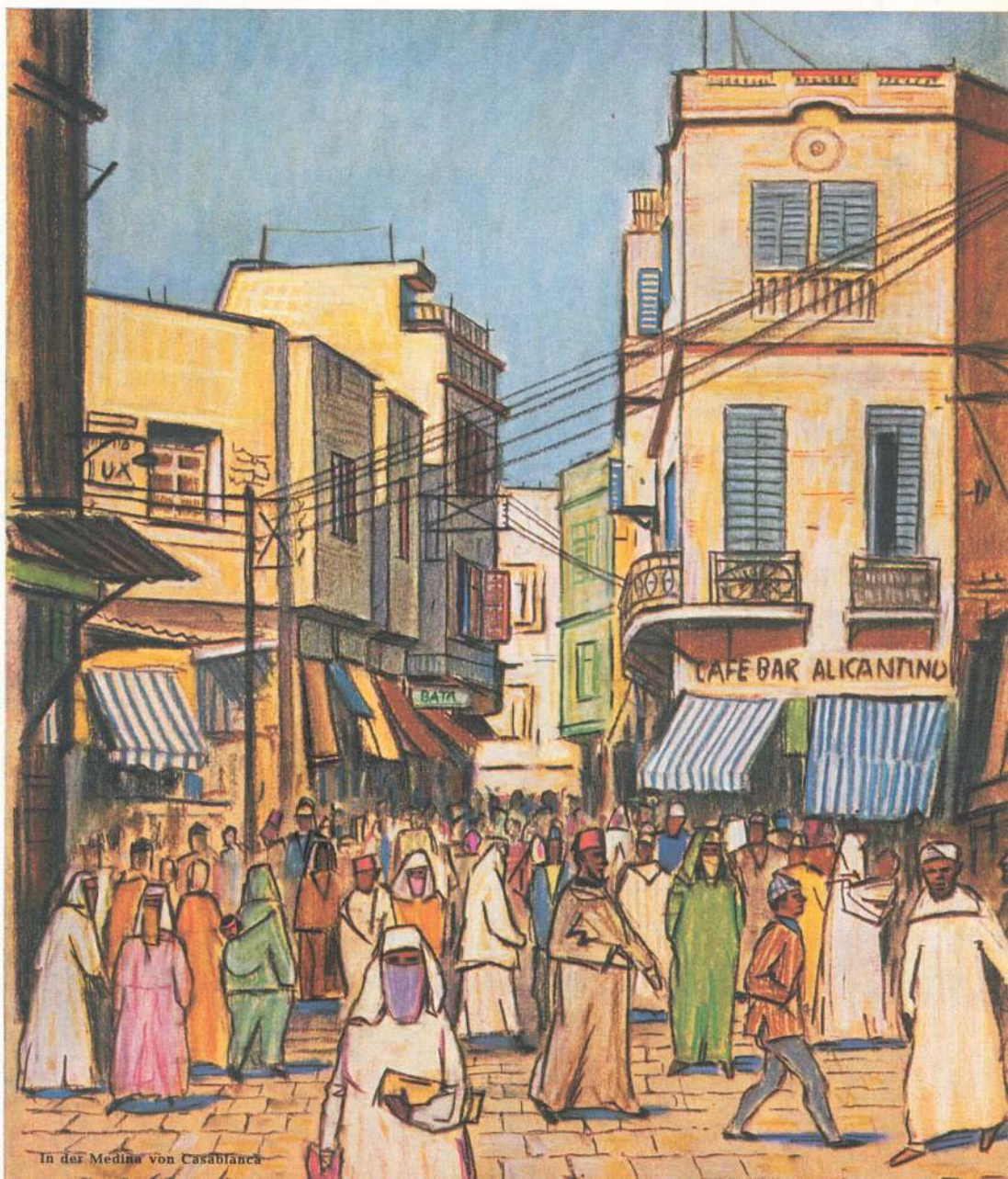


# Kehrwieder



## Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Rendsburg
- Schwertgut an Bord
- Afrikanische Eindrücke
- Friedrich Martens, Pionier der Grönlandfahrt
- Frische Wäsche
- Kleiner Handel mit Ali Achmed
- Der Paket-Segler
- Gasturbinenschiff „John Sergeant“
- Flotten-Umschau
- Die Werften meldeten . . .





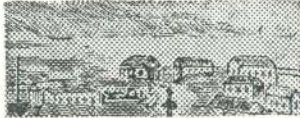


# FISSER & v. DOORNUM

Schiffsmaklerei - Kohlenimport

HAMBURG - EMDEN - BREMEN - NEW YORK

## Sorglos reisen

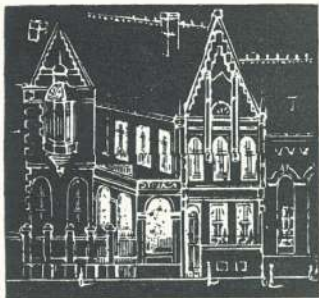


mit einem Postsparbuch



# 34000

Zahlstellen



In vielen Städten

Tag und Nacht dienstbereit



Deutsche Bundespost



## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

**HAMBURG-FREIHAFEN**  
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

*Lieferung nach allen Häfen des Kontinents*



## Sartori & Berger

KIEL HAMBURG

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

KIEL-HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG · DÜSSELDORF · BREMEN

GEGR. 1881

**GEORG P. Möller**

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen  
*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

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

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

**International**

**LAGOMATT**  
seidenmatter, gut verlaufender Dekorationsanstrich

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

**International**




EINGETRAGENE HANDELSMARKE



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

November 1957

Nr. 11

## AM PEILKOMPASS

Nachdem in der September-Nummer gemeldet werden konnte, daß in Bremervörde die schon lange geplante Schiffsjungenschule ihre Tore geöffnet hat, hat Hamburg mit der Seemannsschule Finkenwerder im November eine weitere Vorausbildungsstätte erhalten. Alle drei Hamburger Schiffsjungenschulen einschließlich der schon lange bestehenden am Falkensteiner Ufer haben damit eine Ausbildungsmöglichkeit für rund 300 Schiffsjungen je Kursus. Auch die neuen Schulen haben vorbildliche Räumlichkeiten und eine geeignete Anlegestelle für die Ausübung des Bootsdienstes. Mit der Erhöhung der Platzzahl wird dem Gesetz gefolgt, das ab 1. April 1958 eine dreimonatige Vorausbildung aller Bewerber für den Seemannsberuf vor ihrem Dienstantritt an Bord vorschreibt.

Jubiläen sind zwar keine sehr große Seltenheit, jedoch gibt es einige, die schon eine Erwähnung verdienen. Das Feuer Marienleuchte auf der Insel Fehmarn feiert in diesen Tagen seinen 125. Geburtstag. Der massive quadratische Turm, einer der ältesten Leuchttürme an unseren Küsten überhaupt, mit seiner großen Plattform gibt noch ein Bild von der früheren Art der Befuerung. Vor der Verwendung der Petroleumlampe und des elektrischen Stromes war es üblich, auf den Plattformen ein offenes Feuer zu entzünden, das während der Nacht den Schiffen den Weg wies. In die Reihe der Jubilare reiht sich die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei Kusen, Heitmann & Cie., K. G., ein, die am 28. Oktober 75 Jahre alt wurde. Im ersten Weltkrieg verlor die Reederei 27 Schiffe und nach einer guten Entwicklung in den dazwischen liegenden Jahren im zweiten Weltkrieg abermals 19 Schiffe. Nach diesem enormen Aderlaß begann 1945 der nochmalige Wiederaufbau mit drei Motorleichtern und einem Küstenmotorschiff. Im Laufe der Zeit konnte die Fahrt auf den früheren Routen wieder aufgenommen werden und am Tage ihres Jubiläums führen bereits wieder 22 Schiffe mit rund 96 000 t Tragfähigkeit unter der blau-roten Schornsteinmarke dieser alten angesehenen Reederei.

Bei den Howaldt-Werken in Hamburg lief im Oktober das Motorschiff „Wien“, das von der Gattin des österreichischen Handelsministers getauft wurde, für die Ham-

burg-Amerika Linie als Schwesterschiff der „Weimar“ und der „Wiesbaden“ (die am 19. Oktober ihre Probefahrt machte) vom Stapel. Das Schiff, mit einer Geschwindigkeit von 17,5 Knoten, bietet insgesamt 12 Passagieren in komfortablen Ein- und Zweibettkabinen angenehme Mitreisemöglichkeit. Nach ihrer Indienststellung 1957 wird die HAPAG wieder im Besitz einer Flotte von 41 Schiffen mit einer Gesamttonnage von rund 235 000 BRT sein.

Auch in der Ostzone werden starke Anstrengungen gemacht, um die Seeschiffstonnage zu erhöhen. Die Handelsflotte der Sowjetzone besteht zur Zeit nur aus wenigen Einheiten. Nach einem vorliegenden Plan soll sie aber im Laufe der nächsten drei Jahre auf 63 Schiffe mit insgesamt 167 000 BRT gebracht werden. Es ist vorgesehen, in diesem Zeitraum 12 Überseeschiffe von 10 000 Tonnen, 6 Frachtschiffe von 3600 Tonnen, 25 Küstenmotorschiffe und 2 Tanker zu bauen.

Dieser Ausbau des Seeschiffsraumes bedingt aber gleichzeitig eine Erweiterung der ostzonalen Häfen. Die Häfen Wismar und Rostock zeigen hinsichtlich des Hafenumschlags steigende Tendenz, sind aber in ihrer Größe nicht dem zu erwartenden Verkehr gewachsen. Aus diesem Grunde wurden Überlegungen angestellt, den Rostocker Hafen durch eine neue Einfahrt bei Warnemünde zu erweitern. Rostock, das in früheren Jahren nur eine untergeordnete Rolle im Güterverkehr spielte, soll bis Ende 1958 in der Lage sein, Schiffe bis zu 12 000 Tonnen aufzunehmen. Im Augenblick stehen zwei Projekte zur Diskussion, die Investitionsmittel in Höhe von je 95 Mill. Ostmark erfordern.

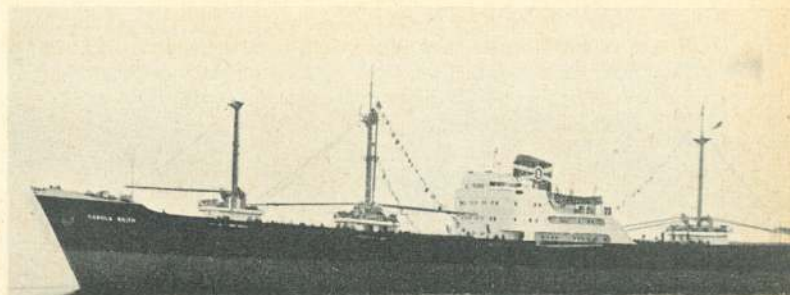
Im Ausbau der Häfen der Welt hat die Erweiterung des Seeweges auf dem St.-Lorenz-Strom die Gemüter erregt. Seit

einiger Zeit sind rund 8000 Arbeiter westlich von Montreal damit beschäftigt, am Mittelstück dieses Seeweges die Verbreiterung durchzuführen. Das übrige Stromgebiet hat Hochseeschiffen bisher die Durchfahrt noch nicht erschwert. Im Jahre 1959 sollen die Erweiterungsarbeiten abgeschlossen sein. Die Binnenhäfen an den Großen Seen stellen sich bereits jetzt durch Ausweitung ihrer Hafenanlagen auf den dann zu erwartenden gesteigerten Verkehr ein. Diese Entwicklung wird mit großen Sorgen von den Atlantikhäfen der Ostküste Nordamerikas, an der Spitze New York, verfolgt.

Leider muß auch dieses Mal wieder von zwei Schiffsunfällen berichtet werden. Auf der Jungferreise kollidierte Ende Oktober in der Westerschelde das deutsche Küstenmotorschiff „Plan“ der Hamburger Reederei H. M. Gehrckens mit dem deutschen Tankmotorschiff „Winnetou“ der Atlantic-Rhederei F. & W. Joch, Hamburg. Die „Plan“ wurde so hart getroffen, daß sie nach wenigen Minuten kenterte und sank. Die gesamte Besatzung und der holländische Lotse konnten von der „Winnetou“ an Bord genommen werden.

Ein weit schwererer Seeunfall ereignete sich in der Elbemündung. Das 594 BRT große Hamburger Tankmotorschiff „Pamela“ der Luise Schiffahrtsges. m. b. H. fing Feuer nach einem Zusammenstoß mit dem finnischen Frachter „Clio“ (1561 BRT). Lange trieb das brennende Wrack in der Elbemündung und bedauerlicherweise konnten nicht alle Besatzungsmitglieder gerettet werden. Unter den Toten befand sich die Frau des Kapitäns mit ihrer siebenjährigen Tochter und ein Matrose sowie ein Leichtmatrose des Schiffes. Wir trauern mit den Angehörigen und wissen, daß auch diese Seeleute ihre Pflicht bis zum letzten Atemzug erfüllt haben. Der Wachoffizier.

Am 10. Oktober 1957 lieferten die Nordseewerke Emden GmbH. das MS „Carola Reith“ ab. Mit 11 600 t d.w. ist es das größte Schiff der „Orion“ Schiffahrts-Gesellschaft Reith & Co., Hamburg. Länge 134,30 m, Breite 17,85 m, Tiefgang 8,51 m, 4000 PS, 14 Knoten. Die „Carola Reith“ ist bereits zu ihrer ersten Charterreise nach Hampton Roads ausgelaufen, um dort Kohlen zu laden.





# Der Mann am Ausguck

Mit Sensationen hat der Bundeskanzler in seiner Regierungserklärung vor dem neuen Bundestag nicht aufgewartet. Aber er hat sich klar und unzweideutig zum Gedanken der Wiedervereinigung Deutschlands bekannt. Mit Nachdruck betonte er, daß nicht nur die mit uns verbündeten Staaten, sondern auch viele andere befreundete Nationen in dem besonderen Anliegen der deutschen Politik, der Frage der deutschen Einheit, der Bundesregierung wertvolle Unterstützung haben zuteil werden lassen. Die Bundesregierung wird, so versicherte er, weiterhin im In- und Ausland an der Festigung der Erkenntnis arbeiten, daß ohne die Wiedervereinigung Deutschlands der Frieden Europas und der Welt nicht gesichert ist. Ausdrücklich betonte er, daß man dabei nicht nur an die 18 Millionen in der Sowjetzone lebenden Deutschen denke, sondern auch an die Oder-Neiße-Linie. Es war interessant zu beobachten, wie der sowjetische Botschafter Smirnow mit den Fingern der rechten Hand auf den Knien hämmerte, als der Bundeskanzler davon sprach, daß man die Hoffnung nicht aufgeben, die Sowjetunion davon überzeugen zu können, daß der Westen, selbstverständlich auch Deutschland, keineswegs die Absicht hätte, ihr mit Waffengewalt oder politischem Druck die eigenen politischen und wirtschaftlichen Auffassungen aufzwingen zu wollen. Ein Lächeln ging über sein Gesicht, als Adenauer erklärte, auch mit den anderen osteuropäischen Ländern für alle Zukunft in guten nachbarlichen Beziehungen leben zu wollen. Wie ernst es der Bundesregierung mit dieser Zusage ist, geht aus den Feststellungen hervor, nach denen Deutschland im Mittleren wie im Fernen Osten und auch in Afrika gute wirtschaftliche Verbindungen, die sich auf politischen Beziehungen aufbauen, besitzt und dort wirtschaftliche und kulturelle Hilfe leistet, wo sie in entwicklungsfähigen Ländern erwünscht ist. Für diese Hilfe sind Opfer zu bringen, die sich erst in der Zukunft als fruchtbar erweisen können. Die Hebung des Lebensstandards auf der ganzen Welt ist das Fundament für ein friedliches Miteinanderleben der Völker der Erde.

\*

Als Bonn die diplomatischen Beziehungen zu Belgrad abbrach, weil Jugoslawien die Sowjetzonen-Regierung anerkannt hatte, übernahm Frankreich die Vertretung der deutschen Bundesrepublik gegenüber der jugoslawischen Regierung. Zunächst handelt es sich nur um die Wahrnehmung der politischen Interessen, denn die wirtschaftlichen Beziehungen sind unberührt geblieben. Die Konsulate, sowohl die jugoslawischen in München und Hamburg als auch das deutsche in Zagreb, bleiben bestehen. Dennoch hat Frankreich eine sehr wichtige Mission übernommen, und das ist umso mehr anzuerkennen, als Frankreich selbst viel zu tun hat, um die Schwierigkeiten zu überwinden, die ihm die anhaltenden Regierungskrisen bringen. Die „Vierte Republik“ hat viel dazu beigetragen, die Atmosphäre zwischen Deutschland und

Frankreich zu verbessern, und es ist nur zu wünschen, daß die vielerlei freundschaftlichen Fäden, die von der Elbe und vom Rhein zur Seine und Loire laufen, die beiden großen Völker endgültig einander näher bringen. Trotz jahrhundertelanger näher bringen.

Trotz jahrhundertelanger näher bringen. Die Gipfelkonferenz, die Mitte Dezember dieses Jahres die Regierungschefs der NATO-Mächte in Paris sehen wird, wirft ihre Schatten voraus. Sie fand Zustimmung in New York und in London, wie in Bonn und



Der „Assl“

Rom. Weniger freudig sieht man ihr in Moskau entgegen. Verständlicherweise. Denn jede Stärkung der westlichen Welt ist dort unerwünscht. Hat man doch im Kreml mehr Sorgen, als man nach außen zugeten will. Auf die „geschlossene“ Phalanx der Kremelmächter wirft es ein eigenartiges Licht, wenn plötzlich die Nachricht vom Sturz eines der für unstürzbar gehaltenen ausgegeben werden muß. Auf eine Frage nach dem Sinn der Ablösung Schukows als Verteidigungsminister kam die Antwort, das sei doch dasselbe, als wenn ein Verteidigungsminister in Washington oder anderswo in der westlichen Welt zurücktrete. Nun, die Russen haben sich nie gern in die Karten sehen lassen, und ihre Argumente zur Verteidigung ihrer Handlungen sind oft verblüffend das steht auf einem anderen Blatt. Jeder Denkende weiß, daß ein himmelweiter Unterschied zwischen einem Ministerwechsel in Moskau und einem solchen in einem demokratisch regierten Staat besteht. Freilich soll man nicht gleich aus einem Wechsel im Kreml schließen, daß nun eine große Krise vor der Tür steht oder im Abrollen ist. Moskau ist schon mit größeren Erschütterungen fertig geworden. Trotz der Hinrichtung Tuchatschewskis und einer Anzahl roter Generale hat sich die Rote Armee als gewaltige Dampfwalze erwiesen. Man sollte aber dennoch die Ohren spitzen, um vor Überraschungen sicher zu sein, und man sollte nicht leichtfertig auf Versprechungen von Männern bauen, die vielleicht schon längst auf der Liste der „Abzulösenden“ stehen. Was hat Tito in Belgrad mit Schukow besprochen? Wenn ein solch starker Mann, wie der Herrscher

Jugoslawiens zweifellos ist, vom „Hexenschuß“ befallen wird, der ihn an der Reise nach Moskau hindert, dann ist das keine einfache Sache!

\*

Wenn man das Selbstbestimmungsrecht der Völker anerkennt, wie es seinerzeit von dem amerikanischen Präsidenten Woodrow Wilson proklamiert wurde, dann ist es einigermaßen verwunderlich, daß die Mittelmeerinsel Zypern immer noch britische Kronkolonie mit starker militärischer Besatzung ist. Zwei Jahre regiert nun Feldmarschall Sir John Harding mit eiserner Strenge die fast zu 80 v. H. griechische Bevölkerung. Alle Bemühungen zur Verwirklichung der Selbstverwaltung oder gar Selbstbestimmung wurde mit Waffengewalt niedergehalten. Freilich hat Großbritannien zu viel in diese Kolonie gesteckt, als daß es eine Selbstbestimmung — die zweifellos zu einem Anschluß an Griechenland führen würde — leichten Herzens zulassen könnte. Auch als Militärstützpunkt hatte die Insel in den beiden Weltkriegen ihre Bedeutung. Nun hat diese Bedeutung durch die Entwicklung der Raketenwaffen, Fernbomber und Atomgeschosse sehr nachgelassen, so daß England in einer Änderung der Lage nicht mehr die Gefahren sehen braucht, die es noch vor wenigen Jahren sehen mußte. Vielleicht hat diese Entwicklung mit zu der Abberufung des Feldmarschalls Harding geführt, der am 1. Dezember durch den bisherigen Gouverneur von Jamaika, Sir Hugh Foot, ersetzt werden soll. Sir Hugh Foot steht im Rufe eines liberalen Politikers; man rechnet ihm seine Verdienste um die Förderung der westindischen Föderation, das heißt seine Bemühungen um eine schrittweise Überführung der westindischen Kolonien in die Selbstständigkeit, hoch an. Wenn auch in den letzten Monaten Ruhe auf der Insel zu herrschen schien, so war es doch Sachkennern klar, daß diese Ruhe nur in der Hoffnung auf ein Einlenken Großbritanniens gehalten werden konnte. Die Verbitterung ist nach wie vor groß. Es dürfte ein glücklicher Schritt Englands gewesen sein, einen neuen Mann auf diesen schwierigen Posten berufen zu haben, und zwar eine Persönlichkeit, die anderswärts bewiesen hat, daß sie Frieden stiften kann, wo Unfrieden droht.

\*

In diesen Tagen ging eine kleine Meldung durch die Tageszeitungen, die besagte, daß der parlamentarische Staatssekretär des britischen Handelsministeriums, Erroll, eine ausführliche Unterredung mit dem chinesischen Ministerpräsidenten Tschu En Lai über Handelsfragen hatte. Weiter wurde bekannt, daß die chinesische Regierung die Regierung die Absicht hat, jeden Quadratmeter des Landes zu bebauen. Nun ist das bei einer Bodenfläche von 5,3 Millionen Quadratkilometern (ohne Innere Mongolei und Mandschurei) ein fast utopisch zu nennendes Vorhaben. Man erkennt aber die Energie, mit der der Aufbau gefördert werden soll. Das „Land der Mitte“, das drittgrößte Reich der Erde, läßt sich nun einmal nicht aus der Weltwirtschaft ausschalten, ganz gleich, wie es regiert wird. Und die europäischen Völker sind gut beraten, die ihren Willen bekunden, an diesem Aufbau mitzuwirken.

Fritz Roßberg



# Der Heimathafen

## RENSBURG

„Von dat Rendsborg is veel Snacken,  
Is een groote Stadt un vull Baracken.  
Un Suldoten seeg ick op un dal.  
Nee, nah Rendsborg gah ick nich nochmal!“

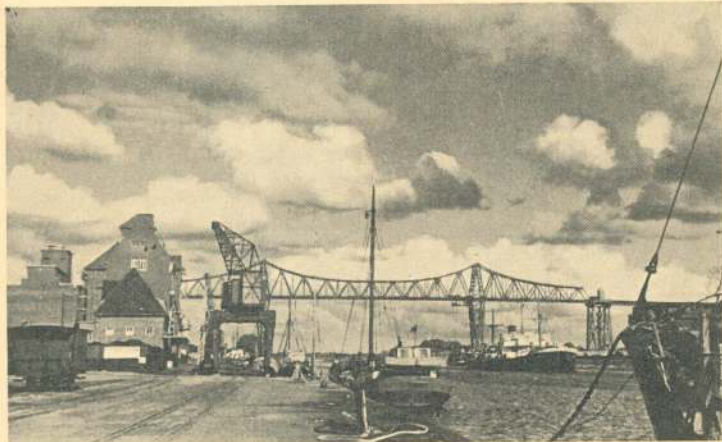
So sang man vor hundert Jahren, als Rendsburg noch eine starke Festung war. Vieles in der Stadt erinnert noch an diese alte Zeit. Rendsburg war und ist der Schnittpunkt zweier Verkehrswege. Einmal ist es der alte Ochsenweg, der von Jütland zur Elbe führt und an dieser Stelle die Eider überquert, und andererseits über die Eider der Schifffahrtsweg zur Nordsee.

In erster Linie aber war es die Heerstraße, die viel Leben und Treiben in die Stadt brachte. Beispielsweise passierten 1554 die Rendsburger

der immer größer werdenden Seeschiffe wurde er erheblich verbreitert und vertieft.

Was für uns Seefahrer Rendsburg das Gepräge gibt, ist die Hochbrücke. Wenn sie auch nur eine von den fünf Hochbrücken ist, so mag sie uns doch als die gewaltigste erscheinen.

Vielleicht mag es daran liegen, daß sie sich so weit über das Häusermeer und über die Kirchtürme erhebt und in einer gewaltigen Schleife von 4,3 Kilometer Länge über und um die Stadt endlich wieder den „normalen Boden“ erreicht. Wenn wir mit unserm Schiff unter der Brücke dahinziehen, sehen wir fast immer oben in der Höhe einen klitzekleinen Eisenbahnzug dahinkrauchen, der fast wie ein Spielzeug anmutet. Und doch ist das oftmals der Skandinavien-Expreß, der auf seiner Reise von Rom nach Kopenhagen, Oslo oder Stockholm



Die wachsenden Umschlagzahlen im Rendsburger Kanalhafen machen immer wieder Verbesserungen und Erweiterungen der Hafenanlagen nötig.

Zollstätte 42 315 Ochsen und 1059 Pferde. Das war die Zeit, in der die schönen Bürgerhäuser mit ihren schmucken Giebeln und ihren geschnitzten Inschriften entstanden.

Festung aber wurde Rendsburg erst 1536. 90 Jahre später wurde die Stadt von Wallensteins Truppen belagert und mußte übergeben werden. 1644 standen die Schweden vor der Stadt und nahmen sie. Nach dem Dreißigjährigen Krieg baute man die Wälle und Schanzen erheblich aus. Hatte man sich bisher auf die Eiderinsel beschränkt, so entstanden jetzt die großen Befestigungsanlagen des Kronwerks und des Neuwerks. Mit dem Paradeplatz als Mittelpunkt wurde hier ein ganz neuer Stadtteil errichtet. Auch in den schleswig-holsteinischen Freiheitskämpfen stand Rendsburg im Mittelpunkt des Geschehens. Uwe Jens Lornsen, der Landvogt von Sylt, der Vorkämpfer für die Loslösung der meerumschlungenen Herzogtümer von der dänischen Herrschaft, büßte hier nach Scheitern seiner Bestrebungen seine Festungshaft ab. 1848 nahm die provisorische Regierung Schleswig-Holsteins in Rendsburg ihren Sitz.

Die bislang etwas stiefmütterlich behandelte Schifffahrt Rendsburgs blühte erst auf, als in den Jahren 1777—84 der Eiderkanal erbaut wurde. Nun war es auch kleineren Seeschiffen möglich, an die Stadt zu kommen. Durch diese günstige Lage zur See entwickelte sich hier bald eine Industrie, so 1827 die Holler'sche Hütte in Büdelsdorf an der Obereider, die Vorgängerin der bekannten Ahlmann-Carlshütte. Ihr gegenüber liegt die chemische Düngstoffabrik.

Den gewaltigsten Aufschwung aber erlebte Rendsburg 1895 durch die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Jetzt wurde es eine richtige Seestadt mitten im Binnenland. Wegen

sein ungestümes Tempo bändigen muß, wenn er bei Osterrönfeld langsam die Brückenrampe erklettert. Wie ein Spielzeug aber sehen auch wir aus, wenn der Reisende aus dem Zugfenster 42 Meter unter sich ein kleines Schiffelein fahren sieht, und sei es ein 10 000-Tonner.

Hm, ja! Uns machen diese und auch die andern Brücken keinen Kummer. Wir verheddern uns mit unsern Toppen nicht im Filigranwerk der Eisenkonstruktion. Es ist etwas ganz anderes, was uns in Rendsburg Kummer bereitet. Die Straßenbrücke nämlich.

Die verdammte Straßenbrücke! Man will es kaum glauben, wenn alte Seeleute erzählen, daß vor der Kanalverbreiterung über diese Brücke auch die Eisenbahnzüge rollten und jetzt noch die Kleinbahn schnaubt. Bei dem großzügigen Umbau des Kanals, bei welcher Gelegenheit dann auch die neue Hochbrücke entstand, hatte man wohl an die alte Drehbrücke gar nicht mehr gedacht.

Aber auch den Autofahrern ist sie ein Dorn im Auge. Weil die Schifffahrt nun einmal vor

Die Straßendrehbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal, die seit ihrer Erbauung im Jahre 1912 ununterbrochen im Betrieb ist, wird nun bald der Vergangenheit angehören. Ein Tunnel wird sie überflüssig machen.

dem Landverkehr den Vorrang hat, haben Kraftwagen und Fußgänger eben zu warten, bis der dicke Tanker oder das kleine Kümo vorbei sind und die Brücke wieder zugekehrt ist, wenn auch die Autos an beiden Ufern in langer Schlange stehen.

Seit einigen Jahren tauchen in der Presse immer wieder Nachrichten auf, daß dieser Stein des Anstoßes endlich verschwinden und einer zweiten Hochbrücke oder einem Tunnel Platz machen soll. Die Entscheidung ist zugunsten des Tunnels gefallen. Es wird hoffentlich nicht mehr allzulange dauern, bis der erste Spatenstich zu diesem Projekt getan wird. Im Augenblick ist es noch so, daß im Jahresdurchschnitt alle 8 Minuten ein Schiff und alle 8 Sekunden ein Kraftwagen die Brücke passiert.

\*

Die Seehafenstadt Rendsburg hat ihre Kailanlagen zum größten Teil unmittelbar am Kanal. Dieser Kreishafen mit einer Kailänge von 800 Metern erstreckt sich zwischen der Hochbrücke und der Straßendrehbrücke. Lagerhäuser und hochragende Getreidesilos geben ihm das Gepräge. Öl, Kohle, Getreide und Baustoffe sind die Hauptschlagsgüter. Danach kommt der Holzhandel, der in der Geschichte Rendsburgs schon von jeher eine große Rolle gespielt hat. Der Obereiderhafen dient in erster Linie den Kümos mit ihren Ladungen an Formsand, Holz, Kohle, Kalkstein und Splitt.

Natürlich fehlt der Schiffbau nicht. Die Saatseewerft ist zwar ein Staatsbetrieb, doch arbeitet sie nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen und übernimmt neben den eigentlichen Arbeiten für die Kanalverwaltung auch Reparaturen an Handelsschiffen. Die Werft Nobiskrug ist voll beschäftigt mit Handelsschiffneubauten aller Art bis zum 6800-Tonner. An der gegenüberliegenden Kanalseite, in Audorf, hat sich die Krögerwerft niedergelassen, die aus Warnemünde geflüchtet ist. Auch hier entstehen Schiffe bis zu 3500 t.

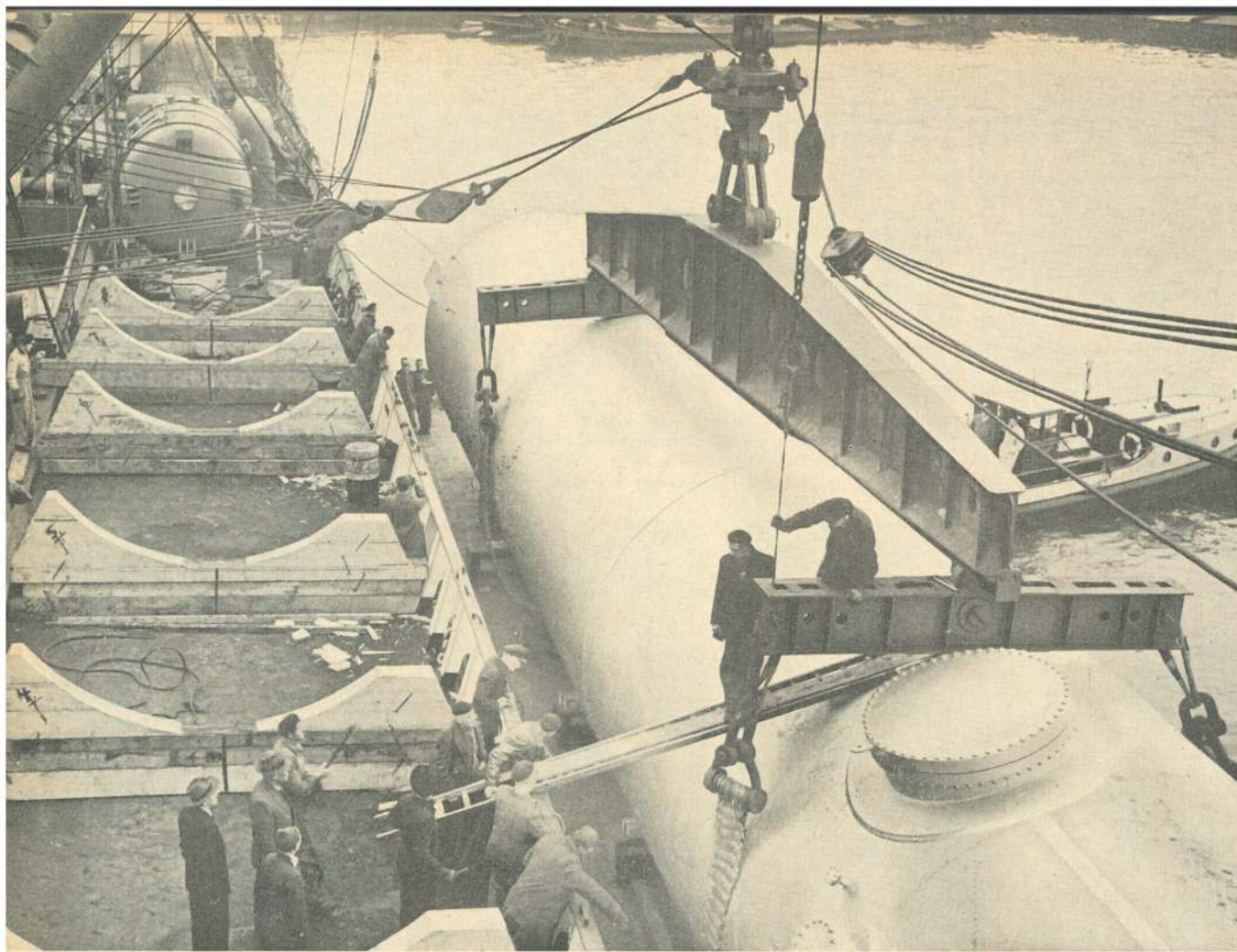
In Audorf ist auch der Dockplatz der Gutehoffnungshütte, die jüngst die Ölbohrinsel „Adma Enterprise“ für die BP als Teilhaberin der Abu Dhabi Marine Areas Ltd. gebaut hat, die inzwischen ihren Bestimmungshafen am Persischen Golf erreicht haben dürfte.

Von den Rendsburger Reedereien sind die dem Konsul Thomas Entz nahestehenden Firmen wie die Nordfriesische Reederei, die Thomas Entz Tanker G.m.b.H. und die Frisia Reederei, die alle aus der Firma Zerssen & Co. hervorgegangen sind, die wichtigsten. Weiter zu nennen sind die Translanta GmbH. und die Ahlmann-Carlshütte K.G.

Hunderte von neuen Wohnungen sind in den letzten Jahren in Rendsburg entstanden, ja, ganze Stadtviertel aus dem Boden gewachsen. In das Gebäude des Stadttheaters ist die schleswig-holsteinische Landesbühne eingezogen, die Heimvolkshochschule wurde wieder neu gegründet und es hat sich hier auch die einzige Steinerschule des Landes niedergelassen.







Im Hafen von Rotterdam übernahm MS. „Braunfels“ den 185 t schweren Reaktor. Das Schiff hat einen Ladebaum mit einer Tragfähigkeit von 205 t.

## SCHWERGUT AN BORD

Von Wolfgang Sell

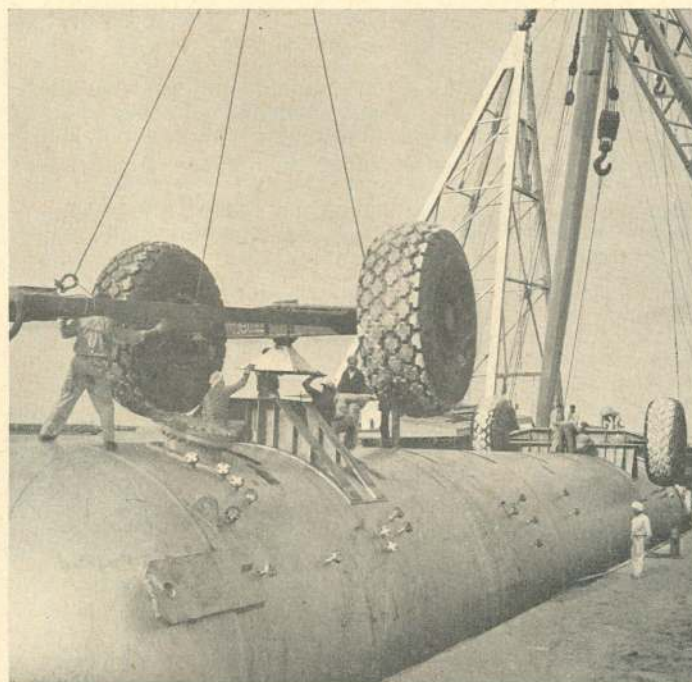
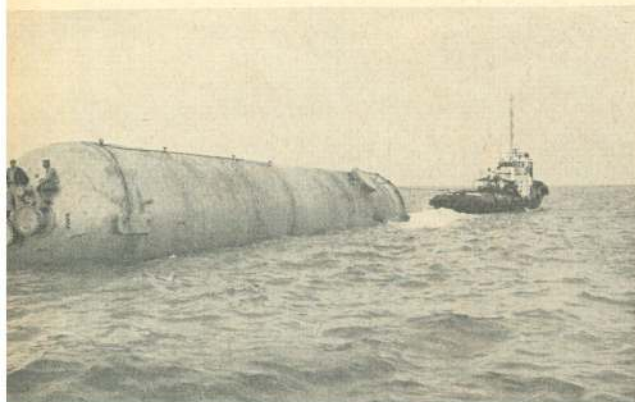
„Jamschadpur via Calcutta“ steht auf den schweren Motorenkisten, die am Sthamerkai im Hamburger Oderhafen auf die Verladung nach Indien warten. Wie das Greifwerkzeug eines Rieseninsektes schwingt der eigentümlich geformte 120-t-Schwergutbaum der „Lindenfels“ über eine 9-t-Kiste. Beim Hieven neigt sich das Schiff ganz leicht auf die Seite. An Deck neben der Luke stehen bereits Lastwagen- und Baggerfahrgestelle. Auf der anderen Seite sind großformatige Rohre festgezurt.

Hinter der „Lindenfels“ liegt noch ein Frachter mit den Hansa-Farben im Schornstein. Es ist allerdings kein deutsches Schiff, sondern ein gecharterter Inder, der 8 t schwere Trägerbauteile und einige Straßenwalzen vom gleichen Gewicht an Deck liegen hat. Größere

Happen kann er mit eigenem Geschirr jedoch nicht nehmen, tragen seine Ladebäume doch höchstens 10 t. Welch ein Unterschied zur Leistungsfähigkeit des Schwergutgeschirrs der „Lindenfels“!

Um eine 9 t schwere Mercedeskiste zu heben, braucht man natürlich keinen 120-t-Baum,

nicht einmal einen 30-t-Baum, wie ihn die „Lindenfels“ neben ihren 5-t-Bäumen noch aufzuweisen hat. Die DDG. „Hansa“ hat sich auf wesentlich größere Brocken spezialisiert. Oft sind es Lokomotiven mit Tendern von etwa 80 t Gewicht, die nach Indien verladen werden oder den Häfen des vorderen Orients. Auf der Ausreise wird als letzter Hafen nach Bremen und Hamburg noch Rotterdam angelaufen, um hier besonders gewichtige Stücke als Decksladung zu nehmen, die die Rhein-Güterschiffe hergebracht haben.



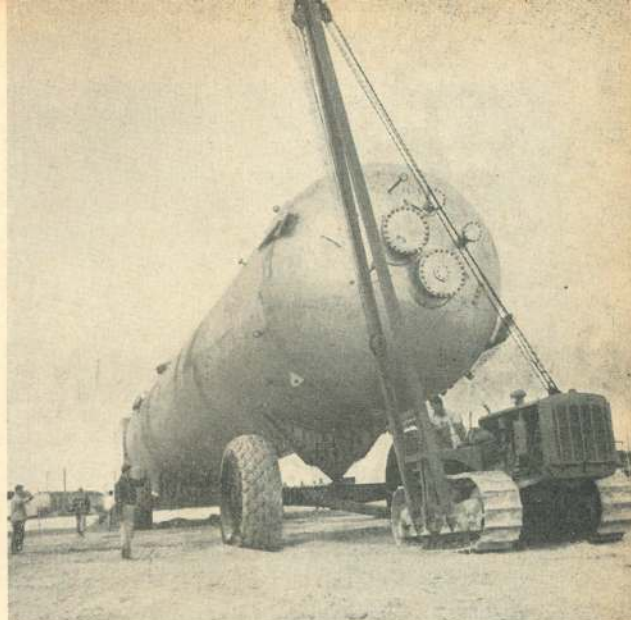
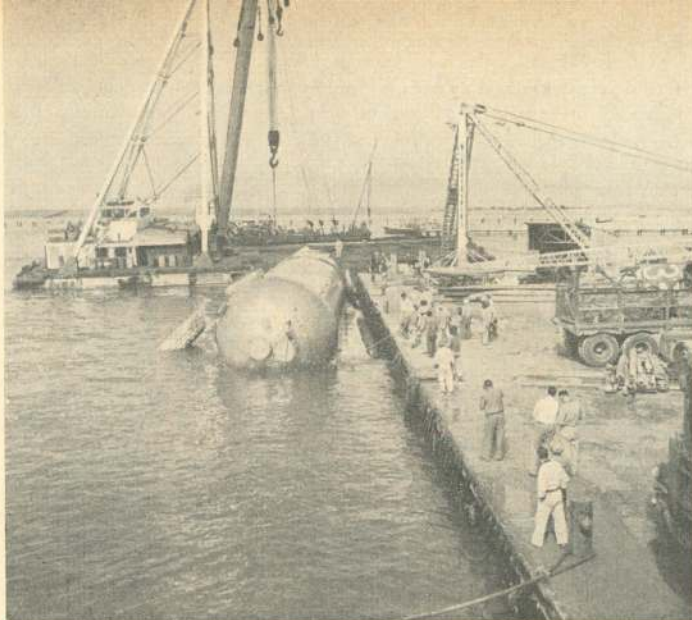
Links: Auf der Reede von Damman wird der Kessei abgeschleppt,

Rechts: an der Pier ein Fahrgestell angebaut,



Links:  
umgedreht

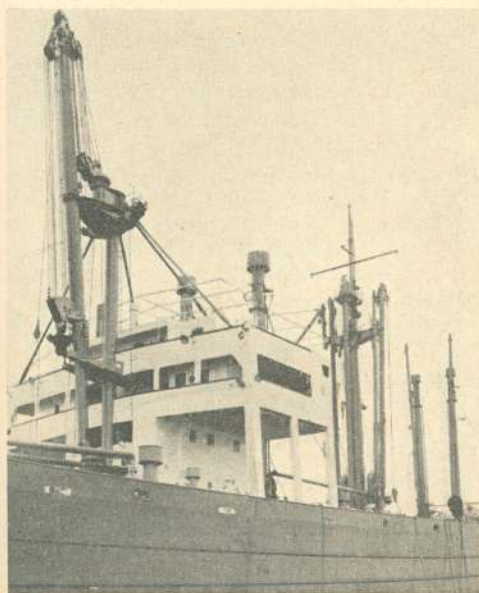
Rechts:  
und von  
Zugmaschinen  
an Land gezogen  
und zur Raffinerie  
geschleppt.



Die Schiffe vom Typ der „Lindenfels“ sind nicht nur durch ihre Schwergutbäume bemerkenswert, sie fallen auch dadurch auf, daß ihre Brücke auf der Back steht. Die „Schwerathleten“ der Hansa-Flotte sind es allerdings noch nicht. Die „Birkenfels“ und die Schiffe der „Goldenfels“-Klasse können bis zu 165 t bewältigen, die „Bärenfels“ und die „Braunfels“ sind sogar mit einem 205-t-Ladebaum ausgerüstet.

Zu Anfang dieses Jahres hatte MS „Braunfels“ eine interessante Aufgabe durchzuführen. In Rotterdam nahm das Schiff einen Reaktor von 185 t Eigengewicht für die „Aramco“, die Arabisch - Amerikanische Ölgesellschaft, an Bord. Er war für Damman am Persischen Golf bestimmt. Dort setzte man das Untier zu Wasser, schleppte es an die Pier, baute ein Fahrgestell an, drehte es um, zog es aus dem Wasser und mit schweren Zugmaschinen anschließend zur Raffinerie. Damit die Räder nicht in dem weichen Sandboden versanken, hatte man die Reifen nur zu 75 % aufgepumpt. Kapitän Maibohm, der Inspektions-Chef der DDG. „Hansa“, hatte diesen schwierigen Transport selbst geleitet. Er verließ ohne jegliche Zwischenfälle.

Das 165 t tragende Schwergutgeschirr des MS. „Kandelfels“ der DDG. „Hansa“, Bremen. Erbaut 1954 von der AG. „Weser“. Werft Seebeck, Bremerhaven. 6998 BRT. 8000 PS, 16,5 kn.



## Afrikanische Eindrücke

Von Wolf Strobel

Es ist ziemlich kalt in Hamburg, als ich in den ersten Tagen des Monats Januar an Bord gehe, um im schwarzen Erdteil erstmalig an Ort und Stelle afrikanische Eindrücke zu sammeln und afrikanische Motive zu malen.

Drei volle Monate soll die Reise dauern.

Über Antwerpen, Dünkirchen und Bordeaux kommt die „Stubbenhuk“ von der Reederei Hanseatischer Afrika-Dienst, der ich diese schöne Reise verdanke, aus dem Kanal in den Nordatlantik und nimmt Kurs auf die Kanarischen Inseln. Tiefblaues Wasser, blauer wolkenloser Himmel und ansteigende Temperatur zeigen an, daß wir das winterliche Europa hinter uns lassen und es in flotter Reise den wärmeren Zonen entgegengeht. Nach einem farbenprächtigen Sonnenaufgang über der langgestreckten Insel Fuerteventura passieren wir einige Stunden darauf an Steuerbord Gran Canaria mit Las Palmas und erblicken wenig später den sich mächtig aus dem Mittagdunst heraushebenden, 3900 Meter hohen schneebedeckten Pico de Teyde auf der Insel Tenerife. Weiter geht die Fahrt südwärts, dem ersten afrikanischen Hafen, Dakar, entgegen und bald kommt auch der seit Tagen mit Spannung erwartete Augenblick: Afrika liegt greifbar nahe vor mir!

Auf steiler Felsküste sehe ich Hochhäuser modernster Bauart, eine prachtvolle Stadtsilhouette, die aber, so will mir scheinen, eher amerikanisch, als afrikanisch anmutet. Hier komme ich in den ersten afrikanischen Hafen, der neu und großzügig angelegt ist und gewinne angesichts des grandiosen Hafentankomplexes den ersten Eindruck von afrikanischen Menschen, von den Farbigen, die ich in ihrem Mutterlande zum ersten Male zu sehen bekomme. Es ist frühmorgens. Bei 22 Grad Celsius frierend sind sie in lange Gewänder gehüllt, tragen Pudelmützen und buntbemalte Tropenhelme und vielfach sogar mehrere Schals um den Hals. Wie sie da an den langen Lagerhallen in Gruppen herumstehen oder am Boden hocken, scheinen sie sehr unselbständig und hilflos. Wie sie sich jedoch in ihre knallfarbigen Umhänge, Mäntel, Decken und Tücher

eingewickelt haben, wirken sie sehr malerisch, wenn man von ihnen selbst auch gerade nur die schwarzgrauen oder braunen Gesichter zu sehen bekommt, aus denen dann und wann blanke Zähne oder das Weiß der Augen hervorleuchtet. Ich kann auf einmal gar nicht schnell genug zeichnen, um diese neuen und für mich außerordentlich interessanten Typen zu Papier zu bringen.

Mit Zeichenblock und Fotoapparat geht es zum erstenmal in Afrika an Land. Das Fremdartige hat mich gepackt und voller Wißbegier lasse ich mich von dem schwarzen Menschenstrom durch die Straßen treiben. Ich erreiche einen großen Platz im Zentrum der Stadt, auf dem, gespeist aus weiteren vier Straßen, ein gewaltiger Fahrzeug- und Personenverkehr von einigen korrekt uniformierten schwarzen Polizisten nur mit Mühe geregelt werden kann. Es ist der Platz vor dem großen Eingeborenenmarkt, dem mein besonderes Interesse gilt. Ich bin so überwältigt von der Fülle der farbenprächtigen Motive, daß ich wählerisch werde und mir das Leben und Treiben erst einmal genauer ansehen will. Ohrenbetäubend ist das ewige Geheue der vorbeifahrenden gebrechlichen, mit Schwarzen überfüllten fensterlosen Busse, das schrille Klingeln der vielen Fahrräder und das Schreien der Kinder. Neben dem Eingang zum Markt haben sich zahlreiche Bettler niedergelassen. Zwei Blinde singen laut mit dem allgemeinen Krach um die Wette und geben sich alle Mühe, den Vorübergehenden ihre Gebrechen so deutlich vor Augen zu führen, daß sie eher abstoßend, als bemitleidenswert wirken. Krüppel kommen auf allen Vieren herangekrochen oder auf dem Erdboden dahergerutscht, sitzen auf kümmerlich zusammengebastelten Rollwagen und halten mir ihre schmutzigen Hände entgegen: „Give me money, give me money!“

Auf dem Markt selbst stehen oder hocken die Schwarzen hinter und vor ihren sehr primitiven Verkaufsständen oder auf dem rötlich-braunen Erdboden und bieten ihre Waren an. Dazwischen wälzt sich auf kaum erkennbaren Wegen eine dichte Menschenmenge dahin, erfüllt die staubige Luft mit viel Geschrei und





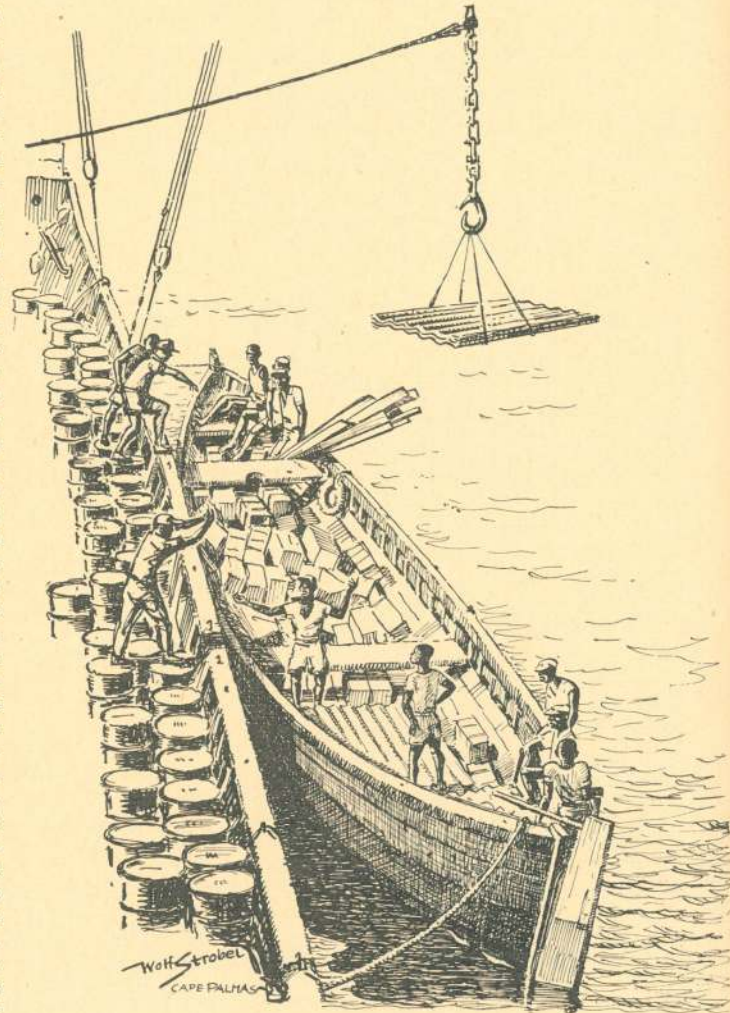
einer dicken Wolke eigenartigen, für meine europäische Nase fremden Geruches. Hartnäckig lastet er über der Szene und wird nur umso intensiver, je weiter ich in dieses Gewoge vorstoße, um afrikanisches Marktleben ausgiebig kennenzulernen. Er wird noch penetranter, je mehr ich mich den Fleisch- und Fischverkaufsplätzen nähere. Wenn schon der Geruch mich stark mitnimmt, so ist der Anblick der dort in der knalligen Sonne herumliegenden, von Fliegenschwärmen überzogenen Fisch- und Fleischwaren so ekelregend, daß ich größte Mühe habe, aufkommende Übelkeitsgefühle zu überwinden. Ich bin aber so beeindruckt von der Fülle der Farben und dem fremdländischen Marktleben, daß ich mich beherrsche und weiter auf Motivsuche gehe.

Die Skala der angebotenen Waren, die sich meinen Augen bietet, umfaßt alles, was der Eingeborene für sein tägliches Dasein benötigt. Billige Stoffe jeglicher Art und in den buntesten Farben liegen in Stapeln auf der Erde, oder werden von Haussas, den geborenen Händlern unter den Schwarzen, turmhoch auf den Köpfen getragen und laut schreiend von ihnen angeboten. Zwischen diesen wild gestikulierenden und feilschenden Händlern entdecke ich auf einmal einen Schwarzen, der mir besonders durch seine große schlanke Figur, durch sein bis zum Erdboden reichendes blaues Gewand und seinen gelblichweißen Spitzbart auffällt. Scheinbar teilnahmslos steht er da auf einen langen Stock gestützt inmitten der Menge. Seine weiße Kopfbedeckung ist über der Stirn mit einem roten Band zusammengehalten und hebt sich prachtvoll von dem mit markanten Falten durchzogenen Gesicht ab. Der linke Ärmel seines Gewandes ist hochgekrempt und gibt einen starkadrigen Unterarm frei, der hochgezogen, einen über der Schulter hängenden, mit gelben, grünen und roten Blumenmustern bedeckten Stoffbeutel hält. Ein braunes Halstuch und ein violetter Schal, lose umgelegt, vervollständigen das außerordentlich farbenprächtige Bild. Den

Mann möchte ich zeichnen! Ich schiebe mich unauffällig näher heran und beobachte ihn weiter. Über den Dingen stehend, mit beinahe gütigem Gesichtsausdruck, vielleicht sogar etwas mitleidig, beobachtet er das aufdringliche Gehabe seiner Rassegenossen. Dieser Gesichtsausdruck ist einmalig! Die breite Nase und die wulstigen Lippen beherrschen das schlank wirkende Gesicht, und so, wie er dasteht, erinnert er mich lebhaft an eine Barlachfigur. Ich frage ihn auf englisch, ob ich ihn zeichnen darf. Er versteht mich nicht. Ich zeige Zeichenblock, Kohle- und Farbstifte, führe ihm die Geste des Zeichnens vor, zeige ihm Geld und Zigaretten als Bezahlung. Nein, er rührt sich nicht. Vielleicht versteht er mich wirklich nicht? Oder wundert er sich gar darüber, daß ich einziger Weißer unter Tausenden von Schwarzen ausgerechnet etwas von ihm will? Endlich ist unter den Umstehenden einer, der mich versteht und mir helfen kann. Er spricht mit dem Alten und erreicht, daß er uns auf einen etwas freieren Platz am Rande des Marktes folgt. Hier stellt er sich unaufgefordert wieder genau so hin, wie ich ihn vorher gesehen hatte, beide Hände auf den langen Stock gestützt. Ich bin ganz begeistert von diesem Alten, setze mich auf meinen Hocker und fange an zu zeichnen. In weniger als einer Minute sind wir beide umringt von einer dichten Menge neugieriger Schwarzer. Ich sehe aber nur mein Modell, und mit glücklicher Hand bringe ich die Kontur auf's Papier. Ich spüre nicht, wie die afrikanische Sonne unbarmherzig herniederbrennt, wie mir der Schweiß in Strömen am Körper herunterfließt. Strich fügt sich an Strich und Farbe kommt zu Farbe. Ich bin so vertieft in meine Arbeit, daß ich erst sehr spät merke, wie um uns herum der Kreis der Schwarzen immer dichter wird. Links und rechts und sogar über mir, sie hängen in Bäumen und stehen auf Kisten und Stühlen, sehe ich nur schwarze Gesichter. Alle Blicke sind auf mich gerichtet. Muß das ein Ereignis für sie sein! Von außen drängen immer mehr Zuschauer

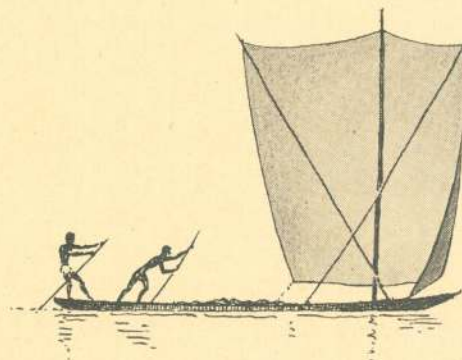
herbei, von innen wird zurückgedrängt, aber stetig wird der Kreis enger. Die Erwachsenen lachen und gröhlen, die Kinder schreien und weinen. In diesem Getobe und Gewoge steht mein Alter in eiserner Ruhe, wie ein Fels in der Brandung, immer noch so auf den Stock gestützt, wie er sich vor gut einer Stunde hingestellt hat.

Allmählich spüre ich die immer bedrohlicher werdende Nähe der schwarzen Körper, die Hitze wird unerträglich und ich beileibe mich fertigzuwerden. Ich packe ein, gehe auf den Alten zu, bedanke mich und gebe ihm reichlich Geld und Zigaretten. Er bleibt genau so



schweigsam, wie er die ganze Zeit über war, nimmt Geld und Rauchwaren entgegen und wendet sich nur langsam ab. Und da geschieht das, womit ich am wenigsten gerechnet habe. Ich bin auf einmal umringt von 10, 15 ja 20 Negern, die alle Geld von mir haben wollen. Ich bin überrascht. Wofür? Sie alle hätten mir geholfen, sie alle hätten aufgepaßt, daß der Alte nicht wegliefe. Wenn sie nicht gewesen wären, hätte ich die Zeichnung nicht in Ruhe anfertigen können, mit der ich doch nun in Europa große Geschäfte machen würde. Raffiniert, denke ich, die Burschen haben natürlich genau gesehen, daß ich noch Geld über behalten habe und obendrein gleich festgestellt, daß ich ein Neuling in diesem Lande bin.

Mit leeren Taschen, aber voll Freude über das Erlebte und Geschaute kehre ich an Bord zurück und genehmige mir erst einmal ein gut gekühltes Bier, das mir nach den letzten heißen Stunden besonders gut schmeckt.



Lagos-Kanu



# Die Freiwache



Friedrich Martens,  
Pionier der Grönlandfahrt  
Von Berend de Vries

Deutsche Seeleute sind seit einigen Jahren wieder auf Walfang gefahren. Diesmal allerdings in die Antarktis. Da liegt es nahe, sich früherer Fangreisen, die in das Nördliche Eismeer führten, zu erinnern. Dabei muß man eines Mannes gedenken, der nur wenig bekannt ist, obwohl er sich als Begründer der Literatur über die Grönlandfahrt und als erster Erforscher der Pflanzenwelt Spitzbergens verdient gemacht hat.

\*

Wann begann die deutsche Grönlandfahrt?

Sie wurde 1643 zunächst von Emden aus eröffnet. 1644 trat Hamburg hinzu, und 1653 fuhren zum erstenmal Bremer Fangschiffe in die Arktis. Lübeck, Glückstadt und andere Hafenplätze an der Nord- und Ostsee folgten bald nach.

Jahrhunderte hindurch bildeten die Friesen aller drei Stämme, also Nord-, Ost- und Westfriesen, den führenden Teil der Schiffsbesatzungen. Als Kommandeure, Steuerleute und Harpuniere waren sie dabei, aber auch als Matrosen, Speckschneider und elfjährige Kajütwächter. Und es waren besonders viele Inselriesen darunter, von Schiermonnikoog so gut, wie von Borkum und Föhr.

Die Bezeichnung „Grönlandfahrt“ ist im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts zu einem Sammelbegriff geworden. Man verstand darunter sowohl Fangreisen nach der Straße Davis, also dem eigentlichen Grönland, als auch nach Spitzbergen.

Das Schrifttum über diese Fahrten ist nicht sehr umfangreich. Als eine der ältesten und bedeutendsten Schriften über den Walfang in jener Zeit ist nun die heute kaum auffindbare Reisebeschreibung des Hamburger „Schiffsbarbiere“ — wie man damals den Schiffsarzt nannte — Friedrich Martens anzusehen, und Friedrich Martens ist der Mann, um den es uns hier geht. Seine „Spitzbergische oder Grönländische Reisebeschreibung gethan im Jahre 1675“ erschien 1675 in Hamburg. Sie ist grundlegend für die gesamte einschlägige Literatur geworden. Ludwig Brinner, der gründlichste Kenner auf diesem Gebiet, hat in seinem Buch „Die deutsche Grönlandfahrt“ ausdrücklich auf Martens hingewiesen. Martens' Buch wurde ins Italienische und Holländische übersetzt. In den Jahren 1694 und 1695 kamen zwei englische Ausgaben hinzu; die von 1695 wurde noch 1855 von der Hakluyt-Society nachgedruckt, ohne daß der Herausgeber es für nötig gehalten hätte, auch nur den Titel des deutschen Buches zu bringen, schreibt Brinner entrüstet.

Näheres über Friedrich Martens findet man in einer Quelle, die Brinner entgangen zu sein scheint. In einer Nummer der deutschen nautischen Zeitschrift „Hansa“ vom Jahre 1896 ist sie enthalten. Demnach wurden damals Friedrich Martens und sein Buch sozusagen wieder entdeckt. Der amerikanische Botaniker Theodor Holm erstattete in der Biologischen Gesellschaft in Washington einen Bericht, in dem er feststellte, daß bereits vor mehr als zweihundert Jahren ein Deutscher, Friedrich Martens aus Hamburg, die erste Beschreibung

Mit dem

## Möwenlied

hat sich der Dichter Christian Morgenstern in unsere geflügelten Worte eingenistet.



Die Möwen sehen alle aus,  
als ob sie Emma hießen.  
Sie tragen einen weißen Flaum  
und sind mit Schrot zu schießen.

Ich schieße keine Möwe tot,  
ich laß sie lieber leben —  
und füttere sie mit Roggenbrot  
und rötlichen Zibeben.

O Mensch, du wirst nie nebenbei  
der Möwe Flug erreichen.  
Sofern du Emma heißt,  
sei zufrieden, ihr zu gleichen.

arktischer Pflanzen geliefert habe. Die „Historia Plantarum“ des englischen Naturforschers John Ray enthält ein Kapitel, worin die von Martens auf Spitzbergen gesammelten Pflanzen aufgezählt und beschrieben sind. In einem Briefe an Dr. Hans Solane spricht Ray mit großer Bewunderung von den sorgfältigen Beobachtungen des Hamburger Botanikers. Martens eigener Bericht erschien in seiner oben erwähnten Reisebeschreibung. Er war Arzt auf dem Schiff „Jonas im Walfisch“, das bis zum 81. Breitengrad gelangte. Er besuchte von dort den nordwestlichen Teil Spitzbergens und sammelte hier eine Anzahl Pflanzen und Tiere, die er mit nach Hause brachte. Viele der in seinem Buche mitgeteilten Beobachtungen zeigen, daß er ungewöhnliche Tatkraft und Geschicklichkeit als wissenschaftlicher Reisender besaß. Er machte seine Reise zu einer Zeit, wo Spitzbergen von einer großen Zahl von Walfängern aus verschiedenen Gegenden Europas angelaufen wurde. So bedeutend war der Handel, daß von 1670 bis 1710 nicht weniger als 2289 Schiffe diese Inselgruppe ansteuerten



und die für die damalige Zeit ungeheure Zahl von beinahe 10 000 Walen erlegten. Die Beschreibungen der von Martens beobachteten arktischen Pflanzen sind in dem dritten Teile seines Buches enthalten, der überschrieben ist: „Von den Pflanzen so ich in Spitzbergen gefunden.“ Auf vier beigefügten Tafeln sind vierzehn Pflanzenarten abgebildet. Die Diagnosen sind zwar etwas verwirrend, aber doch viel genauer als jene, die der gelehrte englische Botaniker gibt, und die Zeichnungen ermöglichen die Wiedererkennung der Blütenpflanzen und einer der beiden Algen. Vergleicht man die Liste der von Martens gesammelten Pflanzen mit der im Jahre 1895 von dem schwedischen Botaniker Nathorst gelieferten Beschreibung der Flora Spitzbergens, so erkennt man, daß alle in jener Liste aufgeführten Arten durch die späteren Forschungsreisen tatsächlich wieder entdeckt worden sind.

Auf Martens' Reisebeschreibung beruht auch Cornelius Gisbert Zorgdragers „Beschreibung des Grönländischen Walfischfangs und Fischerey“. Das Werk, ohne Namensnennung des Übersetzers, auch ohne jeglichen Hinweis übrigens auf Friedrich Martens' Reisebeschreibung, wurde 1750 bei Georg Peter Monath in Nürnberg gedruckt. Es muß aber schon frühere deutsche Ausgaben davon gegeben haben, denn Brinner nennt eine aus dem Jahre 1723. Der Leipziger Antiquar Weigel, von dem die Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden das Buch im Jahre 1904 erwarb, sprach die Vermutung aus, A. Moubach sei der Übersetzer. Vielleicht trifft dies zu. Wir fanden nämlich in einem Jahrgang des Volksalmanachs der „Maatschappij tot nut van 't algemeen“ (1884) einiges über das holländische Original dieses Buches. In einem Aufsatz, „Tochten naar het Noorden“, weist der Verfasser, Mr. S. Vissering, ausführlich auf Zorgdragers Werk hin. Freilich war es Vissering nicht bekannt, was Brinner später festgestellt hat, daß nämlich das 1675 erschienene Buch des deutschen Schiffsarztes Friedrich Martens dem holländischen Werk von Zorgdrager Pate gestanden hat.

Das holländische Original heißt: „Bloeijende opkomst der Alo de en Hedendaagsche Groenlandsche Visscherij“. Herausgeber ist Abraham Moubach — eben der Moubach, in dem Weigel den Übersetzer vermutete. Das Buch erschien im Jahre 1720; ein zweiter Druck kam 1728 heraus.

Es ist nicht immer leicht, aus dem geschraubten Gelehrtendeutsch des achtzehnten Jahrhunderts etwas Vernünftiges herauszulesen. Abraham Moubach mag zu seiner Zeit ein gescheiter Mann gewesen sein — von nautischen und schiffstechnischen Dingen aber hat er nicht viel verstanden. Er übersetzt sie falsch ins Deutsche und wirft sie mitunter kunterbunt durcheinander. Man muß daher diesen gelehrten Wust nach Möglichkeit beiseiteräumen, um zu der, wenn auch einfachen, so doch begriffsklaren Darstellungsart des Kommandeurs Zorgdrager selbst zurückgreifen zu können.

Über das Leben des Hamburger Schiffsarztes Friedrich Martens ist bislang nichts Näheres bekanntgeworden. Es wäre reizvoll, wenn sich doch noch eine Quelle auftun sollte, denn dieser Pionier der Grönlandfahrt darf nicht vergessen werden.



# Frische Wäsche

Von Thilo v. Haugwitz

Auf fast allen deutschen Schiffen findet man Chinesen als Wäscher. Ich weiß nicht, was die gelbe Rasse zu diesem feuchten Beruf prädestiniert, denn in China selbst hatte ich nirgends den Eindruck, daß dieses Volk bei seinen eigenen Dingen übertrieben proper wäre. Immerhin, als Wäscher sind sie unbezahlbar.

Man kann ihnen Hemden mit Tintenspritzern oder Binder mit der berühmten Speisekarten-Kopie der letzten Woche geben, sie machen alles wieder blütensauber.

Auf einem Schiff fand ich ein ganz besonderes Genie der nassen Kunst, das schier Unmögliches fertigbrachte.

Bei unvorsichtigem Hantieren hatte ich mir eines Tages eine Flasche Jod über den Pelz gegossen. Das Hemd und die Leinenhose sahen wie eine Generalstabkarte vor dem Angriff aus. Ich warf sie kurzerhand in den Papierkorb.

Dort erwischte sie mein Kammersteward, der aus irgendeinem Grund auf den Chinesen nicht gut zu sprechen war. Er trug das Zeug in die Wäscherei und ließ verlauten, ich wünschte, daß es wieder sauber gemacht würde. Mit der angeborenen Höflichkeit seiner Rasse nahm der Kummer gewohnte Mann die Sachen wortlos entgegen.

Vier Tage später lagen sie wieder in strahlender Weißheit auf meinem Tisch. Selbst der Steward, der sonst ständig etwas auszusetzen fand, mußte diese Meisterleistung als gegebenes Wunder kommentarlos hinnehmen.

Ich machte mich daraufhin auf den Weg nach achtern, um meine Komplimente persönlich an den Mann zu bringen.

Die „normalen“ Temperaturen sind in den Tropen schon recht beachtlich, aber in der Wäscherei verschlug es mir für einige Sekunden den Atem. Ich bewunderte den Gelben, der es sogar noch fertigbrachte, mich höflich anzugrinsen. Immerhin war das Mißtrauen über meinen Besuch in seinen Augen nicht zu übersehen. Offenbar überlegte er krampfhaft, was ich wohl bei ihm suche.

„Good morning, Max!“ begann ich die Unterhaltung. Da er mit der deutschen Sprache auf heftigem Kriegsfuß stand, wollte ich ihm diese Gehirnakrobatik ersparen. — Max ist übrigens die bundeseinheitliche Bezeichnung für alle chinesischen Wäscher. Es gibt dann höchstens noch einen ‚Obermax‘ und einen ‚Hilfsmax‘.

Die Miene des Angeredeten hellte sich ein wenig auf. Als ich ihm beigebracht hatte, daß er in meinen Augen „the best laundryman“ der Welt wäre, strahlte er. Seine Schlitzaugen waren nur noch messerschmale Spalten. Man hatte ihm nicht allzuoft anerkennende Worte zukommen lassen.

„Thank you, Mister!“ krächzte er mit seiner ewig heiseren Stimme und wuchtete das Bügeleisen auf den Tisch. — Er nannte alle an Bord einschließlich des Kapitäns kurzerhand ‚Mister‘. Es ersparte ihm genau so viel Denkarbeit wie uns der Name ‚Max‘.

Immer noch höflich lächelnd griff er nach einer neben ihm stehenden Flasche, nahm einen kräftigen Schluck daraus und prustete ihn als feinverteilten Sprühregen durch das undichte Gehege seiner Zähne auf das vor ihm liegende Hemd, um es anschließend glattzubügeln.

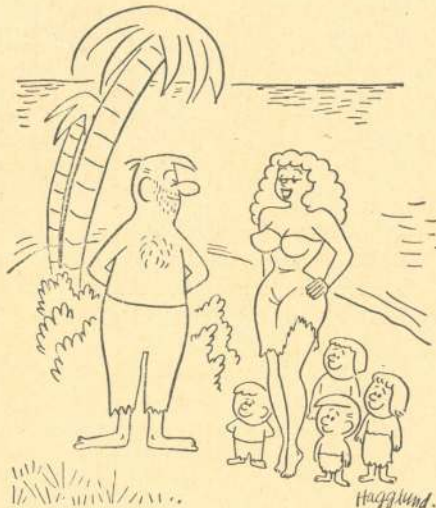
Ich schluckte einmal und noch einmal. Dann zog ich mich halbverrichteter Dinge zurück.

Zunächst fühlte ich mich als Arzt veranlaßt, gegen dieses Bügelverfahren vielleicht doch etwas zu unternehmen, mußte aber bei einer kleinen Umfrage unter den Offizieren feststellen, daß das gemeinhin das übliche Arbeiten der Chinesen wäre. Der Mann würde eher die ganze Wäscherei aufgeben, als zur Änderung seiner Arbeitsmethode zu bewegen sein. Die nächsten Tage kostete es mir einige Überwindung, in ein frisches Hemd zu schlüpfen.

Um meine Anerkennung noch weiter zum Ausdruck zu bringen — vielleicht aber auch mit dem Gedanken, seine Mundhöhle ein wenig mit Alkohol zu desinfizieren —, schickte ich ihm mit meiner nächsten Wäsche eine Kiste Bier nach hinten.

Nie wieder! Er war zwei Tage betrunken, so daß ich mit den Hemden ins Hintertreffen kam und an der nächsten Abendgesellschaft nicht teilnehmen konnte.

Für den Rest der Reise brachte der dankbare Freund meine Wäsche persönlich zu mir auf die Kammer und redete mich nur noch mit „Sir“ an.



... und was habe ich an mir, das dich zuerst zu mir hingezogen hat?

## Kleiner Handel mit Ali Achmed

Von Götz Bloemen

„O.K., my friend, give me three and a half pound and it's allright!“ — „Here, every fine teaservice made in Japan only nine pounds, my friend.“

Solche und ähnliche Angebote in Massen, zerlumpte Fellachen, die billigste Ware zu sagenhaften Preisen anbieten, schreiende Händler und über allem die sengende Sonne des Roten Meeres; das sind die Erlebnisse eines Seemanns auf der Reede von Suez.

„Leggo Anker!“ Kaum ist unser Schlickhaken zu Wasser, da kommen sie auch schon, die großen Flachboote mit ihren altertümlichen Lateinersegeln, bunt bemalt. Ja, das muß man den Alis und Achmeds lassen, ihre Boote haben sie in Schuß, ganz im Gegensatz zu der darauf befindlichen Besatzung.

Ich glaube, die alten Piraten und Flibustiere mögen nobler ausgesehen haben, als das, was sich jetzt, angetan mit Kleidungsstücken, die Gott weiß woher stammen mochten, über unser Deck ergoß. Jeder will natürlich der Erste sein, um das größte business zu machen; ver-

ständig, denn wenn es unserm Alten zuviel wird, jagt er den größten Teil der Bande wieder von Bord, und die Langsamen haben dann das Nachsehen.

Kurz nach dieser Masseninvasion handelswütiger Orientalen gleicht unser Achterdeck einem Basar. Man kann so ziemlich alles kaufen, vom Taschenmesser über echt orientalische Wandteppiche (made in Germany), bis zum Reisekoffer, außen Leder, innen die allerfeinste Pappe; natürlich verarbeitet, so daß Hein Seemann nicht so schnell merkt, was für einen Fang er gemacht hat und sich höchstens später darüber wundert, daß bei heftigem Regenwetter sein neuerstandener Koffer sich etwas sonderbar benimmt und langsam in seine Urbestandteile aufzulösen droht.

Ja, auf's Handeln und Feilschen verstehen sich die Söhne Cleopatras! Mit dem allerunschuldigsten Gesicht der Welt, dabei wild mit Händen und Füßen redend, als ob es um ihr eigenes Leben ginge, bieten sie einem ihre Wundergegenstände an zu Preisen, die wohl auf keiner Börse notiert sind, spielen dabei den gutmütigen geprellten Händler, wenn sie nach langem Feilschen die Ware für nur den halben Preis abgeben haben. Das sie dabei den Käufer immer noch anständig über's Ohr gehauen haben, scheint die Brüder gar nicht zu rühren.

Unangenehm berührt ist Achmed aber, wenn man versucht, ihn über's Ohr zu hauen, so wie es Jonny auf unserer „Esso Hamburg“ versuchte.

Fein säuberlich mit aller Sorgfalt hatte er ein paar Stangen Camel zurechtgemacht. Von außen tadellos, wie vom Schiffshändler, innen aber Holzwolle und Papier. Achmed aus Suez war sofort bereit, ein gutes Geschäft zu machen, und so wurde unser Jonny seine Wunderstangen auch prompt los, ohne daß Achmed auch nur den geringsten Verdacht schöpfte. Freudestrahlend zog Jonny mit einer dafür eingetauschten Tasche ab und die ganze Gang freute sich mit ihm, weil diesmal Achmed der Geprellte war. Aber es sollte anders kommen. Noch kurz vor dem Vonbordgehen fiel einem der Händler ein, daß er schnell noch eine Zigarette rauchen könnte. So öffnete er eine der Camelstangen und merkte nun die Bescherung natürlich sofort. Der Krach, den die Brüder machten, klingt mir heute noch in den Ohren. Ein geprellter Araber ist eine Studie für sich, und das Lamento, was er dabei vollführt, muß man selbst erlebt haben. Natürlich zog die ganze Bande geschlossen hinauf zum Kapitän. Unser Alter, der ja auch seinen Humor hat, konnte sich das Lachen kaum verbissen, als vor ihm ein entrüsteter Araber stand mit einer Miene, als wollte er ungefähr sagen „und so etwas muß mir armen ehrlichem Manne nun passieren.“ Dabei hielt er die halbgeöffnete Zigarettenstange in der Hand und Holzwolle und Papier fielen zu Boden. Das Ergebnis war, daß Achmed zwar seine Tasche zurückbekam, aber tüchtig ausgelacht wurde und sich vielleicht im Stillen gesagt hat: „Was du kannst, können andere schon lange!“

## Klare Ausdrucksweise

Auf einem Fahrgastdampfer einer Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft konnte man folgenden Anschlag lesen:

„Der Schiffsführer hat in allem, was das Dampfboot selbst, dessen Leitung und Erhaltung, sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung auf demselben betrifft, über Mannschaften und Passagiere, welche ihrerseits verpflichtet sind, sich dem ihm bzw. von dem mit der Aufsicht über die Passagiere besonders beauftragten Angestellten getroffenen Anordnungen ohne Widerstand zu fügen.“



# Der Packet-Segler

Von Ludwig Dinklage

Philadelphia, den 23. Dezember 1846.

Herzliebste Schwester Mathilde!

Nun sind bereits sechs Wochen verstrichen, seitdem wir auf dem Delaware-River anlangten. Delaware, das klingt nach Indianern und Trappern, klingt nach den Jungsbüchern, die unsere Brüder mit heißen Wangen verschlang. Aber die Stadt Philadelphia, die uns mit kaltem regnerischem Wetter gewiß nicht gerade sehr freundlich begrüßte, hat uns in bezug auf Indianerromantik doch gar zu sehr enttäuscht. Gerade, sich rechtwinklig kreuzende Straßen, eine Universität, eine Akademie der Naturwissenschaften, eine riesige öffentliche Bibliothek, die berühmte American Philosophical Society, lassen vergessen, daß noch vor einem Menschenalter hier die ersten Weißen skalpiert wurden. Überall trifft man auf Deutsche, und wer nach Norden wandert, in die Germantown, hat das Gefühl, in einer deutschen Kleinstadt zu sein. Noch wohnen wir im Hotel Crillon, blicken auf die verschlammten Ufer des Schuylkill River und warten.



Viele Deutsche besuchen uns täglich. Auch Kapitän Wencke ist allabendlich ein Stündchen unser Gast. Nun soll morgen die „MARIA LOUISE“ wieder zur Weser auslaufen, und so hoffe ich, daß Du um Ende Januar herum im Besitze meines Briefes bist. Herr Kapitän Wencke versprach uns, Dir dieses Schreiben selbst zu überbringen.

In Gedanken sehe ich Dich jetzt in Deinem gemüthlichen Heim am Osterdeich sitzen und Weihnachtsvorbereitungen treffen. Vielleicht sprichst Du auch gerade über Stuckens neues Schiff, die „MARIA LOUISE“. Gewiß, der Schiffbaumeister Rickmers in Bremerhaven auf der Geestehelle hat eine ganz vorzügliche Arbeit geleistet. Aber schließlich sind es doch der Kapitän und sein Volk, die dem Schiff das Leben einhauchen. Und was haben wir für eine hervorragende Besatzung, vom Kapitän angefangen bis zum letzten Kajütenjungen! Es sind alles Kinder aus den Wesermarschen.

Du hast das Schiff gesehen, als wir absegelten. Du hast uns selbst an Bord gebracht. Mit seinen 270 Lasten ist die „MARIA LOUISE“ nicht nur der neueste, sondern auch der größte Packetsegler der Flotte D. P. Stucken & Sohn. Der Kapitän sagte mir, er trüge die Takelung eines Vollschiffs. Ich verstehe mich nicht recht darauf, was das bedeutet. Es muß aber etwas ganz Besonderes sein. Wenn wir auf See einer Bark oder gar einer Brigg begegneten, hatte unser Volk für diese nur einen geringschätzigen Blick übrig. Ein Vollschiff muß demnach etwas Ähnliches sein wie ein Vollblut der Meere.

Ich will Dir jetzt von der Einrichtung erzählen. Zunächst einmal der Damensalon. Du wirst es

mir als Frau nicht übelnehmen, wenn ich gerade mit diesem beginne. Da er aber nun einmal ganz im hinteren Ende des Schiffes liegt, ist es schon ein logischer Anfang, ihn zuerst zu beschreiben. Aus sechs großen, vier-eckigen Fenstern blickt man hinaus aufs Kielwasser. Als wir weserabwärts zogen, sah ich durch diese Fenster die Deiche verschwinden, die Bake auf dem Hohenweg kleiner und kleiner werden, das winzige Boot mit dem getannten Segel den Lotsen zurückbringen zur Weser-Galot und sah endlich die grauen Köpfe der Nordseewellen mit ihren bleckenden, gelben Zähnen auf das Schiff zurollen. Es hob sich, es senkte sich. Man saß wie in einer Schaukel. Mir wurde eigenartig zu Sinn. Ich mußte meinen Blick abwenden von diesem Aufruhr der Elemente. Da entdeckte ich mein Spiegelbild. In der Mitte zwischen den Fenstern prangte ein großer Spiegel im breiten Goldrahmen. Ich erschrak. Das sollte ich sein? Ein solches Frauenzimmer war ich, mit wildem, zerzaustem Haar, alle Farbe aus dem Gesicht gewichen, die Taille in unordentlichen Falten, das Umschlagetuch nicht richtig geschlungen? Ich erschrak so sehr, daß ich mich erstmal auf eins der Sofas setzen mußte, dessen roter

In solchen Kammern reisten vor 100 Jahren die Passagiere I. Klasse auf den Seglern über den großen Teich. Zweistöckige Kojen, durch kunstvoll drapierte Gardinen und Vorhänge vor Licht und Luft geschützt, ein wackliges Tischchen, Stühle und Hocker waren damals schon ein großer Luxus.

Plüsch mir einladend zulächelte. Mir gegenüber saß schon eine andere Dame. Es war die Gattin eines Unternehmers, der bereits seit einem Jahre in Pennsylvanien war und ein reizendes kleines Gartenhäuschen in Germantown besaß. Man sagte, daß er nach einem neumodischen Öl suche, von dem die Welt noch viel reden würde. Die Dame hatte ihr Buch aus der Hand gelegt und hielt den Kopf gestützt. Ein paar mal seufzte sie tief auf. Mit einem unauffälligen Blick musterte ich sie. Ihre grünliche Gesichtsfarbe fiel mir auf. Wie war das möglich? Plötzlich sprang sie auf, hielt sich ein Spitzentüchlein vors Gesicht, eilte nach vorn, ohne mir einen Gruß zu gönnen. Verwundert blickte ich ihr nach. Ich sah, wie sie sich mühsam an der Rückenlehne einer langen Bank entlang tastete. Sie war bereits im Herrenzimmer, das sich unmittelbar an unsern Salon anschloß. Keiner der dort anwesenden Herren bot ihr bereitwillig den

Der Herrnsalon auf den Packetseglern um die Mitte des vorigen Jahrhunderts war zwar geräumig, aber durch den gewaltigen Tisch und die langen Bänke für unsere Begriffe höchst ungemüthlich. Etwas anheimelnder dagegen wirkte das dahinterliegende kleine Damenzimmer.

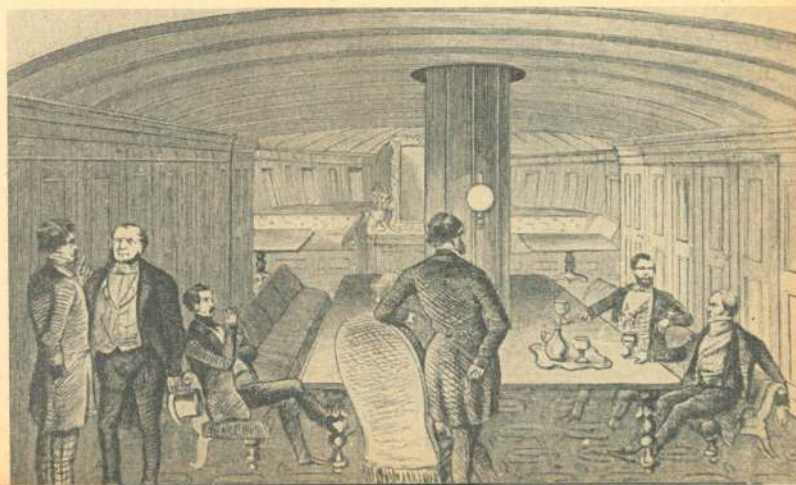
Arm an, sie zu stützen. Man beachtete die Dame gar nicht. Die Herren sogen gelangweilt an ihren Zigarren, mit todernsten Gesichtern. Es fiel mir jetzt erst auf, daß die Zigarren kalt waren. Von der Decke hing eine Petroleumlampe. Sie pendelte, hierhin — dorthin. Warum pendelte denn die Lampe? Einer der Herren hatte sein goldenes Crayon auf den Tisch gelegt. Es rollte hin und her. Warum rollte es? Plötzlich kam es mir zum Bewußtsein: das Schiff schlingerte und den Herren war es unbehaglich zu Mut.

Ein Matrose kam daher, lächelte mich an, lächelte mich mit einem unverschämten Gesichtsausdruck an. Dann hängte er ein Stück Segeltuch über den Spiegel. Ich wollte ihn zur Rede stellen, diesen Rüpel, wollte ihn rügen wegen seines unziemenden Benehmens. „Weshalb verhängen Sie den Spiegel?“ konnte ich nur fragen. — „Oh, Madame, keiner sieht sich gern in solchem Zustand, wenn ihm die Seebeine zu wachsen beginnen. Wir tun es nur wegen der Seekrankheit.“

In Gegenwart einer Dame wagte dieser Rüpel es, von Beinen zu reden, Du Liebe! Hatte ich wirklich schon nach zwei Tagen von Bremen meine gute Erziehung so weit vergessen, daß ich mich nicht sofort beschwerdeführend an den Kapitän wandte? Aber der Matrose hatte recht. Ich bin die ganze Reise nicht wieder seekrank geworden, nur durfte ich nicht in einen der zahlreichen Spiegel blicken. Noch viel mehr bemerkte man die Bewegungen des Schiffes, wenn man im Spiegel sah, wie alles pendelte. Ich finde, es waren reichlich viel Spiegel in den Salons. Sobald das Wetter schlecht wurde, hatte man sie auch jedesmal verhängt.

Doch ich war dabei, Dir von der Einrichtung des Schiffes zu erzählen. Du kennst nun den Damensalon und ein Zipfelchen des Herrenzimmers. Dieses liegt vor unserm kleinen, aber geschmackvollen Salon. Durch das Herrenzimmer bohrt sich der Kreuzmast, mitten durch den schweren Tisch aus rotem Brasilholz. Zu beiden Seiten befinden sich Polsterbänke. Kein Sonnenstrahl dringt in dieses Zimmer. Gegen die Außenwand des Schiffes stoßen viele kleine Zimmer oder Kabinen, wie sie an Bord heißen. Jedes Zimmerchen hat zwei oder vier Betten, immer zwei übereinander angeordnet. Reizvoll sind davor Mullgardinen drapiert. Ein kleiner praktischer Waschtisch, ein Schreibtischchen, ein paar Sessel und Hocker vervollständigen die Einrichtung.

In der I. Kajüte, die wir hier hinten bewohnen, sind wir nur wenige: die Gattin des Unternehmers und ich als einzige Deutsche, dann zwei amerikanische Damen mit ihren Kindern. Im Herrenzimmer finden wir sechs Herren, darunter Eduard, meinen Mann, und fünf Amerikaner. Die II. Kajüte ist etwas besetzter. Sie liegt im Mitteldeck. Ich sah einmal flüchtig ihre Einrichtung. Es ist alles viel einfacher gehalten, nicht dieser Überschwang an Spiegeln und goldenen Stukkaturen. Die Wände sind schlicht hellbraun gestrichen und ge-





masert. Man sucht vergeblich nach seidenen Vorhängen. In den Kabinen findet man vier, sechs oder acht Betten.

Dann ist noch das Zwischendeck zu nennen. Es ist übervoll. Einmal warf ich einen flüchtigen Blick in das dunkle Loch, das in dieses tiefe Verließ hinunterführt. Es graust einem, wenn man bedenkt, daß es Leute gibt, die so über das Weltmeer reisen müssen. Um frische Luft zu atmen, haben sie nur ein winziges Stückchen Vordeck für sich. Dort sonnen sie sich auf der Luke. Wie uns Herr Kapitän Wencke sagte, sollen im Zwischendeck fast nur Polen, Galizier und Russen reisen.

Doch halt, liebe Schwester, ich habe Dir noch gar nicht erzählt, was kürzlich der „Pennsylvanien Observer“ zu berichten wußte: „Bremer Vollschiiff rettet einen Franzosen“ war der Aufsatz überschrieben. Es hieß darin: „Wenn irgendwo ein Feldherr eine Schlacht gewonnen hat, so hallen die Zeitungen wider von seinem Lob. Edle Handlungen, deren Zeuge nur die einsame See ist, sind nur zu bald vergessen.“ Als Bremerin brauche ich Dir nicht zu sagen, wie recht der Schreiber hat.

Du weißt, daß ein Segelschiiff, aus dem Kanal kommend und nach der Neuen Welt bestimmt, nicht einfach westwärts segeln kann. Nein, wir müssen vielmehr einen großen Bogen nach Süden fahren, bis wir endlich auf östliche Winde stoßen, vor denen wir dann bequem den ersehnten Kontinent erreichen können. Wenn der Weg so auch gut um die Hälfte länger wird, brauchen wir doch erheblich kürzere Zeit dafür, als wenn wir uns mühsam gegen die ewigen Westwinde ankämpften.

In einem englischen Hafen waren noch einige Fahrgäste für die I. und II. Kajüte dazugekommen, so daß wir jetzt ein volles Haus haben. Neue Zwischendecker erhielten wir jedoch nicht. Nun waren wir mitten im gefürchteten Golf von Biscaya. Eines Morgens wurden wir durch Kommandorufe aufgeschreckt. Wir

eilten an Deck und sahen ein Schiff treiben. Es hatte ein Notsignal gesetzt und löste Böllerschüsse. Wir hielten darauf zu und sahen, daß es dem Sinken nahe war. Ein Sturm hatte Fock- und Großmast über Bord geschlagen. Das neben dem Schiff treibende Takelwerk, von dem es sich nicht hatte befreien können, schlug fortgesetzt gegen die Planken und hatte, wie Kapitän Wencke durch sein Fernglas feststellen konnte, dem Rumpf bereits ein erhebliches Leck beigebracht. Es war wohl nicht mehr zu dichten gewesen. Ein paar weitere Schiffe hielten sich in unmittelbarer Nähe. Vom Schiffsvolk hörten wir, daß man so etwas „beigedreht liegen“ nennt.

Kapitän Wencke ließ jetzt viele Segelmanöver machen. Unsere „MARIA LOUISE“ fing entsetzlich an zu schlingern. Einem der Herren, der im Salon ein Gläschen Burgunder trank, ergoß sich die Flasche über die weiße Weste. Er war sehr exaltiert und wollte sich in einem Brief an Herrn Stucken beschweren.

Ich mußte an die armen Kerle dort drüben auf dem Wrack denken. Wie muß denen jetzt zu Mut sein? Herr Sévérin, der Kapitän jenes Schiffes, ein ganz reizender und liebenswürdiger Herr, der die folgenden zwei Tage auf dem Sofa im Herrenzimmer schlief, bestätigte mir in unseren Unterhaltungen, wie recht ich mit meinen Vermutungen hatte.

Wacker hatten sie drüben gekämpft, tage- und nächtelang. Der Sturm jedoch war stärker als sie. Das Schiff wurde entmastet. Als Spielball der Wellen trieb es umher. Die Franzosen versuchten, einen Notmast zu errichten. Ihre Kräfte reichten nicht mehr aus. Die Trümmer des umhertreibenden Takelwerks zerschlagen die Planken. Sie mußten pumpen, ununterbrochen pumpen. Trotz aller Mühen gelang es dem Zimmermann nicht, das Leck zu dichten. Tag und Nacht wurde gepumpt. Vom ewigen Drehen der Handeln löste sich die Haut von den Händen. Mit Lappen umwand man das

blutige Fleisch an den Handflächen. Salzwasser drang in die Wunden ein. Es brannte wie Feuer. Das Schiffsvolk biß die Zähne aufeinander und pumpte, pumpte, pumpte. Manch heißes Stoßgebet drang zum Himmel. Der Herr hatte sie erhört, so glaubten die Schiffbrüchigen, als das erste Segel in Sicht kam. Es trug die dreifarbigige Flagge Oraniens. Keine Hand rührte sich zu ihrer Rettung. „Die See ging ihnen zu hoch“, sagten nachher die Geretteten.

Das Schiffsvolk pumpte, pumpte, pumpte. Wieder naht ein Schiff. Es ist nachts. Ein brennendes Teerfaß auf der Roof hat es herbeigerufen. Eine große Bark ist es, nach dem Schnitt der Segel eine von den Blackwall-Fregatten. Breitbeinig steht die Besatzung hinterm Schanzkleid, sieht den Toteskampf der Bark. Aber nichts geschieht. „Die See ging ihnen zu hoch“, sagten uns nachher die Geretteten.

Schier verzweifelt sind die Schiffbrüchigen. Immer wieder werden sie von Kapitän Sévérin aufgemuntert, doch weiterhin auf Gott zu vertrauen. Nur Er kann die Rettung bringen. Wo Menschenmacht und Menschenwillen versagen, da bleibt nur Seine Hilfe.

Weitere Schiffe kommen, herbeigelockt durch das nächtliche Fanal. Mit flehend erhobenen Händen stehen die Schiffbrüchigen an den Rüsten, winken und gestikulieren zu den Schiffen hinüber. Keine Hand rührt sich zur Rettung. Man bleibt nur in der Nähe, wartet, bis sich das Wetter bessert. „Die See ging ihnen ...“ sagten nachher die Geretteten.

Gerade zur rechten Zeit hat der Herr die „MARIA LOUISE“ und ihren Kapitän Claus Wencke diesen Weg geführt. Keine drei Stunden mehr konnte sich das sinkende Schiff halten. Unser Kapitän meint, es sei Christenpflicht, seinen Nebenmenschen Rettung zu bringen. Ihn schert es nicht, daß die See so hoch läuft.

Ich sehe Kapitän Wencke noch vor mir, wie er, auf dem Achterdeck stehend, ruhig seine Befehle erteilt, wie das Schiffsvolk die Takel unter der Großrah anschlägt, um damit das Boot zu Wasser zu lassen, wie er aus dem ganzen Volk, das sich freiwillig zum Rettungswerk gemeldet, die Bootsmannschaft auswählt. Es sind der Untersteuermann und vier Matrosen. Ich sehe es noch, liebe Schwester, wie die Männer an den Riemen reißen, wie sie bei der sinkenden Bark ankommen, wie eine Leinenverbindung mit dem Wrack hergestellt wird, wie sich einer nach dem andern ins Wasser fallen läßt, hinübergeholt wird ins Großboot. Bis der letzte Mann sicher an Deck der „MARIA LOUISE“ steht.

Unter den Passagieren wurde gleich eine Sammlung veranstaltet. Der Erlös, Kleidungsstücke und Münzen, wurde unter den Schiffbrüchigen ehrlich geteilt. Es war die französische Bark „L'APHRODITE“ aus Nantes, die vor unsern Augen unterging.

Wir liefen zunächst Bilbao an, um in diesem spanischen Hafen die Schiffbrüchigen abzusetzen. Französische Kaufleute gaben dort Kapitän Wencke und der „MARIA LOUISE“ zu Ehren ein Festmahl, und der Konsul zahlte unserm Kapitän eine beträchtliche Summe aus. Nein, ein bremscher Kapitän nimmt kein Geld dafür, Menschen gerettet zu haben. Noch einmal ließ er die Schiffbrüchigen in das Herrenzimmer der „MARIA LOUISE“ kommen und sagte ihnen in seiner schlichten Art: „Ihr armen Kerle seid schlimm genug daran; dankt Gott für eure Rettung. Ich nehme kein Geld dafür, daß ich Nebenmenschen, die in Not sind, das Leben zu retten suche, selbst nicht mit eigener Gefahr. Das Geld gebe ich euch! Nun fahrt nach Haus, tut euch etwas zugute und seid ordentlich und brav! Adieu!“

Nach diesem Zwischenfall ging die Überfahrt über den Atlantischen Ozean ohne weitere Ereignisse schnell vonstatten. Vor einigen Tagen kam nun das Packetschiiff aus Le Havre. Es brachte die letzten Pariser Gazetten mit. Auch in diesen konnte man etwas lesen von der Rettungstat des Kapitän Wencke. Sie ist auch König Louis Philippe zu Ohren gekommen, der deshalb eine Münze prägen ließ. Diese soll unserm Kapitän zusammen mit einem Dankschreiben demnächst in Bremen durch den französischen Konsul überreicht werden.

Nun, liebe Schwester Mathilde, darfst Du es mir nicht verübeln, wenn ich jetzt den Brief schließe. Morgen geht die „MARIA LOUISE“ wieder in See. Sie soll meine Grüße in die alte bremsche Heimat tragen.

Erfreue Dich gleich mir einer ausgezeichneten Gesundheit und sei in Liebe umarmt von

Deiner Schwester Martha.

Oh, diese Wollhandkrabben!







# Klar bei Schmunzelauge

## Helmut

Vater kommt von See zurück. Viele Monate war er fortgewesen, auf Trampfahrt. Morgens um 10 Uhr schon klingelt er an der Wohnungstür. Mutti weiß vor Freude nicht wohin.

„Du, Vati, um eins kommt Helmut aus der Schule. Du mußt dich in der Schlafstube verstecken. Das wird 'ne Überraschung geben für den Jungen!“

Vater versteckt sich.

Helmut kommt pünktlich nach Haus, kachelt seine Büchermappe in die Sofaecke. Einen Augenblick später stürmt er in die Küche.

„Mutti, Mutti! Vati ist da! Wo ist Vati?“

„Vati hier? Weiß ich nix von“, heuchelt Mutti. „Doch, doch, ganz bestimmt. Die Lokusbrille war ja hochgeklappt.“

\*

## Französisches Kino

In den französischen Kinos ist es üblich, draußen die Länge des Films in Minuten anzuzeigen. Das ist sehr praktisch. Kürzlich las man an einem Kino in Marseilles: „Besetzung des Suezkanals durch unsere Truppen — Dauer 5 Minuten“.

\*

## Gefährlicher Kurs

Das Schiff liegt in Bremen, im Europa-Hafen. Otje Piegras, blonder Matrose darauf, hat sich bald ein Mädchen angelacht. Hand in Hand gehen sie in den Bürgerpark. Da ist es am billigsten. Meint er. Sie gehen in die alleräußerste Ecke, wo die Zebras und Känguruhs sind. Arm in Arm schlendern sie wieder in Richtung Stadt.

„Und jetzt sind wir verlobt, Otje!“

„Verlobt? Wieso, warum?“

Sie lächelt ihn glückstrahlend an.

Da fällt sein Blick auf ein großes Schild am Straßenrand: „Das Betreten der unbeleuchteten Wege geschieht auf eigene Gefahr.“

Warum hat er das Schild nicht schon vorher gelesen?

## Die Sonne bringt es an den Tag



„Sagtest du nicht, Hein, du wärst als Wachmann an Bord gewesen?“

## Die Medizin

Ole Sagepüster ist Zimmermann auf dem guten Schiff „Euphorbia Ziegensteertsy“. Fünzig Jahre lang ist er nicht krank gewesen. Nun hat es ihn. Im Magen und im Darm. Er muß zum Schiffsarzt.

„Na, Blaubüdel, wo fehlt es denn?“ begrüßt ihn der Medizinmann.

„Tscha, Herr Doktor, ich kann da nicht mehr so hingehen, wo ich sonst morgens immer so hingeh.“

„Und wie lange haben Sie das schon?“

„Das habe ich, ja, das habe ich so ungefähr seit Kap Palmas.“

„Vier Tage also?“

„Tscha, das ist das woll.“

„Was Verkehrtes gegessen? Zu viel gegessen?“

„Nee, nicht mehr als sonst.“

„Hm, wollen mal sehen. Nehmen Sie diese Medizin. Morgens, mittags und abends, immer nach den Mahlzeiten einen Eßlöffel voll. Nehmen Sie doch gleich die ganze Buddel mit. Was übriggeblieben ist, bringen Sie mir wieder.“

„Danke, Herr Doktor!“

\*

Nach drei Tagen kommt der Zimmermann wieder zum Arzt.

„Na, Herr Sagepüster, alles wieder im Lot?“

„Alles klar, Herr Doktor! Hat fein geholfen.“

„Das ist fein. Ist auch 'ne gute Medizin.“

„Und was ich noch fragen wollte, Herr Doktor?“

„Was denn, Blaubüdel?“

„Ob ich dann wohl die Buddel behalten kann? Ist noch 'ne Menge in.“

„Die Buddel behalten? Warum denn das? Ich denke, das ist alles wieder in Butter?“

„Nee, da nicht für. Man bloß für die Möbel. Für die in der Ingenieurmesse. Die sind schon so schäbig.“

„Für die Möbel?“

„Steht hier doch auf der Buddel, Herr Doktor. Hier, da steht es.“ Der Blaubüdel weist mit dem Finger auf das Etikett.

„Färbt den Stuhl dunkel“, steht da wirklich schwarz auf weiß.

\*

## Der Schiffsjunge

Ebby Esskuchen macht seine erste Reise. Auf der „Penelope“. Als Moses. Eben aus der Elbe, beguckt sich Kapitän Fretwurst endlich seine Leute, die ihm der Heuerbaas auf den Hals geschickt hat.

„So, un du büst de Moses, wat? Hest freuher unklook speelt un op de School nix lehrt un büst 'n grooten Flöz west? Un dorüm schaft du nu noh See to, wat?“

„Nee, Herr Kapitän, dat hett sick bannig ännert siet de Tid, as Se Schippsjung wär'n.“

## Das Meer



Die Buchstabengruppen, richtig aneinandergereiht, ergeben einen Spruch, der zu dem Bild in Beziehung steht. Wenn Sie sich die Zeichen in dem äußeren Ring ansehen, werden Sie bald herausbekommen, in welcher Reihenfolge die Buchstabengruppen zusammengestellt werden müssen.

## Seemanns-Quiz

1. Was ist Dispacheur?
  - a) Urlauber;
  - b) Berechner von Seeschäden;
  - c) Ladungskontrollleur.
2. Was ist zwischen Wind und Wasser?
  - a) Teil der Außenbeplankung in Höhe der Wasserlinie;
  - b) Strandbezirk;
  - c) zur Hälfte gekentertes Schiff.
3. Was ist Ragtime?
  - a) Frühstückspause des Maschinenpersonals;
  - b) Lade- und Löszeit eines Schiffes;
  - c) Negermusik.
4. Was ist benept?
  - a) in der Ebbitide trockengefallenes Schiff;
  - b) an Land von Gaunern ausgeplündert;
  - c) betrunken.
5. Was ist Schute?
  - a) moderne Form eines Damenhutes;
  - b) Frachtfahrzeug im Hafenbetrieb;
  - c) Kornboden.
6. Was ist Bethel?
  - a) Genußmittel der Malaien;
  - b) Werkzeug zur Holzbearbeitung;
  - c) englischer Ausdruck für Kirchenschiff.

7. Was ist verkatten?
  - a) vor zwei an einer Kette befestigten Ankern liegen;
  - b) unklar werden von Tauwerk;
  - c) sich mit jemand erzürnen.
8. Was ist krimpen?
  - a) aufbiegen von Blechkanten;
  - b) aufräumen von wertlosen Plunder;
  - c) Rechtsdrehung des Windes.
9. Was ist Havarie-grosse?
  - a) Havarie, bei der die Versicherung für Schiff und Ladung haftet;
  - b) Totalverlust eines Schiffes;
  - c) Seunfall durch Verschulden der Besatzung.
10. Was ist aufbänken?
  - a) Aufstapeln der Bänke, um die Decks besser reinigen zu können;
  - b) jemand necken oder zum Zorn reizen;
  - c) Zusammenschieben der Kesselfeuer in den hinteren Teil der Feuerbuchsen.

## Auflösungen aus Nr. 10

### Seemanns-Quiz

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





GTS „John Sergeant“ erreichte auf der Probefahrt im Oktober 1956 eine Höchstgeschwindigkeit von 18 kn, und auf der ersten Reise mit 3000 t Ladung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von nicht ganz 17 kn, trotz schweren Wetters an drei Reisetagen. Länge über Alles 137,7 m. Breite 17,3 m, Tiefgang 7,93 m, Tragfähigkeit 8870 tdw, 6000 PS.

gehen in die ND-Gasturbine und haben auf ihrem Weg dahin in ihrer Rohrleitung eine Abzweigung zur gemeinsamen Abgasleitung, in die ein Regler eingebaut ist. Die HD-Turbine treibt über ein Untersetzungsgetriebe die Schraubenwelle. Als Notantriebsmaschine dient eine 750 PS Dampfturbine.

Bei der Antriebsanlage der „John Sergeant“ hat man u. a. darauf geachtet, eine gute Wärmeausnutzung und eine schnelle Bedienbarkeit zu erzielen und die ganze Anlage auf einem gemeinsamen Unterbau unterzubringen. Dies hat sowohl die Verladung wie auch den Einbau und den Anschluß von Rohrleitungen und anderer Verbindungen beträchtlich vereinfacht. Das Turbinengehäuse ist längsgesteilt und gestattet so durch Abheben des Oberteils eine verhältnismäßig einfache Instandhaltung und Besichtigung. Die Zugasdüse zur HD-Turbine ist winkelverstellbar. So kann man während des Betriebes ihren Anstellwinkel an der Eintrittsstelle ändern.

Da sich Turbinen nicht umsteuern lassen, ist es beim Schiffsantrieb üblich, zwischen Maschine und Schraube eine Umsteuereinrichtung zu setzen. Bei größeren Fahrzeugen verwendet man zumeist mechanische, elektrische oder hydraulische Umkehrgetriebe, soweit man nicht eine besondere Rückwärtsanlage einbaut, wie es jetzt noch häufig geschieht. Im Falle der „John Sergeant“ hat man eine vierflügelige Verstellerschraube von 5,23 m Kreisdurchmesser gewählt. Bei Kleinfahrzeugen kennt man diese Art Schrauben schon lange. Bei einer 6000-PS-Maschine erscheint sie aber recht bemerkenswert. Im übrigen paßt sich die Flügelstellung, also die Schraubensteigung, selbsttätig den Maschinenumdrehungen an, wodurch die jeweils günstigste Ausnutzung der Leistung von Maschine und Schraube erzielt

## Gasturbinenschiff „John Sergenant“

Von R. Andriano

Am 23. Oktober lief das erste deutsche mit Gasturbinen angetriebene Schiff vom Stapel. Es ist der FD. „Sagitta“, den die Rickmers-Werft in Bremerhaven erbaute.

Beim Stapellauf dieses neuartigen Fischdampfers erinnert man sich an den vorjährigen Besuch des amerikanischen Gasturbinenschiffes „John Sergeant“, das von der United States Lines bereedert und für den Military Sea Transport Service fährt.

Das GTS. „John Sergeant“ ist ein Liberty-Schiff aus dem Jahre 1942, das die American Maritime Administration aus den rund 1500 eingemotteten Einheiten der Liberty-Flotte herausgenommen hat. Es wurde von der Newport News Shipbuilding & Dry Dock Cy. umgebaut und dabei um 7,5 m verlängert. Die Probefahrten und die erste Reise haben gezeigt, das dadurch das Schiff bedeutend bessere Seeigenschaften gegen früher erhalten hat.

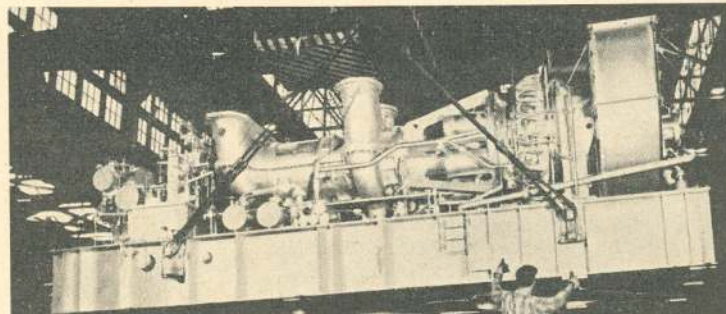
Die Entwicklung der Gasturbine blickt auf knappe zehn Jahre zurück, was auffallen mag, als die Dampfturbine immerhin schon eine Geschichte von über 60 Jahren hinter sich hat. Die Schwierigkeiten beim Gasturbinenbau lagen an der Erfüllung von drei Hauptforderungen, nämlich an der Überwindung von Werkstoffschwierigkeiten angesichts der hohen Gaswärme, die bei Eintritt in die Turbine bis zu 800 ° C beträgt, der Unterdrückung von Geräuschen und schädlichen Schwingungen, sowie drittens der möglichst weitgehenden Verhinderung von Salz- und metallischen Brennstoffablagerungen. Diese letzte Forderung hat man durch einen besonderen Einbau von Ölaufbereitungsanlagen erfüllt, was umso notwendiger war, als man von Anfang an vorsah, daß von der Benutzung von Dieselöl und Bunkeröl C, wie auf der ersten Reise benutzt, später auf Esso-Bunkeröl C übergegangen werden sollte.

Genau wie bei der Dampfturbine werden auch bei der Gasturbine Versuche hinsichtlich ihrer Verwendung im Schiffbau von den Kriegsmarinern durchgeführt. So seien hier die britischen Schnellboote „Bold Pioneer“, „Bold Pathfinder“ und „Grey Goose“ erwähnt. Das

letztere erreicht bei einer Verdrängung von 260 t und zwei Rolls-Royce Gasturbinen von je 5400 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 35 Knoten. Auch die US Navy hat derartige Versuchsfahrzeuge gebaut.

Von den verschiedenen Gasturbinenschaltungen, die mit offenem Kreislauf arbeiten, hat man für GTS. „John Sergeant“ die nach amerikanischer Ansicht einfachste und für Leistungen zwischen 5000 und 10 000 PS günstigste gewählt. Hier war eine Leistung von 6000 PS vorgesehen.

Die gesamte Gasturbinenanlage ist auf einem Fundament montiert.



Die Turbinenanlage der „John Sergeant“ geht von einer für Landzwecke erprobten und bewährten Gasturbine der General Electric Company aus, die man den Forderungen einer Schiffsmaschine angepaßt hatte. Sie besteht aus einer Zweiwellen-Turbine mit offenem Kreislauf, wobei zwei Gasturbinen hintereinander geschaltet sind. Der Kreislauf spielt sich in der Form ab, daß zunächst einmal der von einer 200-PS-Dampfturbine angelassene Luftverdichter seine verdichtete Luft in die Hochdruck-Gasturbine drückt und zwar durch den in der gemeinsamen Abgasleitung der Hochdruck- und Niederdruck-Gasturbine angeordneten Wärmeaustauscher. Von hier geht die angewärmte Luft nach Durchströmen einer Ölbrennereinrichtung und sechs Brennkammern, von denen zwei mit Zündeinrichtungen versehen sind, als Luft-Gasgemisch in die HD-Turbine zurück, die nun der Dampfanlaßturbinen nicht mehr bedarf und im Kreislauf weiterarbeitet. Die Abgase der HD-Gasturbine

wird. Der Übergang von einer Drehrichtung auf die andere erfolgt unmittelbar von der Brücke aus. Bei einer Fahrt von 17 Knoten kann GTS. „John Sergeant“ innerhalb von 2 Minuten und 50 Sekunden durch Umsteuern zum Stehen gebracht werden.

Da die Gasturbine mit Bunkeröl C arbeiten soll, war es erforderlich, eine besondere Aufbereitungsanlage vorzusehen, um nach Möglichkeit die Bildung von Niederschlägen zu verhindern. Diese entstehen durch Natrium, Calcium und Vanadium in den Ölrückständen und beschädigen Düsen und Schaufeln oder nutzen sie zum mindesten ab.

Diesen Gasturbinenschiffen wird in jüngster Zeit größte Aufmerksamkeit zugewandt. In verschiedenen Ländern sind bereits Gasturbinenschiffe in Auftrag gegeben worden. In England wird beispielsweise der 12 300 tdw Shell-Tanker „Auris“ mit einer solchen Anlage versehen.



**Schiffahrtsgraphik**

Anfertigung von Schiffsporträts  
für repräsentative Zwecke  
Entwürfe für Kalenderrückwände  
Speisekarten · Prospekte · Inserate  
Kofferaufkleber und -Anhänger

**HAMBURG 19**  
**Osterstraße 20**  
**40 40 71**



# Was den Seemann interessiert

## Der Nordostseekanal im Jahre 1956/57

Als zuständige Behörde hat die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel in einer Zusammenfassung unter dem Titel „Nordostseekanal“ Einzelheiten über den Schiffsverkehr während des Geschäftsjahres vom 1. April 1956 bis 31. März 1957 bekanntgegeben. Aus dieser Schrift ist zu entnehmen, daß der Kanal während des letzten Jahres in beiden Richtungen von insgesamt 66 590 Schiffen passiert wurde. Damit wurde gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von ca. 9 % erzielt. Der Kanal hat damit die größte Verkehrsleistung seiner Geschichte bewältigt und wiederum den Suezkanal und den Panamakanal hinsichtlich der Verkehrsdichte weit übertroffen. Mit einer Beförderungsleistung von rund 48 678 Mill. t wurde der Kanal in dem zurückliegenden Jahr nur von dem Suezkanal übertroffen, während der Panamakanal hinter dem Nordostseekanal rangiert.

## Unsere Fischerei-Schutzboote in der Nordsee

Der größte Teil der Hochseefischereiflotte stand im August und September auf den Fanggebieten in der mittleren Nordsee. Die Vielzahl der Schiffe und die Weite des Gebiets machten es erforderlich, beide Fischereischutzboote in die Nordsee zu entsenden. Das FSB „Meerkatze“ war dabei 35 Tage und die kleinere „Frithjof“ 25 Tage im Einsatz. Während dieser Zeit legten die Schiffe bei überwiegend steifen bis stürmischen Winden 7300 Seemeilen zurück. Das Fischereiforschungsschiff „Anton Dohrn“ führte in der Nordsee wissenschaftliche Arbeiten durch und stand im Bedarfsfall für Hilfeleistungen zur Verfügung.

Die Bordärzte behandelten z.T. schwer erkrankte oder verletzte Seeleute, von denen 26 in die Bordhospitäler aufgenommen werden mußten. Reparaturen und andere Hilfeleistungen wurden in 119 Fällen durchgeführt. Das FSB „Frithjof“ konnte einem deutschen Logger, der wegen Bruches des Ruderschafes bei zunehmender Wetterverschlechterung hilflos in hoher See trieb, nach schwierigem Manöver in Schlepp nehmen. Es glückte nach mühevoller Schleppfahrt, bei der die Schleppverbindung infolge der bis auf Windstärke 9 auffrischenden Winde und der groben See mehrfach brach, den Logger sicher in einen britischen Hafen einzuschleppen. Die Tauchergruppe des FSB „Meerkatze“ mußte eingreifen, um einem Fischkutter zu helfen, der auf hoher See manövrierunfähig geworden war, weil das Fangnetz in die Schraube geriet. Der Schaden konnte in vierstündiger Arbeit, die durch die Bewegungen des Kutters in der hohen Dünung sehr erschwert wurde, behoben werden. Die Bordwetterwarten der „Meerkatze“ und der „Anton Dohrn“ unterstützten die Fischereiflotte mit Wetterberichten, Vorhersagen und Sturmwarnungen. Bei den häufigen Schlechtwetterlagen war es für die Fischerei besonders wichtig, rechtzeitig zu erfahren, wann für kurze Zeit ruhiges Wetter zu erwarten war, um die Fangmöglichkeiten erfolgreich auszunutzen.

## Gemeinsame Erklärung der vier Tarifvertragsparteien der deutschen Seeschifffahrt

Die Verhandlungen über den Abschluß eines neuen Heuertarifvertrages für die deutsche Seeschifffahrt gestalten sich außerordentlich schwierig. Der Gesetzgeber hat im Jahre 1957 ein Seemannsgesetz verkündet, welches am 1. April nächsten Jahres in Kraft treten soll. Dieser Tatbestand erschwert den Parteien die schon ohnehin komplizierten Verhandlungen derart, daß der zum 31. Oktober 1957 gekündigte Heuertarifvertrag bisher nicht durch einen neuen Vertrag ersetzt werden konnte. Die Berücksichtigung des Seemannsgesetzes hat dazu geführt, daß zusammen mit den Heuerverhandlungen Beratungen über den bis zum 31. Mai 1958 gültigen Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt geführt werden

müssen. Wegen dieses Zusammenhanges sind sich die Tarifvertragsparteien darüber einig, daß unabhängig von der Laufzeit des Manteltarifvertrages der neue Heuertarif und ein neuer Manteltarif gleichzeitig in Kraft treten müssen.

## Unter der Voraussetzung stabiler Löhne keine Preiserhöhungen

Nach einem am 6. September veröffentlichten Lagebericht hat die Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie ihre Produktion 1957 weiterhin ausdehnen können. Dagegen hat sich die Konjunktur „fühlbar“ abgeschwächt. Nachdem Ende 1956 infolge von Lohn- und Materialpreiserhöhungen und sonstigen Kostensteigerungen das Preisniveau der EBM-Erzeugnisse in vielen Fällen hatte angehoben werden müssen, sind die Verkaufspreise in diesem Jahre unverändert geblieben. Auch in den kommenden Monaten ist unter der Voraussetzung stabiler Löhne nicht mit Preiserhöhungen zu rechnen.

## Und dann der Zoll . . .

Belgien (siehe auch Heft 2, Seite 28).

A. Waren, die Reisende für ihren persönlichen Bedarf bei der Einreise in ihrem Gepäck mit sich führen, können auf Grund einer einfachen mündlichen Zollanmeldung hin bis zu den nachstehend angegebenen Höchstmengen zollfrei eingeführt werden.

1. Reisende aus europäischen Ländern:

- 200 Zigaretten oder 50 Zigarren oder 100 Zigarillos oder 250 g Tabak;
- ein Liter Wein und 0,5 Liter Spirituosen;
- 0,5 Liter Riechwässer (z. B. Eau de Cologne, Lavendelwasser), 0,5 Liter Toilettewasser (Haarwässer, Gesichtswässer oder Mundwässer) und 25 g Parfüm;
- andere Erzeugnisse bis zu einem Gesamtwert von 500 Franken.

2. Reisende aus außereuropäischen Ländern:

Das Doppelte der unter Ziffer 1 für Reisende aus europäischen Ländern angegebenen Mengen.

3. Bemerkungen:

Bei der Einfuhr von Tabakwaren, Wein, Alkohol, Riechwässern, Toilettewässern oder Parfüms in Mengen über die jeweilige zollfreie Höchstmenge hinaus sind Einfuhrabgaben lediglich für die über das Höchstmaß hinausgehenden Mengen zu entrichten. Die Erzeugnisse dürfen in ungeöffneten Umschließungen eingeführt werden.

Weibliche Reisende dürfen an Tabakwaren nur Zigaretten zollfrei einführen. Die Vergünstigungen gelten nicht für Reisende unter 15 Jahren.

B. Vorübergehend zollfrei, ohne die Förmlichkeiten des Zollvormerkverfahrens und ohne Sicherheitsleistung, können eingeführt werden:

- Kleider, Leibwäsche und Toilettegegenstände — auch offensichtlich nicht gebrauchte —, die auf dem Körper oder

im Gepäck eingeführt werden, sofern sie der sozialen Stellung des Reisenden entsprechen und nicht in außergewöhnlichen Mengen eingeführt werden;

2. die folgenden Gegenstände, soweit sie gebraucht sind, der sozialen Stellung des Reisenden entsprechen und von ihm eingeführt werden oder sich in dem Gepäck befinden, das er beim Grenzübertritt mit sich führt:

- ein Photoapparat — mit bis zu 12 Kassetten oder 6 unbelichteten Filmen (12 Filme für außereuropäische Reisende);
- ein Filmaufnahmeapparat für Schmalfilme — mit 3 unbelichteten Filmen von 15 m Länge (6 Filme für außereuropäische Reisende);
- Sportgeräte (z. B. 1 Jagdgewehr, 1 Paar Skis, 2 Tennisschläger, 1 Ausrüstung zum Fischen). Jäger dürfen mit dem Gewehr 50 Patronen zollfrei einführen;
- ein tragbares Musikinstrument;
- ein tragbares Rundfunkgerät (in Kraftwagen eingebaute Rundfunkempfangsgeräte werden auf Triptyk zugelassen);
- ein Fernglas;
- eine Reiseschreibmaschine;
- ein Zelt und kleine Camping-Ausrüstungsgegenstände (z. B. Schlafsack, Küchengeräte);
- ein tragbares Tonwiedergabegerät mit bis zu 20 gebrauchten Platten;
- ein Kinderwagen.

C. Gegen Leistung einer Sicherheit für die in Frage kommenden Abgabebeträge können (im Vormerkverfahren) vorübergehend zollfrei eingeführt werden:

alle anderen, vorstehend nicht genannten persönlichen Gebrauchsgegenstände (z. B. Rechenmaschinen, Schreibmaschinen, tragbare Tonaufnahmegeräte, tragbare Stehbildwerfer oder Schmalfilmvorführgeräte). (Fortsetzung folgt)

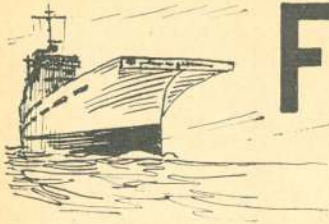


KREISELKOMPASS = *Sicherer Kurs*  
SELBSTEUER = *Schnelle Reise*

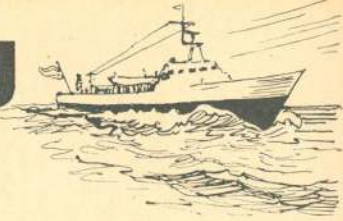
Service in allen wichtigen Häfen der Weltschifffahrt







# Flotten-Umschau



Die Ende Oktober gemeldete Verlegung des Sitzes des NATO-Flottenkommandos für Nord-Zentral Europa unter Leitung des britischen Admirals Campbell-Walter vom bisherigen Standort Mönchen-Gladbach nach Kiel-Holtenau läßt erkennen, daß die Bundesmarine inzwischen so weit gewachsen ist, daß das zuständige NATO-Kommando auf die Dauer nicht mehr im seefernen Rheinland bleiben konnte, um seine Aufgabe, Sicherung der westlichen Ostsee und notfalls Verhinderung von Durchbruchversuchen gegnerischer Streitkräfte von Osten her in die Nordsee und den Atlantik, zu erfüllen. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen der Bundesmarine und der dänischen und norwegischen Marine, nicht zuletzt innerhalb des Längengrades von Lübeck (11° E) und des von Skagen (10° 40' E), wozu natürlich auch die weitere Gemeinschaftsarbeit mit den übrigen NATO-Mächten in der Nordsee, dem Kanal und dem Nordatlantik gehört. Von Wert für den Sitz des NATO-Flottenkommandos Nord-Zentral Europa ist auch der Marine-Fliegerhorst in Kiel-Holtenau und, nicht weit davon, der von

Jagel bei Schleswig. Der dritte Marine-Fliegerhorst liegt in Nordholz bei Cuxhaven.

\*

Nun haben wir auch wieder eine „Niobe“. Sie ist ein Hafenschutzboot von 130 t, 34 m lang, das mit seinen beiden Dieseln 16 Knoten laufen kann, und auf der Krögerwerft in Rendsburg erbaut wurde. Ein zweites Boot dieser Klasse ist hier noch im Bau und weitere acht sind geplant. Als Bewaffnung führt es leichte Flak. Außerdem ist es mit U-Abwehr- und Minenräumgeräten ausgestattet. Besatzung 20 Mann. Diese Boote unterstehen den Hafenschutzgeschwadern der betreffenden Stützpunktcommandeure der Bundesmarine und nicht der NATO.

Außer dem Ende Juli 1932 untergegangenen Segelschulschiff „Niobe“ der Reichsmarine gab es früher schon eine Fregate „Niobe“, die 1861 von der englischen Marine angekauft wurde und als Seekadetten-Schulschiff diente. Sie befand sich bis 1890 im Dienst und diente dann als Hulk in Kiel. Die zweite „Niobe“ war ein Kleiner Kreuzer von 2360 t, 1899 auf der

A.G. „Weser“ in Bremen vom Stapel gelaufen. 1925 wurde diese „Niobe“ als Schulkreuzer „Dalmicija“ nach Jugoslawien verkauft wo sie noch lange Jahre Dienst tat.

\*

Während der großen NATO-Seemanöver liefen zum ersten Mal nach dem Kriege deutsche Schnellboote einen dänischen Hafen an, wo sie durchaus freundlich aufgenommen wurden, ebenso wie andere bundesdeutsche Kriegsfahrzeuge bei weiteren Gelegenheiten in sonstigen Ländern, z. B. die Schulschiffe „Eider“ und „Trave“ in Großbritannien, Frankreich und Holland während ihrer Schulreisen. Gleichfalls ist der Besuch der beiden Minenräumboote „Pegasus“ und „Atair“ in Paris anlässlich der dortigen Schiffsahrtsausstellung Anfang Oktober erwähnenswert.

\*

Der Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge, und Flottenadmiral Zenker haben sich in diesem Sommer gut acht Tage bei der britischen Marine aufgehalten, und, außer dem Besuch von Schulen und sonstigen Einrichtungen der Royal Navy auch eine Fahrt auf der „Ark Royal“, dem 1950 vom Stapel gelaufenen und nach verschiedenen Umbauten Anfang 1955 in Dienst gestellten größten britischen Flugzeugträger, 46 500 ts, gemacht.

\*

Da wir gerade von Flugzeugträgern sprechen, mag es angezeigt erscheinen, das Aufkommen besonderer Hubschrauberträger anzuführen. Tatsächlich hat sich der Hubschrauber im Zuge seiner letzten Entwicklung, trotz unterlegener Geschwindigkeit gegenüber den anderen Flugzeugarten, für verschiedene Marineaufgaben als sehr geeignet erwiesen, besonders für See-Land-Unternehmungen (amphibische Kriegsführung). So haben die Amerikaner den Geleitträger „Thetis Bay“, der einer Gruppe von 34 Geleitträgern (je 12 000 ts) angehört, für 8 Mio. Dollars zum Hubschrauberträger umgebaut. Weitere Umbauten sind vorgesehen. Das Schiff kann 20 Truppenhubschrauber für je 22 Landungskämpfer oder 40 Hubschrauber für je 10 Mann an Bord nehmen. Außer der Stammesatzung von 700 Mann finden noch insgesamt 1000 Mann Marine-Infanterie Unterkunft an Bord.

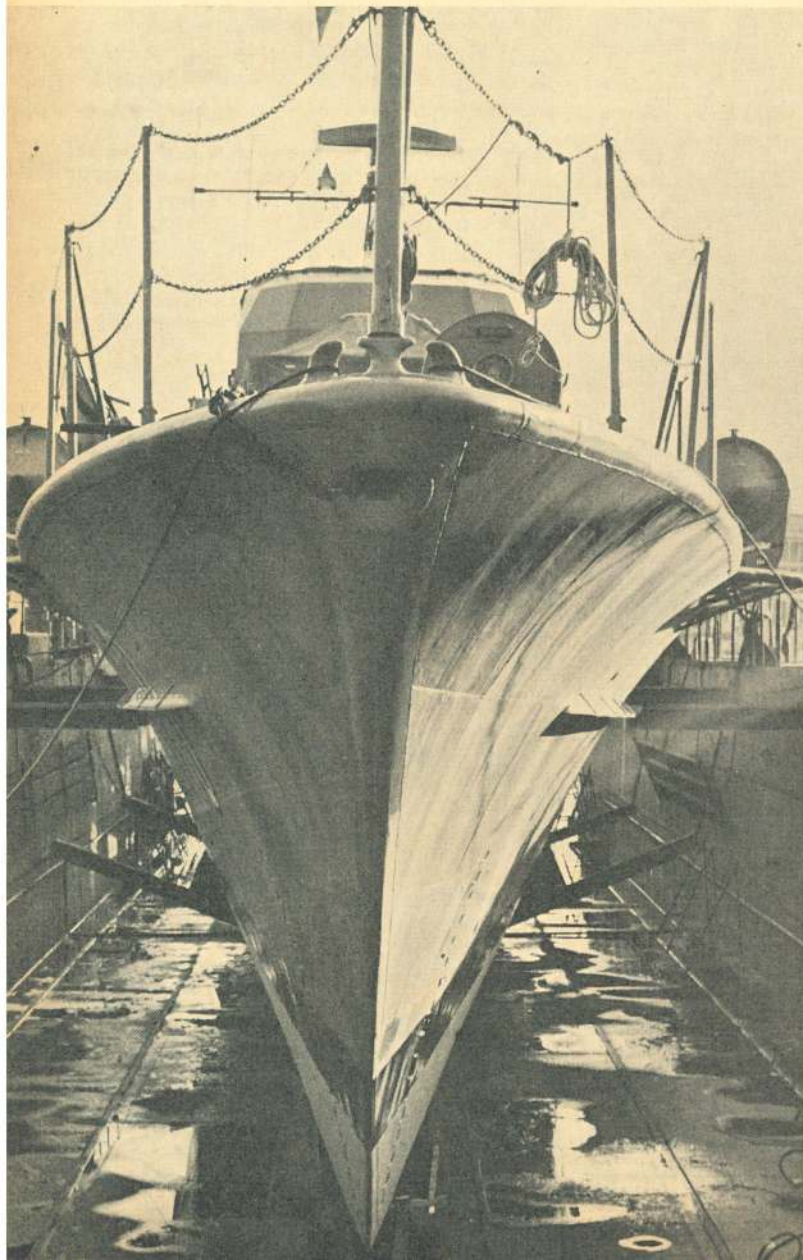
\*

Das geplante neue Schulschiff der französischen Marine, als Nachfolgerin der aus dem Jahre 1930 stammenden „Jeanne d'Arc“, für Seekadetten- und Fähnrichausbildung vorgesehen, soll 10 000 ts groß sein, 26,5 Knoten laufen, einen Aktionsradius von 6000 Seemeilen haben und als Hubschrauberträger verwendbar sein.

\*

Über das erste amerikanische Atom-U-Boot „Nautilus“ wurde bekanntgegeben, daß es rund 50 000 Seemeilen ohne Brennstoffergänzung zurückgelegt hat. Ferner wurde berichtet, daß es bei den NATO-Manövern 14 Tage und 3 Stunden hintereinander unter Wasser gefahren sei. Das größte amerikanische U-Boot, die „Triton“, ein Radarträger, ist 5460 ts groß, hat zwei Atomkessel und ist für Zusammenarbeit in einem Einsatzverband, vermutlich im Mittelmeer, vorgesehen.

Navagados.



Als sichtbare Anerkennung für die gute Leistung und schnelle Lieferung der von der schwedischen Regierung bestellten Schnellboote überreichte Admiral Palmgreen dem Chef der Lürssen-Werft in Bremen-Vegesack eine Schiffsglocke mit den eingegossenen Namen der elf Schnellboote, nachdem ihm nach den ersten fünf Booten bereits das Ehrenschild der Kgl. schwedischen Marine und der Wasa-Orden verliehen worden waren.

Die von der schwedischen Marine konstruierten Einheiten haben eine Verdrängung von 155 ts bei einer Länge von 48 m, 5,8 m Breite und 2,4 m Tiefgang. Als Antrieb dienen drei Mercedes-Benz-Viertakt-Dieselmotoren von 9000 PS, die dem Boot eine Geschwindigkeit von über 40 Knoten verleihen. Das aus Stahl gebaute Boot mit seinen Innenverbänden und Aufbauten aus Leichtmetall ist mit je einem 4-cm-Geschütz auf der Back und am Heck bewaffnet. Dazu kommen vier Raketenabschüßvorrichtungen, sowie vier Torpedorohre achtern und zwei vorn von 53,5 cm.

Mit der Schnellbootromantik wie noch im letzten Krieg ist es jedoch endgültig vorbei. Der Gefechtsstand ist gewissermaßen von der Außenwelt abgeschlossen. Hochentwickelte Navigations- und Zielmeßgeräte geben die Möglichkeit, ein Gefecht praktisch vom grünen Tisch aus zu führen. Auf einem Bildschirm wird der Feind als Schatten sichtbar. Blitzschnell reagieren auf dieses Ziel Geschütze, Raketen oder Torpedos. In den Jahren 1952—1957 wurden für die schwedische Marine folgende Schnellboote gebaut: „Aldebaran“, „Altair“, „Antares“, „Arcturus“, „Argo“, „Astrea“, „Plejad“, „Polaris“, „Pollux“, „Regulus“ und „Rigel“.



# Ankerplätze

## DER SEEMANNSSMISSIONEN

**Deutsches Seemannsheim Hamburg, Wolfgangsweg 12**  
Gottesdienst: Jed. So. und 20. 11. (Buß- und Betttag) 10.30 h  
So. 24. 11. 10.30 h

Heilig. Abendmahl: Jed. Mo. 8.00 h  
Wochenandacht: Di. 19. 11. 19.30 h  
Musik. Unterhaltungsabend: Di. 22. 11. und 3. 12. 19.30 h  
Tonfilm: Di. 26. 11. 19.30 h  
Preissskat: Jed. Do. 19.30 h  
Ausspracheabend: Jed. Fr. 19.30 h  
Heimabend: So., Mo., Mi. und Sb.  
Fernsehen: So., Mo., Mi. und Sb.  
Sprechstunden des Seemannspastors: täglich von 9—10 Uhr

**Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132**  
Gottesdienst: Jed. So., sowie 21. 11. (Buß- und Betttag) 10.00 h  
Jed. Fr. 20.00 h

Filmabend: Jed. Mo., Mi. und Sb.  
Seefahrtschüler: Di. 19. 11. 20.00 h  
Heimabend: Di. 26. 11. 20.00 h  
Seemannsfrauen: Di. 12. 11. 20.00 h  
Sprechstunden des Seemannspastors: Jed. Di. 16.00—19.00 h

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

**Katholisches Seemannsheim „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarusstraße 12**

Hochamt und Predigt: Jeden So. 15.00 h  
Gemeinschaftsmesse: Jeden Do. 20.00 h  
Fernsehen: Täglich ab 20.00 h  
Film- und Lichtspielabend: Jeden Fr.  
Tanzveranstaltung: Jeden So. 16.30 bis 18.30 h  
Jeden Do. 20.45 bis 22.45 h  
Bunter Abend: Jeden Sb. ab 20.30 h

**Deutsches Seemannsheim Bremen, Jippen Nr. 1 (Stephanikirchhof)**

Gottesdienst: So. 10 Uhr  
Film- und Lichtspielabend: jeden Fr.  
Sprechstunden: täglich 11—12 Uhr  
Seemannsfrauen sieht das Heim jederzeit offen.

**Deutsches Seemannsheim Bremerhaven-Mitte, Schifferstr. 55**  
Gottesdienst: Jeden So. 10.00 h

**Deutsches Seemannsheim Bremerhaven-Fischereihafen**  
Gottesdienst: Jeden So. 10.00 h

**Deutsches Seemannsheim Rotterdam, s'Gravendykval 157**  
Lesezimmer und Spielraum: Täglich  
Gottesdienst: Jeden So. 10.30 h in der deutschen Kirche

Tanzabend: Jeden So. 20.00 h  
Preissskat: Jeden Di. 20.00 h  
Filmabend: Jeden Do. 20.00 h  
Stadtrundfahrt: Jeden Sb. 15.15 h  
Abend am Kamin: Jeden Sb. 20.00 h  
Fußballspiele können bei rechtzeitiger Anmeldung durch uns organisiert werden.  
Bücherei mit gutem Lesestoff für die Reise.  
Seemannsfrauen sieht das Heim ebenfalls jederzeit offen.

**Deutsches Seemannsheim London, 59 Alle Street, Whitechapel E. 1**

Gottesdienst: Jeden So. 10.00 h St. Georgskirche

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

**Deutsches Seemannsheim Turku, Satomakatu 27**  
Gottesdienst: So. 20. X. u. So. 3. XI. 14.00 h  
(Scharfschützenkapelle d. Doms)  
Sb. 2. XI. 19.00 h

Familienabend: Jeden Mi. und So.  
Lesezimmer und Spielsaal i. Seeleute täglich geöffnet.

**Englisches Heim Walfish Bay**  
Im englischen Seemannsheim deutsche Ecke mit deutschen Büchern und Zeitschriften.

\*

### Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrüßendungen werden auf den bekannten Wellen und zu den bekannten Zeiten von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 7. 12., 21. 12. (Weihnachtssendung) und 4. 1.

## Der Weg zum Patent

### Seefahrtschule Hamburg

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und in kleiner Hochseefischerel bestanden am 18. Oktober 1957 folgende Herren:

Horst Baer, Ulf Bergert, Harald Boos, Herbert Ehlert, Karl Fellensieck, Jürgen Fromann, Georg Grimm, Henry Hahn, Heinz Harnisch, Walter Hort, Erich Herrmann, Fritz Hüber, Harald Kubiatowicz, Kurt Pios, Arno Martinstieg, Peter Nagel, Hans Peters, Werner Radau, Siegfried Rimkus, Wilhelm Triik, Hans Warnke, Harald Wesche.

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt am 29. Oktober 1957 folgende Herren:

Fred Burs, Karl-Heinz Greiner, Hans Hansen, Walter Fillpak, Günter Knuth, Claus Ockelmann, Kurt Oelke, Ulrich Pedersen, Walther Petry, Klaus Rosner, Heinz Rutschmann, Hans Schlegel, Ewald Schmidt, Karl-Heinz Schmidt, Werner Tessnow, Hans Tiedemann, Otto Volkhardt, Hans-Hermann Wegener, Fred Will.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt bestand am 30. 10. 1957 Herr Erich Grattopp.

### Seefahrtschule Bremerhaven

Am 1. Oktober bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A5) folgende Herren:

Georg Dewitz, Uwe Ehlers, Rolf Flathmann, Dietrich Gröschel, Manfred Henkel, Artur Herzog, Winfried Hutwaller, Rudolf Klotz, Hans Köhler, Erhard Michaelson, Ulrich Moryson, Helmut Münzert, Fritz Naujok, Eberhard Nölke, Herbert Pazurek, Hans Rautenberg, Horst Seiffert, Peter Siebs, Heinrich Smid, Rudolf Sparenberg, Wolfgang Stern.

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) die Herren:

Heinz Böhme, Peter Bruns, Hans Buschhoff, Helmut Czepat, Günther Frenzel, Helgo Hofrichter, Rudolf Illing, Klaus Korsen, Horst Kruse, Günter Küver, Heinrich Lück, Harald Ricklefs, Paul Sauter, Eberhard Schönhoff, Kurt Schönhoff, Horst Schulz, Ralf Siemsen, Walter Schwede, Dietrich Steinort, Hans-Wilhelm Surbeck, Ditmar Wiese, Franz Woelke.

### Weihnachtspostverkehr

Wie alljährlich hat auch in diesem Jahr der Bundespostminister gebeten darauf hinzuweisen, daß der zu erwartende Weihnachtsverkehr außerordentlich hohe Anforderungen an die Post stellt. Es läge daher nicht nur im Interesse der Post, sondern auch der Bevölkerung, dieser Tatsache dadurch Rechnung zu tragen, daß Weihnachtspakete und -päckchen in die sowjetische Besatzungszone und nach allen Orten des Bundesgebietes möglichst frühzeitig ausgeliefert und für die Anlieferung möglichst die verkehrsschwächere Tageszeit, die Vormittags- und die frühen Nachmittagsstunden, zu wählen ist. Der berechnete Wunsch des Postministers wird hiermit den Besatzungen der deutschen Schiffe bekanntgegeben.

### Fotografierverbot im Hafen von Alexandrien

Das Konsulat der Bundesrepublik Deutschland in Alexandrien hat mitgeteilt, daß kürzlich im Hafen von Alexandrien zwei deutsche Seeleute festgenommen worden waren, weil sie trotz Verbots Aufnahmen im Hafengebiet gemacht hätten. Ihre Freilassung konnte erst nach zwei Tagen durch Intervention des Konsulats bewirkt werden. Das Konsulat nimmt diesen Vorfall zum Anlaß, um auf das für viele Bezirke Ägyptens bestehende Fotografierverbot hinzuweisen, und insbesondere für den Hafen Alexandrien auf folgende Vorschrift zu achten: Es wird hiermit bekannt gegeben, daß es streng verboten ist, im Hafengebiet von Alexandrien zu fotografieren, zu filmen oder zu zeichnen. Jedes Zuwiderhandeln gegen die Bestimmung wird in Übereinstimmung mit dem Gesetz Nr. 792 vom 31. 7. 56 geahndet werden.

## Bücherbrett

### Köhlers Flotten-Kalender 1958

(Wilhelm Köhler Verlag, Minden, 240 Seiten, mit vielen Fotos, Skizzen und Farbtafeln, DM 2,30).  
Zum vierten Mal nach dem Kriege legt der Mindener Verlag seinen bekannten Flotten-Kalender vor. Der Schriftleiter Ludwig Dinklage, der auch unsere Zeitschrift zusammenstellt, hat es verstanden, wieder erstklassige Mitarbeiter heranzuziehen, die einen hervorragenden Überblick über unsere Handelschiffahrt geben, uns die Taten unserer alten Kriegsmarine ins Gedächtnis zurückrufen und auch den Neuaufbau unserer jungen Bundesmarine schildern. Hineingestreut sind manche lustige und ernste Abenteuer unserer Seefahrer. Es ist wieder ein Buch geworden so recht nach unserem Geschmack, in dem das Schöne, aber auch das Schwere unseres Berufs deutlich zum Ausdruck kommt. Viel Fotos, Skizzen und Zeichnungen lockern das Buch auf.

### „Was ist das für ein Schiff?“

Von Sigfried Bolling. (Urania-Verlag, Leipzig-Jena, 143 S., mit vielen Skizzen und Fotos. Hln. DM 3,90).  
Ein handliches kleines Büchlein legt uns hier der Verlag vor, das zunächst einen kurzen Abriss über die Entwicklungsgeschichte des Schiffes bringt, dann aber eine Übersicht über den modernen Schiffbau gibt. Wenn auch die Schiffe der sowjetisch besetzten Zone darin dominieren, gipfeln in einem Längs- und Querschnitt des 10 000-t-Frachters der „Frieden“-Klasse, so finden wir auch einige bundesdeutsche Neubauten unter den Abbildungen. Recht interessant ist, was über die sowjetische Schiffahrt gesagt wird mit Fotos, die wir sonst kaum zu Gesicht bekommen. Der Text ist kurz und leicht faßlich.

### „Deutschlands Handelsflotte 1957“

Von K. H. Schwadtke (Verlag Eckardt & Messtorff, Hamburg, 142 S., kart. DM 5,20).  
Als zu Beginn des Krieges Erich Gröner sein Taschenbuch der Handelsflotte mit den Schattenrissen der Handelschiffe herausbrachte, schuf er damit das Gegenstück zu Weyers „Taschenbuch der Kriegsflootten“. Dieses vielbenutzte und immer wieder nachgefragte Handbuch ist noch nicht wieder erschienen. Als Ersatz dafür aber kann man das Buch von K. H. Schwadtke ansprechen, das die Silhouetten aller deutschen Handelsschiffe über 500 BRT (mit Ausnahme der Fischereifahrzeuge) bringt und dazu eine nach Reedereien aufgeteilte Schiffsliste, sowie eine Aufstellung der Ex-Namen. Das Büchlein ist im Rotaprint-Verfahren hergestellt, um die Kosten möglichst niedrig zu halten. Sollte man es sich nicht doch einmal überlegen, den Text im normalen Buchdruck herzustellen? So sind die Tabellen ein Augenpulver, das dem Leser die Benutzung dieses doch immerhin wichtigen Buches verleiden kann.

### „Die romantische Seefahrt“

Von Jean de La Varenne (Rowohlt-Verlag, Hamburg, 280 S., 185 Abbildungen im Text und Kunststrucktafeln, übersetzt von Wolfgang Rittmeister und Fritz Montfort, Leinen DM 19,90).  
Ein hervorragendes Werk, dem der Verfasser den Untertitel „Schiffahrtsgeschichte eines Enthusiasten“ gegeben hat. Aus den verschiedenen Kapiteln, in denen die Entwicklung des Schiffbaues von den allerersten Anfängen

bis zur Blütezeit der Segelschiffahrt aufgezeigt wird, spricht die Erfahrung eines Mannes, der sich aus Passion dem Modellbau verschrieben hat und der sich an den Linien und Formen der Schiffsmodelle, die unter seiner Hand entstanden sind, begeistert. In bunter Folge läßt der Verfasser als Schriftsteller von Rang die wichtigsten Ereignisse der Seefahrtsgeschichte der Vergangenheit Revue passieren und beweist damit sein tiefes Wissen um die damaligen maritimen Vorgänge. Ohne dem ausgezeichneten Buch Abbruch tun zu wollen, muß bedauert werden, daß in dem abschließenden Kapitel über „Die Klipper“ die deutschen Leistungen im Hinblick auf den Bau von Tiefwasserseglern keine Würdigung fanden. Es waren die deutschen Großsegler, die eine Epoche abschlossen und nicht die vom Verfasser genannte „France“, „Prußen“ und „Potosi“ waren die größten Schiffe dieser Bauart.

### Die amerikanischen Höhen- und Azimut-Tafeln H. O. 214.

Eine Einführung von H. C. Freiesleben. (Eckardt & Messtorff Verlag, Hamburg, 16 Seiten mit Diagrammen, kart. DM 1,80).  
In unserer deutschen Handelsschiffahrt wurde bis vor dem Kriege allgemein mit den von J. Ebsen herausgegebenen Azimut-Tafeln gearbeitet. Diese sind aber seit vielen Jahren vergriffen und sollen, inzwischen veraltet, auch nicht wieder neuaufgelegt werden. Es ist auch von amtlicher Seite einstweilen nicht beabsichtigt, neue deutsche Azimut-Tafeln zusammenzustellen und herauszugeben. — In der Bundesmarine sind jetzt die vom U.S. Navy Hydrographic Office herausgegebenen Höhen- und Azimut-Tafeln H. O. 214 eingeführt worden, die sich auch in der deutschen Handelsmarine mehr und mehr durchsetzen. Zum Teil werden sie auch an den deutschen Seefahrtschulen im Unterricht benutzt. — Um nun dem deutschen Nautiker die Benutzung der amerikanischen Tafeln zu erleichtern, wurde im Einverständnis mit dem U.S. Navy Hydrographic Office und mit Billigung des Deutschen Hydrographischen Instituts diese von Dr. H. C. Freiesleben verfaßte Einführung herausgegeben.

Otto Schreiber: **Der verzauberte Seestern.** Wahre Lügen und Seebaladen. (Okeanos-Verlag, Gräfilung, 127 S., Brosch.).

Es ist ein recht vergnügtes, aber auch ein nachdenkliches Büchlein, das uns hier der alte Seefahrer Otto Schreiber auf den Tisch legt. In vielen kleinen Gedichten, an den Stil von Ringelnatz erinnernd, wird die Seefahrt tiefend geschildert, manchmal aber auch mit etwas Ironie und einigem Sarkasmus, was keineswegs schaden kann. Ob es nun der Handelsschiffahrer ist oder der Marinemann, beide werden ihre helle Freude an dem Bändchen haben. Besser als alle Worte sagen die nachfolgenden Verse, was der Leser zu erwarten hat:

Nauticus  
Beim peinlich sauberen Navigieren,  
terrestrisch, per Funk oder Firmament,  
ist noch immer das wichtigste Instrument  
— der Gummi zum Radieren.

Mit diesem Erstlingswerk des jungen Verlages dürfte dieser gleich ins Schwarze getroffen haben. id.

## Die Postboje

**W. T. in Hamburg:** Ich hätte gern etwas über das Schicksal der Viermastbark „Paul“ erfahren. Mit der ich 1919 eine Reise von Hamburg nach den USA machte. Der Segler war gehartert von dem Olwerk Stern & Sonneborn. Die weiteren Einzelheiten sind mir nicht bekannt. Das Schiff ist jedoch bezüglich der Größe und Takelage identisch mit der „Pamir“. Ich hätte gern gewußt, ob dieser Segler in der Zwischenzeit verschrottet ist oder unter dem Namen „Pamir“ bzw. „Passat“ noch fährt.

**Unsere Antwort:** Weder noch „Pamir“ und „Passat“ führen ihren Namen von der Bauwerft an. Die „Pamir“ ist zudem mit ihren 3103 BRT bedeutend größer als die kleine „Paul“ mit 2069 BRT und 1968 NRT. Zudem ist dieses kein ehemaliger Laeissegler, sondern die stählerne Viermastbark gehörte bis 1912 unter dem Namen „Willy Rickmers“ der Rickmers-Linie in Bremen. Sie wurde 1895 bei Ritson & Co. in Maryport, England, erbaut. Länge 85,04 m, Breite 12,52 m, Tiefe 7,44 m. 1912 wurde die Willy Rickmers verkauft an die Hamburger Reederei C. Krabbenhöft und erhielt den Namen „Paul“. 1919 machte das Schiff einige Charterreisen für die Olwerke Stern & Sonneborn, Hamburg, unter Kapitän W. Krüger. 1923 strandete es bei Kap Charles an der Ostküste Nordamerikas, wurde von dem Hamburger Versichererkaufmann H. Schacht erworben, wieder flott gemacht und am 26. Mai 1924 nach Charleston, USA, verkauft. Bald darauf wurde die „Paul“ abgewrackt.

**Kapitän M. T. in Hamburg-Altona:** Ich suche Angaben über das Schiff, auf dem ich im Jahre 1902 meine erste Seereise gemacht habe und zwar die Hamburger Bark „Dorade“, die damals der Reederei Ed. Holtzapfel, Hamburg, gehörte. Soweit ich mich erinnern besaß diese zwei Schiffe, die „Dorade“ und die „Anakonda“. Ich glaube, daß das Schiff 1888 in Flensburg gebaut wurde.

**Unsere Antwort:** Die Reederei Eduard Holtzapfel besaß nicht zwei, sondern drei Segelschiffe, nämlich die eiserne Bark „Anakonda“, die eiserne Bark „Dorade“ und die eiserne Bark „Bille“. Die Reederei bestand von 1889 bis 1912.

1892 übernahm Holtzapfel von dem Hamburger Reeder Gustavo Bahr die eiserne Bark „Julio Teodoro“ und taufte sie um in „Dorade“. Erb. 1886 auf der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (Bau Nr. 82). 1251 BRT, 1170 NRT, Länge 71,63 m, Breite 10,91 m, Tiefgang 6,43 m. Unter der Bahr'schen Flagge wurde die Bark von Kapitän A. Schulz geführt und machte Reisen zur Westküste und nach Australien. 1891 segelte sie beispielsweise in 123 Tagen von Port Pirie nach Lizard. Auch unter Kapitän P. Andresen hatte die „Dorade“ sich durch ihre raschen Reisen einen Namen gemacht, segelte sie doch 1894 in 20 Tagen vom Kanal zur Linie, hatte in weiteren 23 Tagen 50° Süd erreicht und benötigte für die ganze Ausreise vom Kanal nach Tatal nur 69 Tage. 1898 übernahm Kapitän P. N. Jensen das Schiff. 1912 wurde die „Dorade“ verkauft an J. J. Bloch, Kristiania, und 1913 weiter an die Akties. Dorade (Joh. P. Hassel) in Risör, Norwegen.



# Die Werften melden...

## Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

- Nr.  
5164 MS. „Kvitsoy“, 650 tdw., f. Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger, Stapell. 26. 10. 57  
5208 SMS. „Pemex IV“, 520 PS, f. Petroleos Mexicanos Coatzacoalcos, Mexiko, Abflg. 15. 10. 57  
5209 SMS. „Pemex XXIV“, 520 PS, f. Petroleos Mexicanos Coatzacoalcos, Mexiko, Abflg. 15. 10. 57

## Adler-Werft, Bremen

- 12 MS. „Ansel“, 950 tdw., f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, Stapell. 3. 10. 57

## Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

- 1296 MS. „Tilo von Willamowsky“, 17 000 tdw., f. Friedr. Krupp Seeschiffahrt GmbH, Bremen, Stapell. 23. 10. 57  
1312 MS. „Stureholm“, 8881 BRT, f. A/B Svenska Amerika Linien, Göteborg, Profef. 7. 10. 57  
1322 MS. „Traneland“, 4500 tdw., f. Svenska Orient Linien, Göteborg, Profef. 25. 10. 57

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

- 818 MS. „Mugla“, 6200 tdw., f. Sitki Kocman & Salahattin Göktny, Istanbul, Ausged. 17. 10. 57  
834 MS. „Albireo“, 5300 tdw., f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, Ausged. 23. 10. 57  
835 FD. „Salzburg“, 651 BRT, f. H. Bischoff & Co., Bremerhaven, Profef. 16. 10. 57  
836 FD. „Thüringen“, 651 BRT, f. Cuxhavener Hochseefischerei GmbH, Cuxhaven, Stapell. 14. 10. 57  
838 SMS. „Abeille No. 28“, 1280 PS, f. Société Cherbougeoise de Remorquage et de Sauvetage, Cherbourg, Ausged. 17. 10. 57

## Beidenflether Werft Paul Peters

- 29 MS. „Berta Beck“, 365 tdw., f. Kapt. Hermann Beck, Hamburg-Cranz, Stapell. 15. 10. 57

## Blohm & Voss AG., Hamburg

- 798 MS. „Høegh Cairn“, 12 200 tdw., f. Leif Høegh & Co. A/S, Oslo, Stapell. 31. 10. 57

## Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

- 142 MS. „Haseldorf“, 967 BRT, f. Carsten Rehder, Hamburg, Profef. 30. 10. 57

## Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 865 MS. „Gladstone Star“, 12 400 tdw., f. Blue Star Line Ltd., London, Profef. 10. 10. 57  
871 TMS. „Grena“, 19 600 tdw., f. A/S Ludwig Mowinkels Rederi, Bergen, Stapell. 8. 10. 57

## Burmester-Werft, Bremen-Burg

- KMS. „Schleswig“, Küstenminensuchboot f. Bundesmarine, Stapell. 11. 2. 57

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

- 715 D. (tu) „Rio San Juan“, 36 000 tdw., f. Transworld Carriers Incorp. (Joshua Hendy, Corp.), New York, Profef. 3. 10. 57  
723 MS. „Hornland“, 4100 BRT, f. Horn-Linie, Hamburg, Profef. 11. 10. 57

## Elsflether Werft A. G., Elsfleth/Weser

- 309 MS. „Magdalena Vinnen“, 7500 tdw., f. F. A. Vinnen & Co., Bremen, Stapell. 19. 10. 57

## Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Werft Korneuburg/österreich

- 568 MS. „Julia“, 299 BRT, f. A. Kirsten, Hamburg, Stapell. 8. 10. 57

## Evers-Werft, Niendorf/Ostsee

- 478 MS. „Reginald Kearon“, 590 tdw., f. Reederei Rotor, Rotterdam, Stapell. 5. 10. 57

## Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

- 547 MS. „Hermann Krages“, 12 200 tdw., f. Bremer Tramp-Reederei GmbH, Bremen, Stapell. 24. 10. 57

## Gutehoffnungshütte Oberhausen A. G.

- 957 MS. „Saar“, 499 BRT, f. Heinrich Schepers, Duisburg-Ruhrort, Profef. 31. 10. 57

## Howaldtwerke Hamburg A.-G.

- Nr.  
921 MS. „Anthony II“, 10 889 BRT, f. Pacific Trading Corp. of Panama, Profef. 21. 10. 57  
927 MS. „Wiesbaden“, 8400 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, Profef. 12. 10. 57  
928 MS. „Wien“, 10 500 tdw., f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, Stapell. 19. 10. 57

## Husumer Schiffswerft

- 1113 MS. „Carlo“, 900 tdw., f. Rederi A/B Halmstad, Profef. 12. 10. 57  
1114 MS. „Rubis“, 650 tdw., f. John Cockerill & Co., Antwerpen, Stapell. 5. 10. 57

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

- 48 SMS. „Spring“, 250 PS, f. Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Bremen, Profef. 9. 10. 57  
51 MS. „Johannes Schepers“, 298 BRT, f. Rudolf Schepers, Haren/Ems, Profef. 3. 10. 57

## Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

- 33 MS. „Tjark Hiddes“, 479 BRT, f. Gebr. van der Schoot, Harlingen, Profef. 19. 10. 57

## Kieler Howaldtwerke A.-G.

- 1055 TMS. „Høegh Favour“, 20 888 BRT, f. Leif Høegh & Co., Oslo, Stapell. 8. 10. 57

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

- 144 MS. „Tim S“, 295 BRT, f. Timotheus Schepers, Haren/Ems, Profef. 10. 10. 57

## D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1055 MS. „Pentland“, 1300 tdw., f. Currie Line, Leith, Stapell. 15. 10. 57  
1057 MS. „Plan“, 800 tdw., f. H. M. Gehrckens, Hamburg, Profef. 15. 10. 57

## Faul Lindenau, Kiel-Friedrichsorf

- 107 MS. „Nyx“, 3000 tdw., f. Nyegaard & Co. A/S u. Aksel Molvigs Rederi A/S, Oslo, Stapell. 5. 10. 57

## Lübecker Flender-Werke

- 481 MS. „Grecian Valour“, 8880 BRT, f. Olinarius Compania Naviera S. A., Panama, Profef. 14. 10. 57  
484 MS. „Methan“, 15 000 tdw., f. Part. Reed. Methan (KR.: Komrowski Befrachtungskontor KG.), Hamburg, Stapell. 17. 10. 57

## C. Lühring, Brake/Unterweser

- 5701 MS. „Ursula Legenhausen“, 423 BRT, f. Part. Reed. Ursula Legenhausen (KR.: Carl Meentzen, Schiffahrt & Handel GmbH), Bremen, Profef. 3. 10. 57  
5703 MS. „Bergmann“, 620 tdw., f. Ottar Holter, Scarpborg/Schweden, Stapell. 24. 10. 57

## Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- 13271 MS. „Jaguar“, 140 t, Schnellboot, f. Bundesmarine, Profef. 1. 10. 57  
13305 Föschungsschiff, f. ausld. Rechnung, Auftr. 10. 57

## Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

- 484 MS. „Macedon“, 2737 BRT, f. Australian Steamships Pty., Melbourne, Profef. 7. 10. 57  
485 MS. „White Haven“, 925 tdw., f. White Haven Shipping Comp. Ltd., Newcastle/Tyne, Stapell. 9. 10. 57

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

- 600 MS. „Apollo“, 2090 tdw., f. D.G. Neptun, Bremen, Stapell. 11. 4. 57  
603 MS. „Archsum“, 6400 tdw., f. Nordfriesische Reederei G.m.b.H., Rendsburg, Stapell. 12. 10. 57  
611 MS., 6800 tdw., f. Hamburger Rechnung, Auftr. 10. 57  
614 MS., 6800 tdw., f. Hamburger Rechnung, Auftr. 10. 57

## Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

- 830 MS. „Viarejo“, 1700 tdw., f. Panama Shipping Co., Panama, Stapell. 31. 10. 57

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

- 298 MS. „Madison Friendship“, 15 000 tdw., f. Madison Shipping Corp., Panama, Stapell. 4. 10. 57  
302 MS. „Carola Reith“, 11 600 tdw., f. „Orion“ Schiffahrts-Gesellschaft Reith & Co., Hamburg, Profef. 10. 10. 57

## Ottensener Eisenwerk A.G., Hamburg

- 506 MS. „Emily Sauber“, 2600 BRT, f. Sauber & Co., Hamburg, Profef. 9. 10. 57

## August Pahl, Hamburg-Finkenwerder

- 314 MS. „Steendiek“, 1764 BRT, f. August Pahl, (KR.: Joh. Thode), Hamburg, Profef. 9. 10. 57

## Schiffwerft Hugo Peters, Wewelsfleth

- 490 MS. „Stornarn“, 935 tdw., f. Part. Reed. MS. Stornarn, (KR.: Robert Bornhohn KG.), Hamburg, Stapell. 22. 10. 57  
491 SMS. „Al Aman“, 136 BRT, f. Abdullah Alireya & Co., Jeddah, Profef. 15. 10. 57

## Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 302 FD. „Sagitta“, 650 BRT, f. F. Busse KG., Bremerhaven, Stapell. 23. 10. 57 (Erstes deutsches Gasturbinenschiff)

## Max Sieghold, Bremerhaven

- 114 MS. „Marie Sieghold“, 1550 tdw., f. Part. Reed. Marie Sieghold, Bremerhaven, Stapell. 12. 10. 57

## J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- Nr.  
418 MS. „Lisa Eichmann“, 425 BRT, f. Kapt. Johannes Eichmann, Hamburg, Profef. 20. 10. 57  
420 MS. „Martha Friesecke“, 423 BRT, f. Kapt. Friesecke, Hamburg-Finkenwerder, Profef. 8. 10. 57  
426 MS. „Jürgen Wehr“, 425 BRT, f. Kapt. Oskar Wehr, Hamburg, Stapell. 12. 10. 57  
430 MS. „Julius Hauschildt“, 700 tdw., f. Hauschildt & Sohn, Hamburg-Cranz, Stapell. 1. 10. 57  
433 MS. „Elfi Breuer“, 700 tdw., f. Jürgen Breuer, H.G., Hamburg, Stapell. 24. 10. 57

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

- 1674 SMS. „Culex“, 660 PS, f. Gaselee & Son Ltd., London, Profef. 10. 10. 57  
1683 SMS. „Union 6“, 90 BRT, f. W. Schuchmann, Bremerhaven, Stapell. 29. 10. 57

## Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 400 MS. „Polchow“, 1650 tdw., f. R. C. Gribel, Lübeck, Stapell. 7. 10. 57

## Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

- 1268 MS. „Vogelsand“, 1262 BRT, f. Part. Reed. Vogel-sand, (KR.: A. F. Harmstorf & Co., Hamburg), Profef. 4. 10. 57

## Schulte & Bruns, Emden

- 191 MS. „Maria Anna Schulte“, 3000 tdw., f. Schulte & Bruns, Emden, Stapell. 8. 10. 57

## Fr. Schweers, Bardenfleth/Weser

- 6335 SMS. „Hohenhorn“, 2 x 450 PS, f. Wasserstraßen-maschinenamt Rendsburg, Profef. 24. 10. 57

## Stülckenwerft, Hamburg

- 848 MS. „Tumlaren“, 7280 tdw., f. Dampskibsaktieselskabet Progress, Kopenhagen, Stapell. 22. 10. 57  
881/886 6 Geleitboote, f. Bundesmarine, Auftr. 10. 57

## Travewerft G.m.b.H., Lübeck

- 225 MS. „Emmapolder“, 1550 tdw., f. Cornelders Schieepv. Maats. N.V., Rotterdam, Stapell. 19. 10. 57

## An- und Verkäufe

MS. „???“ ex „Anneliese Wehlen“, et „Sonne“, ex „Thede“, erb. 06 Kiel, 177 BRT. Verk. v. Günther Wehlen, Wedel, nach Dänemark.

MS. „???“ ex „Nordmark“, erb. 39 Hamburg-Neuenfelde, 281 BRT. Verk. v. J. Rieper, Hamburg, an Hinrich Bunkenburg, Hamburg-Finkenwerder.

MS. „???“ ex „Albert Friesecke“, ex Wilhelm“, erb. 09 Einswarden, 294 BRT. Verk. v. A. Friesecke, Hamburg-Blankensee, an Kapt. Peter Hans Ahrens, Hamburg, MS. „???“ ex „Konkordia“, erb. 30 Waterhuizen, 155 BRT. Verk. v. Bernhard Schepers, Haren/Ems, z. Umb. zum Binnenschiff.

TMS. „La Toretta“, ex „Oda“, ex „Laudahn“, erb. 29 Kiel, 448 BRT. Verk. v. J. A. Reinecke, Hamburg, nach Savona, Italien.

SMS. „419“, erb. 57 Hamburg, 136 BRT. Verk. v. Adolf E. H. Ronnebaum, Hamburg, nach Dänemark.

MS. „???“ ex „de Ruyter“, ex „Bergendal“, erb. 31 Alblasserdam, 485 BRT. Angek. v. deutscher Reederei aus Holland.

MS. „Transcanada“, ex „Yvonne“, erb. 45 Göteborg, 4171 BRT. Ank. v. Poseidon Schiffahrt G.m.b.H., Hamburg, aus Schweden

MS. „Osiris“, ex „Heinrich Block“, ex „Maria Schütze“, ex „Asta“, erb. 13 Marstal, 246 BRT. Angek. v. Kapt. H. Flügel, Wedel/Holst., von H. Block, Hamburg.

## Druckfehlerteufel

### Zwei Absätze waren vertauscht

Der Druckfehlerteufel, der leider schon so viel auf dem Kerbholz hat, hat sich auch in die Oktober-Nummer unserer „Kehrwieder“ eingeschlichen. Diesmal hat er auf Seite 159 unter der Rubrik „Der Weg zum Patent“ zwei Absätze vertauscht. Unter „Seefahrtsschule Elsfleth“ muß es heißen: „Es bestanden am 25. September 1957 folgende Herren die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt: Werner Beckmann usw.“

Unter „Seefahrtsschule Hamburg“ muß der letzte Absatz beginnen: „Am 13. September 1957 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt und in kleiner Hochseefischeri folgende Herren: Josef Arndt“ usw.

Wir bitten diese vertauschten Absätze zu entschuldigen. Die Schriftleitung.

## Die Bilder lieferten:

Akt. Ges. „Weser“, Werk Seebeck (S. 165); Archiv R. Andriano (S. 173); Archiv „Kehrwieder“ (S. 169); D.D.G. „Hansa“ (S. 164/165); Ernst de Jong (S. 162, 174); F. Keding (S. 163); Hugo Klement, Kap Horn (S. 170); Heinrich von Medvey (S. 171 und die Vignetten); Nordseewerke Emden (S. 161); Stadt Rendsburg (S. 163); Wolf Strobel (S. 166); Ferd. Urbahns (S. 167).

Wer Pfeife raucht,  
schwört auf von Eicken





**Kelvin-Hughes**

Echolote · Radar und andere Navigationsgeräte

**S. G. Brown**

Kreisellkompass  
Selbststeueranlagen

**Chadburns**

Maschinentelegraphen

**Sabroe**

Schiffskühlanlagen  
(nur Bezirk Hamburg)

**Amplidan**

Wechselsprechanlagen

Lieferung · Einbau · Wartung

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

Hamburg · Bremen · Kiel  
Bremerhaven



**SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE**

**EMDEN**

NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen

Tel.: 37 51-59

Telex: 027 821

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

**KIEL**

Wall 65

Telegr.: Seefritzen

**HAMBURG**

Spaldingstraße 130-36

Telegr.: Seefritzen

**WILHELMSHAVEN**

Weserstraße 188 a

Telegr.: Seefritzen

**NEW YORK**

44, Whitehall Street, N. Y. 4

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



**KARL GRAMMERSTORF**

Schiffsmakler - Befrachter

**Kiel-Holtenuau**

Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 33 88 55

Privat: 42 48 40

Kiel: 3 61 12 / 3 61 13

Brunsbüttelkoog: 566

Fernschreiber: Hamburg: 021 2488

Kiel: 029 834

B'koog: 028 871

**HANSEATIC**  
SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

**HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8**

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

Telegramme: Shipchandler Hamburg

## CHARTER - PARTIES

Americanized Welsh  
Coal-Charter  
Balcon  
Baltcon  
Balttime  
Baltwood  
Britcont

C (Ore) 7  
C (Ore) 8  
Coastcon  
Centrocon  
Onlinebooking  
Contwood

Deuterzneu  
Deutgencon  
Deutholzneu  
Deutküst  
Deutzeit  
Ferticon

Fertidutch  
Form C. Approved Baltimore  
Berth Grain-Charter  
Gencon  
Germancon-North  
Medcon

Nethcoal  
Nubaltwood  
Papierholz-Charter  
Polcon  
Propcon  
Pulpwood & Pitprop Canada

Russwood  
Saleform  
Skanderz  
Time New York Produce Exchange  
Varangore  
Welcon

Vorrätig und prompt lieferbar: **SEEHAFEN-VERLAG** Erik Blumenfeld, Hamburg 1, Spaldingstraße 210, Telefon 24 11 56

**Sihl**

**PUMPEN**

für Schiffbau und Verladeanlagen

**Schulz & Vanselow**

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



**SIEMENS-HAUSGERÄTE**

Geschenke  
von bleibendem Wert

Haartrockner	37 DM
Heizkissen	19,80 DM
Automatic-Bügeleisen	29,90 DM



**HAMBURGER STAUEREI GESELLSCHAFT M. B. H.**

(HAMBURG STEVEDORING COMPANY, LIMITED)

GEGR. 1874

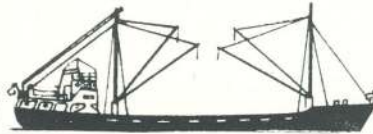
**HAMBURG-FREIHAFEN · POSTAMT 11 · ST. ANNENUFER 6**

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



## LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



### ADLER

SCHREIBMASCHINEN

Friedrich Karl Schroeder, Hamburg 1, Rathausstr. 12

### Aluminium

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

### Armaturen

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



### Bordapotheken

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

### Bordspiele

*Spielzeug-Rasch*

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

### Drahtseile

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

### Elektrische Anlagen

Hoch- und Niederspannung  
**Schiffsinstallation** · Neubau · Reparatur  
**WILLY OSTERMANN**  
Ingenieur-Büro  
Hamburg 11, Rödingsmarkt 32, \* 36 27 11



### Elektromotoren-Reparaturen

Spez. Schiffsgeneratoren und Antriebsmotoren  
**OTTO STERNBERG**  
Hamburg 26, Süderstraße 294  
Telefon 25 19 49, 25 42 44

### Export-Markierungen

Reparaturen  
Bordverwiegungen  
**WASSMANN & CONS.**, Quartiersleute  
Kehrwieder 7, Kaischuppen 54 u. 74 - Sa.-Nr. 36 62 46  
Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



### Hebezeuge

**ERICH NIEWÖHNER & CO.**  
HAMBURG 11, ALTER STEINWEG 43a, TEL. 35 44 53/54  
„STELLA“-FLASCHENZÜGE, KRANE — „SWF“-  
ELEKTROZÜGE FÜR GLEICH- UND DREHSTROM

### Kältemittel

für Schiffskühlanlagen AMMONIAK UND FRIGEN  
**GERLING, HOLZ & CO.**  
HAMBURG - ALTONA · Telefon 43 53 43-45  
Lieferung zuverlässig stets sofort

### Kai- und Bordarbeiten

jeder Art - Kontrollen,  
Bordverwiegungen  
**WASSMANN & CONS.**, Quartiersleute  
Kehrwieder 7, Kaischuppen 54 u. 74 - Sa.-Nr. 36 62 46  
Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



### Ladungskontrolle

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

### Packungen

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

### Pumpen

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



### Schiffsausrüstungen

**Hagen & Co.**  
gegr. 1853

für Deck- und Maschine  
Werft- und Industriebedarf  
Hamburg 11, Deichstraße 38, Telefon - Sa. - Nr. 36 21 31  
Nachtdienst 23 68 39, Fernschreiber 021 2938  
Lieferung nach allen Hafenplätzen

### Schiffs-Großwäscherei

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

### Schiffsblockfabrik

Tischlerei, Schiffszimmerei  
**MENDE & HAACK**  
Hamburg 11, Vorsetzen 9-10, Telefon 35 05 37  
Abteilung Holzhandel · Pollen und Laschen von Schwergut  
Hamburg-Steinwerder, Schillstr. 15, Tel. 34 76 68, nachts 56 12 84

### Schiffs-Heizungsanlagen

Ölfeuerungsanlagen - Lüftungs-,  
Luftheizungs- und Klimaanlage  
**DEICKE & KOPPERSCHMIDT**  
Hamburg 22 - Sammel Nr. 23 10 66



### Schiffs-Innenausstattung

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

### Schiffs-Positions-Laternen

**J. H. PETERS & BEY** HAMBURG 11  
Karpfengstraße 8/14, · Fernsprecher 34 73 35  
PEBETRA-HANDFEUERLOSCHER · METALLWAREN FÜR DECK  
UND MASCHINE · REPARATUREN

### Schiffsproviand

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

### Schiffsreparaturen

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

### Schiffszimmerei

**J. M. LINDEMANN** · Tischlerei · Holzhandl.  
Holzbearbeitung · Verpalten und Laschen von Ladung  
Hamburg 11, Stubbenhuk 35-38  
Telefon 34 38 66-67 · Telegramm-Adresse: Lindham  
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 · Gleisanschl. B: 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 · Burhardstraße 14  
Telefon 32 72 58/59 · Telegr.-Adr.: Hautzspedition · Fernschreiber 021-2416  
IMPORT-SPEDITION; EMPFANG; KONTROLLE, VERLADUNG, LAGERUNG  
EXPORT-SPEDITION; FOBLIEFERUNG, VERSCHIFFUNG, FRACHTBUCHUNG  
Berlin SW 19, Südsterne 6, Telefon 66 36 87, Fernschreiber 018-3675

### Stauereibetrieb

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

### Transporte

im Hafen und Stadt  
Lagerungen im Freihafen  
**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, Admiralitätsstraße 1

### Waffen

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