?**
 - Packraum;
 - Werftsaal zum Aufzeichnen des
Spantenrisses;
 - Theatergarderobe.

- Was ist L-Dock?**
 - Hafenbecken;
 - Trockendock;
 - Schwimmdock.
- Was ist Wasserpaß?**
 - Trinkwasserbezugschein;
 - schmäler Durchfluß;
 - Anstrich in der Wasserlinie.
- Was ist Muräne?**
 - Geologischer Begriff;
 - giftiger Fisch;
 - Kopfschmerzen.
- Was ist Bishop Rock?**
 - englischer Leuchtturm;
 - Insel vor Neufundland;
 - moderner Tanz.
- Was ist Sargasso?**
 - Nährmittel;
 - vom Golfstrom durchflossener
Meeresteil;
 - Spanische Ortschaft.
- Was ist Sago?**
 - Nährmittel;
 - Ort in Hinterindien;
 - Material für Tauwerk.
- Was ist Wellentunnel?**
 - Zufluß eines Gezeitenkraftwerkes;
 - Bohrung einer hohlen Welle;
 - Raum, der die Schraubenwelle um-
gibt.

Auflösungen aus Nr. 7

Silbenrätsel

- Grönland, 2. Elbtravekanal, 3. Reval, 4.
Mormugao, 5. Albany, 6. Neuseeland, 7. Illinois,
8. Schwarzes Meer, 9. Elsinore, 10. Ringkjö-
bing, 11. Legaspi, 12. Lakehurst, 13. Oste, 14.
Yellowstone River
Germanischer Lloyd — Lloyd's Register

Seemanns-Quiz

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

Ein halbes Jahrhundert Seekasse

Ihre geschichtliche Entwicklung von 1907 bis 1956

Die Seekasse konnte am 31. Dezember 1956 auf eine fünfzigjährige Tätigkeit zurückblicken. Die Bestrebungen zur Anlehnung der Invalidenversicherung der Seeleute an ihre Unfallversicherung und deren Ergänzung durch eine allgemeine Witwen- und Waisenversorgung sind so alt wie die Invalidenversicherung überhaupt, die 1951 sechzig Jahre bestand. Die Seekasse hat soeben zugleich mit ihrem Verwaltungsbericht für 1956 einen Sonderbericht „50 Jahre Seekasse“ herausgegeben, aus dem wir nachstehend einige wesentliche Tatsachen wiedergeben.

Durch das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. 6. 1889 wurden die Besatzungen deutscher Seefahrzeuge nach den für alle Berufszweige gleichen gesetzlichen Bestimmungen der Versicherungspflicht unterworfen. Dieses Gesetz trug den besonderen Verhältnissen des seemännischen Berufsstandes keine Rechnung. Bereits lange bevor durch die Kaiserliche Botschaft vom 17. 11. 1881 die reichsgesetzliche Sozialgesetzgebung eingeleitet wurde, hatten die Seeleute und Reeder in verschiedenen deutschen Häfen Kassen zur Unterstützung von kranken und invaliden Seeleuten sowie von Witwen und Waisen geschaffen. Diese berufsständischen sozialen Einrichtungen, mit zum Teil besseren Leistungen als nach dem Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz, mußten der reichsgesetzlichen Versicherung weichen. Von der seemännischen Bevölkerung wurde besonders das Fehlen einer Witwen- und Waisenversorgung der im Beruf, aber nicht infolge eines Arbeitsunfalles verstorbenen Seeleute empfunden. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Seeleute auf ihren Fahrten in außereuropäischen Gewässern weit mehr als die Versicherten an Land klimatischen Krankheiten und sonstigen besonderen Gefahren ausgesetzt seien.

Bereits mit dem Inkrafttreten des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes wurde deshalb in Reeder- und Seemannskreisen der Gedanke erörtert, die Invaliden- und Altersversicherung der Seeleute berufsständisch neu zu regeln, sie an die See-Berufsgenossenschaft anzuschließen und mit ihr eine besondere Witwen- und Waisenversorgung zu verbinden. Erörterungen im Vorstand der See-Berufsgenossenschaft im Jahre 1891 führten zu einer entsprechenden Eingabe an die Reichsregierung. Diesem Antrage wurde nach jahrelangen Erörterungen innerhalb und mit der Reichsregierung, die zu nächst eine Ergänzung des Unfallversiche-

rungsgesetzes vorgesehen hatte, durch das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. 7. 1899 entsprochen. Der Bundesrat wurde durch dieses Gesetz ermächtigt, der See-Berufsgenossenschaft zu gestatten, „unter ihrer Haftung eine besondere Einrichtung zu dem Zwecke zu begründen, die Invalidenversicherung nach Maßgabe dieses Gesetzes für diejenigen Personen zu übernehmen, welche in den zur Genossenschaft gehörenden Betrieben oder einzelnen Arten dieser Betriebe beschäftigt werden, sowie für diejenigen Unternehmen, welche gleichzeitig der Unfallversicherung und der Invalidenversicherung unterliegen“. Die Erlaubnis sollte jedoch nur erteilt werden, wenn die zu errichtende Kasse auch eine Witwen- und Waisenversorgung begründen würde.

Der erste vom Vorstand der See-Berufsgenossenschaft aufgestellte Entwurf einer Satzung der Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse der See-Berufsgenossenschaft sah vor, den Hinterbliebenen der infolge Erkrankung verstorbenen Seeleute die gleiche Rente wie den Hinterbliebenen der einem Betriebsunfall erlegenen Seeleute zu gewähren. Da die vorgesehenen Beiträge bei Anwendung des von der Reichsregierung geforderten Prämien-Durchschnittsverfahrens zur Deckung der von der See-Berufsgenossenschaft zu tragenden Leistungen nicht ausreichten und eine Erhöhung der Beiträge den Reedern nicht zumutbar war, galt es, für die Witwen- und Waisenversorgung eine neue finanzielle Grundlage zu finden.

Diese Aufgaben wurden dadurch gelöst, daß in Anlehnung an die 5 Lohnklassen des Invalidenversicherungsgesetzes auch für die Hinterbliebenenversorgung 5 Stufen geschaffen, etwas höhere Beiträge gefordert und die Versicherten an den Beitragsleistungen beteiligt wurden. Die im Jahre 1905 vom Vorstand der See-Berufsgenossenschaft ausgearbeitete neue Sat-

zung wurde vom Bundesrat am 16. 6. 1906 genehmigt. Als Zeitpunkt, mit dem die Invaliden-, Witwen- und Waisenversicherungskasse der See-Berufsgenossenschaft ihre Tätigkeit beginnen sollte, wurde der 1. 1. 1907 bestimmt. Am 15. 12. 1906 wurde in Hamburg die begründende Generalversammlung der neuen Kasse unter der Leitung des damaligen Vorsitzenden des Genossenschaftsvorstandes der See-Berufsgenossenschaft, Richard C. Krogmann, abgehalten.

Die Geschäftsführung der Gesamtverwaltung der See-Berufsgenossenschaft, einschließlich der Seekasse, lag bis zum Jahre 1952 in den Händen der Verwaltungsdirektoren der See-Berufsgenossenschaft.

Nach dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Selbstverwaltung der Sozialversicherung wurde eine aus fünf Personen bestehende Geschäftsführung durch die Vertreterversammlung der Seekasse gewählt.

Nach den Bestimmungen der Satzung wurde der Seekasse die Gewährung von Invaliden- und Altersrenten, von Heilverfahren im Rahmen des Invalidenversicherungsgesetzes sowie die Gewährung von Witwen- und Waisengeldern an Hinterbliebene solcher Seeleute übertragen, die zwar im Beruf, aber nicht infolge eines Betriebsunfalles ums Leben gekommen waren. Die Seekasse nahm also unter den Rentenversicherungsanstalten insofern eine Sonderstellung ein, als Hinterbliebenenrenten in der damaligen Zeit nach Maßgabe des Invalidenversicherungsgesetzes sonst noch nicht gewährt wurden. Die allgemeine reichsgesetzliche Hinterbliebenenversorgung wurde erst mit dem Inkrafttreten der Reichsversicherungsordnung am 1. 1. 1912 eingeführt.

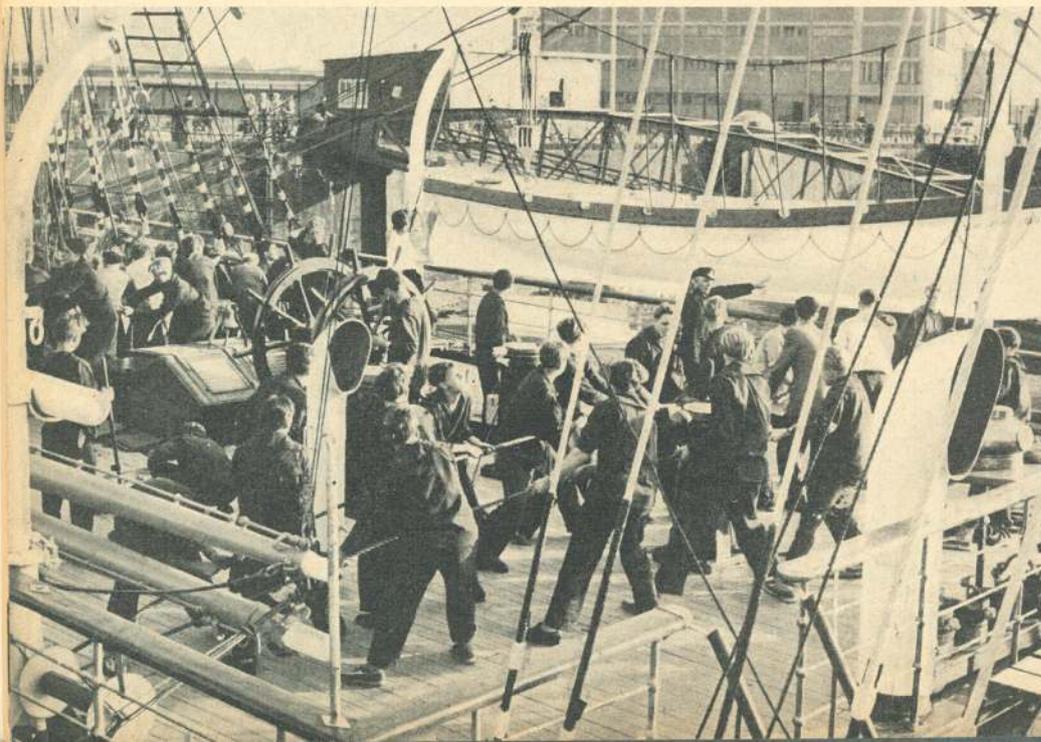
*

Der unglückliche Ausgang des Krieges hat die geplante Gestaltung der Rentenversicherung der Seeleute verhindert. Das Jahr 1945 vernichtete nicht nur die deutsche Seeschifffahrt, sondern, wie bereits im Jahre 1923, wiederum auch das gesamte Vermögen der Seekasse. Die sozialen Verpflichtungen, die auf den verlorengegangenen Schiffen der früheren Handelsflotte ruhten, blieben in voller Höhe bestehen. Der Rest der Handelsflotte konnte die Renten für die arbeitsunfähigen und alten Seeleute nicht mehr aufbringen. Nur durch die Mittel aus der Gemeinlast der übrigen Versicherungsträger wurde es der Seekasse ermöglicht, die Leistungen aus der Rentenversicherung weiterzuzahlen. Nach der Währungsreform hat sich die Finanzlage der See-Sozialversicherung wieder soweit gebessert, daß bereits im Zeitpunkt der Wiederherstellung der Selbstverwaltung im Jahre 1952 den neuen Organen eine finanziell geordnete Verwaltung übergeben werden konnte.

Die Aufgaben der Seekasse sind auf verschiedenen Gebieten erweitert worden. Im Rahmen der mit einzelnen europäischen Ländern abgeschlossenen Sozialversicherungsabkommen ist die Seekasse wegen der abweichenden Rentenberechnung neben den eingesetzten Verbindungsstellen mit der selbständigen Bearbeitung der Auslandsrenten für Seeleute beauftragt worden. Ebenso führt sie die freiwillige Versicherung im Ausland befindlicher, d. h. vornehmlich der vielen Seeleute, die auf ausländischen Schiffen fahren, selbständig durch.

Nachdem durch das Gesetz über die Krankenversicherung der Rentner vom 22. 6. 1956 (BGBl. I S. 500) den alten Seeleuten und ihren Angehörigen die Möglichkeit gegeben worden war, bei der See-Krankenkasse ihre Versicherung fortzusetzen, war das große Ziel, das den deutschen Reedern und Seeleuten im Jahre 1907 bei der Errichtung der Seekasse vorgeschwebt hatte, Wirklichkeit geworden. Der deutsche Seemann kann sich heute in allen Versicherungsangelegenheiten an „seine“ berufsständische Sozialversicherung wenden.

Einsetzen des Kutters auf „Schulschiff Deutschland“ im Bremer Überseehafen.



Aus der Schifffahrt

Die Verbesserung des Lebensstandards in Zahlen

Lohnerhöhungen wurden nicht durch Preissteigerungen aufgezehrt

Der Industriearbeiter in der Bundesrepublik Deutschland verdiente im Durchschnitt

1949	56 DM wöchentlich
1950	61 DM wöchentlich
1956	93 DM wöchentlich

Er verdiente also im Jahre 1956 ca. 66 v. H. mehr als im Jahre 1949, 52 v. H. mehr als im Jahre 1950.

Daß diese Steigerung der Einkommen nicht auf Industriearbeiter beschränkt blieb, sondern allen Arbeitnehmern zugute kam, zeigt die Entwicklung der Lohn- und Gehaltsgruppe pro Kopf aller Arbeitnehmer:

1949	222 DM monatlich
1950	237 DM monatlich
1956	374 DM monatlich

Das bedeutet gegenüber 1949 eine Erhöhung von ca. 69 v. H., gegenüber 1950 von über 57 v. H.

Die Verbraucherpreise lagen 1956 ca. 13 v. H. höher als 1950 und nur ca. 6 v. H. höher als 1959. Unter Berücksichtigung dieser Preissteigerungen konnte sich der Industriearbeiter im Jahre 1956 für seinen Wochenlohn ca. 35 v. H. mehr kaufen als 1950

und sogar

ca. 57 v. H. mehr kaufen als 1949.

Die folgenden Beispiele zeigen, wie die Lohnkaufkraft des Industriearbeiters seit 1949 gestiegen ist:

Er mußte arbeiten für

(° = Stunden; ' = Minuten)

	Nov. 1949	Nov. 1953	Nov. 1956
1 kn Mischbrot, helles	23'	25'	22'
1 kg Zucker, Raffinade	58'	49'	36'
5 kg Speisekartoffeln	37'	30'	30'
1 kg Kotelett	4° 35'	3° 10'	2° 50'
1 kg Butter	4° 13'	3° 47'	3° 32'
1 kg Margarine, Spitzensorte	2° —'	1° 16'	1° 02'
1 kg Bohnenkaffee	22° 37'	12° 59'	10° 31'
1 m Herrenanzugstoff, Wollstoff, Streichgarn, mittl. Qual., 145 cm breit	16° 37'	15° 03'	12° 41'
Sporthemd, Popeline	10° 17'	7° 31'	6° 25'
Paar Herrenschuhe, Straßen-, Rindbox	20° 23'	15° 08'	13° 02'
Haushaltsbügeleisen	9° 28'	7° 17'	6° —'
Rundfunkgerät, mittl. Super, im Holzgehäuse	504° 49'	475° 39'	162° 58'
Volkswagen	3946° 24'	2539° 48'	1906° 22'
Herrenarmbanduhr	58° 32'	26° 56'	22° 44'

Die Hebung des allgemeinen Wohlstands kommt auch in der Verbrauchssteigerung bei wichtigen Konsumgütern zum Ausdruck.

In der Bundesrepublik Deutschland wurden pro Kopf der Bevölkerung verbraucht:

	1949	1956
Schweinefleisch o. Fett	7,1 kg	26,1 kg
Rindfleisch o. Fett	6,6 kg	14,2 kg
Eier	2,5 kg	9,8 kg
Südfrüchte	1,4 kg	14,5 kg
Frischobst	21,7 kg	44,6 kg
Vollmilch	67,6 l	118,1 l
Fette	9,5 kg	25,1 kg
Zigaretten	471 St.	948 St.
Kaffee	0,48 kg	2,12 kg
Bier	29,42 l	71,28 l



„Mein Feld ist die Welt“

Das ist der Leitspruch, unter dem Albert Ballin die Fahrgastflotte der Hamburg-Amerika Linie zu ihrer weltumspannenden Bedeutung entwickelte. Freilich, wenn man in der Geschichte der Hapag nachblättert, dann stößt man auch auf andere Namen, deren Träger sich ebenfalls unvergängliche Verdienste um die deutsche Schifffahrt, um die Schifffahrt überhaupt, erworben haben. Wir denken an Ernst Merck, an Ferdinand Laeisz, an Adolph Godeffroy und andere. Dennoch ist es recht und billig, daß jetzt aus Anlaß der hundertsten Wiederkehr des Geburtstages von Albert Ballin seiner gedacht wurde. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg ehrte ihn, die Hapag stiftete einen Ballin-Gedächtnispreis für die Segelregatta „Rund um Skagen“, und die Bundespost brachte eine Albert-Ballin-Gedenkmarke heraus.

Es war Albert Ballin nicht an der Wiege gesungen, daß er — am 17. August 1857 am Alten Steinweg in Hamburg als Sohn eines jüdischen Auswandereragenten geboren — einstmals als Generaldirektor der Hamburg-Amerika Linie und Freund des deutschen Kaisers auf den Höhen des Lebens wandeln sollte. Daß ein solcher Aufstieg aus eigener Kraft und eigener Tüchtigkeit möglich war und vielleicht auch heute noch möglich ist, sollte gerade im Zeitalter der Vermaßung und der „Automation“ nicht vergessen werden. Allein auf sich gestellt, ging der junge Ballin seinen Weg ohne jegliche Protektion. In England trat er in die Kaufmannslehre, übernahm später die Vertretung der englischen Carr-Line in Hamburg und kam 1886 zur Hamburg-Amerika Linie. „Sein Verdienst ist zumeist“, so sagt Prof. Thieß in einer Schrift über die Hapag, „das zielbewußte Vorwärtsdrängen der Gesellschaft auf allen Gebieten, ihre kluge Vorausberechnung wirtschaftlicher und nationaler Entwicklungsmöglichkeiten, die Entwicklung der Gesellschaft zu dem ersten Hause Hamburgs“, dem größten Geschäft unserer größten Handelsstadt, und zugleich zu dem wichtigen, immer für nationale Interessen aktionsbereiten und opferwilligen, im besten Sinne gemeinwirtschaftlichen Unternehmen, als das uns zahlreiche Ereignisse die Hamburg-Amerika Linie immer wieder gezeigt haben.“ Nachdem Kaiser Wilhelm II. beim Stapellauf des ersten Doppelschraubenschnelldampfers der Hapag Albert Ballin kennengelernt hatte, riß der Draht zwischen Berlin und dem gescheiterten Reeder nicht mehr ab. Im ersten Weltkrieg ließ es Albert Ballin an Vermittlungsversuchen zwischen Deutschland und England nicht fehlen. Sie führten nicht zum Ziele einer Verständigung. Wären sie gelungen, würde die Weltgeschichte heute vielleicht anders aussehen,

und manches wäre uns erspart geblieben. Seinem Leben setzte Albert Ballin an jenem verhängnisvollen 9. November 1918 selbst ein Ende. Seine Verdienste aber sind unvergänglich. Fritz Roßberg

*

Die Rechnung

Das stürmische Wachstumstempo unserer Wirtschaft der Jahre 1950—1955 hat längst einer ruhigeren Entwicklung Platz gemacht. Damals konnte nach der neuesten, richtiggestellten amtlichen Berechnung Jahr für Jahr ein Produktivitätsfortschritt von im Durchschnitt rund 5,5 % gebucht werden. 1956 hat sich die Kurve erstmals ganz bedenklich abgeflacht: Der Produktivitätszuwachs je Beschäftigtem betrug nur noch 1,4 %. Neben anderen Faktoren wirken sich hier schon die Arbeitszeitverkürzungen aus. Wer von den 7,5 Millionen, denen dieser soziale Fortschritt zugute kommt, hat sich wohl schon einmal Gedanken über die Kostenfrage gemacht — über die volkswirtschaftliche und auch über die im konkreten Einzelfall! Es hat sogar schon Streiks gegeben, weil Belegschaften eines Teilbetriebes sich an der durch leistungsfähigere Anlagen verbesserten Produktivität nicht beteiligt glaubten. Daß hier nicht einmal der Zusammenhang zwischen der Produktivitätssteigerung im Teilbetrieb und der im ganzen Werk gesehen wurde, macht die Summe und Dringlichkeit der noch zu leistenden volkswirtschaftlichen Aufklärungsarbeit anschaulich. Dr. Ing. e. h. Reuter hat jetzt am Beispiel der DEMAG gezeigt, wie eine solche Aufklärung einfach und zweckmäßig zu leisten ist. Der in diesem Konzern durch die Arbeitszeitverkürzung eingetretene Ausfall, so sagte er vor der Hauptversammlung, entspreche der Leistung von rund 1450 Mitarbeitern. 1450 Arbeitsplätze müßten zum Ausgleich des Zeitverlustes neu geschaffen werden. Mit dem niedrigsten Ansatz von 10 000 DM je Platz würden die Kosten in diesem Einzelfall 14,5 Millionen DM betragen. Die Rechnung läßt sich leicht für die gesamte Bundesrepublik erweitern. Bei einer Arbeitszeitkürzung von drei Wochenstunden für jetzt 7,5 Millionen wären rund eine halbe Million neue Arbeitsplätze mit einem Minimalaufwand von 5 Milliarden DM notwendig. Die 500 000 zusätzlichen Arbeitskräfte sind aber nicht zu realisieren. Nur leistungsfähigere Maschinen und so weit wie möglich automatisierte Fertigung können den Ausfall mit der Zeit wettmachen. Die Kosten werden dann jedoch ein Mehrfaches der Überschlagsrechnung betragen. So sieht also die Rechnung der 45-Stunden-Woche aus. Es ist hohe Zeit, daß sie der Arbeiterschaft, ja der gesamten Öffentlichkeit, bewußt gemacht wird.

Die Postboje

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

B. H. in Oberhausen/Rhld.: Wer von den Lesern kann Auskunft geben über genaue Größenangaben, Bauwert und Verbleib folgender Einheiten: englische Fischkutter „Wanderer“, „Boy Percy“ und „Boy Sam“, die britischen Marine-Torpedoboote „Griffin“, „Allegro“ und „Doreen“, sowie die vier französischen Fischkutter „Léo-Nine“, „Jeanne d'Arc“, „Emma“ und „Tarfadet“? Diese Schiffe befanden sich 1916 im Kriegseinsatz.

*

W. K. in Hamburg: Aus welchem Anlaß erhielten die Seeoffiziere der alten Kaiserlichen Marine einen Dolch?

Unsere Antwort: Bis 1901 wurde in der Kaiserlichen Marine der Dolch nur von Fähnrichen getragen, allerdings in einer Lederscheide, die Seeoffiziere dagegen trugen einen Säbel und ebenfalls die älteren Fähnriche, die Offiziersdienste versahen. 1901 verließ man dann auch den Seeoffizieren einen Dolch, jedoch in einer anderen Ausführung mit Metallscheide. Der äußere Anlaß dazu war die Begegnung Kaiser Wilhelms II. mit Zar Nikolaus II. im Sommer 1901.

Flotten-Umschau

Nun ist also am 15. August dieses Jahres das erste U-Boot der Bundesmarine, das den Namen „Hai“ erhalten hat, in Dienst gestellt worden. Die „Hai“ ist das frühere „U 2365“, das von der Hamburger Bergungsfirma Beckedorf & Co. im Kattegatt bei Anholt gehoben wurde, wo es von der eigenen Besatzung bei Kriegsende versenkt und von den Kieler Howaldtswerken wiederhergestellt worden war. Nach gründlicher Erprobung wird das neuerstandene U-Boot der Unterwasserwaffenschule in Flensburg-Mürwik zugeteilt werden. Den Namen „Hai“ hat es schon sechsmal in der deutschen Marine gegeben, nämlich das 1860 erbaute Kanonenboot „Hay“, das sich aber nur kurze Zeit im Dienst befand und später als Materialprahm aufgebraucht wurde, weiter das 1881 in Dienst gestellte Kanonenboot „Hay“, das dem Artillerieschulschiff „Mars“ als Scheibenschlepper diente, den 1907 erbauten Artillerietender „Hay“, der auch noch die Zeiten der Reichsmarine miterlebte, den Flottentender „Hai“ der Kriegsmarine, als „F 6“ 1935 erbaut, der umbenannt wurde in „Königin Luise“ und dafür das Schiff dieses Namens, ex „F 3“, den Namen „Hai“ erhielt und endlich das nur 8 m lange Kleinst-U-Boot „Hai“ mit einem Mann Besatzung.

Die britische Zeitung „Daily Express“ hat es sich nicht nehmen lassen, der Öffentlichkeit ihre Befürchtungen zu äußern, daß in dieser Indienstellung bereits wieder der Beginn einer Bedrohung des britischen Commonwealth zu erblicken sei.

Der Stapellauf des neuen S-Bootes „Iltis“ lenkt die Gedanken zurück auf das frühere kaiserliche Kanonenboot gleichen Namens, das 1896 im Gelben Meer vor Kap Schantung unterging, wobei ein Teil der Besatzung mit dem Flaggenlied auf den Lippen den Tod fand. Auf diese Weise wurde das Marschlied aus einer Operette von Thiele sozusagen Allgemeinut der Marine. 1898 lief ein neues Kanonenboot dieses Namens vom Stapel, das sich in China bei den Boxer-Aufständen auszeichnete, und in der Reichsmarine eine „Iltis“-Klasse mit sechs 800-t-Torpedoboote, die aus den Jahren 1927/28 stammten. Diese dritte „Iltis“ sank 1942 in einem Gefecht vor Boulogne.

Mitte August wurde bekanntgegeben, daß die Bundesmarine bei der Stülckenwerft in Hamburg drei 2500-t-Zerstörer in Bau gegeben hat, diese aber erst 1960 in Dienst gestellt werden können. Der Preis dieser Zerstörer wurde mit 90 Mio. DM je Einheit angegeben.

Ob die in England angekauften Fregatten der „Hunt II“- und „Hunt III“-Klasse (drei Boote), sowie vier weitere der „Black Swan“-Klasse bis zum Frühjahr 1958 fertigwerden, erscheint nach der Arbeitslage der britischen Werften zweifelhaft. Es sind die Boote „Oakley“ (Typ „Hunt“ II), 1050 ts, bewaffnet mit sechs 10,2 cm und leichter Flak, 150 Mann Besatzung;

„Albrighton“ und „Eggesford“ (Typ „Hunt“ III), 1087 ts, Bewaffnung vier 10,2 cm, vier 4 cm und zwei Torpedorohre. Bei 19 000 PS laufen sie 27,5 Knoten, und schließlich von der „Black Swan“-Klasse die Einheiten „Actaon“, „Flamingo“, „Hart“ und „Mermaid“ von 1425 ts, die mit 4300 PS 18 Knoten laufen. Sie tragen sechs 10,2 cm, sechs 4 cm und Raketenwerfer. 190 Mann Besatzung. Bestückung und technische Ausstattung werden noch gewissen Änderungen unterzogen.

Die „Volksmarine“ der DDR ist in den letzten Monaten stark ausgebaut worden. Entsprechend der „Weisung 25“ des Aufbaustabes, dem Verteidigungsministerium unterstellt ist, haben ostzonale Bergungskommandos zwei ehemalige deutsche U-Boote von 595 und 285 ts geborgen. Sie wurden von der Neptun-Werft in Rostock wiederhergestellt und der 1. U-Flottille (Stralsund-Sassnitz) zugeteilt. Vier Zerstörer der „Drachen“-Serie (Peene-Werft, Wolgast) sind kurz vor der Indienstellung. Die Boote haben eine Standardverdrängung von 1400 ts. Ihre Bewaffnung besteht aus vier russischen 10,2 cm, acht leichten Flaks und zwei Torpedorohren deutscher Herkunft. Die Maschinenleistung liegt bei 33 000 PS. Mit dem Bau der Boote ist im Frühjahr 1955 begonnen worden. Sie wurden mehrmals starken Konstruktionsänderungen unterworfen, die der stationäre russische „Stab Baulehrung“ anordnete. Nach ihrer Fertigstellung sollen die Zerstörer dem „Sicherungskommando West“ unterstellt werden. Zwei etwas größere Boote (ca. 1650 ts) befinden sich bei der Neptun-Werft im Bau. Vier weitere „Drachen“-Boote sollen in Wolgast entstehen.

Die beiden von den Sowjets der „Volksmarine“ überlassenen Geleitboote (je 910 ts, 28 Knoten, drei 10,2 cm, acht 3,7 cm, zwei Tiefflieger-Abwehraketenwerfer, zwei Torpedorohre) sind inzwischen eingefahren worden. Die Volkswerft Stralsund baut zur Zeit vier U-Boote des sowjetischen Einheitstyps von 207 ts mit Schnorchel und Dieselmotoren. Auf der Peenewerft werden noch neun Minenschiffe der Standard-Klasse (500 ts, zwei 1400 PS-Diesel, ein 8,5 cm, acht 2,5 cm) gebaut. Die ersten vier Einheiten befinden sich bereits kurz vor der Fertigstellung. Neuerdings erhalten alle Boote über 100 ts Radargeräte der Steinfurt-Werke.

Neben 33 Patrouillenbooten zwischen 45 und 75 ts werden jetzt auch Schnellboote gebaut. Die in Wolgast entwickelte Einheitsreihe ist etwa 85 ts groß. Ihre Bewaffnung besteht aus zwei Torpedorohren von 53,3 cm und leichter Flak. Die Geschwindigkeit soll bei 34 Knoten liegen. Die sechs Räumboote der ehemaligen deutschen Kriegsmarine, die noch im aktiven Dienst stehen, sind jetzt dem „Schulverband Mitte“ zugeteilt worden. Drei neue Hochseeschlepper und zehn Begleitfahrzeuge gehören ebenfalls dem Schulverband an.

Sämtliche Kleinbootsflottilen sollen auf acht Einheiten verstärkt werden. Spezielle Küstenwachtboote werden außerdem in „See-Patrouillen“ zusammengefaßt. Es handelt sich

dabei um Verbände von zehn bzw. 14 Booten. Sie sind aus Leichtmetall und verdrängen etwa 80 ts. Ihre Bewaffnung besteht aus acht Maschinenkanonen des sowjetischen 1,5 cm-Kalibers. Ferner tragen sie Wasserbombenwerfer. In einer „Sperrgruppe“ sind vier Netzleger, drei Sperrschlepper und sieben starke Motorschlepper zusammengefaßt. Dieser Verband steht unter dem Befehl des Bergungs-Kommandos Sassnitz. In den letzten Wochen sind außerdem zwei frühere Küstenmotorschiffe zu Flottentendern umgebaut worden. Sie wurden mit je vier 3,7 cm-Kanonen ausgerüstet.

Nach den neuen Informationen bestand die „Volksmarine“ am 1. August 1957 aus 122 Einheiten. Als Kadettenschulschiff dient das Kanonenboot „Thälmann“ (1050 ts, 1800 PS, 180 Mann), dessen Bewaffnung aus drei 8,8 cm, zwei 4 cm und acht 2 cm besteht. Die Geschwindigkeit liegt bei 13 Knoten.

Innerhalb der Marine ist noch die „Grenzpolizei-See“ zu erwähnen, der 22 schnelle Motorboote von je 80 ts angehören. Auch diese Fahrzeuge sind mit sowjetischen Maschinenkanonen bewaffnet.

Wie aus schwedischen Marinekreisen verlautet, sind in Rostock Bauvorbereitungen für zwei Minenschiffe von je 3000 ts aufgenommen worden. Diese Schiffe sind auch für den Einsatz als Eisbrecher bestimmt. Sie sollen Turbinenanlagen von 12 000 PS erhalten. Die Gesamtstärke der DDR-Marine wird auf 22 000 Mann geschätzt. In dieser Zahl sind auch die Landkommandos berücksichtigt.

Im östlichen Mittelmeer hat es letzthin wieder einmal neue Unruhen gegeben durch die Vorgänge in Syrien, und im Jemen haben die Briten Gelände außerhalb ihres Stützpunktbereiches Aden bombardiert. So wird wenigstens von jemenitischer Seite behauptet. Die Ereignisse in Syrien haben jedenfalls die Wirkung gehabt, daß die VI. amerikanische Flotte Ende August kurzerhand die geplanten Besuche französischer Häfen abgebrochen hat und zu Manövern im östlichen Teil des Mittelmeeres ausgelaufen ist. Solange indes keine der den Vereinigten Staaten nahestehenden Länder unmittelbare Hilfe anfordert, kommt nach den geltenden Verträgen dort ein Eingreifen nicht in Frage.

Es mögen sich nicht unbedingt später alle in die Welt gesetzten Nachrichten bestätigen, aber kennzeichnend ist es doch, wenn wiederholt davon gesprochen wird, daß Syrien von den Russen U-Boote und andere kleine Kriegsfahrzeuge erhalten haben und daß der Hafen von Ladikije zu einem Marinestützpunkt ausgebaut werden soll. Das Mittelmeer bildet jedenfalls wieder einen seestrategischen Mittelpunkt.

Ende August ist der sowjetische Kreuzer „Michail Kutusow“ (Höchstverdrängung 20 000 ts und 34 Knoten laufend) in Begleitung von zwei Zerstörern in Albanien eingetroffen, wo sich bereits seit einiger Zeit russische Seestreitkräfte befinden. Von Leningrad kommand, haben sich die drei russischen Schiffe auf dem Wege durch die westliche Ostsee, die dänischen Gewässer und auf der Nordsee von nicht-russischen Flugzeugen und U-Booten schwerstens belästigt gefühlt und sich öffentlich darüber beschwert. Durch die Straße von Gibraltar sind sie abgeblendet gefahren.

Der sowjetische Vorschlag, das gesamte Ostseegebiet zu einem geschlossenen Meer zu erklären und dort keinerlei Marinestützpunkte zu errichten, besonders nicht an der Küste der Bundesrepublik und den dänischen Inseln sowie an der Ostküste Jütlands, wurde eindeutig von allen in Frage kommenden Ländern abgelehnt.

Navagados.

Ausländische Kriegsschiffe stalten oftmals deutschen Häfen Besuche ab. So lief im August das italienische Kadettenschulschiff „Amerigo Vespucci“ Hamburg an. Das schicke Schiff wurde 1930 von der Staatswerft in Castellamare erbaut. 3490 t, 1900 PS, 10,5 Knoten, 2100 qm Segelfläche, Länge 82 m, Breite 15,50 m, Tiefgang 6,30 m, 250 Mann Besatzung.



Deutsches Seemannsheim Hamburg 11, Wolfgangsweg 12
 Gottesdienst: Jed. So., 10.30 h
 Wochenandacht: Jed. Mo., 8.00 h
 Musik-Unterhaltungsabend: Di., 10. 9., 19.30 h
 Di., 24. 9., 19.30 h
 Preissskat: Di., 1. 10., 19.30 h
 Heimabend: Jed. Fr., 19.30 h
 Fernsehen: So., Mo., Mi., Do. und Sb.
 Sprechstunden des Seemannspastors: Täglich 9—10 h.

Deutsches Seemannsheim, 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

Deutsches Seemannsheim Lübeck, Untertrave 1
 Heimabend: Jeden So. 20.00 h

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

Deutsches Seemannsheim Bremen, Jippen Nr. 1 (Stephanikirchhof)
 Gottesdienst: So. 10 Uhr
 Film- und Lichtspielabend: jeden Fr.
 Sprechstunden: täglich 11—12 Uhr
 Seemannsfrauen steht das Heim jederzeit offen.

Deutsches Seemannsheim Bremerhaven-Mitte, Schifferstr. 55
 Gottesdienst: So. 10 Uhr

Deutsches Seemannsheim Bremerhaven-Fischereihafen
 Gottesdienst: So. 10 Uhr

Deutsche Seemannsheim Rotterdam, s'Gravendykwal 157
 Lesezimmer und Spielraum: Täglich
 Gottesdienst: Jeden So. 10.30 h in der deutschen Kirche
 Tanzabend: Jeden So. 20.00 h
 Preissskat: 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 Seemannsheim London, 59 Alle Street, Witechapel E. 1
 Gottesdienst: So. 10 Uhr St. Georgskirche

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

Deutsches Seemannsheim Turku, Satomakatu 27
 Geselliger Abend: Jeden Di. 19.00 h
 Lesezimmer und Spielraum: Täglich geöffnet

Engl. Heim Walfish Bay
 Im englischen Heim deutsche Ecke, deutsche Bücher und Zeitschriften.

*

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrüßendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 14. 9., 12. 10. und 9. 11. 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.

DER WEG ZUM PATENT

Bau- und Ingenieurschule Bremen

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur II** bestanden im Juli 1957 die Herren:

Eberhard Beyer, Bremen; Claus Brakel, Delmenhorst; Rudolf Breyer, Benstorf/Kr. Hameln; Rudolf Brinkmann, Bremen; Siegfried Broschiet, Bremen-Aumund; Carl Heinrich Buse, Platjenwerbe; Ernst Ehrenberg, Brake; Manfred Evers, Bremen-Farge; Georg Fuchs, Jever; Wilhelm Groeneveld, Ihrhove; Willy Grolle, Bremen-Grohn; Kurt Gruhn, Bremen; Alwin Guss, Lachendorf/b. Celle; Werner Hashagen, Bremen-Schönebeck; Erwin Janzen, Eldagsen; Günther Jordan, Delmenhorst; Gerhard Jürgens, Greetstiel; Hermann Kramer, Emden; Carl Alfred Krebs, Bremen-Hemelungen; Peter Krüger, Bremen; Kurt Rainer Kruse, Bremen; Horst Kügler, Bremen; Herbert Kunze, Bremen-Farge; Dietrich Lenz, Hanau/Main; Richard Mahlmann, Bremen; Heinz Marx, Bremen; Bernhard Michaelsen, Bremen; Peter Naake, Bremen; Friedrich Niemeier, Bremen; Günther Preuss, Bremen; Hans Profitlich, Bremen; Friedrich Rebellius, Bremen; Hans Reiter, Cuxhaven; Hubert Sondermann, Bremen; Siegfried Schubert, Bremen; Kurt Stubbe, Bremen; Franz-Ludwig Waigand, Bremen; Peters Wefels, Bremen-Horn; Alfred Wohlers, Bremen.

Die Prüfung zum **Seemaschinisten II** bestanden die Herren: Günter Brodkmann, Bremerhaven-Lehe; Olaf Caris, Brackwede/Westf.; Horst Duveneck, Delmenhorst; Wilhelm Gäckle, Heerstedt/Kr. Wesermünde; Max Götsche, Delmenhorst; Peter Haase, Brake; Horst Hansen, Bremen; Fritz Henning, Bremen; Joseph Henze, Wilhelmshaven; Bruno Ihler, Augustfehn; Erwin Komische, Wildeshausen; Willi Kromer, Brake; Hans Lippert, Delmenhorst; Helmut Mertins, Delmenhorst; Johann Sieling, Emden; Hans Schäfers, Solingen-Aufderhöhe; Alexander Scheffler, Bremen; Willy Schomburg, Bremen; Johannes Schumacher, Elsfleth-Lien; Bruno Stranka, Bremen; Günter Wessel, Gessel/b. Barrien; Georg Wiederholz, Bremen-Aumund; Jürgen Wunsch, Verden/Aller; Wolfgang Zawadzki, Bremen.

Schiffsingenieurschule Flensburg

Am 31. Juli ds. J. konnten in einer Feierstunde im Flensburger Rathaus 90 neue Patentinhaber in die Fahrt verabschiedet werden. Damit endete die Arbeit des Sommersemesters an der Staatlichen Schiffsingenieur- und Seemaschinistenschule in Flensburg. 11 Lehrgänge mit 213 Studierenden wurden im vergangenen Halbjahr geführt. Im kommenden Wintersemester wird die Zahl der gleichzeitig laufenden Lehrgänge durch Finanzierungshilfe des Verbandes Deutscher Reeder auf 12 erweitert. Unter anderem beginnen am 1. 10. ds. J. parallel 3 Schiffsingenieur-II-Lehrgänge.

In Schiffsingenieur-II-Lehrgängen werden die Prüfungsergebnisse besonders dadurch günstig beeinflusst, daß den Anwärtern, die den Anforderungen einer Ingenieurausbildung nicht gewachsen sind, die Möglichkeit zum „Umsteigen“ in einen laufenden Seemaschinistenlehrgang geboten wird.

In den jetzt laufenden Semesterferien werden die technischen Einrichtungen der Schule vervollständigt. Durch Firmenhilfe wird es möglich, neben den beiden vorhandenen MWM- und DW-Viertakt Dieseln noch einen Modag-Zweitaktmotor und einen schnelllaufenden Daimler-Benz-Dieselmotor aufzustellen. Die AEG lieferte in diesen Tagen die beiden Drehstromgeneratoren und den Drehstrommotor für einen zweimotorigen dieselelektrischen Drehstrom-Modellschiffsantrieb und Siemens-Schuckert zwei Gleichstrommotore und einen Pendelmotor für einen zweimotorigen dieselelektrischen Gleichstrom-Modellschiffsantrieb.

Ein weiterer Schulausbau ist dann nur noch durch Errichtung eines Neubaus möglich. Pläne für die Verwendung des Altbaus allein für Laborzwecke und Neubau eines reinen Schulgebäudes mit modernen Klassenräumen auf dem gleichen Gelände sind erstellt und der Landesregierung zugeleitet. Die Abgeordneten des Küstenlandes Schleswig-Holstein werden hoffentlich in Anbetracht der schwierigen Personallage in der Seeschifffahrt die Ausbaupläne dieser Schiffahrtsschule fördern.

Im Juli bestanden die Prüfung folgende Herren:

Seemaschinisten-II-Lehrgang (Patent C 3)

Beck, Günther, Moisburg; Buss, Heinrich, Emden; Cassau, Ernst-August, Drochtersen; Conrad, Paul, Emden; Dethlefs, Otto, Rendsburg; Diekmann, Wilhelm, Norden; Dittmann, Siegfried, Kiel; Einhorn, Johannes, Borkum; Eiting, Klaus-Dieter, Flensburg; Ermlich, Heinz, Husum; Flinspach, Karl-Heinz, Hamburg-Farmsen; Gering, Franz, Wehrden; Hank, Fritz, Kiel; Kock, Kurt, Westerrönfeld; Krause, Lothar, Mönkeberg; Kühl, Hans, Kiel-Gaarden; Maart, Hans-Helmut, Nordstrand; Meusser, Harald, Recklinghausen; Meyer, Hermann, Brake; Möller, Peter, Rendsburg; Nissen, Friedrich, Wesselburen; Paasch, Klaus, Berlin; Poppen, Rudolf, Iheringsfehn; Posor, Max, Kiel-Gaarden; Rademann, Gerd, Rendsburg; Rohmann, Karl, Kiel; Rühle, Kurt, Strücklingen; Schmidt, Rudolf, Kiel-Gaarden; Schubert, Alfred, Bordesholm; Slomke, Karl-Heinz, Rendsburg;

Wagner, Rudolf, Flensburg; Weidauer, Rudolf, Bremen; Wiecke, Hermann, Kiel.

Seemaschinisten-I-Lehrgang (Patent C 4)

Adam, Eugen, Eckernförde; Berrens, Hermann, Critzum; Bley, Karl, Flensburg; Hahn, Ernst, Kiel; Höbel, Herbert, Hamburg; Jäger, Emil, Cuxhaven; Jenks, Rudolf, Eckernförde; Johannsen, Alfred, Rendsburg; Klaus, Günter, Hannover; Klimaschewski, Hans, Wuppertal; Lempka, Josef, Hamburg; Motzkus, Karl, Bremen; Petersen, Hans, Nebel; Pleines, Friedrich, Emden; Rutkowski, Ernst, Maas-holm; Schuppel, Wolfgang, Bremen; Schwarz, Helmut, Flensburg; Strickrodt, Heinz, Glücksburg; Trute, Joachim, Kiel; Weiß, Klaus, Berlin-Steglitz; Funk, Günther, Norden-ham.

Schiffsingenieur-II-Lehrgang (Patent C 5)

Bless, Alfred, Leer; Dreger, Klaus, Westerrönfeld; Frijs-Plessen, Peter, Hamburg; Gadow, Reinhold, Berlin; Kramer, Hinrich, Emden; Linde, Helmut, Kiel; Meyer, Günter, Otterndorf; Pieck, Kurt, Neuheikendorf; Quaimann, Heinz, Rendsburg; Sassen, Hermann, Nordenham; Spei, Ernst-August, Westerrönfeld; Schliephake, Adolf, Harrislefeld; Schmitz, Manfred, Kiel; Boddien, Joachim, Harrislefeld; Burmeister, Werner, Kiel-Pries; Hauke, Klaus-G., Bad Schwartau; Heyn, Peter, Ratzeburg; Hein, Fr.-Wilh., Rendsburg; Juhnke, Dieter, Flensburg; Krzywizniak, Arno, Verden/Aller; Marten, Erwin, Flensburg; Meinecke, Klaus, Einbeck; Peters, Udo, Kiel; Rasmussen, Günter, Flensburg; Rohwedder, Karl, Bergewöhrden; Woebbe, Wilfrid, Langwedel.

Schiffsingenieur-I-Lehrgang (Patent C 6)

Fedderson, Heinz, Schleswig; Franke, Adolf, Köln; Gaßner, Volker, Flensburg; Gröbler, Wilhelm, Norderney; Hoos, Hans, Sandfeld; Holst, Hans, Flensburg; Junge, Karl, Flensburg; Knabe, Günther, Aurdorf/Rendsburg; Meier, Georg, Flensburg; Schedoisky, Hans-Hermann, Rendsburg; Schröder, Walter, Bremerhaven.

Seefunksonderzeugnis

Becker, Wolfgang, Kiel; Döring, Alfred, Flensburg; Gehrke, Paul, Hamburg; Hildebrandt, Heinz, Kiel; Klöhn, Helmut, Lübeck; Severloh, Karl, Flensburg; Steinscherer, Günther, Flensburg.

Schiffsingenieurschule Hamburg

An der Schiffsingenieurschule Hamburg haben in der Zeit vom 10. bis einschl. 17. Juli 1957 die Abschlußprüfung folgende Herren bestanden:

Zum Schiffsingenieur II (C5)

Edgar Berg, Hamburg; Horst Dürr, Rendsburg; Werner Elsner, Emden; Heinz Friebe, Hamburg-Neuenfelde; Klaus-Uwe Hesse, Hamburg-Blankenese; Klaus Kasch, Bad Segeberg; Klaus Kröger, Hamburg-Blankenese; Hans Leck, Hamburg; Alfred Ordowski, Hamburg Billstedt; Günther Puls, Buxtehude; Günter Schmidt, Hamburg; Werner Stümer, Lübeck; Claus Waller, Hamburg; Heinz Wülbern, Ebersdorf; Edgar Barkow, Hamburg-Langenhorn; Hans Bott, Hamburg-Finkenwerder; Gerhard Duffe, Brunsbüttel; Wilhelm Gräve, Hamburg-Altona; Peter Heitmeier, Hamburg-Lokstedt; Gerhard Juppjen, Hamburg-Altona; Adolf Lange, Hamburg; Rolf Dinckel, Hamburg; Ewald Ehehalt, Hamburg-Stellingen; Arno Fiedler, Hamburg-Altona; Claus Goering, Hamburg; Hans Rudolf Holtz, Hamburg-Blankenese; Karl Rudolf Köpke, Ahrensburg; Fritz Kucht, Hamburg; Siegfried Lüder, Hamburg-Othmarschen; Martin Pinnau, Hamburg-Lohrbrügge; Heinz Scheel, Hamburg-Sasel; Friedrich Strobell, Hamburg-Bergedorf; Karl Heinz Volk-mann, Hamburg; Ludwig Wessels, Hamburg-Sasel. Jürgen Bartels, Hamburg; Jens Carlson, Hamburg-Poppenbüttel; Rudolf Ewald, Hamburg; Günter Graunitz, Hamburg-Altona; Joachim Hess, Hamburg-Nienstedten; Heinrich Korweck, Hamburg-Wilhelmsburg; Torwald Madsen, Geesthacht; Heinrich Marten, Hamburg-Stellingen; Kurt Müller, Hamburg-Wandsbek; Kurt Peters, Hamburg-Altona; Hans Heinrich Schierhorn, Hamburg-Cranz; Rolf Stürtzel, Lübeck-Travemünde; Günter Voss, Hamburg-Groß-Flottbek; Horst Weitendorf, Hamburg-Farmsen; Heinz Adomeit, Hamburg; Claus Bremermann, Hamburg-Groß-Flottbek; Wolfgang Drinkgern, Hamburg-Wellingsbüttel; Siegfried Ehlbeck, Hamburg Bahrenfeld; Jürgen Haase, Hamburg; Hans Kellner, Hamburg; Bruno Lebedicker, Hamburg; Wilhelm Münster, Hamburg; Humberto Previst-Souhr, Hamburg-Niendorf; Walter Rumpf, Hamburg; Hans-Uwe Schmidt, Hamburg-Bergedorf; Hans Vogeley, Hamburg; Wolfgang Wywiol, Reinbek; Wilhelm Meybohn, Glinde; Günter Paysen, Hamburg; Karlheinz Rehfeld, Hamburg-Farmsen; Gerhard Stender, Hamburg-Harburg; Harry Trede, Hamburg-Altona; Christian Waje, Rendsburg; Ulrich Witter, Hamburg-Wandsbek; Hansjürgen Böhm, Hamburg; Ulrich Brüggemann, Hamburg-Bergedorf; Karlheinz Eck, Hamburg-Finkenwerder; Karl-Heinz Fischer, Glinde; Claus Jess, Hamburg-Altona; Helmut Kühl, Hamburg-Altona; Otto Maushake, Hamburg; Heinrich Nicolaisen, Hamburg; Ludwig Pusch, Hamburg-Bramfeld; Gerhard Scharnberg, Hamburg; Dieter Tabel, Hamburg-Bergedorf; Werner Wegener, Hamburg-Sasel.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE



Die Werften meldeten. . .

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

Nr.
1319 MS. „Berkersheim“, 11 901 BRT, f. Unterweser-Reederei A. G., Bremen, Probef. 30. 8. 59

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

821 MS. „Captantolis“, 9235 BRT, f. Compania Naviera Krina S. A., Panama, Probef. 8. 8. 57
833 MS. „Nordenham“, 1. Weserfähre GmbH., Bremerhaven, Probef. 14. 8. 57

Bayerische Schiffbaugesellschaft m.b.H., Erlenbach/Main

888 TMS. „Thorger“, 720 tdw. für Tankreederei de Vries & Co., Hamburg, Probef. 28. 8. 57

Blohm & Voss AG., Hamburg

796 MS. „Montania“, 15 450 tdw, f. Phönix Rheinrohr A.G., Hamburg, KR.: Christian F. Ahrenkiel, Hamburg, Probef. 16. 8. 57
797 MS. „Waterland“, 10 130 tdw, f. Koninkl. Hollandsche Lloyd, Amsterdam, Stapell. 16. 8. 57

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

864 TMS. „Johs. Stove“, 13 817 BRT, f. Lorentzens Rederi Co., Oslo, Probef. 20. 8. 57
866 MS. „Townsville Star“, 11 000 tdw, f. Blue Star Line Ltd., London, Stapell. 22. 8. 57
TD. (tu) 11 000 tdw, f. Empresa Hondureña de Vapores, Puerto Cortes, Auftr. 8. 57

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Tübingen“, 370 t, f. Bundesmarine, Stapell. 12. 8. 57

Th. Buschmann, Hamburg

72 SMS. 800 PS f. Fairplay Schleppdampfschiffs-Reederei Richard Borchard G.m.b.H., Hamburg, Auftr. 8. 57

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

188 MS. 700 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 8. 57
189 MS. 700 tdw, f. ausl. Rechnung, Auftr. 8. 57
190 MS. 450 tdw, f. ausl. Rechnung, Auftr. 8. 57

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

709 MS. „Har Canaan“, 10 340 BRT, f. Cargo Ships El-Yam, Tel Aviv, Israel, Probef. 16. 8. 57
713 D. „Rio Caroni“, 25 500 tdw, f. Hendy International Corp., New York (Liberia Flagge), Probef. 7. 8. 57
715 D. „San Juan“, 35 500 tdw, f. Joshua Hendy Corp., Los Angeles, USA, Stapell. Vorsch. 15. 8. 57
723 MS. „Hornland“, 7000 tdw, f. Horn-Linie, Hamburg, Stapell. 5. 8. 57

Elsflether Werft A. G., Elsfleth/Weser

312 SMS. „Ochtum“, 90 BRT, f. Unterweser Reederei A.G. Bremen, Probef. 17. 8. 57

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

567 MS. „Statensingel“, 11 400 tdw, f. Invoeren Transport Onderneming „Invotra“ N.V., Rotterdam, Stapell. 29. 8. 57

Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

587 MS. „Karl Gunther Lohse“, 999 BRT, f. KR.: H. P. Vith, Flensburg, Probef. 31. 8. 57
588 MS. „Dinklage“, 1700 tdw, f. Assen-Reederei, Lübeck, Stapell. 27. 8. 57
593 MS. 1700 tdw, f. Hamburg. Rechng., Auftr. 8. 57
594 MS. 1700 tdw, f. Assen-Reederei, Lübeck, Auftr. 8. 57

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

4 MS. „Bambi“, 4200 tdw, f. Hartoe Jensen & Co., Oslo, Stapell. 20. 8. 57



Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

Nr.
210 MS. „Jürgen Stahmer“, 422 BRT, für Kapt. Franz Stahmer, Hamburg-Neuenfelde, Probef. 10. 8. 57
216 MS. „Käthe Hamm“, 499 BRT, für Kapt. Johann Hamm, Hamburg-Finkenwerder, Stapell. 24. 8. 57

Howaldtswerke Hamburg A.-G.

927 MS. „Wiesbaden“, 10 000 tdw, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, Stapell. 14. 8. 57

Husumer Schiffswerft

1113 MS. „Carlo“, 900 tdw, f. Rederi A/B. Halmstad, Schweden, Stapell. 10. 8. 57

Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

32 MS. „Hendrik Holwera“, 479 BRT, f. Gebr. Holwera, Heereveen/Holland, Probef. 5. 8. 57
33 MS. „Tjerf Hiddes“, 612 tdw, f. Gebr. van der Schoot, Harlingen/Holland, Stapell. 30. 8. 57

Kieler Howaldtswerke A.G.

1044 TMS „World Greeting“, 13 752 BRT, f. Stavros S. Niardos, Griechenland, Probef. 22. 8. 57
1053 TMS. „Hoegh Fair“, 32 000 tdw, f. Leif Hoegh & Co. A/S, Oslo, Probef. 1. 8. 57

Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

147 MS. 800 tdw, f. Erik Seyd, Hamburg, Auftr. 8. 57
148 MS. 800 tdw, f. Walther Lass, Hamburg, Auftr. 8. 57

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

1084 MS. „Sommen“, 1050 tdw f. O. F. Ahlmark, Karlstad, Schweden, Probef. 24. 8. 57

Lübecker Flender-Werke

479 MS. „Jaladhanya“, 9650 tdw, f. The Scindia Steam Navigation Co., Bombay, Probef. 20. 8. 57
483 MS. „Henriette Wilhelmine Schulte“, 15 000 tdw f. Schulte & Bruns, Emden, Stapell. 22. 8. 57
523 MS. 12 000 tdw, f. ausl. Rechnung, Auftr. 8. 57
MS. 12 000 tdw, f. P. Meyer, Oslo, Auftr. 8. 57
MS. 12 000 tdw f. P. Meyer, Oslo, Auftr. 8. 57

C. Lühring, Brake/Unterweser

5701 MS. „Ursula Legenhansen“, 630 tdw, f. KR.: Carl Meentzen, Schiffahrt- u. Handel GmbH., Bremen, Stapell. 29. 8. 57

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13272 Schnellboot „Iltis“, 140 t f. Bundesmarine, Stapell. 15. 8. 57
Schnellboot „Astrea T 112“, 170 t f. schwedische Marine, Probef. 20. 8. 57

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

598 MS „Helga Russ“, 2200 tdw, f. Schiffahrt- u. Assekuranz-Ges. E. Russ & Co., Hamburg, Probef. 6. 8. 57
601 MS. „Anne-Marie“, 435 tdw, f. Theodor & F. Eimcke, Hamburg, Probef. 7. 8. 57

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

831 FMS. „Hans Pickenpack“, 650 BRT, f. Fock & Pickenpack, Hamburg, Stapell. 22. 8. 57

Nordseewerke G.m.b.H., Emden

301 MS. „Vale“, 14 750 tdw, f. Seereederei „Frigga“ A.-G., Hamburg, Probef. 21. 8. 57
302 MS. „Carola Reith“, 11 600 tdw, f. „Orion“ Schiffahrt-Gesellschaft Reith & Co. K. G., Hamburg, Stapell. 9. 8. 57
333 MS. 13 240 tdw, f. schweizer Rechnung, Auftr. 8. 57

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmshaven

527 SMS. „Tug 527“ f. Soc. Chérienne de Remorque et d'Assistance, Casablanca, Probef. 16. 8. 57, 960 PS
531 SMS. 960 PS f. franz. Rechnung, Auftr. 8. 57

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

528 MS. „Neman“, 3780 BRT, Gefrierfrischtransporter f. Sudo Import, Moskau, Stapell. 28. 8. 57
545 MS. 5650 tdw, f. norw. Rechnung, Auftr. 8. 57

Ottensener Eisenwerk A.G., Hamburg

508 MS. „Samo“, 900 tdw, f. A/B Broströms Tender Service, Göteborg, Probef. 23. 8. 57

Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

488 MS. „Hohenlinden“, 965 tdw f. Part. Reed. Hohenlinden, KR.: Poseidon Schiffahrt GmbH., Hamburg, Stapell. 16. 8. 57
491 SMS. „Al-Aman“, 1000 PS, f. Palm-Reederei Haji Abdullah Alireza & Co., Jeddah, Stapell. 7. 8. 57

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

Nr.
174 MS. „Eros“, 860 tdw, f. Eckert & Beck, Hamburg-Cranz, Stapell. 17. 8. 57

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

292 FMS. „Carl Kämpf“ (Heckfänger), 681 BRT, f. Hochseefischerei Carl Kämpf, Bremerhaven, Probef. 8. 8. 57
312 MS. 11 650 tdw, f. ausl. Rechnung, Auftr. 8. 57

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

863 TMS. „Adrian M“, 1250 tdw, f. Metcalf Motor Coasters Ltd., London, Stapell. 10. 8. 57

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

404 MS. „Hannes Fesefeldt“, 425 BRT, f. Gerhard Fesefeldt, Uetersen, Probef. 10. 8. 57
405 MS. „Barbara“, 700 tdw, f. Kapt. Jahncke, Hamburg, Stapell. 24. 8. 57
415 MS. „Hove“, 497 BRT, f. Kapitäne Rieper u. Fischer, Esteburgen, KR.: Robert Bornhofen KG., Hamburg, Probef. 27. 8. 57
419 MS. „Astarte“, 420 BRT, f. Hinrich Lütje, Hamburg-Finkenwerder, Stapell. 3. 8. 57
435 MS. „Hermann Tiedemann“, 265 PS- f. Fischmarkt GmbH., Hamburg-Altona. Probef. 28. 8. 57

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

1680 SMS. „Altenwerder“, 89 BRT, f. Lütjens & Reimers, Hamburg, Probef. 10. 8. 57
1681 SMS. „Union 5“, 89 BRT, f. Behrend Janssen Schuchmann, Hamburg, Stapell. 12. 8. 57

Schulte & Bruns, Emden

197 SMS. „Camberene“, 134 BRT, f. Union des Remorqueurs de Dakar, Probef. 21. 8. 57

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

184 MS. „Groverort“, 423 BRT, f. Johannes Suhr, Abbenfleth, Stapell. 8. 8. 57

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

218 MS. „Zeester“, 497 BRT, f. de Groot, Kampen/Holland, Probef. 18. 8. 57
223 MS. „Maja“, 2800 tdw, f. Stern-Linie, Lübeck, Stapell. 3. 8. 57

Wer Pfeife raucht,
schwört auf von Eicken

An- und Verkäufe

MS. „Blaxen“, ex „Chiriqui“, ex „Talamanca“, erb. 31 in Newport News, USA, 6998 BRT. Angek. 8. 57 von Scipio & Co., Bremen, (KR.) von United Fruit Co., New York
MS. „Bumental“, ex „Jamaica“, ex „Petén“, erb. 33 an Newport News, USA. 6968 BRT. Kühschiff. Angek. 8. 57 von Scipio & Co., Bremen (KR.) von United Fruit Co., New York
MS. „Fritz Raabe“, ex „Maria Althoff“, erb. 51 in Flensburg, 398 BRT. Ank. 8. 57 v. Fritz Raabe, Bremen, von „Hera“ Schiffahrts- u. Transportges. m.b.H., Flensburg.
D. „Hansa“, ex „Ellerbek“, ex „Germania“, ex „...“, erb. 27, 130 BRT. Verk. 8. 57 von der Greifen-Reederei, Brunsbüttelkoog, nach Holland.
MS. „Johann Ahlers“, ex „Monika“, erb. 51 in Hamburg-Neuenfelde, 1106 BRT. Ank. 8. 57 von Lenox A. G., Hamburg, von Barthold Richters, Hamburg.
D. „...“, ex „Rhodos“, ex „Patria“, ex „Vera“, ex „Bryssel“, erb. 04 in Hoboken, Belgien. 1389 BRT. Ank. 8. 57 v. Robert Bornhofen KG., Hamburg, von Sten A. Olsson, Göteborg.
MS. „...“, ex „Yvonne“, erb. 45 in Göteborg, 4171 BRT. Ank. 8. 57 von Poseidon Schiffahrt GmbH., Hamburg, von Rederi A/B Disa, Stockholm.
MS. „...“, ex „Sambre“, erb. 29 in Bolnes, 349 BRT. Ank. 8. 57 v. T. u. L. Schepers, Haren/Ems, von Wwe. H. Müller & Co., Rotterdam.
MS. „...“, ex „Daniela Borchard“, ex „Hausa“, erb. 43 in Bremen-Vegesack (Hansa-B-Typ), 2819 BRT. Ank. 8. 57 von Wolfgang Lattmann, Hamburg, aus Israel.
MS. „...“, ex „Brand VI“ (Motorjacht f. 200 Fahrgäste), 1604 BRT. Ank. 8. 57 v. Carbo-Reederei, Hamburg, aus Norwegen.

Die Bilder lieferten: Heinz Adomeit, Hamburg (S. 134); Bödecker & Drauz, Hamburg (S. 142); Foto-Lerbs, Rendsburg (S. 129); R. N. Heidrich, Neu-Isenburg (S. 134); E. Hein, Nordsee-Heilbad Cuxhaven (S. 131); Ernst de Jong, Bremen (S. 130 u. 142); Hugo Klement (Cap Horn), Hamburg (S. 131); Heinrich von Medvey, Hamburg (S. 137); Günther Schwalter (S. 132); Wolfgang Sell, Hamburg (S. 138); Ferd. Urbahns, Eutin (S. 135).

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.

Kelvin-Hughes

Echolote · Radar und andere Navigationsgeräte

S. G. Brown

Kreiselkompassse
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 - Hudtwalckerstr. 10 - Tel. 47 52 54



KARL GRAMMERSTORFF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenau

Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 33 88 55

Privat: 42 48 40

Kiel: 3 61 12 / 3 61 13

Brunsbüttelkoog: 566

Fernschreiber: Hamburg: 021 2488

Kiel: 029 834

B'koog: 028 871

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



Der Hafen von Victoria, Hongkong

„Duftender Sund“ bedeutet das chinesische Wort Hiangkiang, aus dem die Engländer dann den Namen Hongkong gemacht haben. Diese an der Südküste Chinas am Mündungsdelta des Si Kiang gelegene britische Kolonie ist 1012 qm groß und umfaßt außer der Hauptinsel Hongkong und einigen kleineren Inseln auch einen Teil der Halbinsel Kaulun. Auf der Nordseite Hongkongs liegt die Hauptstadt Victoria mit 450 000 Einwohnern. Victoria ist neben Kanton der wichtigste Ein- und Ausfahrhafen für Südkina. Zahlreiche Dampferlinien verkehren hier regelmäßig. Die Stadt selbst hat eine Universität, ein paar Schiffswerften wie die Hongkong & Whampoa Dock Co., die Kwong Fook Cheong, die Talkoo Dockyard & Engineering Co., die Kwong Hip Loong oder die Kwong Tak Cheong Shipbuilding, Engineering & Dock Co. als die wichtigsten. Ferner besteht hier eine lebhafteste kunstgewerbliche Industrie, Zucker-, Glas-, Seifen-, Textil- und Papierfabriken, sowie verschiedene Ölmöhlen.



HAMBURGER STAUEREI GESELLSCHAFT M. B. H.

(HAMBURG STEVEDORING COMPANY, LIMITED)

GEGR. 1874

HAMBURG-FREIHAFEN · POSTAMT 11 · ST. ANNENUFER 6

TELEFON SA.-NR. 33 40 51 · FERNGESPRÄCHE 33 47 29 · TELEGRAMME: STEVECO HAMBURG · TELEX 021 1516

SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE**EMDEN**

NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen

Tel.: 37 51-59

Telex: 027 821

JOHS. FRITZEN & SOHN**KIEL**

Wall 65

Telegr.: Seefritzen

HAMBURG

Spaldingstraße 130-36

Telegr.: Seefritzen

WILHELMSHAVEN

Weserstraße 188 a

Telegr.: Seefritzen

NEW YORK

44, Whitehall Street, N. Y. 4

Telegr.: Seefritzen, Telex: 2969 NY, TWX: NY 1-939

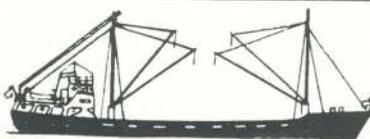
**Sartori & Berger****K I E L H A M B U R G**

SCHIFFSMAKLER · STAUEREI · SPEDITION

LAGERUNG · LLOYD'S AGENTEN

REISEBÜRO · HAVARIEAGENTEN

KIEL-HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG · DUSSELDORF · BREMEN

LIEFERANTEN*der Seeschifffahrt***ADLER**

SCHREIBMASCHINEN

Friedrich Karl Schröder, Hamburg 1, Rathausstr. 12

Aluminium

Veredelung und Färbung nach dem Eloxal-Verfahren

JUL. CHR. BUCHHOLZ

Hamburg - Bahrenfeld, Boshstraße 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

**Elektromotoren-Reparaturen**

Spez. Schiffsgeneratoren und Antriebsmotoren

OTTO STERNBERG

Hamburg 26, Süderstraße 294

Telefon 25 19 49, 25 42 44

Hebezeuge**ERICH NIEWÖHNER & CO.**

HAMBURG 11, ALTER STEINWEG 43 a, TEL. 35 44 53/54

„STELLA“-FLASCHENZÜGE, KRANE — „SWF“-

ELEKTROZÜGE FÜR GLEICH- UND DREHSTROM

Kältemittel

für Schiffskühlanlagen AMMONIAK UND FRIGEN

GERLING, HOLZ & CO.

HAMBURG-ALTONA · Telefon 43 53 43-45

Lieferung zuverlässig stets sofort

Ladungskontrolle**GEBR. HASENFUSS**

Hamburg 11, Steffiner Straße 80 b

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 38 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
Pumpenfabrik · Hamburg-Altona, Naglitzstraße 15
Telefon 31 12 66, Fernschreiber 021 3218**ROBERT PRINZ****Schiffs-Großwäscherei**

Haushalts-, Hotelwäsche, Hamburger Hauswäscherei

GUSTAV WELSCHER

Hamburg, Wandsbeker Königsstraße 62

Telefon 68 21 61

Schiffsblockfabrik

Tischlerei, Schiffszimmerei

MENDE & HAACK

Hamburg 11, Vorsetzen 9-10, Telefon 35 05 37

Abteilung Holzhandel · Pollen und Laschen von Schwergut

Hamburg-Steinwerder, Schiffstr. 15, Tel. 34 76 68, nachts 56 12 84

Schiffs-Heizungsanlagen

Ölfeuerungsanlagen · Lüftungs-,

Luftheizungs- und Klimaanlage

DEICKE & KOPPERSCHMIDT

Hamburg 22 - Sammel-Nr. 23 10 66

**Schiffs-Innenausstattung****M. HIGLE & SOHN**

Klein-Flottbek, Quellental 22/24, Telefon 82 01 06

Polstermöbel · Dekorationen · Gardinen · Teppiche

Möbelstoffe · Fußbodenbelag

Schiffs-Positions-Laternen**J. H. PETERS & BEY** HAMBURG 11

Karpfengestraße 8/14, · Fernsprecher 34 73 35

PEBETRA-HANDFEUERLÖSCHER · METALLWAREN FÜR DECK

UND MASCHINE · REPARATUREN

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

aller Art Telefon 38 64 46 und 38 66 18

Nachruf 28 25 26, 40 02 06 und 47 09 12

Schiffszimmerei**J. M. LINDEMANN** · Tischlerei · Holzhandl.

Holzbearbeitung · Verpallen und Laschen von Ladung

Hamburg 11, Stubbenhuk 35-38

Telefon 34 38 66-67 · Telegramm-Adresse: Lindham

Freiheitenbetrieb: Am Moldauhafen 10 · Gleisanschl. 8: Hamburg-Süd PL 1104

Segelmacherei**HUGO J. L. RECKMANN**

Persenninge, Regensegel, Sonnensegel etc.

Tauwerk und Draht

Hamburg-Altona, Thadenstraße 61, Telefon 43 39 32

Spedition**HAUTZ & SCHMIDT** Hamburg 1 · Burdardstraße 14

Telefon 32 72 18/59 · Telegr.-Adr.: Hautzspedition · Fernschreiber 021-2416

IMPORT-SPEDITION: EMPFANG, KONTROLLE, VERLADUNG, LAGERUNG

EXPORT-SPEDITION: FOBLIEFERUNG, VERSCHIFFUNG, FRACHTBUCHUNG

Berlin SW 29, Südsterne 6, Telefon 66 36 87, Fernschreiber 018-3675

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, Admiralitätsstraße 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 Ankauf gebrauchter Waffen