

Que dem Inhalt:

Am Peilkompaß Der Mann am Ausguck Start frei für Janmaat!

Brief einer Seemannsfrau

Der Handelsschiffbau in der Sowjetzone

Graphit, Gemüse und Gl's auf
Grönland

Die Erkundungsfahrt
Scheidender Seemann

All sailors are friends

Tim Flakes Ein-Mann-Panoptikum

De christliche Seefohrt

Mutter M . . .

Ein Sonderling

Zauberformel der Rentenberechnung

Die Werften meldeten



Im Gedenken an die Viermastbark "Pamir" und alle, die mit ihr geblieben sind

Auln, Dr. Horst Kandle

Jahrgang 1

Oktober 1957

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant Decks- und Maschinen-Ausrüstung

> HAMBURG-FREIHAFEN Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



SEIT 75 JAHREN

Seekarten - Nautische Bücher - Schiffsformulare Fachbücher für die seemännische Ausbildung Handbücher für den Schiffsoffizier Lehrbücher für den Besuch der Seefahrtschule Lehr- und Nachschlagebücher für den Schiffbau Fachzeitschriften aus dem In- und Ausland Bücher über Seefahrtsgeschichte, Seekrieg, See-

männische Handarbeiten, Schiffsmodelle Kursdreiecke - Wörterbücher - Atlanten - Globen Verlangen Sie unseren ausführlichen Katalog

SCHIFFAHRTSBUCHHANDLUNG ECKARDT & MESSTORFF

HAMBURG 11 - BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1

HEINRICH ROSCHMANN

SCHIFFSAUSRÜSTUNGEN
SCHIFFSPROVIANT
OL-BUNKERSTATIONEN AM KIEL-KANAL

RENDSBURG · KREISHAFEN · TELEFON 2950 UND 2955



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

C. PLATH

FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

HAMBURG 39 Telefon 27 11 61-64



GERTIGSTRASSE 48 Telex 021 3483

Kreiselkompaß » PLATH «
für alle Schiffstypen und Größen
» PLATH «-Sextant

Magnet-Kompasse · Kompaßstände sowie alle übrigen Navigationsgeräte

Reparaturen aller Navigationsgeräte

Offizieller Service für »ARKAS«-, »BELOCK«- u. »HOKUSHIN«-Navigationsgeräte

C. PLATH GMBH.

NAUTISGH-ELEKTRONISCHE TECHNIK

HAMBURG 11 Telefon 36 72 24



HOPFENMARKT 29/31 Telegramme: Radiosextant

Funknavigation

Funkpeilanlagen für Schiffe jeder Art
PLATH - Sichtfunkpeiler
PLATH = Goniometerpeiler
PLATH - Drehrahmenpeiler

Eigener Einbau und Wartungsdienst sowie auch in Verbindung mit Hagenuk-Radio-Service und IMRC

International



INTERLAST

Aluminium - Raumfarbe

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

International



Kenrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahraana

Oktober 1957

Nr. 10

Mit dem Segelschulschiff "PAMIR" im schweren Orkan blieben unsere Kameraden:

Johannes Diebitsch, Kapitän Rolf-Dieter Köhler, 1. Offizier Alfred Schmidt, 1. Offizier Gunther Buschmann, 2. Offizier Johannes Buscher, 2. Offizier Dr. Heinz Ruppert, Schiffsarzt Kurt Richter, 1. Ingenieur Erich Halbig, 2. Ingenieur Günter Schinnagel, Ingenieur-Assistent Günther Krohn, Ingenieur-Assistent Wilhelm Siemers, Funkoffizier u. Zahlmstr. Peter Frederich, Jungmann Richard Kühl, 1. Bootsmann Helmuth Lütje, 2. Bootsmann Julius Stober, Segelmacher Hermann Walter, Zimmermann Werner Eggerstedt, Koch Ingo Hamburger, Kochsmaat Alois Daiser, 1. Steward Hans-Peter Scheer, Messesteward Gerd Holzapfel, Segelmacher-Matrose Volkert Arfsten, Matrose Dieter Koopmann, Matrose Rolf Lühring, Matrose

Rolf Dellit, Matrose

Hartmut Gundermann, Matrose

Wilfried Kehr, Jungzimmermann

Gert Hein, Leichtmatrose

Helmut Schlüter, Leichtmatrose Wolfram Leppert, Leichtmatrose Hermann Geller, Leichtmatrose Jürgen Schmitz, Leichtmatrose Klaus Meier, Jungmann Heiner Schmidt-Brinkmann, Jungmann Karl-Otto Beck, Jungmann Klaus Grunewald, Jungmann Artfried Dierbach, Jungmann Christiano Riemann, Jungmann Dietrich Woite, Jungmann Jan-Peter Kröger, Jungmann Rüdiger von Minden, Jungmann Helmut Westerkamp, Jungmann Eberhard Strigler, Jungmann Jürgen Fleischmann, Jungmann Peter Fischer, Jungmann Winfried Schüler, Jungmann Peter Hensel, Jungmann Manfred Hastedt, Jungmann Franz Hutschenreuter, Jungmann Uwe Stever, Jungmann Klaus Driebold, Jungmann Bertel Wippermann, Jungmann Bernhard Küper, Jungmann Friedrich von Bechthold, Jungmann

Werner Fluck, Jungmann Olaf Lind, Jungmann Hans-Dieter Bollmann, Jungmann Peter Stöcks, Jungmann Klaus-Diedrich Thorborg, Jungmann Sönke Andresen, Jungmann Hans-Gerd Born, Schiffsjunge Gerhard Dorow, Schiffsjunge Raimund Ellinghaus, Schiffsjunge Klaus Förster, Schiffsjunge Manfred Gerstenberg, Schiffsjunge Holger Hartmann, Schiffsjunge Uwe Hasselmann, Schiffsjunge Albrecht Hepe, Schiffsjunge Manfred Holst, Schiffsjunge Axel Jensen, Schiffsjunge Manfred Krumm, Schiffsjunge Jürgen Meine, Schiffsjunge Heiner Rosenbrock, Schiffsjunge Peter Scheider, Schiffsjunge Jochen Schnalke, Schiffsjunge Hans-Jürgen Stampe, Schiffsjunge Erwin Stangl, Schiffsjunge Dieter Streeck, Schiffsjunge Gerd Thies, Schiffsjunge Peter Wittrock, Schiffsjunge

Zusammen mit ihren Angehörigen trauern alle deutschen Seeleute um sie, die ihre Pflicht bis zum letzten Atemzug erfüllten.

AM PEILKOMPASS

Tagelang hatte die Welt den Atem angehalten und mit Zuversicht die Rettungsaktion für einen unserer letzten großen "Windjammer" verfolgt. Die Hoffnung schwand immer mehr mit dem weiteren Zeitablauf, und das traurige Ergebnis, der Untergang der "Pamir", die den größten Teil ihrer Besatzung mit in die Tiefe gerissen hat, ist unabänderbar. Nur sechs junge Menschen hat ein grausames Schicksal die Katastrophe überleben und zu ihren bangenden Angehörigen zurückkehren lassen. Die sich wieder beruhigenden Wellen des Atlantik decken das Grab von 80 tapferen Seeleuten.

Wie so oft bei großen Unfällen gab es auch um die "Pamir" Gerüchte, die erst Hoffnung erweckten, und die sich dann leider später als unzutreffend herausstellten. Stets war der ersehnte Wunsch der Vater solcher Gedanken - von den Naturgewalten leider nicht akzeptiert. Schließlich konnten auch die Verdächtigungen hinsichtlich des fragwürdigen Zustandes des Schiffes und des seemännisch richtigen Verhaltens der Schiffsleitung, die in einigen Zeitungen vorsichtig anklangen, durch die Aussagen der Überlebenden einwandfrei entkräftet werden. Es gab bei dieser schwersten Schiffskatastrophe keine menschlichen und auch keine materiellen Versager. Wer Schiff und Schiffsführung kannte, wird nichts anderes erwartet haben. Der endgültigen Entscheidung des allein zuständigen Seeamts würde aber vorgegriffen, wollte man heute schon ein abschließendes Urteil fällen.

Ein besonderes Lob verdienen die Maßnahmen, die zur Hilfeleistung für die Schiffbrüchigen in die Wege geleitet worden waren. Es hat wohl kaum in den vergangenen Zeiten einen Seeunfall gegeben, der ein derartiges Aufgebot an Rettern der ver-

schiedensten Nationen zur Unfallstelle gezogen hat. In vorbildlicher Weise waren zahlreiche Flugzeuge und Schiffe unterunterschiedlicher Nationalität unter einheitlicher Leitung zum systematischen Abkämmen der in Frage kommenden Seeräume um die Untergangsstelle angesetzt. Jede einzelne Besatzung, sowohl in der Luft als auch auf dem Wasser, war zum letzten Einsatz bereit, und hätten die Naturgewalten nicht so blitzartig zugeschlagen, wäre das Ausmaß der Katastrophe weitaus erträglicher geworden. Allen diesen vielen Helfern dankt die deutsche Seeschiffahrt für ihre bewiesene Verbundenheit während dieses ergreifenden Geschehens. Als Positivum aus der Aktion "Pamir" möge erkannt werden, daß sich heute und auch in Zukunft jederzeit genügend Menschen bereit finden, um in Seenot geratenen Seeleuten auf allen Meeren mit den vorhandenen technischen Mitteln bestmögliche Hilfe zu bringen.

Seit Jahren wird nicht nur in Deutschland, sondern auch in den anderen seefahrttreibenden Ländern über den Sinn oder Unsinn der Segelschiffausbildung ernsthaft diskutiert und gestritten, ohne daß bisher erkannt werden kann, welche der beiden Parteien die Mehrheit stellt. Es ist daher z. Z. noch unmöglich, weder der einen noch der anderen Seite das Wort zu reden, zumal Fürsprecher und Gegner absolut zwingende sachliche Argumente in die Wagschale werfen. Die zuständigen Stellen in Deutschland haben schon vor längerer Zeit die Bestimmung aufgehoben, die die Segelschiffsausbildung für die späteren Nautiker obligatorisch machte. Sowohl "Pamir" als auch "Passat" wurden seit Übernahme durch die Stiftung gleichen Namens stets mit Jungen besetzt, die von sich aus Wert auf diese harte seemännische Ausbildung legten, und die kein Mittel unversucht ließen, doch an Bord zu kommen. Immer wieder mußten Jungen zurückgewiesen werden, weil die vorhandenen Plätze auf den beiden letzten Großseglern nicht ausreichten.

Schon während der Rettungsaktion für die "Pamir" ging bei der Reederei eine große Anzahl von Sympathietelegrammen aus dem In- und Ausland ein, denen weitere nach Bekanntgabe des Abbruchs der Suchaktion folgten. Gleichzeitig erreichten die Stiftung "Pamir und Passat" die folgenden Telegramme des deutschen Bundespräsidenten und seines Kanzlers:

"Die unheilvolle Tragik, der das Schulschiff "Pamir" und mit ihm das Leben so vieler junger Menschen zum Opfer fiel, hat unser aller Empfinden tief aufgerührt. Mit wieviel beschwingter Heiterkeit waren wir vor einigen Jahren Zeugen der Zuversicht, in der das schöne Schiff für seinen erzieherischen Auftrag geweiht wurde, und nun hat die grausame Macht des Meeressturmes Hoffnungen und Erwartungen in die Tiefe gerissen. Es ist in dem schweren Leid ein wehmütiger Trost, daß die übernationale Solidarität des Rettungswillens gegenüber der Seenot sich wieder in den herben Mühen bewährte; allen Hilfsbereiten gebührt unser aufrichtiger Dank. Indem ich der Stiftung "Pamir und Passat" meine Teilnahme übermittele, darf ich Sie bitten, auch den Familien der Opfer meine Mittrauer auszusprechen.

Theodor Heuss"

"Die Nachricht vom tragischen Untergang der "Pamir" hat mich tief bewegt. Mit den Angehörigen der Betroffenen und mit der deutschen Seeschiffahrt trauert die Bevölkerung der Bundesrepublik um den Verlust der tapferen Besatzung und so vieler hoffnungsvoller Seeleute.

Ich bitte Sie, mein herzliches Mitgefühl auch den Familien der auf See Gebliebenen auszudrücken

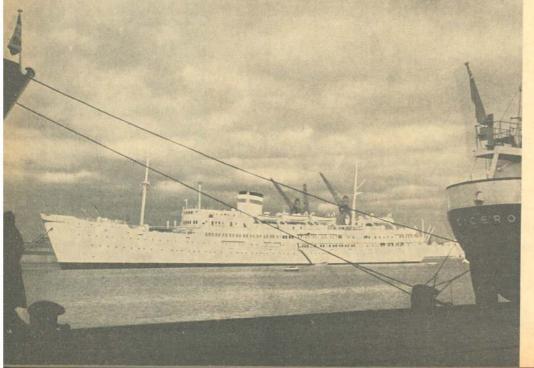
Adenauer, Bundeskanzler"

In einer weiteren Verlautbarung der deutschen Bundesregierung, in der Trauerbeflaggung angeordnet wird, heißt es:

"Das Segelschulschiff "Pamir" ist, wie nunmehr zur traurigen Gewißheit geworden ist, im Mittelatlantik gesunken. Bei dem Unglück haben zahlreiche Seeleute, darunter besonders viele junge, in der Ausbildung befindliche Männer, ihr Leben verloren. Das deutsche Volk trauert mit den Angehörigen um die Opfer des tragischen Geschehens. Als äußeres Zeichen der Trauer werden die Dienstgebäude der Bundes- und Landesbehörden am Sonntag, dem 29. September 1957, halbmast beflaggt.

Dr. Schröder, Bundesminister des Innern"





Der Mann am Ausguck

Wählerschaft der neuen Regierung der Bundesrepublik mit auf den Weg gegeben hat. Darin sind insbesondere die Bemühungen enthalten, die geeignet erscheinen, die Wiederherstellung der nationalen und wirtschaftlichen Einheit Deutschlands zustandezubringen. Ob in der Vergangenheit genug oder nicht genug getan worden ist, um dieses Ziel zu erreichen, hat heute nur mehr theoretische Bedeutung. Wichtig ist, was nun geschieht. Heißsporne schlagen vor, daß die Westmächte - sofern sie es ehrlich meinen mit der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands - eine Friedenskonferenz einberufen, um hier die endgültige Regelung zu treffen, wie sie im Potsdamer Abkommen vorgesehen ist. In diesem Abkommen vom 2. August 1945, das von Stalin. Truman und Attlee unterzeichnet ist (Frankreich war nicht dabei), heißt es mit Bezug auf die Besetzung der Stadt Königsberg und der anliegenden Gebiete wie auch hinsichtlich der Westgrenze Polens, daß die endgültige Bestimmung bis zur Friedenskonferenz zurückzustellen sei. Seit Potsdam ist viel Wasser die Spree hinabgeflossen, und die Sowjetunion wird sich niemals einer ohne ihr vorheriges Einverständnis einberufenen Konferenz anschließen oder bereit sein, deren Beschlüsse durchzuführen. Die Abrüstungskonferenzen, mit denen man das Wiedervereinigungsproblem koppeln wollte, haben das bewiesen. Nun ist von Hamburg aus ein Plan aufgetaucht, die Wiedervereinigung auf Länderebene zu besprechen. Das heißt, aus Vertretern der vier Zonen einen Gesamtdeutschen Rat zu bilden und diesem Rat zunächst die Wiedervereinigung mit der jetzigen Sowjetzone zu übertragen. Kein Geringerer als der Bremer Senatspräsident Wilhelm Kaisen weist darauf hin, daß ein ähnlicher Versuch bereits im September 1946 unternommen wurde, daß er aber daran scheiterte, weil den Vertretern der sowjetisch besetzten Länder die Teilnahme untersagt wurde. Der Vertreter Thüringens, der trotzdem gekommen war, verschwand dann in der Versenkung. So geht es also nicht. Wir müssen uns schon damit abfinden, daß die Wiederherstellung der Einheit Deutschlands ein Teil der grossen Weltpolitik ist, und zwar ein sehr wesentlicher. Darauf wird sich - und das weiß man auch in Bonn - die Außenpolitik der

Eine echte Aktivierung der Ostpolitik ist eines der wichtigsten Mandate, das die

Berlin ist immer noch die größte und — wieder die mitreißendste Stadt Deutschlands. Das haben die Wochen bewiesen, die jetzt hinter den Berlinern und ihren vielen, vielen Gästen aus der Bundesrepublik, aus der Zone und aus aller Welt liegen. Ja, auch aus der Zone kamen sie, um sich die "Interbau" anzusehen, um die Industrieausstellung zu studieren und um die Theaterfestwochen zu genießen. Wenn man des Nachts über den Kurfürstendamm ging,

Bundesregierung abzustellen haben. Und

sie wird das um so besser tun können, je

weniger Stimmen müden Verzichtes die

Stellung des Gegners stärken.



Der Kanitan

dann konnte man sich fast in alte gute Zeiten zurückversetzt fühlen. Berlin lebt - und das zu wissen, ist gut. Denn die arme geschundene Stadt hat vieles über sich ergehen lassen müssen, was anderen Großstädten erspart geblieben ist. Noch geistern heute in den Köpfen und Herzen die Schrecknisse der Blockade, als drei Jahre nach Kriegsende die "Viermächteverwaltung" durch Ausscheiden der Sowjets aufgehoben und der Versuch unternommen wurde, die drei Westsektoren auf die Knie zu zwingen. Durch das "Berlin-Statut" vom Mai 1949 ist Westberlin deutsches Land mit eigener Verfassung. Die Verwaltung liegt in den Händen von 200 Abgeordneten, des Senats und des Regierenden Bürgermeisters. Die Stadt ist in zwölf Bezirke eingeteilt; sie umfassen 2,2 Millionen Einwohner. Der sowjetische Sektor mit 8 Bezirken umfaßt 1,2 Millionen Einwohner.

Moderne Maschinen und Kultivierungsmethoden haben mitgeholfen, Argentinien zu einer der wichtigsten Korn- und Fleischkammern der Erde zu machen. Nach dem Ersten Weltkrieg, in dem Argentinien neutral blieb, setzte der Aufbau einer eigenen Industrie ein. Mit Hilfe europäischer Einwanderer schritt die Entwicklung zu einem neuzeitlichen Staat schnell voran. Dennoch ist das Land nicht frei geblieben von politischen Irrungen und Wirrungen. Zeiten des Fortschrittes folgten Zeiten der Unruhe und des Umsturzes. Seit dem Sturz Peróns ist eine "Provisorische Regierung" am Ruder, die nichts sehnlicher erwartet, als durch Wahlen sanktioniert oder abgelöst zu werden. Wie General Aramburu, der jetzt an der Spitze des Provisoriums steht, erklärte, wird die Provisorische Regierung die Macht jedem legal gewählten Staatschef übergeben, ob er ihr gefällt oder nicht. Damit wird schon heute angespielt auf den Führer der Opposition Dr. Frondizi, der als scharfer Nationalist gilt und Aussichten hat, gewählt zu werden. Die jetzige Regierung befürchtet allerdings von einer Verschärfung nationalistischer Tendenzen neue Unruhen im Lande. Sie gibt zu, daß die Lage trostlos ist, und führt an, daß dem Lande die Grundindustrien fehlen. Acht Monate sind der Re-

gierung noch Frist gegeben; dann steht die Wahl des neuen Staatspräsidenten vor der Tür. Freunde der jetzigen Regierung meinen, man hätte nach dem Umsturz und der Absetzung Peróns dem Volke nicht kraß genug die Wahrheit gesagt. Man hätte nicht offen bekannt, wie katastrophal die Lage war, die auch in der zurückliegenden Zeit nicht entscheidend gebessert werden konnte. Der Vizepräsident Admiral Rojas allerdings ist etwas hoffnungsfreudiger. Er will durch Verwaltungsmaßnahmen versuchen, die Wirtschaftspolitik in neue Bahnen zu lenken. Denn: "Die Provisorische Regierung darf die künftige Regierung und das Volk nicht mit Schulden von Hunderten von Millionen Dollars belasten." Die grundlegende Gesetzgebung will auch er der nächsten Regierung überlassen. Es ist selbstverständlich, daß die Perónisten auf dem Sprunge stehen, wieder an die Macht zu kommen. Wieweit der Streik von ihnen inszeniert war, der eine Million Arbeiter auf die Straße brachte - allerdings nur für einen Tag -, ist nicht zu übersehen, aber Peróns Stütze war von jeher die "CGT", die Einheits-Gewerkschaftsorganisation.

Während die Vereinigten Staaten von Amerika sich bemühen, in Europa, in Asien und auf anderen Erdteilen ihren Beitrag zur Sicherheit und zum Frieden der Welt zu leisten, bringen neun farbige Schüler die Autorität ihrer Regierung in Gefahr, Das heißt, weniger diese Schüler sind es, sondern ein Gouverneur, der sich mit der Aufhebung der Rassentrennung in den Schulen nicht befreunden kann. Die Nationalgarde, Fallschirmjäger und ein Bundesrichter mußten in Bewegung gesetzt werden, um dem Gesetz der Regierung Geltung zu verschaffen. Präsident Eisenhower, der wahrlich andere Sorgen hat, mußte sich wochenlang mit dem renitenten Gouverneur befassen und Konferenzen über Konferenzen abhalten. um zu verhüten, daß der Rassenstreit aufflammen und unabsehbares Unheil anrichten konnte. Wie der amerikanische Gewerkschaftsführer Meaney vor dem Sozialausschuß der UNO-Vollversammlung ausführte, sieht er Little Rock nur als Episode an, und zwar als eine Episode, die der völligen Beseitigung der Rassendiskriminierung dienen könne. "Das amerikanische Volk und seine Regierung verfechten eine offene und aktive Politik gegen die Rassentrennung" so sagte er. Es wäre zu wünschen, daß sich diesen Standpunkt Gouverneur Faubus zu eigen machen würde, dem augenscheinlich noch nicht klar geworden ist, was er mit der Verteidigung des Rassenhasses anrichten kann. Zwar brennt die Welt noch nicht wieder, aber es glimmt hier und da gefährlich, und ein Windstoß könnte die Flammen auflodern lassen. Selbst ein Nehru hat die Rassenkämpfe in seinem Reiche noch nicht überwinden können, und Frankreich stürzt aus einer Krise in die andere, weil es mit Algerien nicht fertig wird und noch keinen Modus gefunden hat, der den Eingeborenen wie den Eingewanderten ein friedliches Leben und Schaffen zum Segen des Einzelnen wie des ganzen Landes sichert. Auch die schwierigen französisch - marokkanischen Verhandlungen lassen die künftigen Beziehungen zu Nordafrika nicht gerade in rosigem Licht erscheinen. Fritz Roßberg



Zurück von langer Fahrt

Start frei für Fanmaat

Von Norbert Homeyer

Der Gedanke, einmal die Welt von oben zu sehen, kam mir eigentlich erst beim Studium eines Jugendkalenders. Hier war das Segelfliegen so packend geschildert, daß ich der Versuchung nicht widerstehen konnte. Schon lange war ich auf der Jagd nach einem sportlichen Ausgleich. Aber was für einen Sport sollte ich betreiben? Im Urlaub als Seemann an die See zu fahren, hieße doch wohl Eulen nach Athen tragen. Segeln, was uns ja sehr berufsverwandt ist, ist auch noch nicht das Richtige. Oder sollte ich in meinem sauer verdienten Urlaub als Leichtathlet über eine Aschenbahn sausen? Als mir dann endlich der erwähnte Kalender in die Hände fiel, stand mein Entschluß fest.

So verfiel ich auf die fixe Idee, das Segelfliegen zu erlernen. Als ich an Bord meinen Plan bekanntgab, wurde ich von allen belächelt, vom Kapitän bis hinunter zum Moses. Ich ließ mich jedoch nicht von meinem Vorhaben abbringen. Die Sache hatte aber noch einen Haken. Ich konnte nämlich nicht fliegen, sondern mußte es erst lernen. Dazu brauchte ich eine Schule. Ich besorgte mir die Anschriften aller im Bundesgebiet liegenden Segelfliegerschulen, und dabei fiel meine Wahl auf die Deutsche Alpensegelschule in Unterwössen in Oberbayern. Warum soll ein Janmaat nicht mal in die Berge fahren?

Das Schiff näherte sich der Heimat und ich mich meinem Urlaub. Das Schiff machte fest, und noch am selben Abend fuhr ich in Begleitung eines aus Bayern stammenden Kameraden den Bergen entgegen. Am anderen Morgen war ich am Reiseziel und begab mich unverzüglich zum Fluggelände. Nebenbei ist Unterwössen auch ein schöner Luftkurort. Ob man dort auch noch fensterlt, habe ich nicht spitzbekommen. Na ja, ich war ja zum Segelfliegen gekommen und nicht, um von einer Leiter zu fliegen.

Mit bangem Herzen begann ich am nächsten Tag meine erste Flugstunde. Mein Lehrer verstand es, meine Bedenken zu zerstreuen. So wurde der erste Start in einem Segelflugzeug für mich ein großes Erlebnis, daß ich nie vergessen werde. Dieses Dahingleiten zwischen und über den Bergriesen machte gerade auf mich als Seemann einen so überwältigenden Eindruck, der sich mit Worten nicht beschreiben läßt. Je öfter ich startete, desto größer wurde die Freude an diesem herrlichen Sport. Ich hatte also genau den richtigen Riecher gehabt.

Mein Bordkamerad von der "Transontario", Matrose Horst Quade, der im Nachbardorf zu Hause war, war neugierig und besuchte mich einmal. Natürlich konnte er der Versuchung nicht widerstehen, sich auch einmal die Welt von oben anzusehen. Er wurde von dem Augenblick an ebenfalls ein fanatischer Segelflieger. Wenn dieser Sport auch nicht gerade berufsverwandt ist mit unserem Gewerbe, möchte ich aber sagen, daß er zu allen Eigenschaften erzieht, über die auch wir verfügen müssen. Wie der Seemann muß der Segelflieger stets wach sein, schnell handeln können und Geistesgegenwart besitzen. Jeden Handgriff muß man im Schlaf machen können. Von dem unvergeßlichen Erlebnis des lautlosen Dahinschwebens, der Erdenschwere gänzlich enthoben, ganz zu schweigen. Man braucht nicht einmal die vertraute Bordkameradschaft zu vermissen. Sie ist bei den Segelfliegern in den fröhlichen Stammtischrunden genau so groß.

Es fehlt auch nicht die jedem Sport anhaftende völkerverbindende Idee. So lagen wir kürzlich mit unserem Schiff in Vesteräs in Schweden. Die dortigen Flugsportler waren über meinen Besuch sehr erfreut und luden mich gleich zum Fliegen ein. In Unterwössen selbst lernte ich den Schriftleiter der deutsch-kanadischen Zeitung "Courier" kennen. Vor Jahren hatte er dort Segelfliegen gelernt. Ich traf ihn wieder auf der "Transatlantik" unserer Reederei. In Kanada angekommen, mußte ich gleich mit ihm zum Fliegen.

So benutze ich jetzt jeden Urlaub zum Segelfliegen und ich würde mich sehr freuen, einmal einen Janmaaten nicht durch Dippen mit der Flagge sondern durch Wackeln mit den Tragflächen in der Luft begrüßen zu dürfen. Ich darf abschließend noch bemerken, daß das Segelfliegen nicht teuer ist. R. N. Heidrich:

Eine Seemannsfrau schreibt ihrem Mann, der auf Trampfahrt ist

Liebster!

Wie lange bist Du schon fort? - Ich weiß es gar nicht mehr und habe Dich doch dauernd in Erinnerung, als wäre es erst gestern. Wie ist das furchtbar und wie lange warte ich schon auf Dich! Ist es ein Monat, drei, oder ist es gar schon ein halbes Jahr her? Ja, sicher, es ist ein halbes Jahr - aber in der Erinnerung muß es erst gestern gewesen sein, als Du von mir gingst. So lange warte ich schon. Ich warte jeden Tag, ich warte auf den Vormittag und ich warte auf den Nachmittag und ziehe den Briefträger förmlich mit den Augen heran. Verstehst Du überhaupt, was es heißt, so lange zu warten? Das zerrt und quält und man bangt und harrt, und jeder neue Tag ist ein neuer Lichtblick und jeder Abend bringt eine neue Enttäuschung. — Wie glücklich bin ich, wenn es an der Tür läutet. Ich renne und renne alles um, um nur Deine Zeilen zu erhalten. Und dann öffne ich, und dann war es wieder nichts. Und jeder sieht mein sorgenvolles Gesicht, das eben so strahlte, als ich den Postboten an der Tür wähnte. Ich hätte ihn umarmen können, wenn er mir nur eine Zeile von Dir gebracht Mein großer Junge - mein böser Junge, der mich sooo lange warten läßt! Mein Lieber, mein Allesgeliebter, der mich mit jedem kleinen Wörtchen in den Himmel hebt! Du - komm doch! Komm doch endlich! Und wenn ich alles Glück der Welt dafür geben müßte! Nur einmal wieder in Deinen Armen liegen, träumen und glücklich sein! - Du bist meine Hoffnung, mein Glück und mein Leben. Ohne Dich möchte ich nicht mehr sein!

Tausend Häfen läufst Du an, tausend Menschen siehst Du, tausend Menschen dürfen Dich sehen, wenn Du sprichst, wenn Du lachst, wenn Du glücklich bist. Und ich bin so allein, und nur ein ganz kleines Wort von Dir reißt mich wieder hoch, ein ganz kleines Wort, aber ein großes Wort, das nur heißt: Ich liebe Dich! Bleib' nicht weg, bleib' auch in der Ferne stets bei mir und vergiß mich nicht! Nie und nimmer! Mit tausend Händen halte ich Dich fest, mit tausend Küssen rufe ich Dich zurück und tausend und aber tausend Mal denke ich an Dich und möchte Dich immer bei mir haben! Komm doch — endlich — komm doch zurück!

Deine

Herzliebste."

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . bereits im Jahre 1884 eine Dame in New York das Kapitänsexamen bestanden hat? Es war Miß Mary H. Miller, der man die Führung des Frachtdampfers "Saline" anvertraute.

... nach dem Jahresbericht der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich die Mieten wie folgt gestiegen sind: In Norwegen um $16\,^{9/0}$, in der Bundesrepublik um $23\,^{9/0}$, in der Schweiz um $30\,^{9/0}$, in England um $38\,^{9/0}$, in den Niederlanden um $45\,^{9/0}$, in Schweden um $46\,^{9/0}$ und im klassischen Wohlfahrtsstaat Dänemark um $67\,^{9/0}$, so daß die Bundesrepublik in dieser Reihe also an sehr günstiger Stelle steht?

. . . man vor 75 Jahren nichtrutschende Teller, Gläser und Schüsseln für die Schiffahrt empfahl? Diese hatten am Boden einen kreisförmigen Wulst aus Gummi, mit dem sie sich auf der Tischplatte festsaugten und beim Rollen des Schiffes nicht ins Gleiten kamen.

York Yacht-Club das Blei nicht schwer und nicht teuer genug war? Sie gedachten deshalb, mit Quecksilber gefüllte Fläschen als Ballast in den Kielraum zu stauen.

Der Handelsschiffbau in der Sowjetzone

Von Robert E. Röntgen

Im Herbst dieses Jahres wird zum erstenmal ein Hochseeschiff der Sowjetzonen-Handelsflotte durch den Suez-Kanal fahren und Kurs auf Ostasien nehmen. Der 10 000 Tonnen tragende Motorfrachter "Frieden" der staatlichen "Deutschen Seereederei" in Rostock ist das größte Schiff, das bisher auf den Werften in Mitteldeutschland gebaut wurde. Er ist gleichzeitig ein Beispiel für die Erweiterung der früher nicht sehr bedeutenden Schiffbauindustrie zwischen Lübeck und Swinemünde.

Bis zum Jahre 1945 betrug der Anteil der späteren sowjetischen Besatzungszone am Schiffbau Gesamtdeutschlands nur etwa 5 %. Selbst in Zeiten der Hochkonjunktur stieg die Beschäftigtenzahl aller Werften nicht über



Der D. "Rostock" wurde 1954 von der Neptun-Werft in Rostock erbaut. 3269 BRT, 1564 NRT. 2350 PS, 12 Knoten. Länge 102,40 m. Breite 14,40 m. Tiefgang 6,65 m. 47 Mann Besatzung. D. "Rostock" war der erste Frachter der Ostzone und gehört wie seine Schwesterschiffe "Wismar" und "Thälmann Pionier" der VEB Deutschen See-Reederei, Berlin. Ein ähnlicher Typ wurde für die UdSSR gebaut.

7000. Neben zahlreichen kleineren Binnenwerften gab es lediglich in Rostock eine Großwerft, die 1850 gegründete Neptun-Werft, die in der Lage war, Schiffe bis zu 8000 BRT zu bauen.

Nach Kriegsende wurden fast alle Werften enteignet und in "Volkseigentum" überführt. Für ihre eigenen Bedürfnisse beschlagnahmten die sowjetischen Besatzungsbehörden die Neptun-Werft und die Binnenwerften in Fürstenberg und Oderberg, die den Status von sowjetischen Aktiengesellschaften erhielten. Die durch Kriegseinwirkungen ohnehin dezimierte Kapazität der Werften in der SBZ wurde durch Demontagen weiter vermindert, so daß die Beschäftigtenzahl auf 1400 und der Wert der Gesamtproduktion im Jahre 1945 auf 600 000 RM sank.

Erst 1948 begann auf sowjetischen Befehl der Aufbau einer großen Schiffbauindustrie. So entstanden in Wismar die Mathias-Thesenund in Warnemünde die Warnow-Werft mit je 5000 und in Wolgast die Peenewerft mit 3000 Beschäftigten. Außerdem wurde die Elbe-Werft in Boizenburg erweitert und hier die Möglichkeit zum Bau von Küstenmotorschiffen geschaffen. Nachdem 1952 auch die Neptun-Werft und die beiden Oderwerften in deutsche Hände zurückkamen, stieg die Zahl der im Schiffbau beschäftigten Arbeiter und Angestellten auf 45 000.

In den ersten Jahren waren die Werften zunächst mit der Reparatur deutscher Schiffe beschäftigt, die während des Krieges versenkt und später wieder gehoben worden waren. Darunter sind die Hapag-Dampfer "Hamburg" und "Hansa" (ex "Albert Ballin"), die jetzt als "Juri Dolgoruki" und "Sowjetski Sojus" in sowjetischen Diensten fahren, ebenso wie das Passagierschiff "Berlin" des Norddeutschen Lloyd, das heute als "Admiral Nachimow" in Odessa beheimatet ist. Später begann der Bau

von Fischereifahrzeugen für die UdSSR, bis 1951 alle Beschränkungen für den Schiffbau offiziell aufgehoben wurden. Nach wie vor blieb aber die gesamte Produktion unter sowjetischer Kontrolle, zumal 85 % aller Neubauten an die Sowjetunion abgeliefert werden mußte. Erst 1956 setzte die UdSSR diese Quote auf 70 % herab, um der Sowjetzone die Möglichkeit zum Aufbau einer eigenen Handels- und Fischereiflotte zu geben.

Während des ersten Fünfjahresplanes von 1951 bis 1955 bauten die Werften in Mitteldeutschland insgesamt 1384 Schiffe mit zusammen 324 000 BRT. Im zweiten Fünfjahresplan sind 950 000 BRT vorgesehen, davon allein 250 000 BRT im Jahre 1960. Damit hätte die Sowjetzone 1960 etwa 25 % der gegenwärtigen Schiffbauleistung der Bundesrepublik erreicht. Da in allen Ostblockstaaten die Industrieerzeugung sich nicht nach marktwirtschaftlichen und kaufmännischen Gesichtspunkten richtet, sondern nur nach staatlichen Wirtschaftsplänen, ist auch der Schiffbau nur Teil eines großen überstaatlichen Plans, der auf die Gesamt-Bedürfnisse der Sowjetunion und der Ostblockstaaten orientiert ist. Sowjetische Auflagen mit vorgeschriebenen Preisen nehmen mehr als 2/3 der Werftkapazität in Anspruch, aber auch die für den eigenen Bedarf geplanten Schiffe bedürfen in Konstruktion und Bautermin einer sowjetischen Genehmigung.

In den Jahren 1956 bis 1960 sollen unter anderem vierzehn Motorfrachter von 10 000 tdw, sechs Turbinenfrachter von 14 000 tdw, sechzehn Erz- und Kohlefrachter von 7000 tdw, fünf Levantefrachter von 3000 tdw, elf Seefahrgastschiffe mit 8000 PS sowie eine große Anzahl von Küstenmotorschiffen, Fischereifahrzeugen und Binnenfahrgastschiffen gebaut



Zu den Küstenmotorschiffen der Sowjetzone gehört die "Kühlungsborn", 430 BRT, 188 NRT, 400 PS Diesel, 9,5 Knoten, 11 Mann Besatzung, in den letzten Jahren sollen 16 Einheiten dieses Typs in Dienst gestellt worden sein, darunter "Ostseebad Wustrow", "Saßnitz", "Ahrenshoop", "Greifswald", "Wolgast", "Prerow", "Anklam", "Warnemünde" usw. Die Kümos gehören ebenfalls der VEB Deutschen See-Reederei, Berlin.

werden. Ein großer Vorteil für die Werften liegt darin, daß jeweils nur zwei oder drei Schiffstypen auf einer Werft in Serie gebaut werden. Besonders deutlich wird diese Tatsache bei der Volkswerft Stralsund, die in diesem Jahr ihren 500. Fischlogger abliefern wird. Davon blieben 35 in der Sowjetzone. Die Neptun-Werft baute bisher 25 3000 tdw Frachter und die Mathias-Thesen-Werft 18 Flußfahrgastschiffe. Die Peenewerft in Wolgast und die Elbewerft Boizenburg haben insgesamt 34 Kümos von 500 und 760 tdw in ihr Programm aufgenommen. Auf der Warnow-Werft lief vor kurzem der sechste 10 000 Tonner vom Stapel, während die beiden ersten Erz- und Kohlefrachter im Bau sind. Auch die Binnenwerften in Rosslau, Dresden-Übigau, Rothensee und Brandenburg bauen Binnenschiffe und Fischereifahrzeuge in Serien.



Der Fischdampfer "Berlin" ist typisch für alle Fischdampferbauten der sowjetischen Zone. Er gehört dem Fischereikombinat Rostock.

Die Klassifikation der Schiffe nimmt die "Deutsche Schiffsrevision und Klassifikation" (DSRK) in Potsdam vor, die 1950 gegründet wurde, nachdem dem Germanischen Lloyd die ungehinderte Kontrolle der Schiffbau- und Zulieferindustrie und damit eine korrekte Arbeit unmöglich gemacht worden war. Die DSRK lehnt sich, unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Germanischen Lloyd, eng an das sowjetische Seeregister an. Die in der Anfangszeit aufgetretenen Schwierigkeiten,

Aber obwohl die Serienbauten den Werften die Möglichkeit geben, die Bauzeiten zu verkürzen, liegen sie heute noch wesentlich über den Zeiten, die im Westen und sogar in Polen veranschlagt werden. Allein für die Fertigstellung des erwähnten ersten 10 000 Tonners "Frieden" benötigte man zwei Jahre und acht Monate, davon allein 18 Monate für die Ausrüstung. Die Gründe liegen nicht nur in der oft stockenden Lieferung von Schiffsblechen, sondern besonders in der Tatsache, daß nach dem Ausbau der Werften die Entwicklung der Zulieferindustrie nicht in gleichem Maße gefördert wurde. Die Planwirtschaft schuf so eine Unelastizität der Zulieferbetriebe, die sich nicht kurzfristig auf die Bedürfnisse der Werften umstellen können. Ein besonders schwieriges Problem in der Sowjetzone ist der Bau von mittleren und großen Dieselmotoren. Da die Entwicklung eigener Motore nicht zu einem Erfolg führte, mußten von MAN Lizenzen für 4000 und 5000 PS Diesel genommen werden.

Trotz der geringen Neubautonnage, die ihr für eigenen Bedarf übrigbleibt, bemüht sich die Sowjetzone, im westlichen Ausland Abnehmer für ihre Schiffe zu finden. Bisher war ihr aber nur geringer Erfolg beschieden. Lediglich über 20 Binnengüterschiffe und sechs Kümos konnten Vorverträge abgeschlossen werden. Ein 10 000 tdw Frachter, den Schweden ohne Ausrüstung und Motore kaufte, steht gegenwärtig auf dem internationalen Markt zum Verkauf. Als ernsthafter Konkurrent auf dem Weltmarkt wird die Schiffbauindustrie der Sowjetzone in



Das Fischereifahrzeug "Robert Koch" wurde 1955 erbaut. 1520 ts. 2 Dieselmotoren von zusammen 1800 PS, 14,5 Knoten. Länge 66 m. Breite 9,7 m. Tiefgang 4,5 m. 44 Mann Besatzung.

absehbarer Zeit nicht auftreten können. Die Tonnagebedürfnisse des Ostblocks, die Sachverständige mit 10 Millionen BRT angeben, wird die Kapazität auch der Werften in Mitteldeutschland noch für Jahre hinaus in Anspruch

Graphit, Gemüse und Gl's auf Grönland

Von unserem Sonderkorrespondenten Jan Mayen

Seit vier Tagen schon schlingern wir uns auf der kleinen "Ternen" die Seele aus dem Leib. Nochmals die gleiche Zeit, dann soll der Schlitten in Godthaab, an der Westküste Grönlands, festmachen. Vorerst erscheint der Untergang das nächste Ziel dieser Reise zu sein, denn die "Ternen" steckt nur zu oft den kurzen Bug in den blanken Berg. Es dauert dann Minuten, bis die 3,7 cm-Kanone dieses Vermessungsfahrzeuges der dänischen Kriegsmarine wieder zum Vorschein kommt. "Wissen Sie, Grönland hat auch minus 70 Grad, aber dies ist selten", erklärt der Käpt'n. "So 45 Grad sind normal und man kann sie aushalten, wenn nur nicht die verdammten Orkane kommen."

Westlich von Island verzeichnet die Seekarte ein barometrisches Minimum. Es rast durch die Wanten, brüllt aus tausend Lautsprechern und überschüttet den tobenden Pott mit Sturzbächen. "Wie ein U-Boot", sagt Kapitän Snare, dann grinst er ein wenig und beruhigt den Smutje, der nun schon zum drittenmal fragt, ob wir nicht endlich untergegangen sind. Acht Tage auf Grönland-Kurs sind empfehlenswerte Übungsrunden für alle Menschen, denen Seebeine wachsen sollen. Kommt dann noch die Vereisung hinzu, ist das Programm vollständig.

Kap Farewell wird gerundet. Inzwischen erfahren wir vom Steuermann Einzelheiten über Grönland. In der winzigen Messe pendelt die brave Petroleumfunzel im Takt zu den Wellenreitern. Man hat sich festeingeklemmt zwischen Tischkante und Bordwand. So geht es gut, man sitzt sogar in gerader Haltung. "So an die 25 000 Menschen leben auf der Insel", erklärt Björn. "Aber nur 1500 sind Landsleute. Wir haben noch 1500 Eskimos und 22 000 Grönländer. Die sind eine Mischung zwischen Dänen und Eskimos." Und dann erzählt der Seemann, daß unser Zielhafen zugleich die Hauptstadt des großen Inselgebietes ist.

"Godthaab ist ein fieses Nest. Noch schlimmer als Godhavn oder das Kaff Holsteinborg. Vielleicht 2500 wohnen in der Hauptstadt. Einen Sender haben sie sich gebaut und Telefon hat jedes Haus. Sie können beim Kaufmann alles bestellen, was Sie wollen. Und das ist auch nötig. Wenn die Nacht alles dunkel macht, so monatelang, wissen Sie, geht man nicht gern aus dem Haus. Aber wenn der Orkan heult, ist alles aus. Da kann keiner das Haus verlassen, wenn er nicht Selbstmord begehen will. Der Sturm reißt alles mit sich." Ja, der Steuermann ist zum Erzähler geworden. Wir hören, daß es in der kleinen Hauptsiedlung sogar einen Damenfriseur gibt, der den Eskimo-Damen die echten Inselrollen dreht. Aber noch mehr Sachen gibt es dort, über 3000 Kilometer von Kopenhagen entfernt. Eine Würstchenbude, zum Beispiel, mit Eisberg-Blick. Sie ist sicher ohne Konkurrenz. Das Geschäft blüht und selbst in den 710 entlegenen Eskimo-Iglus kennt man sich langsam aus in Sachen "Frankfurter Würstchen". Godthaab hat einen Fleischer und ein Radio-Geschäft, das sich bemüht, auch die neuesten Schlager auf Schallplatten anzubieten. Allerdings macht die halbjährige Eispause einen dicken Strich gegen jede noch so gut gemeinte Aktualität. Ein Kino schnurrt abendfüllende Filme. Das Telefonamt verbindet sofort mit Grönland-Ost. Daneben arbeiten Netzfabriken, Fischerei-Konservenwerke, Tischler und Motorenschlosser. Die Schulpflicht wird sehr genau genommen. Einsame Siedlungen werden von einem "Vorleser" betreut. Selbst für die Eingeborenen ist dänisch Pflichtfach. Jeder Grönländer muß 3000 Worte dänisch sprechen können. Da es weder Laubbäume, noch Eisenbahnen, noch Museen gibt, erfüllen sinnvolle Lehrfilme eine wichtige Aufklärungsaufgabe. Jeder Inselbewohner weiß, daß er auf dem größten Eiland der Erde lebt. Es umfaßt 2,17 Millionen Quadratkilometer. Unsere Bundesrepublik ließe sich achtmal in die Abmessungen dieser Eisinsel einpassen. Nur 342 000 qkm sind eisfrei. Der Golfstrom löst mit seinem warmen Atem die Eisfelder an der Westküste. Und dieses Wunder ermöglicht es den Grönlandbewohnern, Gemüse anzubauen, Kartoffeln zu ernten. Wenige Meilen von diesem schmalen "Tau-Gürtel" entfernt hält ein 4000 Meter dicker Eispanzer das Leben umpackt.

In der stampfenden Kajüte ist das Glas beschlagen, als Björn uns die bemerkenswerte Regierungsgeschichte der Grönländer erläutert. Der Schiedsspruch des Internationalen Gerichtshofes zu Den Haag beendete einen alten Streit zwischen den Norwegern und den Dänen



»Den hatte ich schon lange auf dem Kieker I«

über die Hoheitsrechte. Dänemark wurde "Besitzer" von Grönland. Im Zweiten Weltkrieg handelte der dänische Gesandte in Washington aus eigenem Entschluß, als er mit den USA einen Vertrag zur militärischen Nutzung des grönländischen Areals unterzeichnete. Doch erst am 5. Juni 1953 hob die Regierung in Kopenhagen den kolonialen Status der Insel auf und gab ihr die Anerkennung als gleichberechtigter Landesteil.

Das markerschütternde Dauerheulen unseres Nebelhornes durchdringt den dichten Schleier, der vor Godthaab lagert. Mit kleiner Fahrt dieseln wir in den Hafen, der mit zahlreichen stabilen Fischkuttern besetzt ist. Postberge werden an Land gegeben, dann wendet die "Ternen" ihren Bug wieder seewärts, um nach Holsteinborg zu schippern. 48 Stunden lang marschieren wir jetzt an felsigen Schluchten, tiefeingeschnittenen Fjorden und hohen Eisbergen vorbei. Robben tauchen vor dem Schiffsbug weg. Sonst herrscht Stille um uns. Leuchtfeuer sind seltene Helfer und von See aus sieht man kaum die Einfahrten.

Diese eisige Seestrecke ist die Davis-Straße. Wir treffen noch einen Kohlenfrachter, der aus der Disko-Bucht kommt. Hier haben die Dänen in Kotligssat ein Kohlenvorkommen entdeckt. "Sehr einfach noch, die Abbaugeräte", meint der Käpt'n. "Pro Jahr werden vielleicht 10 000 Tonnen gewonnen." So erfahren wir auch, daß die große Eis-Insel reiche Bodenschätze unter dem weißen Panzer trägt: Das Bergwerk Ivigtut fördert den für die Aluminium-Erzeugung unentbehrlichen Rohstoff Kryolit. Ein eisfreier Hafen ermöglicht die reibungslose Verschiffung dieses wichtigen Produktes. Es ist in Ivigtut wie auf Spitzbergen, was die Arbeitsbedingungen anbelangt. Sehr hohe Löhne, geringe Steuern und viele Vergünstigungen für die Arbeiter, die dort eine Saison durchhalten. Auch auf Grönland zeichnen sich die Unterkünfte durch großzügige Einrichtungen aus. Neben dem Club steht das Kino. Es gibt natürlich auch ein Krankenhaus, Bibliotheken, Musikzimmer und Bäder. Das Schulgebäude hält jedem Festland-Vergleich stand. Wer seine Arbeitszeit unter der Mitternachtssonne erfüllt, kann einen dreimonatigen Ferienaufenthalt in einem der firmeneigenen Landheime verleben. Die jetzt laufende Grönland-Produktion soll jedoch erst der Anfang einer kommenden Industrialisierung sein. Holsteinborg trägt das gleiche Gesicht wie die vielen kleinen Dänensiedlungen an der "vor-

vielen kleinen Dänensiedlungen an der "vorgewärmten" Westküste. Modern die elektrischen Anlagen, "antiquarisch" die technischen Einrichtungen des winzigen Hafens. Immerhin hat der Ort eine besondere verkehrsbelebende Bedeutung. Wer nach Söndre Strömfjord will, dampft über Holsteinborg, Söndre Strömfjord ist ein moderner Flugplatz. Hier landen oft die silberhellen Viermotorigen der US-Luftwaffe. Über den Platz rollt aber auch der Beobachterverkehr nach Thule, jener geheimnisumwitterten Basis der Amerikaner, die erst in den letzten fünf Jahren von sich reden machte. In der warmen Stube des "Alten Robbenjägers" sprechen wir über Thule mit Ole Knudsen von der Wetterstation.

"Die Yankees haben sich die Sache etwas kosten lassen", erzählt unser Wetterfrosch. "Jeden Tag fliegt eine große Maschine in die Staaten und schleppt über 4000 Kilometer frisches Obst und Gemüse für die Thule-Besatzung heran. Aber sie machen es sich nicht leicht mit der Polar-Ausbildung. Bei einer Dauerkälte von durchschnittlich 45 Grad minus muß jede Flugzeug-Crew einen Abhärtungskursus durchmachen. In einem Iglu. einer aus Eis gebauten Eskimo-Hütte, müssen die Soldaten bei minus 70 Grad leben. Nur mit der Eisernen Ration versorgt. Als Wärmequelle dient eine Talgkerze. Ich habe es erlebt, wie die Orkane über den weiten Eisplatz rasten. Dann darf keiner seine Unterkunft verlassen. Darum haben sie auch die doppelte Bettenzahl gleich einberechnet. Für Besucher und Orkan-Flüchtlinge ist stets ein Lager vorhanden. Die Aluminiumhütten mußten auf Pfähle gestellt werden, damit die Eisdecke nicht schmelzen

Unser Däne schildert, wie man das kostbare Süßwasser aus einem See gewinnt, wie sich die kettenbewehrten Wassertrecker durch die Eiswüste quälen, wie die Thule-Erbauer in jedem Haus einen eigenen Wasserbehälter installiert haben. Ja, man kann sich warm waschen, wie im besten Hotel. In den dreieinhalb Monaten der totalen Finsternis vollzieht sich das dienstliche Leben auf der einsamen Basis besonders entbehrungsreich. Dennoch bekommt der GI pünktlich die druckfrischen Morgenzeitungen seiner fernen Heimat und dennoch rollen abends die Kugeln im Kegelklub. Es gibt natürlich auch Kinos und zwei Fernsehstationen, die den neuesten Boxkampf übertragen, und eine Sporthalle von dreidimensionalen Ausmaßen. Alle Bewegungen werden von der sagenhaften "Transportation Arctic Group" vollzogen, die sich im Eiswinter bestens auskennt. Die kleinen Schlepper haben ihre sinnigen Namen nicht verloren. Sie bezwingen auch blanke Eisbarrieren und lassen sich selbst durch Gletcherspalten nicht vom Kurs abbringen. Tonnen mit gelben Flaggen kennzeichnen die polaren "Autobahnen". Ja, Thule ist eine einmalige Mischung von Natur, Technik und Jazz-Platte. Aus allen Quartieren hallen heiße Klänge in die kalte Landschaft. Aber das muß wohl so sein, für amerikanische Soldaten.

Draußen tanzen die Flocken einen wirren Reigen. Man könnte an den Schwarzwald denken, wenn nicht die stummen Wände zu gewaltigen Felsenrücken gehörten, die niemals einen Baum getragen haben.

Die Erkundungsfahrt

Von Hein Bruns

Drei Tage schon lief die "Hohenfels" mit voller Fahrt durchs Rote Meer, sollte morgen im Laufe des Tages Bab-el-Mandeb, das Tor der Tränen, passieren. Die See liegt wie flüssiges Blei. Nur hin und wieder flattert ein nervöser Schwarm fliegender Fische, silbrig glänzend, über das Wasser. Die Sonne hat ihre Tageswache beendet. Ein heißer Tag legt sich schlafen. Auf dem Bootsdeck räkeln sich die Passagiere in ihren Decksstühlen. Drei junge Mädchen spielen Decksgolf und werfen manchmal einen Blick zur Brücke hoch.

Langsam wäscht die dunkle Hand der Nacht alle hellen Flecke vom Himmel. Der Chronometer auf der Brücke zeigt auf Mitternacht. Häßlich blaß steht der Mond am Himmel, sein fahles Licht fällt auf die "12 Apostel", die dadurch an Steuerbordseite eben noch auszumachen sind.

Beim Kapitän ist noch Licht.

Das Rauschen der Bugwelle, das Quirlen des Schraubenwassers und das röhrende Fauchen des Schornsteins, dieser Rhythmus wird durch das hartherbe Klingeln des Maschinentelegrafen aufgerissen.

Maschine stop! — — Voll zurück! — — – Fallen Anker!

Polternd rumpelt der Dreieinhalbtonnenanker aus der Klüse. Die "Hohenfels" hat geankert. Hier und da zeigt sich jemand an Deck, verschlafen, im Nachtzeug. Was ist los?

Ja, bei Anbruch des Tages soll die Motorbarkasse ausgesetzt werden, um die Einfahrt von Salif, einem Hafen des Jemens, der seit Jahrzehnten von keinem großen Schiff mehr angelaufen wurde, zu erkunden.

Im Osten graut der Morgen. Die Barkasse wird zu Wasser gelassen. Besatzung: der Kapitän, ein Bootssteurer, Hannes, der alte Matrose, ein Maschinenmensch und ich. Dies ist die lebende Besatzung, aber um die Mitfahrt bemühten sich nicht vergebens eine Kiste Export-Bier, zwei Stangen Eis, Rauchwaren, Proviant und vier Schwarzbrote.

Zuletzt verstauen wir noch unseren Notsender. So tuckeln wir los. Nach fünfzehn Tagen Seetörn eine nette Abwechslung.

In Salif und Umgebung bohrt eine deutsche Firma nach öl. Die Firma in Deutschland trat an die Reederei heran, sie hätte allerlei Material nach Salif zu verladen, ob es nicht möglich sei, diesen Hafen anzulaufen. Nun soll es unsere Aufgabe sein, Fahrwasser und Hafenverhältnise zu erkunden, vor allen Dingen die Durchfahrt zwischen einer Landzunge und der ihr vorgelagerten Insel. Die Stimmung an Bord ist prächtig, Kapitano läßt für jeden eine Buddel Bier öffnen. Der alte Hannes zieht alte Volkslieder aus seiner Quetsche, und der Motor tuckert den Takt. Nach einer Stunde Fahrt kommt voraus Land in Sicht. Nun beginnt unsere Arbeit. Zunächst werden die Landmarken mit denen der alten Seekarte verglichen, dort angegebene Blockhäuser sind nur noch Ruinen und kaum auszumachen. Jedoch hat man als Markierung in neuerer Zeit einen Turm in verlängerter Linie der Durchfahrt errichtet. Diesen trage ich in die Seekarte ein. Als nächstes werden die schwimmenden Seezeichen, die Bojen, kontrolliert. Das enge Fahrwasser soll laut Karte an Backbord und Steuerbordseite mit je zwei Bojen markiert sein. Nach durchgeführten Peilungen stellen wir fest, daß nur zwei Bojen Wilhelm Hammond-Norden

er ist leider in Rußland verschollen —
 hat ihn belauscht:

Scheidender Seemann



Dein Kopf liegt schwer auf meiner Brust Und du weinst kummervoll: Marie, das hast du doch gewußt, Daß ich heut' fahren soll.

Sechs Monde sind ein halbes Jahr, Vielleicht bleib ich dir treu. Vielleicht auch nicht, doch einerlei, Schön war ja doch, was war.

Matrosenliebe reicht nicht weit, Darein muß man sich geben. Doch lieben wir in kurzer Zeit Mehr als manch' Mensch im Leben.

Es ist so dunkel, wein' nicht mehr, Ich hab' dich lieb, Marie. Ich hör' dein Herz. Ich wollt', es wär' Noch lang nicht morgen früh.

in der richtigen Position liegen. Eine Boje ist vertrieben, die vierte gänzlich verschwunden. Nach diesen Beobachtungen wissen wir also, nach welchen schwimmenden oder festen Seezeichen unsere ankommenden Schiffe sich richten können. Es handelt sich hier um ein gefährliches Fahrwasser, weil der Meeresboden aus Korallenriffen besteht. Diese Riffe können sich im Laufe der Jahrzehnte vergrößert und somit das Fahrwasser beengt haben. Darum ist es weiterhin erforderlich, die Wassertiefen zu loten. Wir stellen aber fest, daß keine wesentlichen Tiefenveränderungen vorhanden sind. Der erste Teil unserer Aufgabe ist gelöst. Überseefrachter von 10 000 Tonnen können die Durchfahrt passieren und den Hafen Salif anlaufen. Der nächste Teil unserer Arbeit: Gibt es einen Lotsen? Wie sind die Zoll und Hafenbestimmungen? Können Schiffe an der Pier anlegen oder muß man ankern? Wie steht es mit den Ankerplätzen? Können auch Schwergutkolli gelöscht werden?

Wir pasieren nunmehr die Enge endgültig und vor uns liegt der Hafen. Hafen? Soweit das Auge reicht, trister gelber Sand. Im Vordergrund verfallene gelbgraue Häuserruinen, Bambus- und Lehmhütten, Wellblechschuppen hier und da. Keine Palmen, kein Strauch. Unbarmherzig heiße Sonne. Vor 1914 gehörte Jemen zur Türkei. Ein englischer Kreuzer zerschoß im Ersten Weltkrieg Stadt und Hafenanlagen. Seitdem liegt Salif brach. Das einzige, einigermaßen erhalten gebliebene Steinhaus ist jetzt das Quartier der deutschen Ingenieure.

An der Pier, wenn ich diesen verfallenen Wall so nennen darf, stehen dunkle Menschen in langen weißen Gewändern, auch ein paar Weiße, braun und bärtig. Wir legen an. Eine Stimme in Deutsch: "Menschenkinner, wo kommt ihr denn her, seid ihr Schiffbrüchige?"

Nach einem kurzen Palaver mit dem arabischen Hafenmeister gehen wir an Land. Mit unserem Notsender setze ich mich gleich mit der "Hohenfels" in Verbindung. Unser Funker an Bord ist ein Witzbold. Nachdem ich mich gemeldet habe, gibt er rüber: "Na Herr Gruber, braten Sie schon bei den Kanibalen am Spieß? Da wird der Alte wohl einen besonders saftigen Schmorbraten abgeben."

Wir sind ein paar Stunden Gast bei den Deutschen. Unsere Mitbringsel lösen helle Freude aus, besonders das Schwarzbrot. Der dunkle Hafenmaster entwickelt sich als ein prima Kerl. Sein Englisch ist leidlich und Deutsch lernt er von den Ingenieuren. "Näxtes Jahr Sie kommen widder, ik sprechen gutt deutsch." Ja, er hat sogar eine Flasche Bier mit uns getrunken, aber ich will nichts gesagt haben, sonst trifft mich der Zorn Allahs.

"All sailors are friends"

Von Jan Thesecke

Wir lagen auf der Reede eines kleinen Weizenhafens in Südaustralien und warteten auf Fracht.

Als erstes Schiff war unsere gute alte Viermastbark, ziemlich zerzaust und hart geschütteit unten in den Weststürmen, schon vor weit einem Monat hier vor Anker gegangen. Nach mehr als hundert Tagen auf See hatten Schiff und Mannschaft die Ruhe nötig gehabt. Nun aber wurde uns die Zeit doch zu lang. Schon längst war unsere friedlose Seele mit den Wolken ostwärts gezogen und unsere Blicke suchten immer und immer wieder über die Enge der von Inseln und Festland umgebenen Bucht die weite Kimm des Meeres zu erspähen.

Nach und nach waren die letzten Recken einer verklingenden Zeit, Barken und Vollschiffe, meist Finnen, eingetroffen. Wenn die Segel noch fern in der Sonne leuchteten, hatten wir sie schon wiedererkannt. Gab es doch so wenig Segelschiffe in der Welt, daß alle Männer auf ihnen eine kleine Familie bildeten. Und hier trafen sich neun Querrigger wieder.

Heute war der letzte Tag im Jahr.

Unbarmherzig hatte die Sonne den ganzen Tag auf unsere nackten Körper gebrannt und erst die Abendkühle erweckte wieder die Lebensgeister in uns. Aber was tun! Lächerlich, es ist doch Sylvester! Leicht gesagt. An Land war nichts los. Alkohol gab es nicht, und das Geld war lange verpulvert. Dennoch ruderte ich mit meinen Kameraden an Land.

Einige kurze Besuche bei australischen Freunden mit nichtssagenden Gesprächen, ein Golfspiel im hinteren Saal einer Bar; dann standen wir wieder an der Holzbrücke.

Es war kurz vor Mitternacht.

Jetzt wurde auf den Schiffen, die draußen in der Finsternis vor Anker lagen, acht Glas geschlagen. Hell und klar erklangen die Töne der Glocken durch die Nacht.

Das neue Jahr begann. Wir starrten in die Dunkelheit.

Plötzlich flammte es auf. An Bord eines Schiffes hatte man Magnesiumpulver entzündet. Feurige Blitze huschten durch die Wanten. Sie liefen an den Pardunen empor und entzündeten die hohen Masten und Rahen, so daß das ganze Schiff gespensterhaft in rotem Schein erglühte. Verzerrt, krümmend und zuckend in tausenderlei Farben spiegelte sich dieses Bild in dem Gekräusel des Wassers wieder.

Ein herrlicher Anblick. Das Geschenk für uns in der Sylvesternacht.

Ganz versunken blickten wir in dieses Flammenmeer. Bis es wieder Nacht wurde. Tiefdunkle Nacht um uns und in uns.

Was würde das neue Jahr uns, unserer Heimat und dem Schiff bringen?

Klein, verlassen und hilflos kamen wir uns in diesem Moment vor.

Da nahten Schritte.

Aus der Dunkelheit trat ein Hüne von Kerl. Er murmelte einige unverständliche Worte, die wahrscheinlich als Begrüßung gelten sollten, denn zu gleicher Zeit tippte er mit einem Finger an die Mütze. Wenn nicht schon die Gestalt und das gefurchte Gesicht, so ließ die Kleidung unschwer den Seemann erkennen. Aus seinem Kauderwelsch vernahmen wir, daß er Finne war und als Zimmermann auf einer Bark fuhr. Schweigend holte er sodann eine Flasche Whisky aus der Seitentasche seines blauen Rockes hervor. Durch einen heftigen Schlag auf den Boden der Buddel mit seiner harten großen Hand flog der Korken davon. Nun hielt er mir die Flasche mit den Worten entgegen:

"All sailors are friends!"

Ich dankte ihm — trank — dann mein Freund — darauf der Finne.

Als sie das zweite Mal die Runde gemacht hatte, war sie leer. Der Zimmermann schleuderte sie weit ins Meer, drückte uns wortlos die Hand, drehte sich eiligst um und entschwand in der Dunkelheit.

Erst als wir seinen schweren Schritt nicht mehr hörten, schauten wir uns verdutzt an. Was hatte der einsame Kerl gewollt, was ihn veranlaßt, mit uns die Flasche auszutrinken? Sicher war er einsam und verlassen gewesen. Die Flasche hatte er trinken wollen. Aber allein! Da hatte er uns stehen sehen und das Bedürfnis gehabt, in dieser Stunde der Jahreswende unter Freunden zu wellen, zu schenken und einige Worte zu sagen, die seinem Herzen entsprangen.

"Alle Seeleute sind Freunde" war sein Trinkspruch gewesen. Wieviel Sinn bargen doch diese wenigen Worte in sich. Sie waren so ehrlich, so ungeschminkt und so vertraulich von diesem Naturburschen gesprochen. Vielleicht hatte er mit "sailors" nicht alle Seeleute, sondern nur uns Segelschiffer gemeint.

Nach dem letzten harten Krieg sind mir die Worte des finnischen Zimmermanns oft eingefallen. Und ich weiß, es würde keine Kriege geben, wenn Männer in aller Welt, die von der Natur erzogen, die auf gleichen Meeren durch Not und Gefahren zusammengeschüttelt wurden, die alle die große Liebe zum Wasser, Wind und Himmel teilten, gefragt werden würden.

Seeleute aller Welt sind Freunde. Können es nicht auch alle Menschen sein? Der Steuermann zitterte. Tim Flake blickte den Richter unschuldig aus seinen wasserblauen Augen an. "Das ist Steuermann Ohlhoff", lächelte er, "ein Walfischfänger auf der "Polarlicht", ein guter Freund von mir. Er ist jetzt gerade auf Fangreise."

Steuermann Ohlhoff zischte vor Wut, als Tim seine Hose wieder hochhißte. "Tut mir leid, Herr Ohlhoff", meinte der Richter, "aber das sind Sie nicht." Andere Zeugen hatte Ohlhoff nicht beigebracht. So war gegen Tim Flake nichts zu machen. Tim Flake war ein Fuchs. Er hatte sich, ehe er zur Verhandlung kam, in Yokohama seine Tätowierung sehr gründlich verändern lassen. "Mich wird er nicht fangen", hatte er gesagt, und so kam es auch.

Nach dem blamablen Ausgang seines Prozesses verschwand der Steuermann Ohlhoff von den Meeren. Er soll heute noch auf einer entlegenen kanadischen Wetterstation an der Baffin-Bai, wo Tim Flake niemals hingekommen ist, als Wetterfrosch Dienst tun."

De christliche Seefohrt Von Kapitän Kurt Gerdau

Wenn zufällig das Gespräch auf die christliche Seefahrt kam, dann erzählte mein Großvater mit Vorliebe folgende Geschichte. Was er damit beweisen wollte ... nun, hören Sie es lieber selbst:

"Ick fohr dormals as Tweete Stüermann op 'ne lütte Elsflether Bark. Bit dorhen harrn wi 'ne goode Reis hatt', doch dann keem uns de Vullmatros von boben. Dat wär 'ne beuse Sook. He wär dod un de Seilmoker mutt em inneihn. An'n nächsten Dag stohn wi tohop an dat Schanzkleed. De Ohl keem de Trepp dohl vun dat Achterdeck. He hett een swattes Book ünern Arm, snuuf sick de Nees ut und nehm sin Sündagsmütz af.

'Jo, Jungs, so is dat nu mol. De leeve Gott hett nu een Matros mehr und ick een weniger. Ick bruk em ober bestimmt neudiger als he. He hett nu ober mol'n Kurs inslogen, vun den em keeneen trückhol'n kann. Wi könt em heuchstens inhol'n. Aber dat doht man jo nich. Nu heff ick keen Lust, noch mehr to beden. Amen!" Un denn hefft wi em sinnig öber Burd fiert und gung'n wedder an de Arbeid."

Unter südlichem Himmel

Von Helmut Spröte

"Leichte nordöstliche Winde, ruhige See, gute Sicht, wolkenloser Himmel, feines Wetter", meldete am 2. August 1957 eine sehr kleine Küstenfunkstelle unter südlichem Himmel mit leiser Stimme im Schiffahrts-Wetterbericht für ihren Bereich.

Erklärt umgehend das Schiff ,Thusnelda':

"Aber, old man, hier im Norden wehen frische Winde aus dem Westen und die See ist recht rauh!"

Und das Schiff ,Mac Fitzen-Fitz' stellt fest:

"Die Sicht, kindly old man, beträgt in der Mitte Ihres Vorhersagebereiches kaum mehr als eine Meile!"

Aller guten Dinge sind auch in der Seefahrt drei und so bemerkt das Schiff 'Don Rolada' nicht ohne Ironie:

"Und wir befinden uns hier im Süden in einer feinen, wolkenlosen Gewitterfront!"

Empört sich die sehr kleine Küstenfunkstelle unter südlichem Himmel mit zwar immer noch leiser, aber doch energischer Stimme:

"Take it easy! Hier weht schließlich auch kein Nordost und bewölkt ist es auch und außerdem regnet es ganz hübsch!"

Tim Flakes Ein-Mann-Panoptikum

Von Paul Süß

"Dies ist eine Geschichte für reife Menschen", meinte Kapitän Dammbach. "Ihr Schauplatz ist nämlich Tim Flakes . . . I am sorry, Leute, aber das Wort steht im Duden, 12. Auflage, Anno 1941, Seite 38, als fünftes von oben in der Spalte "Artamane". Um die anatomische Position anzudeuten, sage ich nur, daß Tim Flake auf diesem Worte saß.

An Tim und Steuermann Ohlhoff fraß eine alte Feindschaft wie Rost. Tim hatte geschworen, den Steuermann in der ganzen Welt lächerlich zu machen, und Ohlhoff hatte dummerweise darüber gelacht. Später lachte er nicht mehr. Tim Flake ließ sich in Yokohama nach einer Photographie ein getreues Porträt seines Feindes auf seinen Achtersteven tätowieren. Zweifellos war dieser Standort von Ohlhoffs Gesicht nicht schmeichelhaft für den Steuermann.

Tim verfolgte seinen Plan. In den Seemannskneipen sprang er auf den Tisch, trommelte die Matrosen zusammen und schrie: "Ay, Kameraden, darf ich euch eben Steuermann Ohlhoff vorstellen?" Dann ließ er seine Hose an seinen dürren Beinen herunterfallen und zeigte sein zweites Gesicht. Dieser Streich löste natürlich jedesmal ungeheures Hallo aus. Tim Flake war unermüdlich, den Steuermann Ohlhoff vorzustellen. Sein Ein-Mann-Panoptikum wurde in kurzer Zeit das Schaustück, das jeder gesehen haben wollte. Tim Flake hatte stets freie Zeche. Dabei setzte er Fett an. Da setzte auch Steuermann Ohlhoff welches an. Er sah sehr wohl aus im Gesicht.

Es dauerte nicht lange, bis Ohlhoff auf der "Magdalena Vinnol" von der Sache Wind bekam. Wo er sich blicken ließ, sprachen ihn fremde Leute an. "Ihr Gesicht, Steuermann", grienten sie, "hab' ich doch schon mal gesehen. Sagen Sie, kennen Sie vielleicht einen gewissen Tim Flake?" Und dann lachten sie. Der Steuermann schäumte vor Wut, und schließlich hetzte er die Gerichte hinter Tim Flake her, wegen

Beleidigung und Rufmord. Ja, Leute, das gibt

Tim Flake kam extra aus Fernost zur Verhandlung. Als der Richter zur Beweisaufnahme schreiten wollte, ließ Tim Flake grinsend seine



"Und was tun Sie zu Ihrer Unterhaltung auf dieser verlassenen Insel?"

blaue Landganghose herunterfallen. "Darf ich Ihnen Steuermann Ohlhoff vorstellen, Herr Vorsitzender?" sagte er. Ohlhoff, der dabeistand, blies blau vor Wut die Backen auf wie ein Posaunenspieler. Da sahen sie es: auf Tims Südpol war das Porträt eines Seemannes mit einer breiten, schwarzwolligen Bartkrause, wie sie alte Helgoländer tragen. Unter der Nase hatte der Seemann eine Admiralsfliege, und er trug ein Monokel. Ein Monokel, stellt euch das vor! Von einer Ähnlichkeit mit Steuermann Ohlhoff überhaupt keine Spur!

Mütter M.....

Von Otto Kleemusch

Sie war eine der ältesten Stewardessen, die jahrelang auf den großen Passagierschiffen der Hamburg-Amerika Linie gefahren hatte und sich bei den Passagieren und der Besatzung größter Beliebtheit erfreute. Wenn sie in ihrer humorvollen Art auf einem neuen Schiff den Dienst antrat, schmunzelten die Oberstewards, da eine große Anzahl ihrer Anekdoten auf vielen Schiffen bekannt waren. Von ihr sind Generationen des weiblichen Bedienungspersonals auf See geschult worden.

Als wir die "Albert Ballin" in Dienst stellten, kam auch Mutter M.... an Bord, und als sich eines Tages zwei Stewardessen, die von der Direktion kamen, bei ihr vorstellten, wurden die "Neuen" sehr eingehend gemustert. Dann braute sie ein Kännchen Kaffee und das Verhörbegann: "Meine Damen, Sie sind noch unbefahren und waren als Krankenschwestern tätig?"

"Ja", ereiferte sich die Blonde, "wir haben unser Examen und Praxis."

"Aha, daß ich nicht lache, und damit wollen Sie als Stewardes zur See fahren? Warten Sie ab, wenn wir aus dem Kanal sind, auf dem Atlantik schaukeln und Sie Ihre Patienten mit Haferschleim und Schwarzbrot besuchen müssen. 1ch bin eine alte Seemöwe mit Praxis und ohne Examen. Vielleicht ist Ihnen bekannt, daß eine Möwe nur an Land seekrank wird. Bei Ihnen wird es umgekehrt sein. Und da wir gerade bei der Praxis sind, möchte ich Ihnen einige praktische Winke erteilen, die für uns Stewardessen sehr wichtig sind. - Da ist zunächst der Pantrymann, ich kenne ihn von der "Hansa" her, ein alter Schäker, aber der Hauptlieferant von gutem Mokka, besserem Autschnitt und Obst für unseren Kundenkreis. Wenn wir dann auf der Heimreise die Elbe raufrutschen, hängt eine Liste in der Pantry, auf der sich die Stewards und auch wir uns mit entsprechenden Beträgen eintragen. Achten Sie stets darauf, daß unsere Spende höher sein muß, es wird sich bezahlt machen. Mit seinem Nachbarn, dem Chefkoch und seinen Smutjes, müssen ebenfalls gute Beziehungen gepflegt werden, da sie für eine warme Spezialordre zuständig sind. Die Honorierung erfolgt durch Biertickets, besonders im Golfstrom, die dann bei dem Barsteward eingelöst werden müssen. Dann käme noch der Bäcker und sein Kollege von der süßen Zunft in Frage, weil sie die Lieferanten für unser Kaffeegebäck sind. Die Bezahlung wird von mir geregelt, da sie zu meiner Kundschaft gehören. Bei dem Ritualkoch ist stets seine Kochkunst zu loben, dann fällt oft ein halbes Hühnchen ab."

"Oh Gott, Frau M . . . , ist das alles?"

"Vorläufig ja, meine Lieben. Aber da fällt mir noch etwas Wichtiges ein. Am Abfahrtstag werden uns auch zwei Herren besuchen, die man an Bord Max und Moritz nennt und die nach verbotenen Sachen schnüffeln."

"Wie interessant", flötete die Blonde, "und was sind das für Dinge?"

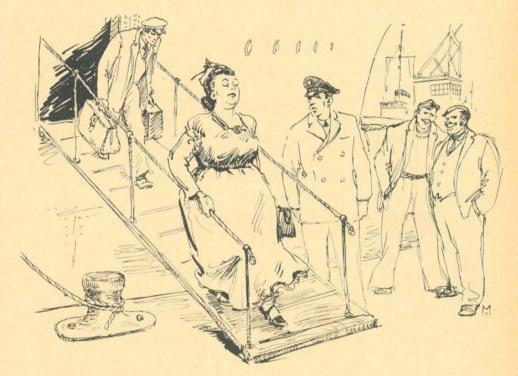
"Ja, meine Küken, Euch ist ja bekannt, daß wir nach dem trockenen Dollarika fahren und den amerikanischen Freunden ihre verbotenen Früchte, den Alkohol, rüberbringen. So mancher Steward auf der "Hansa' hat gelacht, wenn Mutter M... mit einem langen Rock und so altmodisch gekleidet von Bord ging. Hat seinen Grund. Haha!" Und im Flüsterton zu den beiden: "Ich hoffe, daß Ihr verschwiegen seid. Hier habe ich meinen Flaschenrock mit sieben Taschen, in dem bringe ich die Ware an Bord, und in New York, wenn uns die Grabbler ververlassen haben, an Land. Und da wir Ladies

in Gottes eigenem Land von den Zöllnern nicht belästigt werden, können wir zu jeder Tageszeit die goldene Pforte passieren. Man nimmt sich dann ein Taxi und fährt zur Kundschaft." "Was sind denn das, Grabbler?" will die eine wissen.

"Ja, mein Kind, das sind Prohibitionsbeamte, die kurz nach unserer Ankunft in New York unangemeldet an Bord kommen. Ihre Zahl schwankt zwischen zehn und dreißig. Verwegene Gestalten, die mit Brecheisen und Taschenlampen ausgerüstet sind. Dabei wird von ihnen das ganze Schiff, angefangen in der Kapitänskajüte bis zum Kabelgatt, durchstöbert, und da ihre Untersuchungen von der amerikanischen Regierung konzessioniert sind, ist der Kapitän und die Schiffsleitung ihrem rigorosen Auftreten gegenüber machtlos. Oft gibt es brenzliche Situationen, da bei Beschlagnahme von Alkohol und Feststellung des Eigenahme von Alkohol und Feststellung des Eigen

wird Euch Freude machen, wenn ihr erst längere Zeit an Bord seid."

Ja, unsere Mutter M war eine gute Lehrmeisterin. Aber einmal war sie doch schlechter Laune, als nämlich auf der "Hansa" eine unbefahrene Stewardeß an Bord kam. Ein Protektionskind natürlich, der das Zusammenleben mit den drei älteren Stewardessen in der Kammer nicht zu passen schien. Kein Wunder, sie war eine junge Dame aus besserem Hause. sehr kapriziös und von gutem Aussehen. Im Umgang mit ihren Kolleginnen war sie sehr reserviert und etwas anmaßend. Die Stewards waren Luft für sie. Dem Pantrymann gegenüber erwähnte sie des öfteren ihre guten Beziehungen zur Direktion und rühmte sich der Bekanntschaften vieler Kapitäne. Die Hafenzeit in Hamburg verlief ohne Zwischenfälle. Als wir aber auf See waren und unsere Lady am nächsten Morgen schlecht gelaunt in der Pantry erschien, galt ihr erster Besuch unserem Obersteward, dem sie in recht temperamentvoller Weise die Unterbringung in der Stewardessenkammer schilderte und um Über-



tümers eine Strafe von fünf Dollar pro Flasche erhoben wird, die sofort zahlbar ist. Im Unvermögensfalle kann sie in eine Freiheitsstrafe umgewandelt werden. Man ist froh, wenn die Grabbler das Schiff verlassen haben. Ihr seht also, so ungefährlich sind diese Nebengeschäfte nicht."

"Ach, Frau M...., da wollen wir doch unsere Finger davon lassen, wenn die Sache so gefährlich ist", meinten die Neuen.

"Vorläufig ja, bis Ihr erst flügge seid. Da fällt mir noch etwas ein, und zwar handelt es sich um blinde Passagiere, die oft mit und auch ohne unsere Beihilfe an Bord kommen. Wir haben es bei jeder Reise auf der ,Hansa' erlebt, daß diese Sorte von Passagieren sich in den meisten Fällen an das Bedienungspersonal wendet und gegen Bezahlung verpflegt und verstaut werden will. Laßt Euch auf keinen Fall mit ihnen ein, das sind gefährliche Dinge, die der Reederei 1000 Dollar und Euch die Stellung kosten kann. Und nun, meine Damen, hoffe ich, daß wir uns auf See gut verstehen werden. Beachtet meine wohlgemeinten Ratschläge, sie werden für Euch von Nutzen sein. Der Dienst auf See ist schwer und arbeitsreich, aber er siedlung in eine Passagierkammer bat. Es wäre ihr unmöglich, auch nur eine Nacht mit den älteren Damen zu verbringen. Frau M... schnarche so fürchterlich, Frl.... hätte nachts Hustenanfälle und sie nehme an, daß ihre Lunge nicht ganz intakt sei. Und dann kam das Schönste, gestern Abend hätte in ihrem Zahnglas ein Gebiß gelegen.

Der Obersteward war zunächst sprachlos. An Bord Vollschiff und am frühen Morgen diese Litanei von seiner Stewardeuse.

"Meine Dame", so begann er im lächelnden Ton, "ich habe 800 Passagiere an Bord und mit der Unterbringung und den zahlreichen Wünschen mehr als reichlich zu tun. Und jetzt verlangen Sie von mir eine Einzelkammer, weil Sie sich nicht an die Bordgemeinschaft gewöhnen können? Wie haben Sie sich eigentlich die Seefahrt vorgestellt? Glauben Sie denn, ich wäre in der Lage, auf die privaten Wünsche meines Personals einzugehen? Hätten in Hamburg bleiben sollen. Jetzt sind wir auf See, und Sie müssen sich schon aus kameradschaftlichen Gründen an das Milieu bei der christlichen Seefahrt gewöhnen."

Damit war die Unterredung mit dem Obersteward beendet. Schmollend zog sie davon und eilte zu dem Kommodore, der sich in seinem Salon beim Frühstück befand. Er wurde mit einem Wortschwall begrüßt, und unter tränenerstickter Stimme schilderte sie ihm die Zustände in der Stewardessenkammer und bat um Abhilfe. Schmunzelnd hörte sich der Alte ihre Beschwerde an, und als sie ihre Rede beendet hatte, erklärte er in seiner humorvollen Art, daß er leider nicht in der Lage sei, helfen zu können, da diese Angelegenheit auf Passagierschiffen ausschließlich von dem Ressortchef geregelt werden müßte. Im übrigen, meinte er lächelnd, würde sie sich an Bord mit der Zeit akklimatisieren, es wäre ihm als junger Seemann auf seiner ersten Reise genau so ergangen.

Das war nun kein schöner Trost für unsere Lady, doch da damit ihre guten Beziehungen an Bord erschöpft waren, entschloß sie sich, ihren Schlafplatz ins Damenbad zu verlegen. Sie hat dann auch die ganze Reise in der Badewanne geschlafen, worüber Mutter M... nicht böse war.

Als diese Geschichte wie ein Lauffeuer durch das Schiff ging, wurde sie von der Besatzung nur noch die Badenixe genannt. In Hamburg ist sie still und leise von Bord gegangen. Mutter M... verriet uns auch, daß sie irrtümlich ihr altes Gebiß in das Wasserglas dieser impertinenten Person versenkt hatte.

In einer sehr heiklen Situation befand sich auf der "Albert Ballin" der Badesteward, als er in New York an Land gehen wollte und ihn Mutter M... um seine Begleitung bat. Der Zufall wollte es, daß beide das gleiche Reiseziel hatten. Als sie gemeinsam durch den Betriebsgang gingen, glaubte er ein verdächtiges Geräusch von aneinander klingenden Flaschen zu

hören. Auch schien ihm Mutter M... figürlich etwas verändert zu sein. Er überlegte. Umkehren? Nein, das wollte er nicht, man war doch ein Gentleman. An der Gangway stand der wachthabende Offizier mit dem Quartermeister und schmunzelte, als das seltsame Paar am frühen Morgen von Bord ging. Man näherte sich dem Ausgang der Pier. Mutter M... begrüßte die Zöllner mit lächelnder Miene und durfte passieren. Ihr Begleiter wurde angehalten und visitiert. Auf der Straße rief sie ein Taxi herbei und fuhr mit ihm zur Pennsylvaniastation. Als sie in dem überfüllten Train nach Long Island Platz nahmen, wurde Mutter M . . in ihrer altmodischen Kleidung von den Mitreisenden wie ein "Greenhorn" angestarrt und von einem Landsmann angesprochen. Sie erzählte ihm humorvoll von Deutschland, während der Badesteward wie auf Kohlen saß. Ein Glück, daß die Fahrt von kurzer Dauer war. In Long Island wollte er sich von ihr verabschieden, aber es half ihm nichts, er mußte mit zur Kundschaft wandern. Mit großem Hallo wurden beide empfangen und als Mutter M . . . ihre Ware zum Vorschein brachte, war er sprachlos. Sie hatte sieben Flaschen Likör im Rock und fünf Kartons Kognakbohnen im Busen durch den Zoll geschaukelt.

Ein tolles Stück leistete sie sich auf der "Amerika", als am Abfahrtstage ein Telegramm von ihrem Lotteriekollekteur eintraf. Sie hatte 25 000 Mark in der Staatslotterie gewonnen, fuhr an Land, ließ sich das Geld auszahlen, setzte sich in den Passagierzug nach Cuxhaven und kam an Bord. Als dieses freudige Ereignis an Bord bekannt wurde, veranstaltete sie ein kleines Bordfest, zu dem die langjährigen Freunde eingeladen waren. Dabei verliebte sie sich in einen Musikus vom Ensemble des Salon-

orchesters. Der Stehgeiger, ein hübscher schwarzlockiger Jüngling aus Baden-Baden, gehörte zum Kundenkreis ihrer Bügelanstalt. Als er von dem

Glückwunschtelegramm hörte, musterten beide in New
York ab, war es doch
ihr sehnsüchtiger
Wunsch, einmal als
Passagier einen 10tägigen Trip im Pullmanwagen durch die
Staaten zu machen.
Der Honeymoon be-

Der Honeyi

Als wir die nächste Reise in New York die Passagiere landeten, stand Mutter M... ohne ihren Paganini auf der Pier und wurde von der gesamten Besatzung freudig begrüßt. Fragte man sie später, wo denn ihr Caballero abgeblieben sei, lächelte sie und sagte nur: "Nevermind, it was a very good time".

Groß schien ihr Trennungsschmerz nicht gewesen zu sein, denn später heiratete sie ihren Julius, einen alten Hapagsteward, der an Land eine Wäscherei betrieb, während Mutter M... der Hapagflagge treu blieb und auf der "Albert Ballin" fuhr. Am

Abfahrtstage mußte er auf der Pier erscheinen, und man munkelte, daß er auf dem Ponton in einem ominösen Häuschen für Nachschub der "Ware" sorgte, während sie die Flaschen in ihrem Rock an Bord pendelte. Dort wurden sie dann ihrem Lagermeister, dem Plumber, übergeben, der sie im Maschinenraum gegen eine Lagergebühr von 1 Mark die Flasche verstaute. Waren die Grabbler in New York von Bord, schaukelte Mutter M... zu jeder Tageszeit die Ware an

Ja sie war eine smarte Businessfrau und sehr vielseitig. Am Tage die Betreuung der zahllosen weiblichen Passagiere, von denen wir während der Saison 1200 in der 3. Klasse hatten. Dazu kam ihre Laundry und Bügelanstalt, eine Tätigkeit, die sie während ihrer Freizeit bis spät in die Nacht ausübte und das in ihrem fortgeschrittenen Alter. Ihr 40jähriges Dienstjubiläum bei der Hamburg-Amerika Linie feierten sie in Wiezel's Hotel, zu dem auch einige Herren von der Direktion und zahlreiche Besatzungsmitglieder von der "Albert Ballin" erschienen waren. Die Umbenennung ihres Lieblingsschiffes auf den Namen "Hansa" hat sie nicht lange überlebt; denn als ich mit der "Nyassa" von einer Afrikareise zurückkehrte, erfuhr ich von ihrem Ableben. Auf dem Ohlsdorfer Friedhof ist sie nach einem arbeitsreichen Leben im Dienst der Hapag vor Anker gegangen. Das letzte Geleit gaben ihr mehrere Abordnungen und Kapitäne der im Hafen liegenden Passagierschiffe.

Ihr goldener Humor aber wird allen Besatzungsmitgliedern, die sie gekannt haben, unvergeßlich bleiben.

Ein Sonderling Von W. Rotermund

Der größte Sonderling, der Weltreisen machte war ein Engländer, ein Mister Lund. Jedes Jahr fuhr er um die Welt, und als seinen Beruf gab er an: Die Erforschung des Geschlechtslebens der Fische. Dabei führte er nach seiner Meinung ein sehr geregeltes Leben, da er einige Stationen fest einhielt. So schrieb er immer von Shanghai dem Hausknecht in seinem Hotel in München eine Postkarte, auf der er mitteilte, daß er wie jedes Jahr am 15. August, nachmittags 5 Uhr, mit dem Zuge von in München eintreffen werde. In München traf er einmal im Jahr immer am 15. August nachmittags mit seiner Frau zusammen. So hatte er noch viele Stationen in der Welt, wo er jedes Jahr am gleichen Tage zu derselben Uhrzeit einkehrte. Über sein Leben führte er sehr genau Buch, und zwar mit Miniaturschrift in einem kleinen Notizbuch. Man konnte ihn fragen: "Herr Lund, wo waren Sie am 5. Februar, 10 Uhr vormittags, vor 8 Jahren?" Dann zog er sein Notizbuch aus der Tasche und sagte, wo er damals in der Welt war und womit er sich zu der angegebenen Zeit beschäftigt hatte. Wo er hinkam, in ein Hotel oder an Bord eines Dampfers, immer bekam er nach seinem Wunsch das Zimmer oder die Kabine Nr. 7. An Bord bekam er natürlich, wenn Nr. 7 besetzt war, irgend eine gute Kabine, an der man die Nummer 7 anbrachte. Die richtige Kabine Nr. 7 bekam dann die Nr. 7a.

Die höchste Ehre, die er einem Menschen erweisen konnte, war, daß es ihn zu sich in seine Kabine einlud, um sein Museum zu besichtigen. Das Museum bestand aus einer Kommode, die angefüllt war mit künstlerischen, sehr schönen Zeichnungen von der oft sehr seltsamen Befruchtung und Fortpflanzung fast aller bekannten Fische. Solche Zeichnungen gab es wohl nur einmal auf der Welt. Sie waren sehr interessant, und man empfand, daß es wirklich eine Ehre war, sie sehen zu dürfen.



KLAR BEI SCHMUNZELAUGE



Hein Seeman singt und spielt dazu. Das raubt dem Mädchen seine Ruh'.



Zum Leben wird die Maid erweckt. Hein Seemann hat das nicht erschreckt.



Er nimmt sie in den starken Arm. Es tut ihr wohl, es wird ihr warm.

Seemanns-Quiz

1. Was ist Raglan?

- a) schottischer Badeort:
- b) Herrenmantel;
- c) Teil des Ladegeschirrs.

2. Was ist Pricker?

- a) Mann, der Fahrwasserzeichen zu betreuen hat;
- b) Gerät zum Spleißen von Draht;
- c) Seefisch.

3. Was ist Rauchsegel?

- a) Schutzsegel am Kombüsenschornstein;
- b) Rauchfahne eines unter der Kimm fahrenden Dampfers;
- c) zum Räuchern von Fischen dienendes Gerät.

4. Was ist Abandon?

- a) Überlassen von Schiff und Ladung gegen die Versicherungssumme;
- b) Tarnanstrich von Handelsschiffen im Kriege;
- verlassen des Schiffes auf hoher See oder an fremder Küste durch die Besatzung,

5. Was ist Affidavit?

- a) besondere Art eines Bootsdavits;
- b) Bekanntmachung der Schiffsleitung;
- c) eidlich bekräftigte Erklärung.

6. Was ist Schulkleid?

- a) Windschutzplane;
- b) einheitliche Tracht der Zöglinge einer Stewardessen-Schule;
- c) neues Modell der Pariser Damenmode.

7. Was ist Verklicker?

- a) Feststellvorrichtung für Deckstüren;
- b) Werkzeug der Maschinenschlosser;
- c) kleiner Wimpel.

8. Was ist Arcasse?

- a) Bauteile am Achtersteven;
- b) Wohltätigkeitsfonds für Seeleute im 18. Jahrhundert;
- c) Abart der Barkasse.

9. Was ist bekalmt?

- a) im Kopf nicht ganz richtig;
- b) in einer Windstille liegendes Segelschiff;
- c) grüblerisch veranlagt.

10. Was ist Transversale?

- a) Provinz der Südafrikanischen Union;
- b) Ausdruck beim Roulettespiel;
- c) mathematischer Ausdruck.



Was dann geschah? Oh, glaubt mir's nur: Ein Seemannskind hat . . . die Galionsfigur.

Bordgespräch

Das war noch damals, lange vorm Kriege, als Blohm & Voss das Riesenschiff baute. Der Vertreter einer sächsischen Firma, die irgendwelche Einsatzteile geliefert hatte, besichtigte den Dampfer und kam aus dem Staunen nicht

"Gottsverdimmich, das is awr ä Ungeheier! Nee, sowas Gewaltches! Weeste, ich gloobe, daß ä Walfisch gann nich umstoßen das Schiff, wie mer frieher had ofd geläse. Wenn ich wieder derheeme gomme, wärdsch zu meinem Chef sachen: Unsere Arbeed is doch een Dreck gächen so ä gewaltches Schiff. Weeßgnebbchen, kanz gleene gommt mer sich da vor."

Nach kurzem Schweigen meinte er dann zu dem ihn führenden Ingenieur: "Ja, 's wäre ja alles scheen und kut, wenn er blos nich so ä gewaltches Unheil anrichde däde."

"Unheil anrichten? Wieso?" fragte erstaunt der Ingenieur.

"Ja, was meene Se, was der fier Fische dodfährd?"

Guschi

Guschi fährt als Aufwäscher auf einem Musikdampfer. Zum ersten Mal kommt er nach Rio. Sein Chummy sieht, wie er Butterbrote schmiert, einen ganzen Stapel Butterbrote. — "Was machst du denn da, Guschi?" — "Wir laufen doch jetzt Rio an" — "Na und, glaubst du denn, du verhungerst dort?" — "Du hast es mir doch selbst gesagt, wenn wir erst in Rio sind, da kann man die Mädchen für ein Butterbrot haben."

Heiratsurlaub

Der Ingenieur kommt zu seinem Reeder: "Ich möchte höflichst um Urlaub bitten. Ich will heiraten." — "Sehr schön. Und wie lange wollen Sie Urlaub haben?" — "Ach, das möchte ich eigentlich Ihnen überlassen." — "Mir? Weiß ich, wie lange Ihre Flitterwochen dauern sollen? Ich kenne Ihre Braut ja gar

Die Heuer

Der Hafenlöwe hielt einen Schutzmann an: "Herr Polizeirat, alles was man findet, muß man doch abliefern?" — "Aber selbstverständlich. Was haben Sie denn gefunden?" — "Eine Heuer!" lautete kurz und bündig die Antwort.

Auflösungen aus Nr. 8

Kreuzworträtsel

Waagerecht: 1. Lotse, 4. Atlas, 8. resümiere, 9. Maud, 11. Aino, 12. Kalfatern, 15. Ei, 17. AK, 18. Oste, 20. Nave, 22. Laura, 23. Etmal, 25. Ata, 26. Liner, 28. UNO, 30. Lot, 32. Erich, 34. Hawai, 35. Hecksee, 36. Hub, 37. ego, 38. Eiche, 39. reich.

Senkrecht: 1. Lumme, 2. Truk, 3. Sedan, 5. Trara, 6. Lein, 7. Stock, 10. Moa, 13. lateral, 14. Elender, 16. Isolator, 17. Alemania, 19. Tor, 21. Ast, 22. Laterne, 24. logisch, 27. Nock, 29. Schuh, 31. Saege, 33. Hebe, 34. Heer.

Seemanns-Quiz

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

Zauberformel der Rentenberechnung

Mit der inzwischen in Kraft getretenen Rentenreform, bei der an die Stelle der bisherigen Invaliden-Versicherung die Rentenversicherung der Arbeiter getreten ist, während die Angestellten-Versicherung auch nach der Reform den gleichen Namen beibehalten hat, hat die Bundesrepublik sozialpolitisches Neuland betreten.

Die Reform, bei der Arbeiter und Angestellte nach den gleichen Grundsätzen behandelt werden, will nach den Absichten des Gesetzgebers Sicherheit bringen vor dem Einkommensausfall bei Berufsunfähigkeit und Erwerbsunfähigkeit und ferner auch Sicherheit für einen Lebensabend ohne Not, in die auch die Hinterbliebenen mit einbezogen sind. Das entscheidend Neue der Reform ist, daß die Rentenleistungen im Gegensatz zu früher eine Wertbeständigkeit haben sollen, nachdem bisher die Renten meist hinter der Entwicklung nicht zuletzt der Preise zurückgeblieben sind.

Kernpunkt der Rentenreform ist die neue Rentenberechnung, bei der man schon von einer Zauberformel gesprochen hat, da sie verhältnismäßig kompliziert ist. Während die Umstellung bereits laufender Renten mit Hilfe der vom Bundesarbeitsministerium herausgegebenen Rentenfibeln verhältnismäßig leicht in jedem Einzelfalle aus den beigefügten Tabellen abzulesen ist, erscheint die Berechnung neu entstehender Rentenansprüche vergleichsweise kompliziert. Vielleicht ist aber die Durchrechnung eines beliebigen konstruierten Beispiels dazu geeignet, diese sogenannte Zauberformel zu entzaubern und damit verständlich zu machen:

Herr Franz Müller hat Anfang dieses Jahres die Altersgrenze erreicht und ist damit erstmals anspruchsberechtigt gewesen. Er hat 40 Jahre lang Leistungen an die Versicherung erbracht. Auf Grund der "Zauberformel" ist nun zunächst festzustellen, wieviel das jährliche Einkommen Müllers Jahr für Jahr unter oder über dem

Durchschnitt aller Beschäftigten gelegen hat. Dieser durchschnittliche Bruttojahresarbeitsentgelt aller Versicherten der Rentenversicherung der Angestellten und der Arbeiter ist vom Gesetzgeber für die Jahre von 1891 bis 1955 errechnet worden und braucht aus dem Tabellenmaterial der Rententibel für die betreffenden Jahre nur abgelesen zu werden. Unterstellt man in diesem Beispiel, daß Franz Müller von seinen 40 Versicherungsjahren fünf Jahre lang 80 %, fünf weitere Jahre lang 90 %, zehn Jahre lang 100 %, weitere zehn Jahre lang 110 % und die letzten zehn Jahre sogar 120 % des Durchschnittsjahreseinkommens verdient hat, so errechnet sich für den Durchschnitt der vierzig Jahre ein Satz von 103,75 %. Diese Zahl bzw. dieser Prozentsatz ist nun in Bezug zu setzen zu der sogenannten allgemeinen Bemessungsgrundlage. Dieser im Zuge der Rentenreform wichtige Begriff stellt das monatliche Durchschnittseinkommen aller Beschäftigten während der Jahre 1953 bis 1955 dar, die für die jüngsten Rentenberechnungen mit Absicht als Grundlage gewählt worden sind. Für die genannten Jahre errechnet sich diese allgemeine Bemessungsgrundlage auf 356,75. Auf diese allgemeine Bemessungsgrundlage sind nun die vorher errechneten 3,75 % (das ist die Differenz zwischen 100 und der vorher genannten Zahl von 103,75) aufzuschlagen, um die Müllers Einkommen über dem Durchschnitt lag. Hieraus errechnet sich ein Wert von rd. 370,-.. Nun wird jedem Rentenanspruchsberechtigten für jedes Versicherungsjahr ein sogenannter Steigerungsbetrag von 1,5 % gutgebracht. Bei den 40 Versicherungsjahren Müllers bedeuten dies 60 %. Diese 60 % sind der Satz, mit dessen Hilfe sich nun von den eben genannten 370 (man nennt dies die persönliche Bemessungsgrundlage) die endgültige Rente Müllers errechnen läßt. Da 60 % von 370 gleich 222 ist, heißt dies, daß Franz Müller auf Grund der neuen Rentengesetzgebung mit einer Rente von 222 Mark zu rechnen hat.

Die "Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" hat einen für unsere Zeit recht ungewohnlichen, hochst nachahmenswerten Schritt getan: Sie hat freiwillig auf den Zuschuß verzichtet, den sie bisher vom Staat er hielt. Dem Bundesverkehrs minister hat die Gesell-schaft, die seit ihrer Grün-dung über 10 000 Menschen das Leben rettete, schlicht mitgeteilt, sie verfüge jetzt über genügend eigene Mittel zur Durchführung ihrer Aufgaben. Warum sie dies tut, steht im Vorwort ihres Jahrbuches 1957: "Auf un-Aufgaben. Warum sie dies tut, steht im Vorwort ihres Jahrbuches 1957: "Auf unserem Wege zum Wohlfahrtsstaat sind wir so leicht geneigt, dem Staat allein die Verantwortung zuzuschieben, ihm überlassen zu wollen, was getan werden muß. Dabei aber geht etwas sehr Wesentliches unvermeidlich verloren: das Verantwortungsgefühl von Mensch zu Mensch, die persönliche Wärme, das Herz. Es ist nicht dasselbe, ob eine Hilfeleistung, eine gute Tat von amtswegen unpersönlich und anonym organisiert wird, oder ob in hr das Wollen und Fühlen von Menschen Ausdruck findet Menschen Ausdruck f und verwirklicht wird

Mehr Auswanderer

Mehr Auswanderer

1956 verließen über 68 000
Deutsche — das sind fast
20 000 mehr als ein Jahr zuvor — die Bundesrepublik.
Diese Zahl übersteigt auch
die von 1953/54. Wie das
Statistische Bundesamt ermittelt hat, haben die USA
mehr als die Hälfte, nämlich 35 600 Personen, davon
aufgenommen; auf Kanada
entfällt mit 22 300 knapp
ein Drittel, Australien
nahm 6300. Ferner zeigt die
Statistik, daß weitgehend
Menschen in den besten
Jahren ausgewandert sind.
Während der Anteil der
weniger als 20 Jahre alten
Auswanderer etwa ihrem
Anteil an der Gesamtbevälkerung entspricht was Wahrend der Anteil der weniger als 20 Jahre alten Auswanderer etwa ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung entspricht, waren die 20- bis 45-jährigen in erheblich größerem Maße an der Auswanderung beteiligt. Bemerkenswert ist auch der mehr als doppelt so starke Anstieg der Zahl der Männer gegenüber den Frauen. Ahnlich wie im Vorjahr waren rund 56 % der Auswanderer Erwerbspersonen. — Über die Hälfe dieser Auswanderer waren — das dürfte zur Beurteilung der Ursache ihres Fortzuges wichtig sein — Vertriebene, aus Mitteldeutschland Zugewanderte, sowie auch (13 %) Ausländer und Staatenlose.

Gemeinsame Schlichtungsvereinbarung

Die Sozialpartner der deutschen Seeschiffahrt, der Verband Deutscher Reeder, der Verband Deutscher Küstenschiffer, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und die Deutsche Angestelltengewerkschaft - Berufsgruppe Schiffahrt - haben eine gemeinsame Schlichtungsvereinbarung abgeschlossen. Diese Schlichtungsvereinbarung, die sich an die Empfehlungen der Spitzenverbände anlehnt, sieht ein Verfahren in zwei Schlichtungsinstanzen vor, die mit einer Empfehlung an die Tarifpartner oder unter bestimmten Voraussetzungen mit einem Beschluß für die Neugestaltung des Heuer- bzw. Manteltarifs enden können. Vorsitzender in der zweiten Schlichtungsinstanz ist Professor Krüger, Universität Hamburg.

Bekanntlich bestanden bislang zwei getrennte Schlichtungsvereinbarungen, die die Reederverbände mit der ÖTV einerseits und der DAG. Berufsgruppe Schiffahrt, andererseits vor über einem Jahr abgeschlossen hatten. Durch den erfolgten Abschluß einer gemeinsamen sind die getrennten Schlichtungsvereinbarungen aufgehoben worden. Mit der neuen Vereinbarung ist die Voraussetzung für den Beginn von gemeinsamen Tarifgesprächen gegeben, die zwischen den Tarifpartnern der deutschen Seeschiffahrt im einzelnen aufgenommen werden sollen.

Berichtigung

In dem Aufsatz "Zur Neuregelung der seemännischen Berufsausbildung" in der September-Ausgabe dieser Zeitschrift wurde darauf hingewiesen, daß seemännische Vorschulen in Travemünde, Hamburg und Elsfleth bestehen. Durch ein Versehen wurde die Schule in Bremen nicht genannt, so daß wir ganz besonders darauf hinweisen, daß in dem "Schulschiff Deutschland" in Bremen seit langer Zeit ebenfalls eine bewährte seemännische Vorschule besteht.

Erhöhtes Urlaubsgeld ist steuerpflichtiger Arbeitslohn

Der Bundesfinanzhof hat in einem Streit um die Lohnsteuerpflicht des sogenannten erhöhten Urlaubsgeldes entschieden, daß diese Vergütung die Steuerfreiheit des § 34 a des Einkommensteuergesetzes (§ 32 a der Lohnsteuerdurchführungsverordnung 1954) nicht genießt. In seiner Begründung weist der Bundesfinanzhof darauf hin, daß das erhöhte Urlaubsgeld nicht Bezahlung für geleistete Mehrarbeit, sondern eine Vergütung für den Urlaub sein soll, bei der sich die Höhe nach den Mehrarbeitszuschlägen der letzten 13 Wochen bemißt. Das erhöhte Urlaubsgeld gehöre zu den "sonstigen Bezügen" im Sinne des § 32 a, letzter Satz, der Lohnsteuerdurchführungsverordnung 1954. Wenn durch ihre Zahlung die Freigrenze von 7200 DM überschritten wird, werden diese Mehrarbeitszuschläge steuerlich voll

Bericht der SBG über das Jahr 1956 Von R. Görtz

Die See-Berufsgenossenschaft legt ihren Verwaltungsbericht für das Jahr 1956 vor. Wie dort betont wird, stand das vergangene Jahr im Zeichen der Sozialreform, die sich auf alle Zweige der Sozialversicherung auswirken wird. Die besonderen Verhältnisse der Seeschiffahrt sind bei der Neuregelung des Rechts der Rentenversicherung der Arbeiter und Angestellten in den Gesetzen vom März 1957 berücksichtigt worden. Auch der Entwurf des Seemannsgesetzes berührt den Bereich der See-Berufsgenossenschaft in vielfacher Weise.

Die Genossenschaft erfaßte Ende des vergangenen Jahres 2013 (im Vorjahr 1908) Betriebe, davon 580 (513) Reedereien der Seeschiffahrt, 1006 Betriebe der Kleinschiffahrt, 86 Hochseefischereibetriebe, 71 Taucher- und Bergungsbetriebe und 171 Makler und Verbände. Bei den Bezirksverwaltungen waren 2920 Schiffe (2802) eingetragen. Nach dem Raumgehalt sind es 3,6 (3,1) Mill. BRT. In diesen Aufstellungen sind 48 ausländische Kauffahrteischiffe, deren deutsche Besatzungsmitglieder bei der See-Berufsgenossenschaft versichert sind, nicht mit berücksichtigt.

Im einzelnen sind in der Unfallversicherung 56 299 (50 149) Personen in der Rentenversicherung, 51 431 (46 176) Personen in der Krankenversicherung, 55 959 (46 592) und in der Arbeitslosenversicherung 41 216 (37 588) Personen. Hierbei sind die 2956 Seeleute, die auf den 48 Schiffen unter fremden Flaggen fahren, sowie die 1975 selbständigen Fischer und 1415 Fischerei-Gehilfen der Kleinbetriebe mitenthalten.

Recht aufschlußreich ist die Seemannskartei, nach deren Unterlagen die Leistungen aus der See-Sozialversicherung bemessen werden. Im vergangenen Jahr wurden 179 589 An-, Ab- und Ummusterungsmeldungen der Seeämter und 65 858 Meldungen der Reeder über Urlaub, Fahrtwechsel usw. ausgewertet. Das sind etwa 15 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Fluktuation des Berufes geht u. a. aus der verhältnismäßig hohen Zahl der erteilten Arbeitsbescheinigungen von 30 603 hervor.

In der Unfallversicherung war der vorläufige Beitragssatz vom 1. Januar 1956 an von 3,5 Prozent auf 3 Prozent herabgesetzt worden. Das Beitragssoll in der Unfallversicherung stieg um 5,7 Prozent auf 7,2 Mill. DM, in der Invalidenversicherung um 26,6 Prozent auf 12,5 Mill. DM, in der Angestelltenversicherung um 25,2 Prozent auf 12,6 Mill. DM, in der Krankenversicherung um 21,6 auf 11,6 Mill. DM und in der Arbeitslosenversicherung um 5,0 auf 4,8 Mill. DM.

Die Unfallhäufigkeit ist gegenüber dem Vorjahr kaum gestiegen. Die fest angewiesenen Monatsrenten betrugen am Schluß des vergangenen Jahres 318 500 DM (316 00), davon entfielen etwa 6,5 Prozent auf die Kleinfischerei. Die Rentenzahlungen an das Ausland erreichten rund 7500 DM. Unter den 10 335 gemeldeten Unfällen waren 105 Todesfälle, die insbesondere auf den Untergang des Fischloggers "Adolf" (18 Seeleute), des Motorschiffes "Geschwister Raabe" (10 Seeleute) sowie fünf Fischkutter (13 Seeleute) zurückzuführen sind.

Am Jahresende wurden 10 877 Renten der See-Invalidenversicherung mit 0,81 Mill. DM monatlich und 8629 Renten der See-Angestelltenversicherung mit 1,04 Mill. DM bedacht. In der See-Invalidenversicherung sind die Durchschnitts- und Höchstrenten teilweise nicht unbeträchtlich gesunken, zum Beispiel bei den Witwen um 55,10 auf 51,90 DM und von 116,40 auf 102,30 DM (Höchstrenten). In der Angestelltenversicherung sanken die Höchstrenten beim Ruhegeld von 343,40 auf 306,90 DM, während die Durchschnittsrenten von 172 auf 176,40 DM stiegen.

Ein Mahnmal für die Opfer der See

Die Deutsche Sektion der "Amicale Internationale des Capitaines au long Cours Cap Horniers" regte im Hinblick auf die "Pamir"-Katastrophe an, in Hamburg, dem größten Hafen Deutschlands, ein Denkmal für die Opfer der See zu errichten. Zwar soll das Marine-Ehrenmal in Laboe an der Kieler Förde auch dem Gedenken der auf See gebliebenen Seeleute der Handelsschiffahrt dienen, doch ist dieses in erster Linie für die Gefallenen der Kaiserlichen und der Kriegsmarine errichtet.

In Bremerhaven erinnert ein Mahnmal an die gebliebenen Seefischer. Lediglich für unsere Seeleute von der Handelsschiffahrt wurde noch kein Stein gesetzt. Es gibt keinen schöneren Platz für ein solches Ehrenmal als auf den Elbhöhen unterhalb Hamburgs.

Spendenkonto "Pamir"

Wie uns die "Stiftung 'Pamir' und 'Passat'" mitteilt, werden Geldspenden für die Angehörigen der mit der "Pamir" auf See gebliebenen Seeleute entgegengenommen von der Deutschen Seemannsmission Hamburg, Postscheckkonto Hamburg 703 06. Auf dem Postabschnitt "Spende Pamir" vermerken.

Wann kommt das Schiff?

Täglich laufen fernmündlich viele Anfragen bei Reedern oder Maklern ein nach der Ankunft eines Schiffes. Die Ungeduld und die freudige Erwartung der Angehörigen der Besatzungsmitglieder ist durchaus zu verstehen. Sie möchten rechtzeitig im Hafen sein, wenn das Schiff festmacht. Auf Grund irgendwelcher ungenauen Auskünfte hin kommen die Frauen oftmals von weither angereist, voller Ungeduld, und müssen dann erfahren, daß ihr Schiff noch nicht einmal Feuerschiff "Elbe 1" passiert hat, ja, daß vielleicht erst am nächsten oder übernächsten Tag mit seinem Kommen zu rechnen ist. Es entstehen so viele Kosten, die man vermeiden könnte, wüßte man den richtigen Weg, die genaue Ankunftszeit zu erfahren.

In Hamburg ist das beispielsweise die Schiffsmeldedienst G.m.b.H., die auf den St. Pauli-Landungsbrücken eine öffentliche Auskunftstelle unterhält, die eigens für Seemannsfrauen und Besatzungsangehörige geschaffen ist. Es genügt, dieser eine gewöhnliche Postkarte zu schreiben mit dem Namen und dem Heimathafen des Schiffes, der Station, bei deren Passage die Meldung erfolgen soll, nämlich Feuerschiff "Elbe 1", Cuxhaven, Brunsbüttelkoog, Stadersand, Hamburg-Finkenwerder oder von Holtenau. Für die Meldung wird eine geringe Gebühr erhoben. Sie beträgt beispielsweise für die Angehörigen für mündlich in der Auskunftsstelle erteilte Meldungen DM 0,50, für telefonisch erteilte Meldungen innerhalb des Stadtgebietes DM 1.00, für telegrafische Benachrichtigung innerhalb des Stadtgebietes DM 2,00, und Benachrichtigungen außerhalb des Stadtgebietes DM 2,50. Vorgedruckte Meldekarten werden bei der Auskunftsstelle unentgeldlich abgegeben.

Es kann nur empfohlen werden, von diesem bequemen und billigen Weg der Benachrichtigung Gebrauch zu machen.

Neuer Tiefstand der Arbeitslosigkeit

Die Zahl der Arbeitslosen hat sich im Bundesgebiet (ohne Saarland) von Ende Juli bis Ende August 1957 um 25 248 auf 365 002 (187 610 Männer, 177 392 Frauen) verringert. Die Abnahme war größer als im gleichen Monat des Vorjahres bei damals höherem Bestand an

Arbeitslosen (— 20 000). Die jetzige Arbeitslosenzahl ist um über 44 000 kleiner als die niedrigste des vergangenen Jahres, so daß wiederum ein neuer Tiefstand zu verzeichnen ist. Die Ursache liegt in der starken Verringerung der Frauenarbeitslosigkeit.

Wie der Präsident der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, Sabel, in diesem Zusammenhang am 5. September in Nürnberg mitteilte, könne von einer "Flaute" im Baugewerbe nicht die Rede sein. Die Baukonjunktur habe sich, im ganzen gesehen, nicht abgeschwächt. Als "gewaltig übertrieben" bezeichnete Sabel einen Bericht, den die englische Zeitung "Daily Express" zum Thema "Leih-Arbeiter" gebracht hat. "Leih-Arbeiter" sind nach Sabels Erläuterung Arbeitnehmer, die von einem Arbeitgeber an einen anderen von Fall zu Fall "verliehen" werden. In der Bundesrepublik gebe es davon nicht, wie behauptet wurde, 300 000, sondern höchstens 30 000. Die Arbeitsverwaltung halte diese Leih-Arbeitsverhältnisse "scharf unter Kontrolle", um einen Mißbrauch zu verhüten.

Bis jetzt seien keine Fälle bekannt geworden, daß solche Arbeitsverhältnisse geschaffen wurden, um Löhne zu unterbieten oder keine Beiträge für die Sozialversicherung leisten zu müssen. Das ganze Problem sei im übrigen nur in Nordrhein-Westfalen akut. Die Bundesanstalt sei sich durchaus bewußt, daß die Leih-Arbeitsverhältnisse "gewisse Gefahren hinsichtlich der sozialen Situation dieser Menschen" bergen. Die Arbeitsämter seien jedoch angewiesen, sofort einzugreifen, wenn die gesetzlichen Bestimmungen mißachtet würden.

Und dann der Zoll . . .

Finnland

Jeder Reisende ist berechtigt, seine persönlichen Sachen zollfrei nach Finnland einzuführen. An Reiseproviant kann zollfrei eingeführt werden:

5 Pakete Zigaretten (je 20 Stück) oder 30 Zigarillos oder 25 Zigarren oder 100 g Pfeifentabak

Außerdem ist jede Person berechtigt, 2 Liter Wein, 2 Liter Bier und 1 Liter sonstige Spirituosen einzuführen.

Geschenke bis zu einem Gesamtwert von 5000 Fmk sind zollfrei. Gemäß der Freiliste können höchstens 1 kg Kaffee, 1 kg Kakao, 1 kg Süßwaren und $^{1}/_{4}$ kg Tee eingeführt werden.

Proviant für Schiffe und Luftfahrzeuge im Auslandsverkehr, sowie für die auf dem Fahrzeug mitreisenden Passagiere ist zollfrei.

Gegen Hinterlegung des Zolls können bei der Einreise noch folgende Gegenstände eingeführt werden:

Photoapparate, Filme, 1 Schreibmaschine (die Frist für die Wiederausfuhr beträgt 6 Monate), Rundfunkgeräte (kleine Apparate sind zollfrei), Fahrräder.

Ausfuhr

Der Reisende darf ohne besondere Exportlizenz bis zu 5 kg Lebensmittel für seinen eigenen Bedarf mitnehmen, jedoch höchstens 2 kg Zucker, 250 Zigaretten oder 75 Zigarillos oder 50 Zigarren oder 1/4 kg Pfeifentabak und 2 Flaschen mit alkoholischen Getränken. Geschenke dürfen den Wert von 20 000 Fmk nicht übersteigen. Schokolade ist dabei auf 2 kg begrenzt. Zucker, Tee, Tabak, Arzneien und Kleider dürfen als Geschenke nicht mitgenommen werden.

Kaffee und Kakao weder als Geschenke noch als Reiseproviant.

(Wird fortgesetzt)

Flotten-Umschau

Gleichzeitig mit den NATO-Seemanövern im Nordatlantik, die in der Auslandspresse ausdrücklich als "Seeluftübungen" bezeichnet wurden, und denen der Gedanke zugrunde lag, einen etwaigen Gegner daran zu hindern, in den Schiffahrtsweg Amerika-Europa durchzubrechen, um im Nordatlantik Handelskrieg zu führen, liefen Übungen im englischen Kanal und in der Nordsee, an denen erstmalig auch eine deutsche Kleinkampf-Gruppe (Minensuchfahrzeuge) teilnahm. Weiterhin hielten im hohen Norden auch die Sowjets ein Flottenmanöver ab. Die Gebiete der NATO und der Roten Flotte lagen dicht beieinander. Mehrfach wurden NATO-Einheiten von sowjetischen Flugzeugen überflogen.

Die Übungen der VI. US-Flotte im Mittelmeer trugen schon mehr die Merkmale einer ernsthafteren politischen Seeuntersuchung. Die Lage in Syrien macht die Anwesenheit dieser Streitkräfte im östlichen Teil dieses Meeres notwendig. Abgesehen davon, daß sowjetische Kriegsschiffe im Mittelmeer zum Besuch dortiger Freunde eingetroffen sind und auch im syrischen Hafen Latakije einen Höflichkeitsbesuch machten, haben sowjetische Kriegsflugzeuge - offensichtlich um Lichtbildaufnahmen zu machen - sich derart nahe an die amerikanischen Schiffe herangemacht, daß Admiral Brown für den Wiederholungsfall seinen Schiffen scharfe Abwehrmaßnahmen befohlen hat. Das geht hart an die Grenze des kalten Krieges.

Die Politik Syriens gegenüber den anderen arabischen Staaten und den Westmächten scheint nach dem Besuch Ibn Sauds in Damaskus Ende September etwas ruhiger geworden zu sein, wenn auch immer wieder behauptet wurde, daß Syrien russische oder tschechische

große "U 2540". Es wurde ebenfalls gehoben und soll, da es für die Bundesmarine zu groß ist, für 2 Mio. DM verkauft werden. - Auf der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack ist das Schnellboot "Wolf" als dritte Einheit dieser Serie vom Stapel gelaufen. Die anderen beiden führen die Namen "Jaguar" und "Iltis". An "Wölfen" hatten wir in der deutschen Marine bisher nur das 1860 erbaute Kanonenboot "Wolf" von 570 ts Größe, das 1875 zum Minenprahm abgetakelt und 1884 durch Torpedoschuß versenkt wurde, dann das Vermessungsschiff "Wolf", erbaut 1878 und 1919 abgewrackt, und das 1928 in Dienst gestellte Torpedoboot "Wolf", 1320 ts., das am 8. Januar 1941 durch Minentreffer vor Dünkirchen verlorenging. Und dazu den Hilfskreuzer "Wolf", ex "Belgravia", aus dem Ersten Weltkrieg. -Am 2. Oktober wurde auf der Burmester-Werft in Bremen-Burg das sechste Küstenminensuchboot zu Wasser gelassen und auf den Namen "Schleswig" getauft. Wie die noch in der Ausrüstung befindlichen Schwesterschiffe "Lindau", "Göttingen", "Koblenz", "Wetzlar" und "Tübingen" ist auch die "Schleswig" ganz aus Holz gebaut im Typ des NATO-Standardbootes "Blue Bird" und 45 m lang bei 8,3 m Breite. Mit zwei Maybachdieseln von je 2000 PS sollen sie 16 Knoten laufen. Als Bewaffnung

betragen, also 10 000 Mann mehr als Reichsmarine nach dem Versailler Vertrag.

Sowohl die Vereinigten Staaten wie auch Großbritannien arbeiten emsig weiter an der Planung und Herstellung von atomaren Antriebsanlagen. So erwartet die US-Navy ab Mitte 1959 die Ablieferung und Indienststellung von sechs 60 000 ts Flugzeugträgern, deren jeder 228 Mio. Dollars, also rund 1 Milliarde DM, kosten wird. - Die zukünftigen U-Boote sollen sämtlich Atomkessel bekommen. — Der 14 000 ts große Atomkreuzer "Long Beach", der sich auf der Bethlehem Steel Comp. in Quincy im Bau befindet, erhält drei Raketenzwillingswerfer als Hauptbewaffnung und drei elektronische Feuerleitstände. Sämtliche Kommandoelemente sind von der Außenwelt hermetisch abgeschlossen. Die Geschwindigkeit des Neubaus soll bei 40 Knoten liegen. Für die Bekämpfung von Unterwasserzielen sind einige Torpedorohre vorgesehen.

Großbritannien wird auch Atom-U-Boote haben. Das erste soll den Namen "Dreadnought" führen. Dem Vernehmen nach wird auch einer der britischen Flugzeugträger mit einem Atomkessel ausgerüstet.



Waffenhilfe erhielte. Im übrigen kann man nur immer wieder sagen, daß trotz verschiedener Auffassungen sich die arabischen Staaten untereinander einig sind in der ablehnenden Haltung Israel gegenüber, In dieser Beziehung stimmen sie auch völlig mit den Sowjets über-

Die Bundesmarine hat nun auch ihr zweites U-Boot - "Hecht" - erhalten. Mit 250 t hat es die gleiche Größe wie der "Hai". Beide Boote waren vor der Kapitulation versenkt worden und wurden wieder gehoben und instandgesetzt. Demgegenüber steht das 1500 ts Kreuzer "Nürnberg" hatte im Kriege nur geringe Beschädigungen erlitten. Er wurde am 5. Januar 1946 in Libau der UdSSR übergeben und unter den Namen "Admiral Makarow" in Dienst gestellt. Sein Außeres wurde nur wenig verändert und ebense sell an der Armierung wenig geändert worden sein. Fast alle deutschen Schiffe sind ihm sicher in den letzten Jahren schon auf der Ostsee begegnet.

sind Fla-Maschinenwaffen vorgesehen. Außer einem Segelschulschiff im Typ der "Gorch Fock", das Blohm & Voss in Hamburg bauen soll, hat die Werft Nobiskrug in Rendsburg ein zweites, jedoch mit Motoren angetriebenes Ausbildungsschiff in Auftrag erhalten. Es soll den Namen "Berlin" führen. Mit etwa 4500 ts wird es das größte Fahrzeug der Bundesmarine werden. Bauzeit rund zwei Jahre. Die Baukosten wurden mit 70 Mio. DM angegeben. Von der 500 Mann starken Besatzung sollen die Hälfte Kadetten sein. neueren Nachrichten soll die Personalstärke der Bundesmarine Ende 1960 25 000 Mann

Auch die französische Kriegsmarine konnte wichtige Erfahrungen der US-Navy mit Atom-U-Booten auswerten. So wird sie ab Mitte 1962 über U-Boote mit Kernenergie-Anlagen verfügen. Ein Sonderstab hat bereits die Konstruktionsvorbereitungen für den ersten U-Bootsneubau abgeschlossen. Es handelt sich um ein Boot von etwa 5000 ts, das unter der Bezeichnung "A-244" entwickelt worden ist. Weitere kleinere Atom-U-Boote sollen diesem ersten Entwurf, der ausschließlich in den Dienst der Frühwarnung und Aufklärung gestellt wird, folgen. - Mit ihrem Zerstörer "Surcouf" haben die Franzosen so gute Erfahrungen gemacht, daß sie nach Abschluß der laufenden Bauten gleich ein ganzes Dutzend dieser Einheiten bauen wollen. Die "Surcouf" ist 2750 ts groß, läuft 35 Knoten und führt je sechs 12,7- und 5,7-cm-Geschütze, sowie je sechs Torpedorohre an Deck und unter Wasser.

Die UdSSR hat bereits eine ganze Reihe Einheiten an Rotchina geliefert. Die letzte Lieferung bestand aus den Zerstörern "Grosny", "Gromki", "Grosjachtschi" und "Gromschikowk" von je 2140 ts, 6 Geleitbooten von je 240 ts, 6 Minensuchern von je 540 ts und 12 U-Booten von je 700 ts.

DER SEEMANNSMISSIONEN

Deutsches Seemannsheim, Hamburg 11, Wolfgangsweg 12 Gottesdienst: Jed. So. 19,30 h
Wochenandacht: Jed. So. 10,30 h
Preisskat: Di. 29. X. 19,30 h
Musik. Unterhaltungsabend: Di. 5. Xl. 19,30 h
Heimabend: Jed. Fr. 19,30 h
Fersehen: Jed. So., Mo., Mi., Do. u. Sb.
Sprechstunden des Seemannspastors: tägl. 9—10 h.

Deutsches Seemannsheim, Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Jeden So. 10,00 h Sprechstunden des Seemannspastors: Jeden Di. 16,00—19,00 h

Deutsches Seemannsheim Lübeck, Untertrave 1

Jeden So. 20,00 h Heimabend:

Katholisches Seemannsheim "Stella Maris", Hamburg 11, Reimarusstraße 12

Hochamt und Predigt: Gemeinschaftsmesse: Jeden So. 15.00 h 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.
Jeden So. 16.30 bis 18.30 h
Jeden Do. 20.45 bis 22.45 h
Bunter Abend: Jeden Sb. ab 20.30 h

Tanzveranstaltung: Bunter Abend:

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

Jeden So. 10,00 h Gottesdienst:

Deutsches Seemannsheim Bremerhaven-Fischereihalen

Jeden So. 10,00 h

Deutsche Seemannsheim Rotterdam, s'Gravendykval 157

| Lesezimmer und Spielraum: Täglich | Jeden So. 10.30 h in der deutschen Kirche | Tanzabend: Jeden So. 20.00 h | Preisskat: Jeden Do. 20.00 h | Flimabend: Jeden Do. 20.00 h | Stadtrundfahrt: Jeden Sb. 15.15 h | Abend am Kamin: Jeden Sb. 20.00 h | Stadtrundfahrt: Jeden Sb. 20.00 h |

Stadtrundfahrt: Jeden Sb. 15.15 n Abend am Kamin: Jeden Sb. 20.00 h Fußballspiele können bei rechtzeitiger Anmeldung durch uns organisiert werden. Büchere mit gutem Lesestoff für die Reise. Seemannsfrauen steht das Heim ebenfalls jederzeit offen.

Deutsches Seemannsheim London, 59 Alie Street, Whitechapel E. 1

Jeden So. 10,00 h St. Georgskirche Gottesdienst:

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

Gottesdienst: So. 20. X. u. So. 3. XI. 14,00 (Scharfschützenkapelle d. Doms)
Familienabend: Sb. 2. XI. 19,00 h
Lesezimmer und Spielsaal f. Seeleute täglich geöffnet.

Englisches Heim Walfish Bay

Im englischen Seemannsheim deutsche Ecke mit deutschen Büchern und Zeitschriften.

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 12. X., 9. XI. und 7. XII. 1957 wie folgt:

In Richtung	Wellenlänge:	Frequenz:	Sendezeit	
- State of the Sta	The state of the s	PAGE OF THE STATE		
Fernost	13,85Meter	21 650 kHz	07.15 GM	
	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.

Fahrplanänderung

Seit dem 29. September 1957 ist der Winterfahrplan der Deutschen Bundesbahn in Kraft getreten. Mit dem neuen Plan ändern sich die Abfahrtszeiten verschiedener Züge, wobei insbesondere die Strecke Hamburg-Rotterdam und umgekehrt für die Besatzungen der deutschen Schiffe von Bedeutung ist. Aus diesem Grunde veröffentlichen wir anschließend die Züge, die zwischen Hamburg, Bremen und Rotterdam verkehren:

PARTIES CONTRACTOR			
Zug-Nr.	D 172	F 72*	F 192
Hamburg Hbf. ab	3.14	6.44	15.56
Bremen Hbf. ab	4.45	8.02	17.24
Rotterdam Noord an	11.05	12.31	22.59

' der Zug F 72 führt nur I. Kl., alle anderen angegebenen Züge I. und II. Kl.

Zug-Nr.		F 191	F 71°	D 171
Rotterdam Noord	ab	7.32	18.10	19.17
Bremen Hbf.	an	13.12	22.42	1.53
Hamburg Hbf.	an	14.37	23.59	3.16

* der Zug F 71 führt nur I. Kl., alle anderen angegebenen Züge I. und II. Kl.

Der Weg zum Patent

Seefahrtschule Elsfleth

Am 13. September 1957 bestanden die Prüfung zum See-steuermann auf kleiner Fahrt und in kleiner Hochseefischerei folgende Herren:

Werner Beckmann, Walter Bohmbach, Manfred Ebel, Uwe Friedrich, Henry Furrer, Manfred Gerloff, Hans-Dieter Groenefeld, Johann Heeren, Arno Janßen, Erwin Kiekholel, Wetner Klausser, Günter Mandt, Johannes Meyer, Wolfgang Niederstrasser, Gerhard Oltmanns, Martin Planert, Walter Pries, Arnold Regenbogen, Hans Ricken, Werner Schriefer, Heinz Schumacher, Ludolf Schumacher, Gerhard Siegel, Eduard Stabenow, Peter Töllner, Detlef Torp, Dietrich Trummler, Theo Warrings, Hinrich Hülsebus Haver Lawrer. Torp, Dietrich Trus bus, Hugo Lawrenz.

Seefahrtschule Hamburg

Es bestanden am 24. September 1957 die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt folgende Herren:

Adalbert Behrendt, Paul Bialek, Raden Soekojo Boediardjo, Heinz Brundke, Klaus Buchholz, Henry Buck, Albert Finster, Erhard Franke, Bernhard Großmann, Hans Hansen, Gerhard Hauschildt, Hagen von Holtzendorff, Hans-Georg Jacobs, Rudolf Klein, Kurt Lührs, Ivar Nackunstz, Hermann Pein, Robert Redlin, Horst Rostock, Klaus Segler, Hans-Carl Timmermann, Hans Wagner, Rudolf Wittenhagen, Wolfgang Hille.

Es bestanden am 26. September 1957 die Prüfung zum See-steuermann auf großer Fahrt folgende Herren:

Dietrich Balzer, Peter Boese, Walter Bühring, Gerd Engel, Heinz Griesbach, Dieter Kowalski, Gernot Loeper, Aman-gus Mewes, Wolfgang Morgenstern, Ralf Ohlhagen, Uwe Petersen, Hans Rauch, Dietrich Röndigs, Dieter Scholz, Walter Sitek, Heinrich Stuhr, Peter Tempel, Uwe Wolter, Leopold Zink.

Es bestanden am 25. September 1957 folgende Herren die Prüiung zum Seesteuermann auf großer Fahrt:

Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt:

Josef Arendt, Hamburg; Wilhelm Bendfeldt, Eidkadten bei
Kaltenkirchen; Hans Bohlen, Wedel; Joachim Bohn, Seestermühe; Ernst Dahl, Holtenau; Horst Goerke, Ahrenfelde; Wilhelm Hegener, Hamburg; Horst Herud, Hamburg; Hans-Egon Holst, Hamburg; Gerhard Kloss, Hamburg; Heinz Kretschmer, Hohenlocksledt; Erhard Leichsering, Hamburg; Erich Leyrer, Hamburg-Aumühle; Heinrich
Maack, Hamburg-Finkenwerder; Kurt Merker, Hamburg;
Eilhard Moenck, Hamburg-Biankenese; Horst Stegen, Holm
b./Wedel; Werner Stüben, Burg; Werner Völkner, Hamburg-Sülldorl, Hans-Heinrich Winter, Hamburg; Wilhelm
Hesse, Hamburg.

Schiffsingenieurschule Hamburg

Folgende Herren bestanden im Juli die Abschlußprüfung Zum Seemaschinisten II (C 3)

Folgende Herren bestanden im Juli die Abschlußprüfung Zum Seemaschinisten II (C 3)

Werner Akelbein, Lübeck-Siems; Walter Bringezu, Hamburg; Harry Feindt, Hamburg-Finkenwerder; Hermann Frese, Lindau am Bodensee; Robert Hennig, Hamburg-Rahlstedt; Josef Kiefer, Frankfurt/M.; Günter Labs, Kiellimschenhagen; Gottfried Murlowski, Berlin; Hans-Günther Pitten, Hamburg; Hermann Rüsch, Lübeck-Siems; Peter Scharff, Berlin-Wittenau; Georg Schutz, Lübeck; Harald Stemmwedel, Hamburg-Lokstedt; Heinrich Tiesler, Hamburg; Friedemann Bach, Hüsten, Krs. Arnsberg; Walter Brückmann, Drochtersen; Rudi Diekmann, Fuhlen, Krs. Rinteln; Winand Fink, Kiebitzreihe, bei Elmshorn; Horst Graf, Hamburg-Harburg; Eran Kamenz, Lübeck-Travemünde; Werner Kownatzki, Oststeinbek; Hans Lange, Hamburg-Harburg; Iwe Möller, Hamburg-Wandsbek; Gerhard Peter, Hamburg-Rudolf Fischer, Lübeck, Gunther Heinzelmann, Hamburg; Rudolf Fischer, Lübeck, Gunther Heinzelmann, Hamburg; Rudolf Ludwig, Hamburg-Finkenwerder; Harry Paschen, Hamburg-Wandsbek; Gerhard Rock, Homburg-Harburg; Rudolf Ludwig, Hamburg-Finkenwerder; Harry Paschen, Hamburg-Wandstek, Remen; Günter Sonnemann, Lübeck; Klaus Schöttke, Emden; Herbert Staack, Lübeck; Helmut Stoecker, Hamburg-Horn, Günther Will, Hamburg; Gerhard Brandt, Hamburg-Forn, Günter Will, Hamburg; Gerhard Brandt, Hamburg-Forn, Günter Will, Hamburg; Otto Koeplin, Hamburg, Herbert Kühl, Hamburg-Wandsbek; Erich Lübek, Ham Saachoff, Hamburg-Ohstedt; Klaus Wähling, Kl. Nordende-Eimshorn, ster, Hamburg-Funke, Geesthacht; Fritz Karrasch, Reinbek, Otto Bahr, Lübeck; Horst Blohm, Lübeck; Werner Burmei-Hamburg-Ohstedt; Klaus Wähling, Kl. Nordende-Eimshorn, ster, Hamburg-Funke, Geesthacht; Fritz Karrasch, Reinbek, Otto Bahr, Lübeck; Hamburg-Heinziche, Hamburg-Ohstedt, Klaus Wähling, Kl. Nordende-Eimshorn, ster, Hamburg-Hanker, Reil Hamburg-Heinziche, Hamburg-Heinziche, Ficht Englebert Risser, Papenburg/Eins; Edgar Sperling, Hamburg-Blankenese; Hamburg-Heinzich Steffens, Hamburg, Leff Cöttsche Kremne in

Heinrich Steffens, Hamburg-Paul Bertram, Hamburg-Ohlstedt; Eberhard Breuer, Holz-minden; Erich Fanslau, Hasloh; Karl Göttsche, Krempe in Holstein; Peter Hoffmann, Hamburg; Egmond Kiehn, Ham-burg; Ingo Larsen, Hamburg; Walter Neuenburg, Tang-stedt; Kurt Petereit. Bützfleth/Stade; Günther Rausch, Hamburg; Siegfried Seybold, Hamburg; Günther Schmidt, Hamburg; Aron Schwardt, Hamburg; Günter Stute, Wedel; Gustav Weisschnur, Hamburg.

Bücherbrett

"Kreuz und quer übers Meer" von Dr. Hugo Heeckt (Verlag August Lutzeyer G.m.b.H., Baden-Baden, Brosch. DM 7,80, Ganzleinen DM 9,80.

North of August Lutzeyer G.m.b.H., Baden-Baden, Brosch. DM 7,80, Ganzleinen DM 9,80.

Ein hervorragendes Buch, das die Rolle der Weltwirtschaft als Frachtunier und die Zusammenhange deutlich werden läßt. Die klare Ausdrucksweise macht jedem die angesprochenen Inemen verstandlich, so daß es auch von unschaften und der Bernamsschulen sein wird, zumal die verschiedenen Kapitel die Jungen auf Seiten und Funktionen des angestrebien Berufes ninweist, die ihnen sonst vollig verschiessen bieiben. Die Knappe Kedeweise und der angesichts des großen Themas sparsame Gebrauch von Zahlen ist iobenswert. Dadurch ist die Schrift auf einen Umfang gekommen, der den Leser nicht von vornheren erschrecken läßt, is kann daher festgestellt weiden, daß unabhängig von der aligemeinen Bedeutung die Schrift geeignet ist, den Beruf des Seemannes und seine Tatigkeit in anderem Licht erscheinen zu lassen. Darüber hinaus spricht es Menschen an, die sich mit der Schiffant und ihren Aufgaben innerhalb der Volks- und Weitwirtschaft vertraut machen wolfen, ohne daß sie Vorkenntnisse besitzen. O. H. Die alte und die neue Marine, Von Fritz E. Giese, [Athe-

Die alte und die neue Marine. Von Fritz E. Giese. (Athenaum-Verlag, Bonn. 80 S., mit 141 Bildern. Brosch. DM 9.80). naum-Verlag, Bonn. 80 S., mit 141 Bildern. Brosch. DM 9.80]. Nicht nur für den jungen Soldaten der Bundesmarine, sondern auch für den Mann von den Handelsschitten hat der Verlag diesen interessanten Bilderhand herausgebrächt. In gedrangter aber sehr anschaulicher Form wird uns hier die Seeiaant der Germanen und der Deutschen der vergangenen zwei Jahrtausende vorgeführt und durch schone Reproduktionen berummter Gemaide und Fotos erganzt. Im Antang werden die Wikingerschiffe, die Hansekoggen und die Konvolitotten kurz gestreitt, die kurbrandenburgische Flotte, die preußische Marme und die erste Bundestlötte werden uns in Erinnerung gerufen, bis wir schließlich bei den Zeiten der Kaiserlichen, der Reichs- und der Kriegsmarine längere Zeit verweilen. Zum Schluß lernen wir die Schiffe der neuen deutschen Bundesmarine kennen und erfahren über ihren Aufbau, ihre Aufgaben und ihren Dienst sehr viel Wissenswertes. Es ist ein recht lesenswerter Band mit vielen schönen Bildern, den man immer wieder zur Hand nehmen wird.

Schild der Freihelt. Das Bildbuch von der NATO. Von Mathias Acosta. (Athenaum-Verlag, Bonn. 96 S., mit 74 Bildern. Brosch. DM 9,80).

Bildern. Brosch. DM 9,80).

Der Gedanke, die Streitkräfte der NATO-Staaten zusammengefaßt zu behandeln und sie der Offentlichkeit als geschlossenes Ganzes zu zeigen, dürfte die Aufgabe dieses Bildbandes sein. Zum erstemmal in der Geschichte Europas und Nordamerikas wacht bereits im Frieden eine unter einem einzigen Oberbefehl stehende Streitmacht über die Grenzen der freien Welt, zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Die Aufgabe der NATO heißt verteidigen, nicht angreifen, den Krieg verhindern, nicht ihn vorbereiten. Dekumentar-Fotos zeigen die Geschichte dieses Nordatiantik-Bündnisses von der Gründung der NATO zu Washington am 4. April 1949 an bis zu jenen Männern der angeschiossenen Staaten, die bereit sind, ihre Freiheit zu verteidigen. Dieses Buch gehört in die Hand eines jeden Deutschen. Id.

Sternfinder. Anleitung zum Gebrauch des amerikanischen Sternfinders 2102-D von H. C. Freiesleben. (Eckardt & Messtorff, Verlag, Hamburg. 4 Seiten, DM 0.30).

Der vom U.S. Navy Hydrographic Office herausgegebene Sternfinder hat auf den deutschen Handelsschiffen bereits weite Verbreitung gefunden. Durch einige klar dargestellte Beispiele zeigt der Verfasser, wie der Sternfinder zu be-nutzen ist. Insbesondere wird in der Anleitung angegeben, welche Sterne auf der Stern-Grundkarte des Sternfinders anders bezeichnet sind als im deutschen Nautischen Jahr-buch.

Bücher aus dem Robert Loef Verlag

Bücher aus dem Robert Loef Verlag

Wir Seeleute haben manche freie Stunde, die wir gern mit
einem "Hobby" ausfüllen möchten. Was liegt da näher, als
Schiffsmodelle zu bauen? Wenn wir aber historische Schiffe
bauen wollen, sind wir im allgemeinen auf englische oder
englischsprachige Veröffentlichungen angewiesen. Um so
erfreulicher ist es, daß der Robert Loef Verlag in Burg,
Bez. Magdeburg, wie vor dem Kriege auch jetzt wieder
eine Reine interessanter Schriften herausgebracht hat. Den
Schiffshistoriker wird vielleicht am meisten Heinrich Winters "Katalonische Nao von 1450" ansprechen, die durch
eine Gegenüberstellung zahlreicher zeitgenössischer Schiffsabbildungen im Vergleich mit dem Modell im Rotterdamer
"Maritiem Museum Prins Hendrik" versucht, ein Bild des
damäligen Schiffbaues zu entwerfen. Es liegt auf der Hand,
daß auch der Modellbauer von diesem Buch außerordentlich profitieren wird. (Mit 30 Text-Abbildungen, 11 Tafeln
und einem Linienriß, brosch. DM 5,15).

Das gilt natürlich noch mehr von den Veröffentlichungen,

und einem Linienriß, brosch. DM 5,15).

Das gilt natürlich noch mehr von den Veröffentlichungen, die genauere Baupläne bringen, so den "Schiffsrissen zur Schiffbaugeschichte. I. Teil: Holländische und deutsche Schiffe 1597—1680". Auf 17 Tafeln haben wir die Segelrisse, Linien, Baupläne und Detailzeichnungen der Herzoglich Preußischen Fregatte "Roter Löwe" von 1597, des Convoyschiffs "Wappen von Hamburg" 1667, der brandenburgischen Fregatte "Berlin" 1674, der holländischen Fleute "Derfflinger" 1675, der Kurfürstlichen "Großen Jacht" 1678 und der Fregatte "Friedrich Wilhelm zu Pferde" 1680. (DM 8,20).

In einem anderen Heft finden wir die genauen Baupläne mit allen Details der Kurbrandenburgischen Jacht "Bracke" die 1678 in Holland erbaut wurde. Die Zeichnungen dieses und des vorigen Heftes stammen von R. Hoeckel. (DM 3,00).

Wer mehr Interesse an einem neueren Segelschiff hat, der findet die Unterlagen über den Bau einer Vlermastbark

wer menr interesse an einem neueren Segeischil hat, der findet die Unterlagen über den Bau einer Vlermastbark um 1880 auf einem weiteren Blatt. (DM 0,90).

Aber auch der moderne Schiffbau kommt nicht zu kurz. In Loefs-Schiffsmodell-Baubriefen finden wir auch die ausführlichen Pläne des 10 000 t Frachtmotorschiffes Typ IV, das von Werner Henschke im Maßstab 1:200 gezeichnet wurde. (DM 3,00).

Endlich liegen noch die Pläne eines tauchfählgen Modells eines 700 t-U-Bootes vor, die von P. Hermuth im Maßstab 1:200 entworfen wurden. (DM 1,25).

Die Baupläne sind durch alle Seefahrtsbuchhandlungen in der Bundesrepublik zu beziehen oder beim Verlagsver-trter Joost Groenen, Hamburg 13, Fröbelstraße 14.

Die Werften meldeten. . .

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

Nr. 4987 MS. "Pulau Rusa", 140 t, Dienstfahrzeug für Indo-

nesien, Abn. 11. 9. 57 MS. "Sottorf", 1238 BRT, f. Erich Drescher, Hamburg, Probef. 21. 9. 57

Akt.-Ges. "Weser", Bremen

1321 MS. "Dresden", 12 500 tdw, f. Hapag, Hamburg, Stapell. 26. 9. 57

Akt.-Ges. "Weser", Werk Seebeck, Bremer-

MS. "Continental Pioneer", 914 BRT, f. United Steamship Corp., Panama, Probef. 20. 9. 57 FD. "Saarland", 650 BRT, f. Cuxhavener Hochsee-fischeren GmbH., Cuxhaven, Stapell. 8. 9. 57 SMS. "Abeilles Nr. 20", 334 BRT, f. Compagnie de Remorquage et de Sauvetage "Les Abeilles", Le Havre, Probef. 6. 9. 57

Atlas-Werke A.G., Bremen

393 MS. "Norprado", 3936 BRT, während d. Baues verk. an D. D. G. "Hansa", Bremen, als "Sternenfels", Probef. 7, 9, 57
395 MS. "Stolzenfels", 4130 tdw, f. D. D. G. "Hansa", Bremen, Stapell. 20, 9, 57

Beidenflether Werft Paul Peters

MS. "Tiny Tim", 365 tdw, f. Timmermans Handelen Industrie May., N.V., Goes/Holland, Probef. 26. 9. 57

Blohm & Voss AG., Hamburg

807 Schwimmdock, 4500 t Tragf., f. eig. Rechnung, Auftr. 9. 57

Albert Bonné, Hamburg-Wilhelmsburg

419 SMS. , ? ? ? ? *, 136 BRT, f. Adolf E. H. Ronnebaum, Hamburg, Stapell. 13. 9. 57

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

142 MS. "Haseldorf", 1410 tdw, f. Carsten Rehder, Ham-burg, Stapell. 12. 9. 57

Th. Buschmann, Hamburg

65 SMS. "Fairplay VI", 850 PS f. Fairplay Schler dampfschiffs-Reederei Richard Borchard Gmbl Hamburg, Stapell. 10. 9. 57

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

180 MS. "Hansahöft", 498 BRT, f. Bange & Köpen, Ham-burg, Probef. 14. 9. 57

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finken-

721 MS.

MS. "Saarland", 10 600 tdw, f. Hapag, Hamburg, Stapell. 2. 9. 57 MS. "Har Tabor", 14 750 tdw, f. Tramp Ships Ltd., Tel Aviv/Israel, Stapell. 30. 9. 57

Elsflether Werft A. G., Elsfleth/Weser

308 MS. "Contentia", 999 BRT, f. Bremer Schiffahrts-kontor Brink & Co., Bremen, Probef. 12. 9. 57

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Werft Korneuburg/Österreich

566 MS. "Perseus", 1450 tdw, f. D. G. "Neptun", Bremen, Stapell. 2. 9. 57
 Bremen, Auftr. 9. 57
 567 MS., 1450 tdw, f. D. G. "Neptun", Bremen, Auftr. 9. 57
 568 MS., 299 BRT, f. A. Kirsten, Hamburg, Auftr. 9. 57
 569 MS., 299 BRT, f. A. Kirsten, Hamburg, Auftr. 9. 57

Evers-Werft, Niendorf/Ostsee

478 MS., 590 tdw, f. holland. Rechng., Auftr. 9. 57 479 MS., 450 tdw, f. Schepers, Haren/Ems, Auftr. 9. 57 480 MS., 480 tdw, f. Franz Hansen, Haren/Ems, Auftr. 9. 57

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

566 MS. "Coolingel", 11 370 tdw, f. Invoer-en Transport Onderneming "Introva" N.V., Rotterdam, Probef. 10, 9, 57

Gutehoffnungshütte Oberhausen A. G.

956 MS. "Setubal", 1370 BRT, f. Oldenburg-Portugiesi-sche Dampfschiffs-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie. K.G., Hamburg. Probef. 26. 9. 57 MS. "Saar", 499 BRT, f. Schepers Rhein-See Linie, Duisburg-Ruhrort, Stapell. 19. 9. 57

J. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

623 TMS., 1750 tdw, f. ausländ. Rechng., Auftr. 9. 57 635 TMS., 1750 tdw, f. ausländ. Rechng., Auftr. 9. 57

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

216 MS. "Käte Hamm", 499 BRT, f. Kapt. Johann Hamm, Hamburg, Probef. 24. 9. 57



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

SMS. "Knock", 250 PS, f. Wasser- und Schiffahrts-direktion Aurich, Emden, Probef. 26, 9, 57 SMS. "Wilgum", 60 BRT, f. Wasser- und Schiffahrts-direktion Aurich, Emden, Stapell. 19, 9, 57

Kieler Howaldtswerke A.G.

1050 MS. "Kalliopi Pateras", 9092 BRT, f, Diamantis Pateras Ltd., London, Probef. 23, 9, 57
 1051 TD (tu) "Pacificator", 19 000 tdw, f. Diamantis Pateras Ltd., London, Stapell. 11, 9, 57

Gust. Ad. Klahn-Werft, Berlin-Spandau

146 MS., 450 tdw, f. Jonny Suhr, Abbenfleth, Auftr.

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1956 MS. "Alsterfleet", 959 BRT, f. Weidtmann & Ballin. Hamburg, Probef. 13. 9. 57

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

1086 MS. "Carpathia", 2700 tdw, f. Part.Reed. "Carpathia" (KR.: Helmut Bastian, Bremen). Stapell. 7, 9, 57

Faul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

106 MS. "Thomas Schulte", 3000 tdw, f. Bernhard Schulte, Hamburg, Probef. 28. 9. 57

Lübecker Flender-Werke

480 MS. "Christian Russ", 15 000 tdw, 1. Ernst Russ, Hamburg, Probef. 18. 9. 57
 482 MS. "Hindustan", 10 500 tdw, 1. Comman Bros. Ltd., Newcastle/Tyne, Stapell. 19. 9. 57

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

MS. "Alphard", 4200 tdw, f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, Stapell. 25. 9. 57
MS. "Perikles", 496 BRT, f. D. G. "Neptun", Bremen, Probef. 10. 9. 57
Schnellboot "Wolf", 140 ts, f. Bundesmarine, Stapell. 21. 9. 57

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

479 MS. "Papawin", 178 t, Heckradschiff f. Inland Water Transport Board, Rangun/Burma, Probef. 25. 9. 57

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

152 SMS. "Man-to", 750 PS, f. eigene Rechnung, Stapell. 6. 9, 57

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

599 MS. "Erika Bischoff", 3450 tdw, f. Heinrich Bischoff, Hamburg, Probef. 26, 9. 57
608 MS. "P. C. Asmussen", 435 tdw, f. Elmshorner

MS. "P. C. Asmussen", 435 tdw, f. Elmshorner Dampfschleppschiffahrt A.-G., Elmshorn, Probef. 24, 9, 57

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

829 MS. "Erwin Schröder", 2204 BRT, f. Richard Schröder Hamburg, Probef. 28, 9, 57

Nordseewerke G.m.b.H., Emden

MS. "Helga Howaldt", 11 600 tdw, f. Klaus Howaldt K.G., Hamburg, Probef. 5. 9. 57
MS. "Eric Blumenfeld", 15 000 tdw, f. Blumenfeld, Scheuenfeld & Co., Hamburg, Stapell. 12. 9. 57

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

530 SMS., 1000 PS, f. Petersen & Alpers, Hamburg, Stapell, 28, 9, 57

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

521 MS. "Fischbek", 5540 tdw, f. "Progress" Reedere u. Handels-Ges. m.b.H., Hamburg, (KR.: Knöhr Burchard Nfl., Hamburg), Stapell. 25. 9. 57

Ottensener Eisenwerk A.G., Hamburg

509 MS. "Baltic Express", 3950 tdw, f. United Baltic Corporation Ltd., London, Stapell. 16. 9. 57
512 MS. "Peter Rinde", 3000 tdw, f. A/S Vafos Brug, Oslo, Stapell. 20, 9. 57
515 MS. "Ottensen", Fährschiff f. 470 Fahrgäste, f. Hadag, Hamburg, Probef. 24. 9. 57

Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

MS. "Hohenlinden", 499 BRT, f. Part.Reed. Hohen-linden (KR.: Poseidon Schiffahrt-GmbH., Hamburg), Probef. 26. 9. 57

Pohl & Jozwiak, Hamburg

EMS. "Julius D. A. Marxen", Lotsenversetzboot f. Hamburger Hafen, Probef. 25. 9. 57
 EMS. "Adolph A. H. Fokkes", Lotsenversetzboot, f. Hamburg Hafen, Probef. 25. 9. 57

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

174 MS. "Eros", 880 tdw. f. Schiffahrtsbetrieb Eckardt & Beck, Hamburg-Cranz, Probef. 14. 9. 57

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

309 D(tu). 11 650 tdw, f. Polish Ocean Lines, Auftr. 9. 57 313 D(tu). 11 650 tdw, f. Polish Ocean Lines, Auftr. 9. 57

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

861 MS. "Arete", 1500 tdw, f. Ferdinand Müller, Bre men, Stapell, 28. 9. 57

Wer Pfeife raucht, schwört auf von Eicken

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

MS. "Barbara", 423 BRT, f. Kapt. Jahncke, Hamburg, Probef. 21. 9. 57
MS. "Lisa Eichmann", 697 tdw, f. Kapt. Eichmann, Hamburg, Stapell. 18. 9. 57
MS. "Astarte", 423 BRT, f. Kapt. Hinrich Lütje. Hamburg-Finkenwerder, Probef. 10. 9. 57
MS. "Martha Friesecke", 700 tdw, f. Kapt. Friesecke. Hamburg-Blankenese, Stapell. 5. 9. 57

Scheel & Jöhnk, Hamburg-Harburg

400 MS. "Othmarschen", Fährschiff f. 500 Fahrgäste, f Hadag, Hamburg, Probef. 5. 9. 57

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

1681 SMS. "Georgswerder", 90 BRT, f. Lütgens & Reimers, Hamburg, Probef. 13. 9. 57

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

FMS. "Saturn", 763 BRT, f. Saturn Reederei Heinrich Loges KG., Bremerhaven, Stapell. 9, 9, 57
MS. "Bodil Schmidt", 1252 BRT, f. Heinrich Schmidt GmbH., Flensburg, Probel. 2, 9, 57
FMS., 760 BRT, f. Bremerhaven, Auftr. 9, 57

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

1271 MS. "Mimi Horn", 390 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg, Stapell, 28, 9, 57

Gebr. Schürenstedt K.G., Bardenfleth/Weser

1124 MS., 470 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 9. 57

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

MS. "Groverort", 715 tdw, f. Kapt. Johannes Suhr, Abbenfleth, Probef. 28. 8. 57
 MS. "Hinrich Kolster", 520 tdw, f. J. u. E. Kolster, Basbek, Stapell. 25, 9. 57

Basbek, Stapell. 25, 9, 57
188 MS., 660 tdw, f. Kapt. Adolf Ahrens, Bützfleth, Auftr. 9, 57
189 MS., 710 tdw, f. deutsche Rechnung, Auftr. 9, 57

Stülckenwerft, Hamburg

868 MS "Virgilia", 5130 tdw, f. Part.Reed. Virgilia, (KR.:
A. Kirsten, Hamburg), Probef. 17. 9. 57
869 MS. "Valeria", 4500 tdw, f. Part.Reed. Valeria (KR.: A. Kirsten, Hamburg), Stapell. 10. 9. 57
887 MS., 5625 tdw, f. LEA Schiffahrtsgesellschaft m.b.H., Hamburg, Auftr. 9. 57
888 MS., 5625 tdw, f. LEA Schiffahrtsgesellschaft m.b.H., Hamburg, Auftr. 9. 57

An- und Verkäufe

MS. "Weserland", 249 BRT, 9/57 angek. v. Kapt. Hans Trüper, Brake, aus Dänemark.

MS., ? ? ? ? " ex "Uta", ex "Hanna", 110 BRT, erb. 99 in Bremen-Vegesack. Verk. v. Hermann Wedemeyer, Basbeck, nach Dänemark.

MS., ? ? ? ? ", ex "Wanda", 102 BRT, erb 98 in Hoogezand. Verk. v. Reinhard Framme, Ahrensburg, nach

MS. , ? ? ? ? ", ex "Gerda" II", 221 BRT, erb. 31 in Rendsburg. 9. 57 verk. v. Wwe. Anna Bettke u. Gerda Janke, Hamburg.

Janke, riamourg.

D. "Garlstorf", ex "Sophie", 995 BRT, erb. 20 in Elbing.

9. 57 verk. z. Abwracken an "Eisen u. Metall", Hamburg.

MS. "Flora", ex FD. "Geeste", 460 BRT, erb. 36 in Hamburg. 9. 57 verk. v. Hochseefischerei Carl Kämpf, Bremerhaven, nach Griechenland u. Umbau z. Kümo.

MS. "Stermenfels", ex "Norprade", 3885 BRT, erb. 57 in Bremen. 9. 57 angek. v. D. D. G. "Hansa", Bremen, v. Norprado Shipping Co., Inc., Monrovia/Liberia. D(tu). "Ariadne", ex "Patricia", 7764 BRT, erb. 51 in New-castle/Tyne. 9. 57 angek. v. Hapag, Hamburg, v. Svenska Lloyd, Göteborg.

MS. "J. F. P. Mewes", ex "Hermann Althoff", 398 BRT, erb. 52 in Flensburg. 9, 57 angek. v. Edgar Mewes, Ham-burg, v. "Hera" Schiffahrts- und Transportges. m.b.H., Flensburg.

Holland.
TMS.,Münsterland", ex "Powell", 11 708 BRT, erb. 50 in
Port Glasgow. 9. 57 angek. v. Oldenburg-Portugiesischen
Dampfschiffs-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie., K.G., Hamburg, v. Hector Whaling Ltd., London. TMS. "Ammerland", ex "Kongsdal", 9959 BRT, erb. 37 in Bremen-Vegesack. 9. 57 angeh. v. Oldenburg-Portugiesi-schen Dampfschiffs-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie., K.G., Hamburg, v. A/S Moltzaus Tankrederi, Oslo.

MS. "Wagrien", ex FD. "Kapitān Schröder" 484 BRT, erb, 36 in Kiel. Umb. 57 z. Kūmo auf Staatswerft Saatsee, Rendsburg. 7. 57 angek. v. Part.Reed. Wagrien (KR.; Ro-bert Bomhofen KG.), Hamburg, v. Otto A. Müller, Ham-

D. "Bremen", ex "Pasteur", 30 000 BRT, erb. 38 in St. Nazaire. 9. 57 angek. v. Norddeutschen Lloyd, Bremen, aus

Frankreich. MS. , ? ? ? , ", ex "Seefahrer", 861 BRT, erb. 52 in Lemwerder. 9. 57 verk. v. Carl Borm, Bremen, nach Ve-

Die Buder Heferten Archiv Dinklage (S. 158); Fritz Brustat-Naval (S. 149); Hamburg-Amerika Linie (S. 146); Ernst der Jong (S. 147, 148); Hugo Klement Kap Horn) (S. 154); Heinrich von Medvey (S. 150, 151, 153); Dr. Horst Renter (S. 158).

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

S. G. Brown

Navigationsgeräte Kreiselkompasse

Selbsteueranlagen Maschinentelegraphen

Chadburns Sabroe

Schiffskühlanlagen (nur Bezirk Hamburg)

Amplidan

Wechselsprechanlagen

Lieferung · Einbau · Wartung

ELNA G. M.B. H.

Bremerhaven







CARL TIEDEMANN . HAMBURG 11

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

Sibi PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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





UBER 125 JAHRE

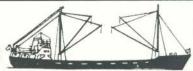
Lindotekt spezial-unterwassergrundierung

Lindolin-composition FUR SCHIFFSBODEN · ANTICORROSIVE · ANTIFOULING

UND FUR UBERWASSERANSTRICH INNEN- UND AUSSENBORDS DIE ALTBEWÄHRTEN

Lindolin-QUALITATEN

LIEFERANTEN der Seeschiffahrt



ADLER

SCHREIBMASCHINEN

Friedrich Karl Schroeder, Hamburg 1, Rathausstr.12

Aluminium

Veredelung und Färbung nach dem Eloxal-Verfahren JUL. CHR. BUCHHOLZ

Hamburg - Bahrenfeld, Boschstraße 4 Telefon 89 52 84

Armaturen

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



Bordapotheken

NEUE APOTHEKE ST. PAULI

Inh. G. Laudahn

Einrichtung v. Bordapotheken · Hospitaleinrichtungen Hamburg, Clemens-Schultz-Straße 90, Tel. 31 06 65

Bordspiele

Spielzeug-Rasch

Hamburg 7 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

und Niederspannung Schiffsinstallation · Neubau · Reparatur
WILLY OSTERMANN



Elektromotoren-Reparaturen

Spez. Schiffsgeneratoren und Antriebsmotoren
OTTO STERNBERG

Hamburg 26, Süderstraße 294 Telefon 25 19 49, 25 42 44

Export-Markierungen

Kehrwieder 7, Kaischuppen 54 u. 74 – Sa.-Nr. 36 62 45 Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



Hebezeuge

ERICH NIEWOHNER & CO.

HAMBURG 11, ALTER STEINWEG 43 a, TEL. 35 44 53/54 "STELLA"-FLASCHENZUGE, KRANE — "SWF"-ELEKTROZUGE FUR GLEICH- UND DREHSTROM

Kältemittel

für Schiffskühlanlagen AMMONIAK UND FRIGEN

GERLING, HOLZ & CO. HAMBURG-ALTONA - Telefon 43 53 43-45

Lieferung zuverlässig stets sofort

Kai- und Bordarbeiten ieder Art - Kontrollen,

WASSMANN & CONS. Quart ersleute Kehrwieder 7, Kaischuppen 54 u. 74 - Sa.-Nr. 36 62 46 Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



Ladungskontrolle

GEBR. HASENFUSS

Hamburg 11, Stettiner Straße 80 b Telefon 35 03 64

Packungen

Dichtungsmaterial und alle technischen Bedarfsartikel für Deck und Maschine · Großhandel, lm- 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 luttgekühltem Dieselmotor, mit VW. Motor, tragbar Selbstansaugende Kreiselpumpen in allen Ausführungen bis 1000 cbm/h ROBERT PRINZ Pumpenfabrik - Hamburg-Altona, Nopitschstraße 15 Telefon 31 12 66, Ferrschreiber 021 3218

Schiffsausrüstungen Hagen & Co.

Hamburg 11, Deichstraße 38, Telefon-Sa.-Nr. 36 21 31 Nach'dienst 23 68 39, Fernschreiber 021 2938 Lieferung nach allen Hofenplätzen

Schiffs-Großwäscherei

Haushalts-, Hotelwäsche, Hamburger Hauswäschere GUSTAV WELSCHER Hamburg, Wandsbeker Königsstraße 62 Telefon 68 21 61

Schiffsblockfabrik

für Deck- und Maschine

Werft- und Industriebedarf

MENDE & HAACK
Hamburg 11, Vorsetzen 9-10, Telefon 35 05 37
Abteilung Holzhandel - Pallen und Laschen von Schwergut
Hamburg-Steinwerder, Schilfstr. 15, Tel. 34 76 68, nachts 56 12 84

Schiffs-Heizungsanlagen

Olfeuerungsanlagen - Lüftungs-, Luftheizungs- und Klimaanlagen 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

Karpfangerstraße 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, Nachtruf H. Lange 42 39 82

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

Schiffszimmerei

J. M. LINDEMANN · Tischlerei · Holzhande

Holzbearbeitung • Verpallen und Laschen von Ladung
Hamburg 11, Stubbenhuk 35-38
Telefon 34-38-66-67 • Telegramm-Adresse: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Mo'dauhafen 10 • Gleisanschluß: Hamburg-Süd PL 1104

Schläuche

aus Gummi - Kunststoff - Metall für Schiffbau und Schiffsbedarf
JULIUS ROLLER & CO.

Hamburg 11, Zippelhaus 2, Telefon 32 20 47

Segelmacherei

HUGO J. L. RECKMANN

Persenninge, Regensegel, Sonnensegel etc. Tauwerk und Draht Hamburg - Altona, Thadenstraße 61, Telefon 43 65 44

Spedition

HAUTZ & SCHMIDT Hamburg 1 - Burchardstraße 14 Telefon 32 72 58/59 · Telegr.-Adr.: Houtzspedition · Fernschreiber 021-2416 IMPORT-SPEDITION: EMPFAN S, KONTROLLE, VERLADUNG, LAGERUNG EXPORT-SPEDITION: FOBLIEFER VING, VERSCHIFFUNG, FRACHTBUCHUNG Berlin SW 29, Südstern 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

Transporte

im Hafen und Stadt WASSMANN & CONS. Quartiersleute Kehrwieder 7, Kaischuppen 54 u. 74 - Sa - Nr. 36 62 46 Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



Uniformen

und Tropenzeug in hervorragenden Qualitäten und allen Größen - Eigene Maßschneiderei

Ernst Brendler

Hamburg, Admiralitätstraße 1

Waffen

BONNEVAL

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