

# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

Am Peilkompaß  
Der Mann am Ausguck  
Heimathafen Hamburg  
Holz für die deutsche Wirtschaft  
Nord-Ostseefahrt  
Ablösung für die Schietgang  
Weihnachtsinsel  
De Wiehnachtsgrog von Santa  
Rosalia  
Andere Länder — andere Sitten  
Der Reißverschluß  
Lütt Licht leevt noch  
Prohibition  
Bis der Diesel sie fraß  
Flotten-Umschau  
Wiederaufnahme des Übersee-  
Funkverkehrs vor zehn Jahren  
Die Werften meldeten . . .



Küstenmotorschiff „Gretchen von Allwörden“

Aufn. Wolfgang Sell

Gegründet 1903 (1893)

# CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

**HAMBURG 11**

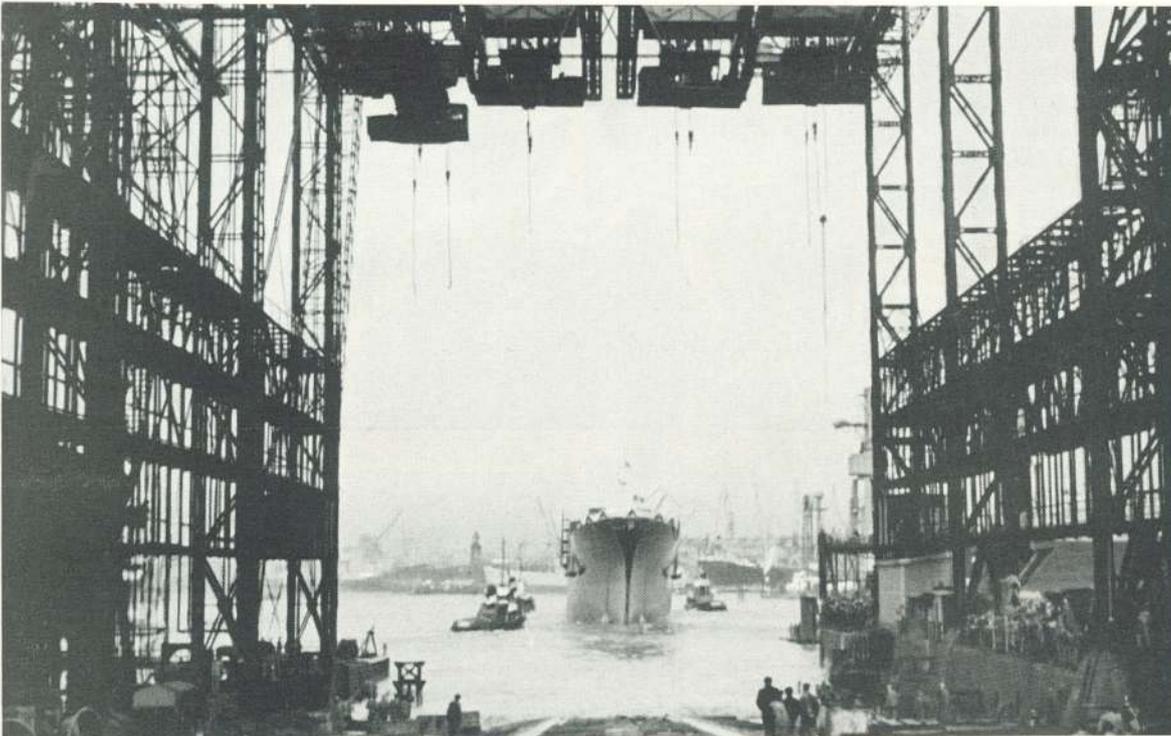
**SCHIFFSMAKLER**

**HAMBURG-ALTONA**

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

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

## HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.



5 Schwimmdocks mit  
insgesamt 51 800 t  
Tragfähigkeit

Schiffswerft

Maschinenfabrik

Behälterbau

Turbinenbau

MAN-Lizenznehmer

DRAHTWORT: HOWALDTSWERKE HAMBURG · FERNRUF 84 10 11 · FERNSCHREIBER 021 1101



### Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

**HAMBURG-FREIHAFEN**

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

*Lieferung nach allen Häfen des Kontinents*

**HANSEATIC**  
SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

**HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8**

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

Telegramme: Shiphandlers Hamburg

**International**



### LAGOMATT

seidenmatter, gut verlaufender Dekorationsanstrich

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

HAMBURG 11 · KAJEN 8

**International**



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

Dezember 1957

Nr. 12

## AMPEILKOMPASS

Die gefürchteten Novemberstürme in unseren heimischen Gewässern haben auch in diesem Jahr ihren Tribut von der Schifffahrt gefordert. Nachdem das Fährschiff „Deutschland“ der Deutschen Bundesbahn, das die Verbindung zwischen Großenbrode und Gjedser herstellt, bei seiner Landung in dem deutschen Ostseehafen im Sturm auf Grund geraten war, sind weitere Schiffsunfälle bekannt geworden. Das Küstenmotorschiff „Frieda Elisabeth“ (121 BRT) aus Wischhafen hatte bei Kap Asnaes einen Sturm abzuwettern, in dessen Verlauf die Ladung überging. Mit 45° Schlagseite konnte der Kapitän, nachdem seine Notsignale nicht gesichtet worden waren, den Hafen von Kalundborg (Dänemark) erreichen, wo das Schiff wenige Stunden nach der Ankunft sank.

Vor Borkum lief das Küstenmotorschiff „Adelheid“ (134 BRT) aus Haren/Ems auf und konnte von dem neuesten Motorrettungskreuzer „Theodor Heuss“, der durch Notsignale herbeigerufen war, abgehoben und nach Borkum eingeschleppt werden. In beiden Fällen wurde die Besatzung vollständig gerettet.

Zu einem weit größeren Seeunfall, der allerdings nicht auf das Wetter zurückzuführen war, kam es auf der Elbe in der Nähe von Glückstadt. In der Nacht vom 15. November kollidierte hier das dem Norddeutschen Lloyd gehörende Turbinenschiff „Moselstein“ (6968 BRT) mit dem Engländer „Martagon“ (7086 BRT). Die einkommende „Moselstein“ traf die auslaufende „Martagon“ in einem Winkel von 35° am Vorschiff und hatte sich so festgerammt, daß die beiden Schiffe mit Schweißbrennern voneinander getrennt werden mußten. Das englische Frachtschiff machte sofort Wasser und wurde auf Grund gesetzt. In der inzwischen stattgefundenen Seeamtsverhandlung konnte lediglich festgestellt werden, daß das englische Frachtschiff vorschriftsmäßig Kurs an der rechten Fahrwasserseite hielt und kurz vor dem Passieren der beiden Schiffe, die „Moselstein“ plötzlich dem Ruder nicht mehr gehorchte, so daß der Zusammenstoß unvermeidlich wurde. Es wurden weder Fehler an der Ruderanlage der „Moselstein“ festgestellt, noch ergab die Untersuchung der elektrohydraulischen Ruderanlage, die anschließend wieder einwandfrei arbeitete, irgendwelche Mängel. Auf beiden Schiffen konnte ein Verschulden im Schiffsbetrieb nicht nachgewiesen werden.

Am 14. November wurde das neue Fährschiff „Theodor Heuss“ der Deutschen Bundesbahn in Anwesenheit des Bundespräsidenten in Dienst gestellt. Das Schiff ist in allen Maßen und in der Einrichtung größer und moderner als das oben erwähnte Schwesterschiff „Deutschland“, mit dem es in Zukunft gemeinsam den Trajektverkehr zwischen Deutschland und Dänemark versehen wird. In seiner Ansprache anlässlich der Aufnahme des fahrplanmäßigen Dienstes mit diesem Schiff führte der Bundesminister für Verkehr, Dr. Seehoß, u. a. folgendes aus:

*„Dieses Schiff, das dank seiner freundlichen Zustimmung den Namen des von uns allen verehrten Präsidenten der Bundesrepublik Deutschland, Professor Dr. Theodor Heuss, trägt, dient einer besonderen europäischen Aufgabe. Ich will nicht die allgemein völkerverbindende Bedeutung hervorheben, die der Dienst dieses Schiffes haben wird; die Tatsache, daß es den Namen „Theodor Heuss“ tragen darf, die Gegenwart unseres Herrn Bundespräsidenten und so vieler hervorragender Gäste aus Dänemark, Finnland, Norwegen und Schweden sind dafür Zeugnis genug...“*

\*

Die kürzlich veröffentlichte Statistik von Lloyd's in London gibt wieder einen ausgezeichneten Überblick über die Tonnage. Nach dieser Zusammenstellung verfügt die Welthandelsflotte im gegenwärtigen Zeitpunkt über 110,246 Mill. BRT, wobei die Bundesrepublik Deutschland an 10. Stelle steht. Die Reihenfolge in dieser Veröffentlichung ist:

Vereinigte Staaten	25,9 Mill. BRT
von Amerika	
Brit. Commonwealth	24,0 Mill. BRT
Norwegen	8,5 Mill. BRT
Liberia	7,5 Mill. BRT
Italien	4,5 Mill. BRT
Japan	4,4 Mill. BRT
Holland	4,3 Mill. BRT

MS. „Dinklage“ ist das jüngste Schiff der Assen-Reederei, Lübeck-Travemünde, erbaut von der Schiffswerft Alfred Hagelstein, Travemünde. Da die „Dinklage“ gegenüber dem 1956 erbauten Typschiff „Assen“ 1 m länger ist, konnte die Tragfähigkeit von 1600 auf 1700 t erhöht werden. Knapp 1000 BRT. Deutz-Dieselmotor 1000 PS, 12 Knoten, 2 Luken, 6 Ladebäume bis zu 5 t Tragfähigkeit. MS. „Dinklage“ erledigte am 2. November 1957 seine Abnahmefahrt und trat anschließend von Lübeck aus in Ballast seine Jungfernfahrt nach Gent an.

Panama	4,1 Mill. BRT
Frankreich	4,0 Mill. BRT
Westdeutschland	3,6 Mill. BRT
Schweden	3,0 Mill. BRT
Rußland	2,7 Mill. BRT
Dänemark	1,9 Mill. BRT
Spanien	1,5 Mill. BRT
Griechenland	1,5 Mill. BRT
Argentinien	1,0 Mill. BRT

Die restlichen Staaten erreichen in ihrer Tonnage nicht die 1 Mill.-BRT-Grenze.

27,2% der Welthandelstonnage entfallen auf Tanker. Deutschland liegt mit seiner Tankertonnage an 12. Stelle. Eine wesentliche Verschiebung ist in den letzten Jahren hinsichtlich der Antriebsart eingetreten. Rund 37% der Gesamttonnage sind Motorschiffe, rund 55% ölbefeuerte Dampfer und rund 8% sind Dampfer mit Kohlenfeuerung. Diese Zahlen führen zu dem Ergebnis, daß die gesamte Welthandelstonnage seit 1939 um 41 Mill. BRT zugenommen und damit weit mehr als die schweren Kriegsverluste während des letzten Krieges aufgeholt hat.

\*

Trotz dieses gewaltigen Tonnageraumes, der dem Weltgüterverkehr zur Verfügung steht, ist ein Nachlassen der Neubautätigkeit noch nicht zu verzeichnen. Hinsichtlich des Schiffbaus steht Deutschland an 3. Stelle, wobei allerdings der größte Teil auf ausländische Aufträge entfällt. Der niedrige Stand der Frachtraten und die laufende Steigerung der Unkosten hat die deutschen Reeder veranlaßt, etwas vorsichtiger zu Werke zu gehen. Kürzlich wurde gemeldet, daß bereits Neubauten kurz vor der Ablieferung an die deutschen Besteller verkauft oder zum Kauf angeboten worden sind. Wenn es sich hier auch nicht um eine allgemeine Tendenz handelt, so beweist dieses Beispiel aber, wie vorsichtig heute im Reedereigewerbe kalkuliert werden muß. Der Wachoffizier



# Der Mann am Ausguck

Man will vom Sputnik-Schock schon nichts mehr hören. Die Tatsache, daß der Erdsatellit Gegenstand mehr oder minder drastischer Witze geworden ist, deutet darauf hin, wie sehr er seinen Schrecken verloren hat. Mag sein, daß die amerikanischen Wissenschaftler und Strategen baß erstaunt waren, als die Meldung von der Frühzündung der Sowjets durch den Äther rauschte. Aber soll man wirklich glauben, daß man in den Forschungszentren des Westens wie des Ostens nicht im Bilde über den gegenseitigen Stand wäre? Manche Zeitungsmeldung über Fehlstarts und dergleichen kam mir gestellt vor, und ich konnte mich des Eindrucks nicht erwehren, daß sie irgendjemand Sand in die Augen streuen sollten. Freilich, worin die Russen uns meilenweit voraus sind, das ist die Geheimhaltung ihrer Versuche und Erfolge. Passiert im Westen irgendetwas, das wie ein Fortschritt aussehen könnte, stürzen sich die Nachrichtenzentralen mit Feuereifer darüber her und fabrizieren Massen von Meldungen. Hoffen wir, daß neben richtigen Meldungen auch solche sind, die etwaigen Beobachtern die klare Sicht vernebeln. Vielleicht liegen die Forscher und Konstrukteure am richtigsten, die am wenigsten sagen, und vielleicht ist es hier wie bei schönen Frauen: die besten sind die, von denen man am wenigsten spricht. Allerdings darf eines nicht vergessen werden, und das ist kein Geheimnis: die Sowjets vernehmen ihre Anstrengungen, die darauf abzielen, so viel Jugend wie sie nur haben können, wissenschaftlich und technisch auszubilden. In diesem Bestreben ist ihnen kein Opfer zu groß, und es könnte durchaus sein, daß eines Tages Rußlands Techniker und Wissenschaftler der Zahl und der Ausbildung nach den Westen überflügeln. Wie aus Washington verlautet, hat in diesen Tagen eine zwanzigköpfige wissenschaftlich-technische Beratungsgruppe Eisenhowers ein Hochdruckprogramm zur Ausbildung von Wissenschaftlern und Ingenieuren ausgearbeitet. Die Gruppe, die unter Leitung des ehemaligen Rektors der Universität Ohio steht, schlägt zunächst eine rationellere Verwendung bereits vorhandener Kräfte und eine erhebliche Verbesserung des sozialen Standards der Lehrer vor. Noch heute ist die Beteiligung an den Unterrichtsfächern Mathematik und Physik an den meisten höheren Schulen Amerikas freiwillig. Und die Nutzanwendung für uns: Auch hier sollte die Ausbildung der Ingenieure durch Errichtung und Ausbau der technischen Schulen und Hochschulen und Bereitstellung der nötigen Lehrkörper mehr getan werden als gegenwärtig geschieht. Sonst könnte es eines Tages zu spät sein. . .

\*

Wieder sind die Augen der westlichen Welt auf das Weiße Haus in Washington gerichtet. Mehr als je fordert der Tag Entscheidungen von dem Herrn dieses Hauses, dem Präsidenten. Eisenhower hat sei-

ne Plicht getan und der westlichen Welt und dem Frieden der Welt in kritischen Lagen vorbildlich gedient. Wie lange werden seine Kräfte noch ausreichen, um auch den weiteren Anforderungen nachkommen zu können? In keinem anderen Staate der Erde ist eine solche Machtfülle in die Hand eines einzelnen gelegt wie hier. Auch in Amerika selbst mehren sich die Stimmen, die eine Verteilung der Macht auf mehrere Schultern verlangen. Die Versuche der „grauen Eminenz“ des weißen Hauses, Sherman Adams, sich vor den Präsidenten zu stellen und ihn vor allzu viel Besuchen



Der Matrose

zu schützen, sind nur Notbehelfe, die auf die Dauer sogar gefährlich werden könnten. Vizepräsident Richard Nixon steht bereit, in die Bresche zu springen und die Verantwortung ganz oder teilweise zu übernehmen, sobald sein Chef ihm die nötigen Vollmachten gibt. Wer ist Nixon? Bekannt wurde sein Name, als er dafür sorgte, daß der Atomspion Alger Hiß unschädlich gemacht wurde. Alger Hiß erfreute sich jahrelang des Schutzes hoher und höchster Stellen der Regierung. Roosevelt hatte, wie man sagt, einen Narren an ihm gefressen, und Nixon wurde es nicht leicht, die Untersuchung durchzusetzen, die dann die volle Schuld des Spions ergab.

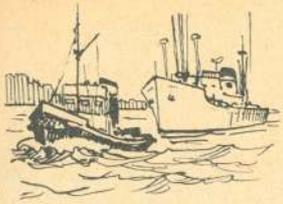
Damals hat Nixon sich Respekt erworben, ohne daß er nun in das Extrem verfiel überall Kommunisten zu wittern, wie McCarthy das tat. Auch bei späteren Anlässen zeigte er Verstand und politisches Fingerspitzengefühl, so daß er durchaus in der Lage sein sollte, Eisenhower einen Teil der Regierungsgeschäfte abzunehmen. Dabei würde er nicht allein stehen. Aus der nächsten Umgebung des Präsidenten zeichnen sich weitere Köpfe ab, die in der

Weltpolitik einen Namen haben. Da ist Foster Dulles, Kenner und Lenker der amerikanischen Außenpolitik. Ihm assistiert Adlai Stevenson, einstmals Eisenhowers Rivale. Sherman Adams nannten wir schon, er ist der politische Stabschef Eisenhowers und, ehemals Gouverneur in New Hampshire, heute eine markante Persönlichkeit im Weißen Haus. Die Verfassungsmäßigen Bestimmungen sind einigermaßen kompliziert, die bei einer Verteilung der Macht zu Rate gezogen werden müßten. Aber es sollte sich auch hier ein Weg finden lassen, denn es geht um die Wohlfahrt nicht nur des amerikanischen Volkes.

\*

Das Attentat auf den indonesischen Präsidenten Sukarno leitete eine Reihe von Maßnahmen ein, die in der Inselwelt zwischen Australien und Asien einen Ausnahmezustand geschaffen haben. Es war vorauszusehen, daß hier einmal eine Eruption stattfinden würde. Reichen doch die Versuche der indonesischen Regierung, Ansprüche auf den Westteil der nördlich von Australien gelegenen Insel Neuguinea durchzusetzen, weit zurück. Die UNO-Vollversammlung hat es abgelehnt, die indonesischen Forderungen zu unterstützen. Die Folge sind Repressalien gegen die in Indonesien lebenden Holländer und Handelsgesellschaften. Wie kam es zu diesen Spannungen? Insulinde, die tropische Märchenwelt mit den reizenden Bali-Mädchen, hat in der großen Politik der letzten Jahre eine bedeutende Rolle gespielt. Früher Niederländisch-Indien, wurde es 1942 von den Japanern besetzt. Die Eingeborenen begrüßten die Truppen des Tenno zunächst als Befreier, bis Sukarno eine Widerstandsbewegung inszenierte, deren Ziel die völlige Unabhängigkeit der Inselwelt sein sollte. 1945 erfolgte die Bildung der Indonesischen Republik. Der Nationalkommunist Sukarno wurde Staatspräsident. Nach Kämpfen gegen die Holländer kam ein Vertrag über die Gründung der „Vereinigten Staaten von Indonesien“ zustande. Vor etwa zehn Jahren versuchten die Holländer, diese Regierung zu stürzen, hatten aber keinen Erfolg, sondern mußten erneut die Unabhängigkeit Indonesiens anerkennen. Hauptstadt der „Republik der Vereinigten Staaten von Indonesien“ ist Djakarta (Batavia) auf Java. Hier regiert Sukarno und versucht sein Einflußgebiet auszubauen. Wobei ihm die Holländer im Wege stehen, die nach wie vor starke wirtschaftliche Interessen in diesem fruchtbaren Gebiet am Indischen Ozean haben. Djakarta ist eine durchaus moderne Stadt mit Straßenbahnen, die an unsere Sambawagen erinnern. Die Republik zählt 86 Millionen Einwohner. Sukarno wurde, wie bekannt, bei dem Attentat nicht verletzt; es ist aber ein Zeichen dafür, daß er nicht nur Freunde, sondern auch Todfeinde in seinem eigenen Lande hat. Widerstand wird seiner Regierung besonders aus den Kreisen der regilösen Parteien und der Föderalisten entgegengebracht, die ihm vorwerfen, durch Aufnahme einiger Kommunisten in den kürzlich gebildeten „Nationalrat“ den kommunistischen Einflüssen Vorschub zu leisten.

Fritz Roßberg



# Der Hafen



## HAMBURG

Die Hochhäuser am Grindelberg — die ersten Hochhäuser Deutschlands in der Nachkriegszeit — haben sich zu einem vielseitigen Gemeinwesen mit eigener Prägung entwickelt. Schlank und rank steigen sie mit ihren 8, 12 und 14 Geschossen aus den schmucken Grünflächen empor. Kinder- und Hundespielplätze bringen Leben in die Gefilde. Aber nicht nur für Kinder und Hunde haben die Bauherren etwas übrig, sondern auch für die Kunst. Moderne Plastiken schmücken die Anlagen. Da steht oder liegt vielmehr unmittelbar an der Hallerstraße eine gewichtige Frauensperson. Ihre Formen sind überdimensional. Ihrem Schöpfer oder ihrer Schöpferin müssen Riesen oder Riesinnen als Vorbild gedient haben. Man nennt sie offiziell „Die große Liegende“. Der Volksmund nennt sie „Die wassersüchtige Venus“. Am andern Ende des Hochhausringes, nach der Oberstraße zu, schreitet ein schlanker Jüngling mit einem Stab oder einem Speer daher. Auch er ist überdimensional, aber so wohlgeformt, daß nicht nur die Blicke der Kunstfreunde wohlgefällig auf ihm ruhen. Am freundlichsten ist die wundervoll graziose Gruppe aufgenommen worden, die ein Mädchen auf einen Esel zeigt. Man sieht, auch auf moderne Kunst kommt es an, wenn sie etwas zu sagen hat. Übrigens hat die „Große Liegende“ ein Gegenstück bekommen, wenn man dem Volksmund trauen darf. Dieser vorlaute Mund, dem nichts heilig ist, nicht einmal ein Bundesverkehrsministerium, hat den etwa 8 Meter hohen Bronzesteven vor dem Seeverkehrsamt in der Bernhard-Nocht-Straße den „Großen Stehenden“ benannt.

Feierlich ist unlängst der dritte Brückenzug der Norderelbbrücke und der Billhorner Brücke dem Verkehr übergeben worden. Damit ist nach einer Bauzeit von 18 Monaten der erste Bauabschnitt zur Verbreiterung der Norderelbbrücke und der Billhorner Brücke fertiggestellt. Die Baukosten für diesen Abschnitt belaufen sich auf etwa 13 Millionen DM, für den zweiten Abschnitt, der bis zum Sommer 1958 abgeschlossen sein soll, sind weitere 3 Millionen DM angesetzt. Die vorhandenen Strompfeiler der Norderelbbrücke sind um 13 Meter stromaufwärts zur Aufnahme der neuen stählernen Überbauten verlängert worden. Die Brücke ist 304 Meter lang bei einer Breite von 15,75 Metern. Man erhofft sich von der Beseitigung des bisherigen Engpasses eine wesentliche Verbesserung des Fernverkehrs von den skandinavischen Ländern nach Mitteleuropa. Weitere großzügige Projekte der Straßenbauer in Hamburg sind die Umgestaltung des Zeughausmarktes, der Ausbau am Ferdinandstor und die Durchbruchstraße nach Bergedorf.

Nachdem es einige Zeit still war um das von dem Fischereibiologen, Professor Dr. Schnakenbeck, vorgeschlagene Groß-Aquarium für Hamburg, ist neuerdings das Interesse weiterer Kreise erwacht. Die „Gemeinnützige Gesellschaft zur Errichtung und Unterhaltung eines Groß-Aquariums in Hamburg“ hat die Wer-



bung tatkräftig in die Hand genommen. Wie sie in ihrer Zeitschrift „Leben hinter Glas“ mitteilt, war Hamburg eine der ersten deutschen Städte, die ein Aquarium besaßen, das sich sehen lassen konnte. Es war kein Geringerer als Alfred Brehm, der Verfasser des „Tierlebens“, der als Leiter des 1860 gegründeten Zoologischen Gartens die Ausgestaltung des Schau-Aquariums übernommen hatte. Im Jahre 1884 umfaßte das Aquarium 1580 Tiere in 76 Arten, darunter 55 Reptilien. Leider bekleidete Brehm nur drei Jahre dieses Amt, da — wie es in einem Jahresbericht heißt — „der große und eigensinnige Mann sich auf die Dauer mit den höheren Gewalten des Gartens nicht stellen konnte“. Noch heute erinnert eine Gedenktafel an seinem Wohnhaus in der Jungiusstraße an seine Wirksamkeit. Der „Zoo“, der sich dort befand, wo sich heute „Planten un Blomen“ ausbreiten, nahm bekanntlich nach dem Ersten Weltkrieg ein unrühmliches Ende. Das Aquarium übernahm zunächst Professor von Üxküll, der sein Institut für Umweltsorschung darauf aufbaute, es aber dann eingehen ließ. Hagenbecks Aquarium mit den schönen Großanlagen für Riesenschlangen und Krokodile wurde

Eben hat der Bremer Freimarkt, auf dem die angeblich so steifen Bremer völlig aus dem Häuschen sind, seine Pforten geschlossen, da beginnt in Hamburg der Dom mit seinen Kuchen- und Würstchenbuden, seinen Luftschaukeln und Raketenbahnen. Hier wird man herumgewirbelt, daß dem sturmerprobtesten Seemann bald der Magen zum Hals herauslächelt und er sich erholen muß in einer der vielen Schaubuden, wo Kongoneger auf kubanisch tanzen und Barmbeker Deerns mit den Kastagnetten klappern.

ein Opfer der Bombennächte. Neben einigen privaten Aquarien, die der Öffentlichkeit zugänglich waren, bestand im Museum in Altona unter Professor Lehmann ein Schauaquarium, das mit Nutzfischen aus den Fischereigründen der Elbfischer besetzt war und sich zeitweilig großer Beliebtheit erfreute. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde es nicht wieder aufgebaut. Nun hat Professor Schnakenbeck mit seiner Gemeinnützigen Gesellschaft es in die Hand genommen, Hamburg ein Groß-aquarium zu beschenken, das dem Namen der Welthafenstadt Ehre machen soll. Gerade weil bewiesen ist, daß die Hamburger und ihre Gäste immer Verständnis für ein solches Institut hatten, hofft man auf Verständnis nicht nur in Schulkreisen — das ist vorhanden, besonders bei den Naturwissenschaftlern — sondern auch auf großzügige Förderung durch die Behörden. Die Zeiten, in denen ein Hagenbeck auf preußisches Gebiet auswandern mußte, weil man in Hamburg kein Verständnis für ihn brachte, dürften wohl vorüber sein.

Kommst du nach Eidelstedt, o Wanderer, ver-  
 giß die Gasmasken nicht! So hieß es noch vor  
 wenigen Wochen, und Beschwerden ohne Zahl  
 prasselten auf die Behörden hernieder. Mit  
 Recht. Denn die Geruchsbelästigungen durch  
 die Fischmehlwerke und eine Chemische Fabrik  
 waren so stark geworden, daß ein Volksaufstand  
 befürchtet werden mußte. Wer Eidelstedt kennt,  
 weiß, daß es dort seit dreißig Jahren stinkt.  
 Aber was noch hingenommen wurde, als die  
 Kapazität des fischverarbeitenden Betriebes  
 täglich 50 Tonnen betrug, konnte nicht mehr  
 ertragen werden bei einer täglichen Kapazität  
 von 400 Tonnen. Denn jetzt werden dort die  
 Fischabfälle von rund 600 Hamburger  
 Fischhandlungen und Fischkonservenfabriken  
 zu Fischmehl verarbeitet. Ab 1. Oktober ist  
 eine Beruhigung eingetreten. Man hofft nun  
 endlich, in einem verbesserten Rauchgasverfahren  
 das Ei des Kolumbus gefunden zu haben. Sollte  
 dieses verbesserte Rauchgasverfahren, das die  
 Firma eingebaht hat, nicht bis Ende November  
 zu einem vollen Erfolg führen, muß auf behördliche  
 Verfügung ein auf katalytischer Verbrennung  
 beruhendes Verfahren angewandt werden, das  
 tödsicher helfen soll. Beide Teile, die Firma wie  
 die Behörde, haben eingesehen, das endlich Ernst  
 gemacht werden muß, um den Volkszorn vor dem  
 Überkochen zu bewahren und den schlechten  
 Geruch von Hamburg zu nehmen, der seinem Ruf  
 schadet. Freilich schnüffelt man auch in anderen  
 Stadtteilen nach Geruchsquellen, und man weiß  
 nun, wo man anzusetzen hat. Der Kampf gegen  
 den üblen Geruch ist in vollem Gange. Möge er  
 auch vollen Erfolg haben!

Fiete



# Holz für die deutsche Wirtschaft

Von Wolfgang Sell

Wer sich einmal in der Wirtschaft umsieht, wird die Bedeutung des Holzimports und der Holzverschiffung ermessen können. Schon bei dem alltäglichen Nutz- und Bauholz reicht das Inlandsangebot nicht aus, so daß wir beispielsweise Kiefernholz in großem Umfang aus den nordischen Ländern einführen müssen. Viele Industrie- und Gewerbebezüge sind stark auf überseeische Hölzer angewiesen. Man denke hier nur an die Möbelindustrie, den Boots- und Schiffbau, sowie an die Bleistiftfabriken.

Es ist gar nicht einmal nötig, sich in der Wirtschaft im Großen, in der Volkswirtschaft, umzusehen. Ein Blick in die Wirtschaft an der nächsten Ecke genügt bereits; denn die meisten neu eingerichteten Gaststätten sind in einem „Innenarchitekten-Einheitsstil“ mit Limbholz gefärbt. Da Limba auch als Furnier, Sperrholz und Parkett Verwendung findet, ist es nicht verwunderlich, daß es, was den Umfang der Einfuhr angeht, Mahagoni, Teak und anderen bekannten Hölzern den Rang abgelaufen hat und bei manchen bedeutenden Holzimportfirmen den größten Rechnungsposten darstellt.

Woher stammt nun dieses Holz, wie wird es herangebracht?

Limba ist ein etwa 40 m hoher Laubbaum und stammt aus Westafrika, woher auch andere bekannte Holzarten kommen wie Makoré (afrikanischer Birnbaum), Okumé und gewisse Ebenholz- und Mahagoniarten (das gestreifte Sapeli-Mahagoni) — oder weniger bekannte Hölzer als da sind Abura, Iroko, Kambala und Zebrano. Okumé, auch unter dem Namen Gabun bekannt, wird außer in der Herstellung von Sperrholz auch für Möbel oder im Bootsbau verwandt. Zebrano dient hauptsächlich zu Furnieren und Tafelungen. Ebenholz dürfte allen Seeleuten gut bekannt sein, werden daraus doch die hübschen Elefanten geschnitzt, die sie als gern gesehenes Geschenk aus Indien und Ceylon mitbringen. Natürlich findet es auch noch bei vielen wertvollen Gegenständen Verwendung wie Musikinstrumenten, Besteckgriffen oder künstlerisch ausgeführten Schatullen und Schmuckkästchen.

Aber bleiben wir bei Limba, wohl dem im Augenblick am meisten eingeführten Edelholz.

Die oft ein bis zwei Meter starken Bäume werden von den Eingeborenen gefällt. An Ort und Stelle „abgelängt“, also in transportfähige Blöcke zersägt, und möglichst auch gleich geschält. Da Limbastämme sehr anfällig gegen Insekten sind, werden sie noch mit besonderen Chemikalien behandelt. Auch in den westafrikanischen Urwäldern stehen für den Abtransport schon moderne Hilfsmittel, wie Winden und Traktoren, zur Verfügung.

Im allgemeinen werden die Stämme zu einem Stapelplatz am nächsten Fluß geschafft, hier zu Flößen zusammengesetzt und stromab an die Küste geflößt. Soweit das noch nicht im Wald geschehen ist, werden an der Küste noch die Blöcke markiert. Da es an der westafrikanischen Küste nur wenige Häfen gibt, sondern die Dampfer auf offener Reede ankern müssen, bringt man die Flöße längs der Schiffe, die sie mit eigenem Ladegeschirr aufnehmen. Wertvollere Partien oder schon weiter vorgearbeitetes Holz wird auch wohl in Launchen oder Brandungsbooten herangebracht.

\*

Je nach dem Verschiffungsplatz umfassen die Mittel des Holztransports vom Wald zum Seeschiff die ganze Skala von den primitivsten Geräten bis zu den modernsten Anlagen. So ist beispielsweise die Dominikanische Republik der Hauptlieferant für Pockholz, das im Schiffbau als Stopfbuchsenfutter oder für Blockscheiben vielfach Verwendung findet. Auf zweirädrigen Ochsenkarren wird das Pockholz aus dem Urwald an die Küste geschafft. In Tennessee, USA, werden die Stämme auf riesigen Schlitten von Traktoren zu den Flüssen geschleppt, und in Venezuela kommen die Buchsbaumstämme auf Feldbahnen an die Küste. Auch Indien hat besondere Waldbahnen für den Holztransport. Wo Anschluß an das reguläre Eisenbahnnetz vorhanden ist, wie in Oregon an der Westküste Nordamerikas, dem



Limbastämme im Raum, Limbastämme an Deck, so kommt manches Schiff von der Westküste Afrikas in einem deutschen Hafen an.

Ausfuhrland der Oregonkiefer, ist die Sache natürlich einfacher.

\*

So wie Berge von Pitprops und Brettern in den schwedischen und finnischen Holzhäfen auf die Verschiffung warten, so lagern in Rangoon die gewaltigen, vierkant behauenen Teakholzblöcke in hohen Stapeln. Dieses harte Holz ist im Schiffbau besonders deshalb beliebt, weil es durch seinen starken Ölgehalt darunter liegendes Eisen konserviert.

\*

Alle diese Hölzer und darüber hinaus Pitchpine aus den USA und den kanadischen Häfen, Balsa aus Peru, Rosenholz aus Brasilien oder Eiche aus Japan werden in großen Blöcken, handlich zersägt und zurechtgehauen, oder auch wie das Cedernholz für die Bleistiftfabriken — die Bleistiftzeder ist allerdings keine Zeder, sondern eine Wacholderart — als Bretchen in Säcke verpackt. So reist das überseeische Holz nach Rotterdam, Antwerpen, Bremen oder Hamburg, wo es im Strom umgeschlagen oder am Kai gelöscht wird.

Nachdem von den Ladungskontrollleuten die Markierungen der einzelnen Stämme noch einmal mit den Ladepapieren verglichen und abgehakt worden sind, wird auf dem Strom das Holz mit eigenem Ladegeschirr umgeschlagen in Schuten oder Binnenschiffe.



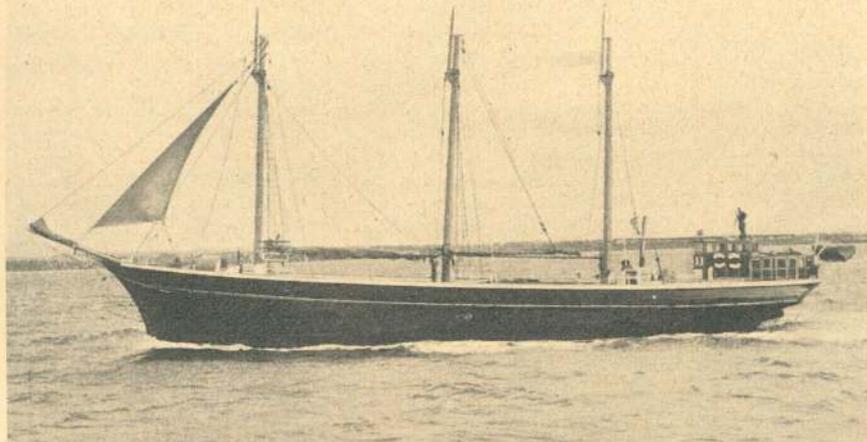
# NORD-OSTSEEFAHRT

Von Herbert Gaffrey

Wer von der großen Fahrt zur Nord- und Ostsee verschlagen wird und dabei Gelegenheit hat, in diese Probleme und Verhältnisse hineinzuschauen, wird bald dahinterkommen, daß auch die Verdienste unserer Kameraden aus diesen Seegebieten gebührend gewürdigt werden müssen. Die Küstenschiffahrt, wie sie von den modernen Kümos, den Küstenmotorschiffen, und auch noch von vielen kleinen Dampfern ausgeübt wird, bildet ein wichtiges Glied in der Kette des Seeverkehrs. Grundsätzlich ist es so, daß jede Fahrt ihr Leichtes und Schweres, ihr Unangenehmes und Schönes hat. So hat die Tiefwasserfahrt von Kontinent zu Kontinent ihre verhältnismäßig langen See-

können großzügiger erfolgen. Die Kollisionsgefahr ist bedeutend geringer und erst recht die Möglichkeit, mit der Küstenfischerei in Konflikt zu geraten.

Auf der anderen Seite gibt es nur kurze Seetrips, immer wieder heißt es „Hafen rein“ — „Hafen raus“. Immer wieder stößt man auf neue Menschen mit anderer Sprache, mit anderer Lebensauffassung, mit anderen Gewohnheiten und anderen Gesetzen. Das zwingt zu dauernden Umstellungen und einem neuen Sicheinfühlen bei den Verhandlungen mit den Behörden, den Maklern, den Befrachtern und den Empfängern. Selten findet man etwas Muße nach der hektischen Unruhe des Hafens in den wenigen Seetagen, die selbstverständlich



törns und dadurch auch eine gewisse Beschaulichkeit. Hier ist zumeist Zeit und Gelegenheit — wenn nicht gerade auf der winterlichen Nord-Atlantikkroute und im Monsunregen — das Schiff zu pflegen, sauberzuhalten, zu konservieren und immer wieder zu malen. Nicht wenige Salzwasserleute ziehen daher auch die große Fahrt vor. Sicher ist aber auch der öftere Wechsel zwischen nördischem und tropischem Klima anstrengend und erfordert eine gesunde Konstitution. Andererseits hat es auch seine Vorteile, die Winterszeit in warmen Gegenden zuzubringen und nicht in Nebel, Sturm und Schnee auf enger Brücke in der nordischen Fahrt oder im Botten- oder Finnenbusen, wenn dort der grimmige Ostwind der Steppen das salzarme Wasser zu Eis erstarren läßt.

Ohne Zweifel gehören zur astronomischen Navigation der großen Fahrt viele gut fundierte theoretische Kenntnisse und Erfahrungen. Sicherlich hat auch der geplagte Ladungs-offizier auf einem dicken Stückgutschiff, das unzählige, oft schlecht zueinanderpassende Partien in verschiedenen Häfen zu löschen hat, seine nicht immer ganz einfachen Überlegungen über die sinngemäße Stauung anzustellen. Dafür aber sind diese Schiffe auch größer, wetterunempfindlicher und mit navigatorischen und sonstigen Hilfsmitteln großzügiger bedacht. Bei den stärkeren Maschinen haben Wind und Strom geringeren Einfluß auf die Geschwindigkeit. Außerdem sind die „Großen Ströme im Meer“ in Richtung und Stärke bekannter und können dadurch in die Navigation besser eingeplant werden als die örtlich und zeitlich stark wechselnden und oftmals gefährlich unübersichtlichen Stromverhältnisse der Ost- und Nordsee.

Wenn das grüne Wasser des englischen Kanals der blauen Farbe des weiten Atlantiks gewichen ist, birgt das Abweichen vom Kurse, falsche Deviation und Ähnliches im allgemeinen nicht gleich die Gefahr in sich, auf eine Untiefe oder einen Felsen zu laufen. Auf der freien See ist viel Platz. Die Ausweichmanöver

Während es in Dänemark, Schweden und Finnland noch viele Küstensegler mit voller Takelage gibt, oftmals von malerischer Schönheit, bei denen nur der nachträglich eingebaute Motor an die neue Zeit erinnert, sind bei uns auch die alten Schiffe abgetakelt worden wie dieser hölzerne Dreimastschoner. Nur an seinen Untermasten trägt er noch dreieckige Stütz- oder Vorwindsegel.

Nur am Klipperstevan sieht man diesem Kümo noch an, daß es einst ein schmuckes Segelschiff war. 1922 wurde die „Jogela“ in Stralsund erbaut, aber da hieß sie noch „Lloyd“. Unter dem Namen „Kornhaus IV“ war sie später auf der Ostsee eine bekannte Erscheinung. Jetzt ist sie in dem kleinen Emsstädtchen Haren beheimatet, trägt ihre Masten nur noch des Ladegeschirrs halber und baut einzig und allein auf ihren 200 PS-Motor.

Arbeit und Verantwortung genug, aber auch Entspannung und Erholung mit sich bringen. Mögen die weißen Nächte an den Küsten Somomis oder die blauen Fjorde Norwegens ihre schönen Seiten haben, umso länger und härter ist aber der Winter.

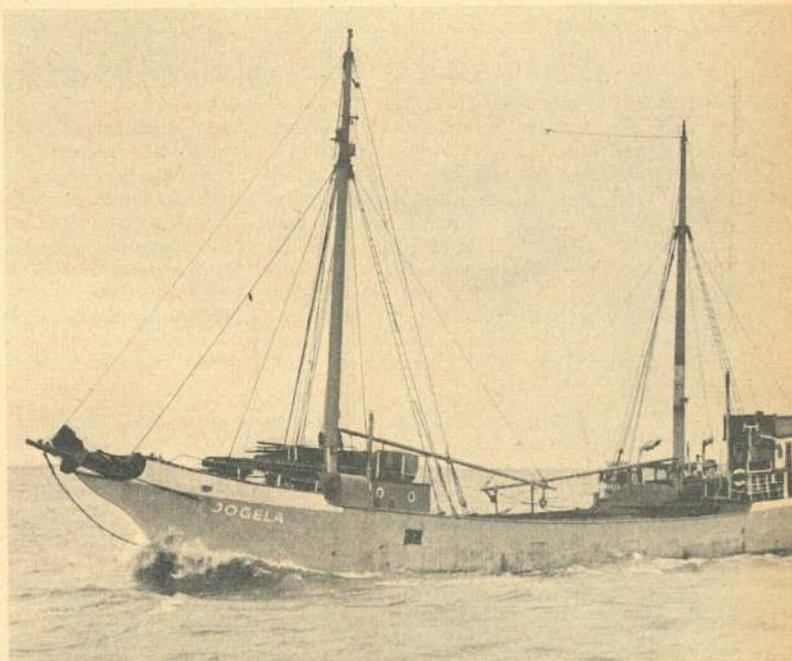
Wenn die Sturm- und Nebelperioden einsetzen, die Kälte durch alle Kleidungsstücke beißt, der Schnee die Brückenfenster verklebt, Seezeichen vertreiben oder des Eises wegen gänzlich eingezogen sind, dann sehnt sich auch der Küstenfahrer nach der südlichen Sonne.

Ist auch der größte Teil unserer Kümo-Flotte ziemlich neu und den letzten Erfahrungen entsprechend gebaut mit modernem Ladegeschirr und wohnlichen Räumen, so sieht man doch hier noch viele alte Eimer, kleine Dampfer



Das Kümo von heute mit seinen 300 bis 400 BRT ist mit allen Feinheiten der Technik ausgestattet und auf das modernste eingerichtet. Es blitzt förmlich vor Sauberkeit. Auch auf den Probefahrten mit den vielen Ehrengästen geht es genauso zu wie auf den „Dickschiffen“.

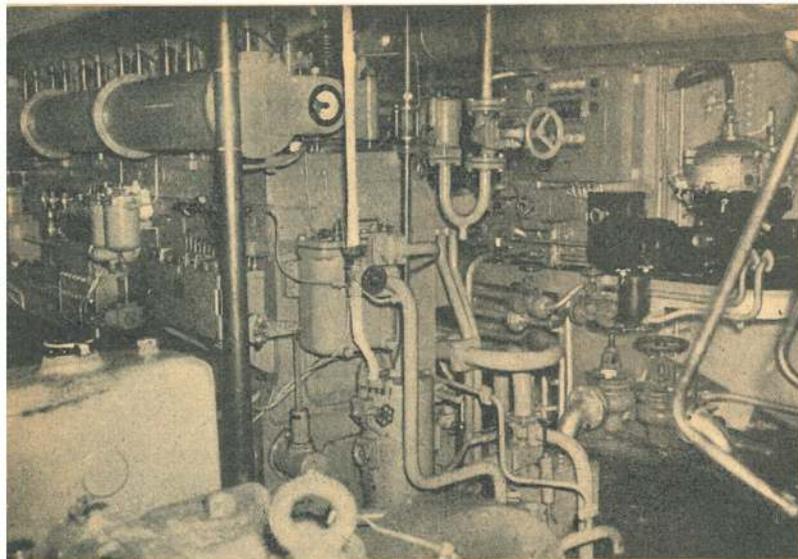
darunter, die seit Jahrzehnten treu und brav ihren Dienst versehen. Es muß eben gefahren werden, wenn auch oft noch die modernen Hilfsmittel des Nautikers wie Radar, Funkpeilgeräte, Echolot, Kreiselkompaß fehlen, ohne die man in der großen Fahrt kaum noch auszukommen glaubt. Und gerade in der Kü-



stenfahrt wären diese Einrichtungen am notwendigsten.

Wenn ein Großschiff nach langer Reise das Schelfgebiet erreicht hat, beginnt für den Kapitän eine harte Zeit, in der er sich zumeist auf der Brücke oder in dessen Nähe aufhält. In kurzer Zeit ist aber das Ziel erreicht, der Lotse kommt an Bord und unterstützt den Schiffsführer durch seine Beratung.

Doch wie soll der Kapitän eines Schiffes sich verhalten, das sich ausschließlich in Küstengewässern aufhält? Wenn er genauso handeln würde, käme er überhaupt kaum zur Ruhe, denn auch in den zumeist nur kurzen Hafentiegezeiten sind seine Stunden durch Verhandlungen voll ausgefüllt. Auch in diesen Stunden muß er immer auf dem Quivive sein, um sei-



Der an Fußtritte, Flüche und sonstige rohe Behandlung gewöhnte Rohöl- oder gar Glühkopfmotor der Vorkriegszeit, der sich unter solcher „Pflege“ auch dementsprechend benahm, ist dem 300pferdigen Dieselmotor gewichen. Auf den meisten Kümos von heute ist solche Maschine in Gebrauch. Damit ist auch der bisher so vernachlässigt gewesene Maschinenraum zu einem Schmuckkästchen geworden.

nem Reeder — und oftmals ist er selbst der Reeder — Nachteile zu ersparen. Das bedeutet aber, daß er seinen Steuermann schon mehr oder weniger allein fahren lassen muß in engen Gewässern, wo sich ein von langer Fahrt kommender Schiffsführer ohne Lotsenberatung nicht hineintraut. So leben beispielsweise in Kiel-Holtenau viele Seelotsen davon, daß sie Schiffe vom Kanal nach Finnland, Schweden oder in die sowjetischen Häfen bringen. Besonders gern werden diese „Baltic pilots“ von ausländischen Kapitänen genommen, die sich hier nicht auskennen. Natürlich steckt dahinter weder übergroße Vorsicht, noch Ängstlichkeit, noch ein Abwälzen der Verantwortung, sondern nur der berechtigte Wunsch, jegliches Risiko auszuschließen.

Selbstverständlich gibt es auf der Ostsee viele Huks und Landzungen, hinter die man sich bei schlechtem Wetter verkriechen kann. Mit dieser Ankerliegerei kann man in den langen,

dunklen Wintermonaten bei anhaltendem Schlechtwetter viel Zeit verträdeln. Da aber auch hier Zeit Geld bedeutet und die Konkurrenz groß ist, wird man von dieser Möglichkeit wenig Gebrauch machen.

Über zu wenig Abwechslung braucht man sich in dieser Fahrt nicht zu beklagen. Eben ist die Lade- und Löscharbeit beendet, heißt es schon wieder die Trossen loswerfen, die Bäume fieren und festzurren und die Luken verschalcken, denn gleich wird die Mole umrundet und draußen weht es hart. Alle Mann müssen zupacken bei dieser Arbeit, einerlei ob Kajütsjunge oder Steuermann. Kaum ist meinetwegen in Antwerpen die Holzladung heraus, müssen Decksstützen und Laschings wieder abgetakelt und verstaubt werden. Bereits am nächsten Tag ist das Schiff in Emden. Bis dahin muß der „Koksstall“ fast bis Brückenhöhe fertiggebaut sein, da das Schiff ladeklar angeedient sein muß. Schnell ist das Einschütten der Ladung

beendet. Trotz guten Trimmens türmt sich der Koks einige Meter hoch an Deck. Wieder werden in kurzer Zeit Nordsee und Kiel-Kanal zurückgelegt und die Fracht in Kopenhagen gelöscht. Das Abbauen des Koksverschlages mit dem vielen Maschendraht nimmt wiederum ein Großteil der Zeit bis zum nächsten Hafen in Anspruch, wo es Kohlen geben wird. Vielleicht soll nach dieser Reise Salz, eventuell auch Stückgut geladen werden. Das wiederum bedeutet, daß die kohlenverdrehten Räume zur Aufnahme dieser empfindlichen Fracht vollkommen sauber und trocken sein müssen. Unter solchen Umständen bleibt natürlich für die Pflege des Schiffes wenig Zeit. Abgesehen davon, daß auch auf See nicht immer gutes Malwetter ist, müssen auf See Ruder und Ausguck besetzt sein. Wenn dann bei den kurzen Törns von Hafen zu Hafen der Ruf „Klar vorn und achtern!“ ertönt, so kann man sich wohl ausrechnen, daß für ein vorschriftsmäßiges Konservieren und Sauberhalten des Schiffes wenig Zeit bleibt. Und doch muß man sich wundern, wie proper und adrett der Großteil dieser Kümos aussieht und wieviel Liebe und Sorgfalt in sie hineingesteckt wird.

Aber das bedeutet Arbeit und immer wieder Arbeit, eine unermüdliche, nie aufhörende Arbeit.

Von der meteorologischen Navigation großen Stils, wie sie bei der Überquerung großer Seeräume üblich und von Nutzen ist, kann in den nordischen Küstengewässern wenig Gebrauch gemacht werden, Dafür sind die Schiffe auf die Wetterberichte über Funk, Sprechfunk und Radio, sowie die optischen Warnsignale in den Häfen und an den Flußmündungen angewiesen. Es ist nur zu begrüßen, daß die Anliegerstaaten an der Ost- und Nordsee laufend gute Wetterberichte ausstrahlen. Wohl daran ist der Kapitän, der sich ihrer bedient und sie für seine Schiffsführung auszunutzen versteht.

## Ablösung für die Schietgang

Was ist ein Wheeler-Boot? Wieder einmal so ein nach Seemannslatein schmeckendes Wort, unter dem sich der Laie nichts vorstellen kann. Natürlich kommt das aus dem Englischen, wo „wheel“ ein Rad ist, aber daneben noch viele andere Bedeutungen hat, die aber alle mit dem sich drehenden Rad in irgendeiner Verbindung stehen. Einerlei wie dem auch sei, der Zweck eines Wheeler-Bootes ist der, auf den Schiffen die Doppelböden und Öltanks zu reinigen. Das war bisher eine schmutzige und übelriechende Arbeit, die der „Schietgang“ vorbehalten blieb.

Das Wheeler-Boot erledigt diese Arbeiten viel schneller als die beste Schietgang und spart auch viele Leute ein.

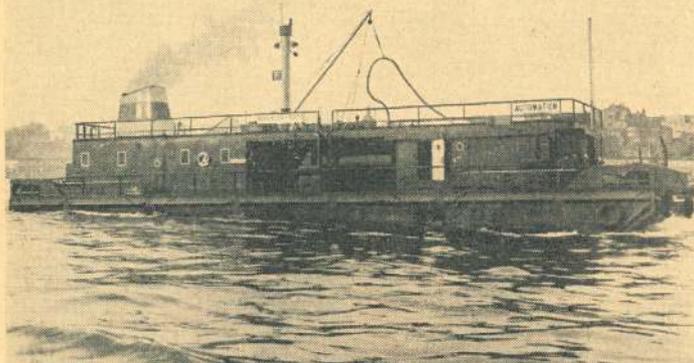
Der Arbeitsvorgang solcher Wheeler ist verhältnismäßig einfach. Kräftige Pumpen drücken das heiße Wasser, das selbsttätig die einmal eingestellte Temperatur behält, gegen die Tankwände, die Ölrückstände lösen sich und die fette Soße lagert sich auf dem Tankboden ab. Da sie durch das heiße Wasser noch nicht zähflüssig ist, kann sie durch Lenzpumpen leicht abgesaugt werden. Eine Art Staubsauger saugt auch gleich die etwa entstehenden Gase mit ab.

Da die Behörden es am liebsten sehen, wenn auch das Hafenwasser klar wie ein Gebirgsquell ist, darf kein Tropfen dieser häßlichen Brühe in die Freiheit gelangen. Dreckschuten stehen aber nicht immer und überall zur Verfügung. Deshalb ist neuerdings den Wheeler-Booten gleich ein Tank eingebaut, der die Ölrückstände aufnimmt.

Die deutschen Behörden sind besonders streng in Bezug auf die Reinigung von Schiffstanks. Deshalb macht das neue Hamburger Wheeler-Boot, das bei der Taufe den Namen „Automation“ erhalten hat, auch seinem Namen alle Ehre. Alles erledigt sich hier automatisch. Selbst vor dem Gründlichreinemachen der Tankerriesen macht es nicht Halt.

Mannschafts- und Kesselräume sind auf dem Deck vereinigt. Dabei fehlen auch nicht Wasch- und Duschräume für die Mannschaft und ein Trockenraum für das Arbeitszeug. Der Wheeler-Boss hat seinen besonderen Raum, von der aus er durch Sprechfunk die Reinigung leiten kann. Ein 400 cbm großer Tank nimmt die Ölrückstände auf. Das oberste Deck dient als Arbeitsdeck und wird durch Aufbauten kaum gehindert.

Leider ist Hamburg den Benelux-Staaten gegenüber noch etwas im Nachteil. Während allein in Rotterdam 15 Wheeler-Boote arbeiten, konnte die Hamburger Wheeler-Boot-Gesellschaft erst vor drei Jahren das erste Fahrzeug einsetzen und verfügt nun mit der „Automation“ über drei Schiffe.



Den Namen „Automation“ erhielt das jüngst von der Werft Johann Oelkers, Hamburg, abgelieferte Wheeler-Boot. Es ist 32 m lang bei einer Breite von 9 m und einer Seitenhöhe von 2,45 m. Es wurden eine Ölfeuerungs-Kesselanlage von 100 qm bei 11 atü Druck und ein Hilfsaggregat für die Stromerzeugung eingebaut, sowie zwei Vacuum-pumpen mit einer Saughöhe von 25 bis 30 m.

*Herrlich-  
so ein*

# Hansen-Grog

HANSEN-RUM 40-55 Vol. %

— bei allen Schiffsausrüstern in jedem Hafen erhältlich



# Die Freiwache



## Weihnachtsinsel

Von W. J. Becker

In der Südsee liegen, wie aus einem Füllhorn hingestreut, unzählige kleine Eilande. Es ist Polynisien, die Vielinselwelt, mit ihrem meist milden, sehr gleichmäßigem und gesundem Klima. Hier war es, wo James Cook, von Haus aus Sohn armer Bauern und dann Matrose, als englischer Kapitän und Weltumsegler in den Jahren 1768 bis 1779 mit seinen Schiffen „Discovery“ und „Resolution“, zwei für seine Zwecke und Ziele besonders bezeichnende Namen, seine weltberühmten Fahrten machte, in der Kleininselwelt selbst und im Kreis um sie herum. Auf der zweiten Reise, 1769, an der als wissenschaftliche Begleiter die beiden deutschen Naturforscher Johann Reinhold Forster und dessen Sohn Georg teilnahmen, war bei der Gruppe der später von Cook Gesellschaftsinseln benannten Eilande die reizende Gebirgsinsel Tahiti (Otaheiti, 1606 von dem spanischen Seefahrer Quiros entdeckt) von Cook und Forster zum erstmalig genauer untersucht worden. Auf einer weiteren Fahrt im Jahre 1777 fand man das nach seiner Entdeckung so benannte Christmas-Island, die Weihnachtsinsel.

Weihnachtsabend war's, fern der Heimat! Dunst und Duft lagerten über der weiten endlosen See. Die Mannschaft war, wie von einer höheren Macht bestimmt, seltsam still und stumm. Nur die Kommandos wurden befolgt. Auch Kapitän Cook war wortkarg, denn er dachte daran, wie sie daheim in England die Stuben mit Efeu, Lorbeer und Stechpalmen schmückten, wie sie die bedeutungs- und verheißungsvolle Mistel aufhängten, wie der mächtige Julblock, der alljährlich auf das uralte, bei der wiederkehrenden Sonne gefeierte Fest hinweist, neu hergerichtet wurde, um am Abend märchenhaft zu brennen. Und daran dachte ein jeder aus der Mannschaft des wackeren Kapitäns. Der aber gab die Weisung, auch hier in der fernen Südsee das Weihnachtsfest zu begehen. Da waren dann alle Hände auch schnell und gern bei den Vorbereitungen dabei. Die Wurzel eines mächtigen Baumes mußte den Julblock abgeben. Als der Abend gekommen war, wurde der riesige Holzknorren in Brand gesteckt, und es erscholl der Gesang:

„Jul, Jul, drei Pudding in Puhl!  
Knackt Nüsse und ruft Jul!“

Und der dicke Bob und der Edgar und der William tanzten mit Hallo um den brennenden Julblock. Sein rotes Licht gab für diese Zeremonien die einzige Beleuchtung her. Das mußte so sein. Ein anderes Licht durfte nicht gebrannt werden. Man ließ den Block die ganze Nacht hindurch brennen. Er durfte nicht erlöschen, denn das wäre ein böses Omen gewesen. Auch hob man das, was vom Brande übrigblieb, sorgsam auf, um es im nächsten Jahr beim Julfeuer zu verwenden. Auch das war uralter und verheißungsvoller Brauch. Nun das Weihnachtsessen! Schmausereien wie zu Hause und wie aus „Old England“ überliefert konnte man sich natürlich nicht leisten. Man mußte verzichten auf den „Hackin“, die große Wurst, auf den Eberkopf, der mit Gesang herumgetragen wurde, auf den Pfau und die Pastete aus Karpfenzungen, auf den Cheshire-Käse, auf Fasanen- und Hammelfleisch. Man



Eine Seemannsfrau

Margarete Stender

spricht mit diesem

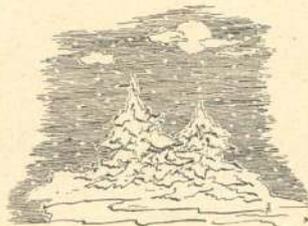
### Weihnachtsgruß an den Seemann

wohl die Gedanken aller Seemannsfrauen aus.

Ein Weihnachtslicht für Euch auf See  
Soll leuchten Euch durch Sturm und Nacht!  
Weihnachtsglocken erklingen in Luv und in Lee  
Zum Zeichen, daß Seemannsfrauen Euer  
gedacht.

In heißen Tropen die Sterne schimmern am  
Himmelszelt,  
Hier fallen weich die Flocken auf eine weihnachtliche Welt,  
Ein Engel schreitet leis' hier durch das stille  
Haus.  
Er schwebt, wie Englein schweben, zu Euch  
auf See hinaus.

Und wenn auch nur im Traum Ihr den Engel  
seht,  
Als flüchtigen Schemen, der schnell verweht:  
Die Gedanken sind es an Euch auf weitem  
Meer,  
Die Grüße der Frau'n bringt der Engelein  
Heer.



mußte mit dem fürlieb nehmen, was man in Büchsen oder Dosen eingemacht hatte. Aber eine echte Bowle gab es. Jake, einer der erprobtesten Köche, wußte so etwas aufs schmackhafteste zuzubereiten aus dem aus Südfrüchten gewonnenen Wein, zu dem sich Muskatnuß und Zucker gesellten. Das gab dann ein süßes leckeres Gebräu, das aufdampfte und wohl roch. Und auch geröstetes Brot mit irgendwelchen wohlschmeckenden Früchten kam hinzu, fast genau wie daheim am „Christmas Eve“. Einige brachten noch Kokosnüsse herbei, und der große Humpen — jawohl, es war einer da — ging um, und man sang die alten Lobgesänge und erzählte sich und ließ sich's gut sein.

In seinem Zelt saß Kapitän Cook mit seinen Getreuen. Mit lautem Hallo wurde der lange John empfangen, der plötzlich — weiß der Teufel, wie er das alles so schnell zusammen bekommen — in der Vermummung des „Father Christmas“ auftauchte und seinen tollen Humor und Spott in lustig improvisierten Verschen, in denen auch der hohe Schiffsherr nicht geschont wurde, vom Stapel ließ. So saß man in der Weihnachtsnacht in der Südsee auf der „Weihnachtsinsel“.

Auf Hawaii wurde James Cook, der große, kühne Entdecker, zwei Jahre darauf im Februar von Eingeborenen im Streit erschlagen. Zwei seiner treuesten Begleiter und Freunde, Clerke und Gore, traten nacheinander seine Nachfolgeschafft in seinem bedeutsamen Entdeckungswerk an.

## De Wiehnachtsgrog von Santa Rosalia

Von Eduard Fuchs

As ick noch so'n jungen Matros wär as ji, der leegen wi mol mit uns Vullrigger in Santa Rosalia. Santa Rosalia liggt an de Pazifikküst vun Mexiko. Düsse Hoben hett woll 'n wunnerscheun Nomen, ober ans wär dat een groot Schietnest. Grod über Wihnachen liggt wi dor. Wat uns Ool wär, de Käpten, de harr 'n feinen dütschen Schäferhund.

Eenmol hett de Wind den Hund öber Bord weilt. Ick nich fuul, jump öber Bord un kreeg ook den Hund tofoten. Vun Deck harrn se mi 'nen Tampen tosmeten. Ick steek den Hund mit 'n Pohlsteek an un denn mi. Mit all Händs hebbt se uns an Deck hievt.

Tschä, un nu liggt wi an de Pier vun Santa Rosalia un dat wär Wihnachen. De Ool wär bannig gnietschig mit sin Rum.  
„Mit 'n lütt beeten mehr Alkohol kunn Wihnachen noch 'n beeten wat feierlicher warn“, seggt Fiedje ut Blanknees to mi.

„Dat magst woll seggen, Fiedje“, anter ick. „Du Ede, ick weet wat“, kummt he mit sin Plon rut. „De Ool höllt groote Stücken op di. Du hest sin'n Hund dat Leben rett un datt vergitt he di ni. Dat is Wihnachen un de Ool lett uns nich vun Bord, un Vörschuß geef dat ook nich. Weeßt du wat, Ede, du geihst mit den Hund an Land un verköfft em. För dat Geld bringst du uns 'n poor Buddel Rum mit. Versteihst du?“

Hm! Ick fleit mi Wolf un he geiht ook scheun mit mi an Land. Dor heff ick em verköfft un

heff föfftig mexikonsche Silberdollars dorfor kreenen. Mit tein Buddels Rum keem ick wedder an Bord. De köst man Stück 'n Dollar un so harr ick noch veertig Dollar öber. Mit den Grog vun uns Ooln wär dat nix, dat wär heet Woter mit Zucker un tein Druppen Rum. So richtig gemüddlich int Logis weur dat erst, as min tein Buddels op de Back stohn. Anner Dag wär ja nu Fierdag. De Ool geiht op dat Achterdeck op un dool as so'n fünschen Tiger.

„Ede“, roppt mi de Ool an, „ick weet, du büst de ehrlichste Matros vun min Crew.“

„Jo, Käpten“, segg ick, „dat bün ick woll.“

„Mien Wolf hebbt se mi klaut, düsse Bande“, meent de Ool to mi, „jüst an Heiligabend. Du weeßt, ick hang doch so an den Hund und wenn Wolf weg is, denn hett dat Leben för mi keen Sinn mehr.“

„Kann woll nich angohn, Käpten?“ anter ick.

„In uns Crew gifft dat nur ehrliche Seelüd. Wi liggt jo hier an de Pier un dor mag de Düwel vun Wolf woll öber de Gangway an Land

lopen sien. Weet Gott, in wat för Hann'n uns good Wolf nu fulln is!“

„Heff ick dat ni seggt, Ede? Du hest 'n Hatt för mien Wolf. Dat weet ick. Meenst du, du kannst em an Land wedder kreenen? Ick geef di föfftig Dollars, wenn du mi den Hund wedder an Bord bringen deihst.“

„Ick will dat verseuken, Käpten un man glieks an Land gohn.“

„Ick goh nu glieks noh den Scheich vun de Bodega hen, wo ick den Hund verschüert heff. De ganze Bood sitt vuller Mexis. De Piesel achtern Treesen hett ook een öbern Dost un is jüst so duhn as sien Gäst. Wolf, de achtern Treesen leeg, keem rut un lett sick vun mi krauln. He geiht nich vun min Siet. As dat düster wär, goh ick denn mit em an Burd. De Ool fallt mi bald um'n Hals un betohlt mi de föfftig Dollars.“

An tweeten Wiehnachsdag geiht de ganze Crew an Land. Negentig Dollars hebbt wi noch natt mokt. So hebbt wi doch noch 'n scheunen Wiehnachsdag kreenen.

## Der Reißverschluss

Schrecklich, wenn man mit seinem Schiff in Yokohama liegt und kein Japanisch versteht! Und dazu diese modernen Hemden trägt, diese komischen Dinger, die nicht zugeknöpft werden, sondern die man mit einem Reißverschluss zuzieht. Man könnte den Erfinder erschießen, wenn der Reißverschluss seine Nücken bekommt und weder auf- noch zugeht. Dann kann man nur den ganzen Trödelkram rausreißen und einen neuen einnähen.

Einen neuen? Woher nehmen, wenn man so in der äußersten Ecke der Welt ist? Aber im Warenhaus von Mitsui werden sie diese Dinger sicher haben. Die haben ja alles. Fiete Sengstake, Matrose auf der „Schwabenstein“, nimmt Kurs auf Mitsui.

Lächelnd kommt eine zierliche Verkäuferin angeknickt, verbeugt sich tief. Es ist so eine mit „English spoken“.

„What can I do for you, Sir?“ Langsam und jede Silbe betont spricht sie es.

„Oh, please, give me — yes — give me . . . I want a . . . a . . . verflucht, wie heißt nur das Ding auf englisch? . . . ah, give me this one, please!“ radebrecht Fiete Sengstake und rutscht mit Daumen und Zeigefinger auf dem Ladentisch hin und her, ratsch — ratsch dazu sagend.

Verständnislos lächelnd sieht sich die kleine Madame Butterfly das Spiel an. Sie zuckt mit den Schultern.

Fiete Sengstake überlegt. „Ah, look here, that's the matter! You understand me?“ und macht dieselbe Bewegung an seiner Vorderfront, vom Adampfsampfel bis zum Bauchnabel, immer auf und nieder. Und sagt „Ratsch-ratsch“ dazu.

„Oh, that's one! I understand“, lächelt Fräulein Schmetterling, verschwindet und kommt mit reizenden samtgepolsterten Schächtelchen zurück. Sie öffnet das erste, entnimmt ihm ein krummes, haarscharfgeschliffenes Messer, das Heft aus Ebenholz mit eingeleigten Perlmuttermotiven.

„Best quality, made in Solingen, 6 Yen only, please.“

Jetzt ist Fiete Sengstake an der Reihe, verständig dreinzustieren.

„Oh, the management? Very simply. Look here!“ meint sie, wickelt ein weißes Seidentüchlein um das Heft und die Hand, die das Messer hält, und macht dann vor ihrer Vorderfront die Bewegungen, die sie eben bei dem deutschen Seemann gesehen hat, einmal ratsch von oben, einmal ratsch von unten und noch einmal ratsch von Backbord nach Steuerbord und ratsch von Steuerbord nach Backbord. „Harakiri“ sagt sie und lächelt bezaubernd dazu.

„Oh no, Frolein!“ wehrt Fiete Sengstake entsetzt ab. „Ick wull mi doch nich übringen, bün doch nich verrückt!“ Und verläßt schleunigst das Warenhaus.

Draußen vor der Drehtür begegnet er dem Messejungen. „Na, Elimar, was suchst du denn hier an Land?“

„Guten Tag, Herr Sengstake! Ich will mir hier nur so'n Zip-Fastener, so'n Reißverschluss für mein Hemd kaufen. Beim Waschen gehen die Dinger ja immer kaputt. Die kann man hier doch kriegen?“

„Nee, nee, Mitsui führt nur Tranchiermesser von Harakirimachen. Brauchst gar nicht erst reinzugehen.“

Verdammt noch mal, ich hätte nicht ratsch sagen dürfen, zip hätte ich sagen müssen. Zip-Fastener, so heißen die Dinger auf englisch.

## Andere Länder - andere Sitten

Von Thilo von Hangwitz

Mittagshitze in Singapur! Die Arbeitslust schmilzt bei solchen Temperaturen schneller als Butter. Selbst die Ladewinden unseres Schiffes schienen nicht mehr zu wollen. Mühsam und ächzend zerrten sie die Fracht aus den Luken.

Da es sich um deutsches Bier handelte, war es kein Wunder, daß öfter als üblich eine Kiste zerbrach. Der Inhalt war verdunstet, bevor der wachhabende Offizier eine Rettungsaktion unternehmen konnte. An dem fröhlichen Wesen und der süßlichen Atemluft der Hafendarbeiter ließ sich allerdings vermuten, daß diese weitgehend an dem physikalischen Prozeß beteiligt waren. Wahrscheinlich hielt sie überhaupt nur noch die Aussicht auf weitere Flüssigkeiten beim Geschäft.

Einige hatten aber offenbar bereits in jeder Hinsicht genug. Sie standen herum und dösten den schimpfenden Bootsmann an.

Auf dem Achterdeck waren die Transportkämme mit den Löwen. Ein paar der Schlitzaugen hatten dort ihr angeheitertes Augenmerk auf einen heraushängenden Schwanz gerichtet.

Plötzlich ein Mords-Gebrüll — Tatzenschlagen — ein wieherndes Gelächter — dann der unverkennbare Ton zweier gut gezielter Boxhiebe.

Als ich mich über die Reling des Promenaden-decks beugte, sah ich den Bootsmann mit gespreizten Beinen vor zwei bewusstlos liegenden Malaien stehen.

Aber dann brach ein dante'sches Inferno los: Aus allen Luken strömte es hervor: Schwarze, gelbe, braune und weiße Gesichter. Sämtliche Völker der Erde schienen aus den Tiefen des Schiffsrumpfes zu quellen. Man hätte sich keine eindrucksvollere Demonstration des Rassen-gemisches in diesem Hafen ausdenken können. Dazu ein Höllengeschrei! — Bierflaschen, Kistenteile und Arbeitsgeräte flogen durch die Luft.

Mit der angeborenen Ruhe eines ostpreußischen Seemanns ging der Bootsmann hinter den Käfigen in Deckung. Sicherheitshalber nahm er sich eine Brechstange mit. Für einige Minuten hielt dieses Werkzeug in der Faust des Riesen die Masse in respektvoller Entfernung. In der Hoffnung, noch rechtzeitig rettend eingreifen zu können, schloß ich den großen Feuerschlauch an den nächstliegenden Hydranten. Wasser soll ja immer gut sein für erhitzte Gemüter.

Einem vorbeilaufenden Matrosen drückte ich die Spritze in die Hand und ließ ihn an der Reling in Feuerstellung gehen. Mit einem kräf-

tigen Ruck drehte ich dann das Handrad auf. — Ein lauter Knall, und der schmutzig-braune, für die Häupter der wütenden Malaien bestimmte Strom ergoß sich auf mein weißes Hemd.

Eigenartiger Weise verstummte jetzt fast schlagartig der Schlachtenlärm auf dem



und weil du so schön artig gewesen bist.

Hauptdeck. Sollte das Geräusch des platzenden Schlauches bereits genügt haben?

Als ich wieder an der Reling stand, sah ich, daß diese tausend schreienden Teufel wieder spurlos im Schiffsbau verschwinden waren. Nur der Wachmann, ein kleiner Chinese, der sich zitternd vor dem Tosen auf ein paar Kisten gerettet hatte, stand benommen an Deck.

Mit gewichtigen Schritten ging der Schöpfer dieser Ruhe, ein malaiischer Polizist auf das schlotternde Etwas zu und schlug es wortlos mit dem Gummiknüppel zusammen. Die Blitzartigkeit ließ den Stil einer guten Polizeischule erkennen.

Damit schien für ihn die Aufgabe erfüllt zu sein. Den Abtransport des jammernden Bündels und der noch halb bewusstlosen Löwenbändiger übernahm seine nachkommenden Trabanten. Schnell noch einen Hieb auf einen zu früh aus

der Luke gesteckten Kopf, dann war alles vorbei.

Die Winden quietschten wieder. — Der Bootsmann schimpfte. — Noch eine Kiste ging in Trümmer. — Es war alles wieder beim alten.

# Lütt Licht leevt noch

Von Ludwig Dinklage

„Mein Segler ‚Charlotte‘ wird in den nächsten Tagen die Elbe aufkommen. Anfang Dezember war er von Falmouth gemeldet worden. An Bord alles wohl. Gott wolle dem Schiff auch weiterhin helfen.“

So hatte der Reeder meiner Mutter geschrieben. Wir waren bei dieser Nachricht ganz aus dem Häuschen, hatten wir doch meinen Vater, den Kapitän der „Charlotte“, erst im Januar erwartet. Wie lange hatte Vater nicht mit uns Weihnachten feiern können? An die sechs Jahre mag es wohl her sein. Ich ging damals noch gar nicht in die Schule und hatte noch die langen blonden Locken.

Vater kommt. Allen in meiner Klasse erzähle ich das und hatte dabei rotglühende Backen. Meine Gedanken waren nicht mehr bei den unregelmäßigen französischen Verben, bei den griechischen Halbgöttern, nein, sie waren jetzt auf See, waren bei der „Charlotte“. Wann mag Vater in Hamburg sein? Anstatt auf die Wandtafel blicke ich zum Fenster hinaus, sehe die Wolken ziehen. Südwesten-Brise, der richtige Wind für eine schnelle Reise.

„Dinklage, erhalte ich dich noch einmal, daß du gedankenlos zum Fenster hinausstierst und dem Unterricht nicht folgst, werde ich dich ins Klassenbuch eintragen“, rügt mich der Lehrer.

Ich bekomme einen roten Kopf und versuche, in die Geheimnisse der französischen Grammatik einzudringen. Es gelingt nur halb. Immer wieder sind meine Gedanken bei meinem Vater und seinem Schiff.

„Dinklage, wiederhole, was ich eben gesagt habe. Na, wird's bald?“

Ehe ich stotternd mit einer Antwort komme, klopft es an der Tür. Es ist etwas Außergewöhnliches, wenn während des Unterrichtes an die Klassentür geklopft wird.

„Herein!“

Der Schuliener ist es und hat eine Bestellung. „Die Mutter des Schülers Dinklage schickt das Dienstmädchen und läßt sagen, daß sein Vater von See gekommen sei und ob der Schüler Dinklage nicht von den letzten beiden Unterrichtsstunden dispensiert werden könne.“

Ich warte die brummige Antwort gar nicht erst ab, raffe meine Bücher und Hefte zusammen und verschwinde mit dem Pedell zur Tür hinaus. Wir wohnen ganz in der Nähe der Schule. Ich fliege fast die Treppen hinauf und bin dann auch schon in der Stube.

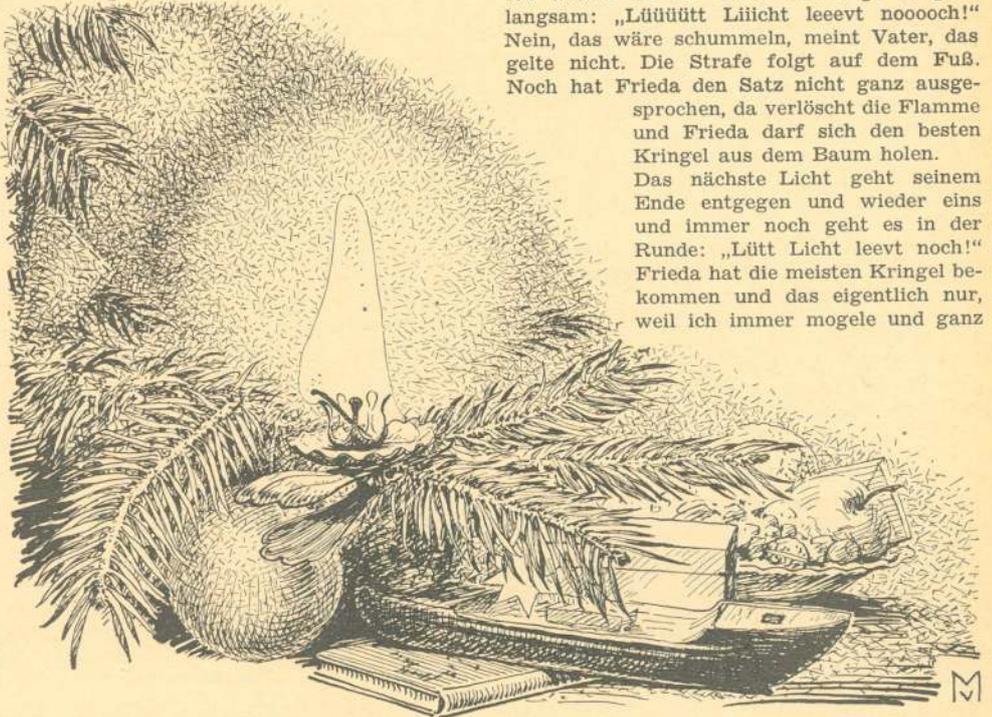
„Vati? Bist Du schon da?“ hänge ich ihm am Hals.

„Ja, es war eine ganz gute Reise, mein Junge. 130 Tage von den Sunda-Inseln bis Lizard und dann sechs Tage von Falmouth bis Hamburg.“ Ganz fachmännisch unterhalten wir uns über die Reise, so als ob ich ein alter Seemann wäre und kein Quintaner.

Wie im Fluge vergehen die Tage. Weihnachten steht vor der Tür und vor Ende Januar soll die „Charlotte“ nicht wieder in See gehen. Was gibt es doch für Vorbereitungen zu treffen? Mutter kommt überhaupt nicht aus der Küche heraus. Braune und weiße Kuchen sind zu backen, Spekulatius und Helgoländer, Pfeffernüsse und der große Klöben mit den Korinthen, den Rosinen und der Sukkade. Ich darf Vater helfen bei den Tannenbaumsachen. Zum ersten Male darf ich das, was das doch sonst immer das Vorrecht meiner Schwestern. Die Kugeln müssen geputzt werden, die schweren englischen Glaskugeln. Hier und da ist eine Öse ausgerissen. Wir behelfen uns mit einem Knebelchen aus einem Streichholz. Mein Vater paßt genau auf, was für einen Knoten ich mache. Es darf kein x-beliebiger Knoten sein, nein, es muß ein richtiger Seemannsknoten

sein. Dann werden Walnüsse mit Eiweiß angepinselt und in Blattgold eingeschlagen. Ich weiß nicht, woher das kommt, aber Vater ist viel geschickter dabei. Bei mir klebt das Blattgold mehr an den Fingern als an den Nüssen. Kleine spitze Tüten kleben wir aus Pappe und Buntpapier. Diese kommen dann mit einer Ladung von Krachmandeln und Haselnüssen in den Baum. Ich hätte es nie geglaubt, daß diese harten Seemannshände so zarte Körbchen flechten konnten für Datteln, Feigen und Traubenrosinen.

Endlich steht die „24“ auf dem Kalender. Schon daß es um 4 Uhr anstatt um 2 erst Mittagessen gibt, zeichnet diesen Tag besonders aus. Karpfen gibt es, das traditionelle Hamburger Weihnachtsessen. Der Vater aber sagt, daß Fische ins Wasser aber nicht auf den Tisch gehören, und da seine Meinung auch für mich maßgebend ist, sind für uns Beefsteaks gebraten worden. Nächsten Weihnachten werde ich dann wohl wieder Karpfen bekommen. Dann geht es in die Kirche, nicht in eine Kirche, sondern in die Michaeliskirche.



Um 7 Uhr sind wir wieder zu Haus und dann soll auch gleich die Beschercung kommen. Gespannt warten wir im Wohnzimmer auf den Klang der Glocke. Endlich! Mutter öffnet die Flügeltür und wir dürfen eintreten. Die Mädchen stürmen vorweg. Ich versuche etwas mehr Würde zu zeigen. Mein erster Blick gilt dem Tannenbaum. Er reicht vom Fußboden bis zur Decke und ist richtig abgestagt wie der Großmast der „Charlotte“. Vater hat Schraubösen in den Fußboden gedreht und dünne Leinen bis zur Spitze des Baumes gezogen. Nach allen vier Seiten halten ihn diese Wanten und Stage und Pardunen. Als kleiner Butje war ich nämlich einmal in den Tannenbaum geentert, um einen unerreichbar hoch hängenden Kringel zu ergattern. Dabei war der Baum umgefallen. Aber ein Quintaner klettert schließlich nicht mehr in Christbäumen herum.

Frieda, das Dienstmädchen, steht noch schüchtern in der Tür. Mutter nimmt sie bei der Hand und führt sie an ihren Tisch. Jeder von uns hat „seinen Tisch“, auf dem die Geschenke aufgebaut sind, die Schürzen und Kleider, die

Bücher, das Briefpapier mit Monogramm und der Teller mit dem Naschkram. Die Mädchen, ja, natürlich, die müssen gleich einmal nachsehen, ob keiner bei seinem Schnobteller bevorzugt oder benachteiligt ist.

Hm, was steht denn so bei mir? Bücher natürlich, Bücher über Schiffe und Seefahrten. Und dann, das weiß ich noch ganz genau, ein großer Schiffsrumpf mit Masten und Rahen und Schornsteinen und Deckshäusern. Alles kann man aus diesem Rumpf bauen, eine Viermastbark und einen Schnelldampfer, eine Schonerbrigg und einen Schlepper. Es ist ein feines Spielzeug. Erst in den Bombennächten von 1943 ist es mit verbrannt.

Nachdem wir alles genügend bewundert haben, setzte sich Mutter ans Klavier und wir singen die alten Weihnachtslieder. Als sie verklungen sind, gruppieren wir uns wieder um den Christbaum. Vater und Mutter auf dem Sofa. Wenn man die Augen halb schließt, flimmert das Licht und dann erscheint es besonders schön. Die erste Kerze ist fast ausgebrannt, da beginnt unser Weihnachtsspiel. Jeder blickt auf das letzte Auflagern der Kerze und Vater sagt es zuerst: „Lütt Licht leevt noch!“ Dann spricht es Mutter nach, dann die Mädchen, dann ich und zuletzt Frieda. „Lütt Licht leevt noch!“ sprechen wir immer wieder, nun schon zum drittenmal in der Runde. Und noch immer brennt der winzige Kerzenstummel. Jetzt bin ich wieder an der Reihe und sage es ganz langsam: „Lüütüüt Liiicht leeevt nooooch!“

Nein, das wäre schummeln, meint Vater, das gelte nicht. Die Strafe folgt auf dem Fuß. Noch hat Frieda den Satz nicht ganz ausgesprochen, da verlöscht die Flamme und Frieda darf sich den besten Kringel aus dem Baum holen.

Das nächste Licht geht seinem Ende entgegen und wieder eins und immer noch geht es in der Runde: „Lütt Licht leevt noch!“ Frieda hat die meisten Kringel bekommen und das eigentlich nur, weil ich immer moegele und ganz

langsam spreche. Man soll eben nicht beschummeln.

Die letzte Kerze ist verlöscht und das Gas wird angesteckt. Wir Kinder werden ins Bett geschickt, denn es ist mittlerweile schon 10 Uhr geworden. Da ich vor Aufregung nicht schlafen kann, habe ich mich noch einmal in die Weihnachtsstube geschlichen, um mein Schiff zu holen. Vater und Mutter sitzen immer noch auf dem Sofa und haben Portweingläser vor sich stehen. Sie halten sich bei der Hand, und Vater liest Geschichten vor, die er in den langen einsamen Nächten auf dem Ozean geschrieben hat. Noch heute hebe ich sie auf, diese Lieder, die auf dem Indischen Ozean oder dem Atlantik entstanden, wenn das Kreuz des Südens am Himmel strahlte und endlich der Polarstern über der Kimm auftauchte und höher, immer höher stieg, je näher das Schiff der Heimat kam.

Und so konnte die „Charlotte“ Weihnachten im Heimatshafen liegen. Wie selten im Leben ist das einem Segelschiffsmann vergönnt.

# Prohibition

Die Stewardess a. D. Hertha Bahlmann kramte in der Seekiste ihrer Erinnerungen

Dreißig Jahre auf See, dreißig Jahre auf Schiffen der Hapag, des Nordloyds, der Afrika-Linien. In dreißig Jahren lernt man die Welt kennen, und lernt Menschen kennen. Man erlebt so allerlei.

Ich denke gerade an eine Reise auf einem Hapagschiff. Sie ging von Hamburg zur Westküste Nordamerikas. Wir standen alle an Deck, als wir den Hamburger Hafen verließen und die waldigen Höhenufer, die weißen Fleckchen der Villen und Herrensitze darin eingesprengelt, an uns vorüberglitten. Ich, nein, wir alle bekamen das Schlucken und versuchten es durch Winken und faule Witze zu unterdrücken. Aber auf jeder neuen Reise bekam ich wieder das Schlucken. Vielleicht war es das Heimweh. Und das haben wir Seeleute ja eigentlich alle. Wir wollen es nur nicht eingestehen.

Und dann kam der Panamakanal. Und im Panamakanal fließt Süßwasser. Süßwasser! Wißt ihr Landratten überhaupt, was das Wort Süßwasser für einen Seemann bedeutet? Ein Bad in Süßwasser! Richtig mit Süßwasser aasen, darin herumplanschen, so nach Herzenslust! „Hertha, du mußt die Pantry übernehmen?“ — „Warum denn das?“ — „Der Pantrymann ist krank geworden.“

Nun begann für mich eine hilde Zeit. Mit unsern zwei Dutzend Passagieren hatte ich nicht viel Arbeit gehabt. Diese waren alle mehr oder weniger seefest und wußten, daß ein Schiff kein Hotel auf festem Grund und Boden ist.

Aber nun? In der engen Pantry stehen und Platten anrichten und kleine Biere einschenken und mit diesem ganzen Kram bei Seegang durch die Messe balanzieren, so daß keine Schinkenstulle auf den Teppich rutscht und kein Tröpflein Bier den Herren aufs Chemisett drüppelt. Ab und zu löste mich Albert, unser Chefsteward, ab. Ihm ging einmal eine ganze Wurstplatte über Stag.

Der Stille Ozean trägt seinen Namen eigentlich sehr zu unrecht. Das Schiff — es war doch immerhin ein 12 000-Tonner — stampfte und rollte zum Gotterbarmen. Vor Seattle mußte der Lotse dreimal einen Anlauf fahren, um endlich an Bord zu kommen. In Seattle kamen dann die Polizei und sonstigen Behörden, die da glauben, ohne sie könnte die Schifffahrt nicht existieren. Alles, was nach Alkohol aussah, wurde plombiert. Meine Schutzbefohlenen zwitscherten an Land. Ich bat auch um Landurlaub und bekam ihn.

Kurz vor Mitternacht kam ich zurück. Mir fiel vor Schrecken der Unterkiefer herunter. Was hatte der Kapitäns-Steward in meiner Pantry zu suchen. Dann schoß er gar mit einem verdeckten Tablett hinauf aufs Bootsdeck. Aha, es ging zum Kapitän. Aus den freigewordenen Passagierkammern kam ein Raunen und Kichern und Tuscheln. War ich denn auf ein falsches Schiff geraten?

„Du, Hertha, gut, daß du wieder da bist“, kam mir Albert, der Chefsteward, entgegen. „Mach' mal schnell ein paar Platten fertig. Nimm aber das gute Hamburger Schwarzbrot, und dann von der schönen Katenrauch-Mettwurst, auch ein paar Eier mit Anchovis. Sollst mal sehen, wie fix das wegschnabuliert ist. Und die kühlen Blondes nicht vergessen!“

Herr du mein Gott, wurde das eine Nacht! Und das trotz der Prohibition!

Es lief aber alles klar.

Von Seattle ging es nach San Franzisko. Wir waren drei Tage auf See, da hörte ich nachts ein merkwürdiges Geräusch. Es war mir, als ob da einer um Hilfe rief. Meine Kammer lag hinter dem Frontschott mit einem Bullauge zum Vorschiff. Ich warf mir den Bademantel über und trat in den Gang. Der Nachtwächter machte gerade seine Ronde.

„Herr Schmidt, da draußen hat jemand um Hilfe gerufen. Da — jetzt wieder.“

„Och, Fräulein, Bahlmann, Siespinnen. Ich hör' nix.“ Ich ließ nicht locker, nahm den Nachtwächter mit, fand noch einen Quartermaster und einen Matrosen und wir horchten zusammen auf dem Vordeck. Da, da war es wieder, der Hilferuf, ganz kläglich. Er kam aus Luke 1. Wir öffneten ein wenig das Luk, leuchteten hinein und fanden einen Stowaway. Der Blinde hatte sich in einem Auto versteckt.

Der blinde Passagier entpuppte sich als ein deutscher Kellner, der wieder in die Heimat zurück wollte. Nachdem er nach allen Richtungen hin verhört und das übliche Donnerwetter hatte über sich ergehen lassen müssen, konnte er sich

zwei Tage erholen und dann wurde er zu mir in die Pantry gesteckt. Er zeigte sich als wirklich anstelliger Pantrymann, so daß der Zahlmeister ihn in San Franzisko anmustern wollte. Darüber war ich sehr froh, konnte ich mich dann doch wieder meinen Passagieren widmen.

Wir langten in der Stadt am Golden Gate an. Der Zoll kam und plombierte darauf los. Nachdem uns die letzten Passagiere verlassen hatten, konnte ich auch noch schnell ein Bein an Land stellen. Hochbepackt kam ich wieder zurück. In Frisko kauft man gut und billig ein. Viel besser und billiger als drüben in New York.

Ich hatte kaum Zeit mich umzuziehen, da ging der Zirkus schon wieder los. Wir hatten voll Schiff. Alle Kammern waren besetzt. Oben in der Kapitänskajüte war wieder ein Hallo. Sechs Bierchen, zehn Bierchen, verdeckte Tablets, der neue Pantrymann peste wie sonst was hin und her. Versteckt unter der schmutzigen Tischwäsche stand das Bierfaß. Es war dasselbe Bild wie in Seattle. Aber wo war mein Pantrymann? Nirgends zu finden. Ich mußte selbst laufen.

Plötzlich — was ist das? — die Trillerpfeife! Jeder Seemann, der damals auf Gods own country fuhr, kennt dieses Signal. Razzia! Die Grabblers, die Prohibition-Gang, sind an Bord. Albert ist kalkweiß im Gesicht. Er holt mich aus der Pantry, schaltet das Licht aus und drückt mir seine Schlüssel in die Hand. „Falls es schief geht, Hertha“, sagt er nur und ist verschwunden. Dann lautlose Stille. Ich stehe da wie versteinert. Da ist auch schon der Kommissar vor mir.

„Where is the chef?“ haucht er mich an.

„I dont know, I will look after him“, will ich mich auch verdünnisieren. Da sieht er mich an, aus ganz großen Augen, nicht wie solch ein Schnaps-Grabber. Als Frau versteht man solchen Blick. Ich war gleich auf Zack.

„Oh, Baby“, und dann kommt das Gestammel von einer Einladung, das ein 60jähriger nicht besser kann als ein Primaner. Aber ich muß mich ja etwas zieren. „I'm sorry“, antwortete ich und daß ich für heute abend mit dem Chefsteward verabredet wäre, wir wollten ins Konzert. Wir müßten Herrn Albers also schon mitnehmen.

Ich höre die Grabblers durch die Gänge trampeln und die Kammertüren aufreißen.

Der Grabber-Chef verzieht den Mund zu einem breiten Grinsen. Er tritt auf den Gang hinaus und ruft seinen Jungen zu „Let us go, ship is allright!“ und setzt die Trillerpfeife an zum Zeichen, daß die Alkoholjagd beendet sei. Ich ließ nicht eher locker, bis der Prohibition-Kommissar mit mir und dem Chefsteward zum Kapitän raufgegangen und für uns beide um Urlaub gebeten hatte. Er wollte uns San Franzisko zeigen.

Und er hat es uns gezeigt, ein Lokal, und noch eins und immer wieder eins. Mit Bier fing es an, dann Likör, Wein, Whisky, bis wir schließlich bei Sekt landeten. Das war wieder ein Abend und das im trockengelegten Dollarika! Eine weitere Überraschung erwartete uns an Bord. Zahlmeister Hagen tobte in seiner Office wie wild: „Dieser Stowaway, dieser Gauner, ist uns wieder durch die Lappen gegangen. Und der war das auch, der uns verpiffen hat an die schwarze Gang.“

Nun wurde es uns auf einmal alles klar. Dieser angebliche deutsche Kellner war ein Tramp, ein ganz gewöhnlicher Tramp, der von Seattle nach Frisko wollte. Die Arbeit, so anstellig er dabei war, paßte ihm nicht. Er hat uns einen Schabernack gespielt. Während auf seine Anzeige hin die schwarze Gang das Schiff durchsuchte, verduftete er im Gewühl des Hafens. Wir durften ja in dieser Zeit den Dampfer nicht verlassen und ihn suchen.





# Klar bei Schmunzelauge

## Lüd, heurt all to!

Ende November hat die „Penelope“ den Bristolkanal verlassen. Mit Kohlen für Taltal. Nun ist sie schon auf 50 Grad Süd. Hier fängt das Theater mit Kap Hoorn an. Kapitän Fretwurst läßt die Leute auf der Kampanje zutörnen, alle Mann, vom Obersteuermann bis zum Kajütsjungen.

„Lüd, heurt mol all to! Vandog is Wiehnachen. Wi seilt in de nächsten Dog rund Kap Hoorn. Wat könt wi froh un vergneugt sien, dat wi hier sünd. Wat könt wi uns freien, dat wi to Hus keeneen wat to schenken brukt. Is dat nich 'n fein Wiehnachen? So, Lüd, un nu los, an de Arbeit!“

## Der arme Seemann

Karl-Elimar Lehmfritz, Quartermaster auf der „Kraxelfels“, hat geheiratet. Die Hochzeitsreise geht nach Bederkesa. Vierzehn Tage sitzt er nun schon mit seiner Cornelia am See und angelt. Und kein Fisch kommt. Vierzehn Tage lang kommt kein Fisch. Mit Engelsgeduld stiert Karl-Elimar auf Pose und Angelschaft. Es kommt nichts.

Schließlich faßt sich Cornelia ein Herz: „Karl-Elimar, Liebling, sag' mir doch die Wahrheit, die ganze Wahrheit.“

„Wieso, was denn, Schatz? Verstehe ich nicht, was für eine Wahrheit?“

„Haben wir wirklich so wenig Geld, daß wir uns keinen Fisch kaufen können?“

## Der ängstliche Fahrgast

„Nein, nein, ich bin nicht ängstlich! Wirklich nicht! Aber wenn ich zur See fahre, rauche ich nur Zigaretten mit Korkmundstück.“



„Weibergeschichten an Bord verbitte ich mir, verstanden!!!“

## Transportgefährdung

Sagt der Fahrgast zum Steward: „Steward, geben Sie mir eine andere Kammer. In dieser sind ja Wanzen.“ — „Wanzen? Wo denn?“ — „Ich habe sie selbst gesehen. Sie sitzen hinter der Wandverkleidung.“ — „Was haben Sie hinter der Wandverkleidung zu suchen, mein Herr? Sie haben das Schiff beschädigt und sich der Transportgefährdung schuldig gemacht.“

## Guschi

„Och, Kuddel, wat mokst du bloß för'n surtopsch Snutenwark? Mußt jümmer denken, dat über den Wolken jümmer de Sünn schient.“ „Wat nützt mi dat, Guschi? Unner dat Woter is ook fasten Boden und du müßt doch versupen, wenn du über Bord fallst.“

## Lebensversicherung

Mr. Mac Pherson hatte sich in eine Lebensversicherung eingekauft. Für 100 Pfund. Für einen, der aus Aberdeen stammt, ist das ein schwerer Entschluß. Er muß nach Kanada. Geschäftlich. Kurz vor Neufundland gerät das Schiff in schweren Sturm, wird leckgeschlagen und sinkt. Unter den Geretteten ist auch Mac Pherson. Wird nach Halifax gebracht. Er drahtet nach Aberdeen. An seinen Bruder: „Bin gerettet. Daisy schonend benachrichtigen.“

## Gesundheitspflege

Ein Seemann muß alles können und alles wissen. Das fängt schon in der Schiffsjungenzeit an. So auch auf „Schulschiff Deutschland“. Der Schiffsarzt hält Unterricht ab über gefährliche Krankheiten.

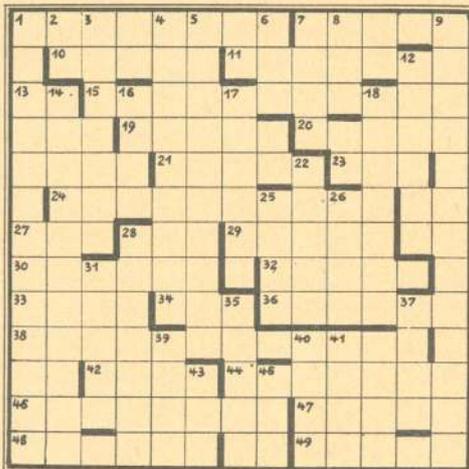
„Was kennt ihr für Seuchen?“

„Malaria“, sagt der eine, „Gelbes Fieber“, der andere, „Ruhr“, der dritte.

„Gut! Und eine der gefährlichsten?“

„Na, Cho-, Cho-, Cho-“, ermuntert der Arzt. Da kommt einem der Jungen die Erleuchtung: „Kohldampf, Herr Doktor.“

## Kreuzworträtsel



Die gefundenen Wörter sind bei der Zahl beginnend bis zum nächsten Balken oder Rand einzutragen.

**Waagrecht:** 1. Sondervergütung für den Schiffsführer, 2. Ort in Ostfriesland, 10. Laufleine für Pferde, 11. Hafen in Portugiesisch-Guinea, 13. Fluß in Italien, 15. gebraucht man zum Vertäuen, 19. nordfriesische Insel, 20. Punkt der Kompaßscheibe, 21. männlicher Vorname, 23. Kurzform eines amerikanischen Männernamens, 24. Schiffsvolumen, 27. Hilfszeitwort in der 3. Person, 29. Boots Kran, 30. Hafen am Medway-River, 32. Blume, 33. Steinkohlenprodukt, 34. ungebraucht, 36. Teil des Geweihs, 38. Schiffseinrichtung, 42. nordwestdeutscher Fluß und Ort, 44. deutscher Philosoph, 46. Schiffahrtsunternehmen, 47. öl-

haltige Pflanze, 48. positives Ergebnis, 49. Blume.

**Senkrecht:** 1. Landspitze an der Küste Spaniens, 2. Zeichen für Aluminium, 3. Beamten-titel, 4. Name eines bekannten Schiffes (König von Mykenä), 5. Zeitschrift für den Seemann, 6. Furche, 7. Fluß in Spanien, 8. heilig auf portugiesisch, 9. Rettungsfahrzeug, 12. Ostseeinsel, 14. bergmännischer Beruf, 16. verboten auf malaiisch, 17. Hafen Portugiesisch-Westafrikas, 18. Ostseehafen, 22. wie waagrecht 29., 25. Körperteil, 26. Farbton, 28. Wirbelsturm, 31. Spielleitung, 35. See in der Holsteinischen Schweiz, 37. Knauserie, 39. vornehme Gesinnung, 40. Hafen der Sumbawa-Inseln, 41. Vogel, 43. Arbeitseinheit, 45. Aggregatzustand des Wassers.

## Silbenrätsel

Aus den Silben:

a — au — bal — bar — be — bo — bre — bull — cher — ckern — de — del — der — di — dü — e — e — eb — eis — em — fä — för — gat — ge — ge — glas — go — grund — hei — hel — hig — i — joch — keit — kleid — last — le — maß — mat — ne — ni — oel — pel — pin — ra — ro — ru — ru — sack — sack — sand — schanz — schirr — sen — ser — spant — stab — stra — to — tor — trag — tü — tus — wad — was — weiß — wim — sind 23 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. was oft ein Schiff nimmt, wenn es ohne Ladung fährt,
2. Ausfuhrsperr,
3. Wolkenart,
4. zulässige Ladung eines Schiffes,
5. Strom in Birma,
6. altertümliche Schiffsuhr,
7. Konstruktion, die einen windfreien Raum auf der Brücke schafft,

8. vom Mond abhängige Naturerscheinung,
  9. wird besonders auf Kriegsschiffen gesetzt, wenn sie nach langer Fahrt wieder nach Hause zurückkehren,
  10. Bezeichnung für Überdruck,
  11. Größenverhältnis, z.B. bei einer Zeichnung,
  12. Schiffsfenster,
  13. Gerät zum Glätten der See,
  14. Steuereinrichtung auf Booten,
  15. Gesamtheit von Anker und Ankerkette,
  16. Hafenstadt an der Ostsee,
  17. Teil des Steuergeschirrs,
  18. in nördlichen Gewässern sehr wichtiger Schiffstyp,
  19. Raum für Bordinventar,
  20. Teil der Turbine,
  21. Makrelenart,
  22. Alpenpflanze,
  23. besondere Art des Vorschiffs.
- Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben einen bekannten Seemannsspruch.  
(ck = 1 Buchstabe).

## Auflösungen aus Nr. 11

### Silbenrätsel

**Auflösung „Das Meer“:**  
Wenn's Meer still ist,  
kann jeder Steuermann sein.

### Seemanns-Quiz

1 b; 2 a; 3 c; 4 a; 5 b; 6 c; 7 a; 8 c, jedoch nur auf der südlichen Halbkugel, auf der nördlichen genau umgekehrt; 9 keine davon, sondern alle Verluste, die absichtlich zur Erhaltung von Schiff und Ladung entstanden, um sie aus einer Gefahr zu retten; 10 c.  
(In Frage 8 und 9 wurden also Fußangeln gelegt, über die hoffentlich keiner gestolpert ist).

# Was den Seemann interessiert

## Neue Lohnsteuerkarten

In den letzten Wochen wurden die neuen Lohnsteuerkarten den Arbeitnehmern zugestellt. Dabei ist besonders zu beachten, daß die Lohnsteuerkarten dem Arbeitgeber rechtzeitig ausgehändigt werden müssen, um zu verhindern, daß ein erhöhter Steuerabzug vorgenommen wird. Diejenigen Arbeitnehmer, die also keine Steuerkarte erhalten haben, tun gut daran, sich mit Ablauf des Monats Dezember diesjährig an die zuständigen Dienststellen ihres Heimatortes zu wenden.

Ein Teil der Lohnsteuerkarten für das Jahr 1958 trägt den Aufdruck „Z“. Dieses Zeichen ist lediglich für das Steuerabzugsverfahren notwendig geworden und besagt, daß die Ehefrau dieses Steuerpflichtigen eigene Einkünfte bezieht. Arbeitnehmer, deren Ehefrau nicht mitverdient, werden also auf ihrer Steuerkarte dieses „Z“ nicht finden. Für den Abzug der Steuer enthalten in Zukunft die Steuertabellen entsprechende Rubriken mit oder ohne „Z“. Aus diesem Grunde muß von den Steuerpflichtigen ganz besonders darauf geachtet werden, daß die auf der Steuerkarte enthaltenen Eintragungen richtig sind.

## Steuertips

In besonderen Veröffentlichungen weisen die deutschen Banken einheitlich auf die verschiedenen Möglichkeiten der Steuerersparnis zum Jahresabschluß 1957 hin, und zwar stehen zur Wahl: 1. der allgemeine Sparvertrag, 2. der Ratensparvertrag und 3. der Erwerb von festverzinslichen Wertpapieren.

Allgemeine Sparverträge und Wertpapier-Sparverträge können in diesem Jahr und letztmalig auch im nächsten Jahr abgeschlossen werden. Die Möglichkeit des Abschlusses derartiger Verträge ist also nach dem derzeitigen Stand der Gesetzgebung bis zum 31. Dezember begrenzt.

Allgemeine Sparverträge sind Verträge, in denen sich der Sparer verpflichtet, bestimmte Sparbeträge auf drei Jahre festzulegen. Nach Ablauf der Sperrfrist stehen die Gelder dem Sparer wieder zur freien Verfügung.

Der letzte Termin für den Abschluß von Ratensparverträgen ist dagegen der 31. März 1958. Solche Verträge dürfen aber auch während ihrer dreijährigen Laufzeit, also äußerst bis Ende 1960, steuerbegünstigt fortgeführt und die geleisteten Beiträge im Rahmen der Sozialausgaben berücksichtigt werden, sofern die erste Einzahlung vor dem 1. Januar 1958 erfolgt.

Bei Sparverträgen mit festgelegten Sparraten verpflichtet sich der Sparer, für drei Jahre mindestens vierteljährlich laufende und der Höhe nach gleichbleibende Einzahlungen zu leisten. Anstelle der vierteljährlichen Einzahlungen werden üblicherweise monatliche Raten vereinbart.

Die Vorteile dieser Sparmöglichkeiten bestehen in der Steuerersparnis, deren Ausmaß abhängig ist von der Höhe des jeweiligen Einkommens. Die Verzinsung der Spareinlagen richtet sich nach den geltenden Zinssätzen mit 12-monatiger Kündigungsfrist, wobei über die Zinsen frei verfügt werden kann. Im Notfall

besteht Rückgriffsmöglichkeit auf die gesparten Beträge unter Verzicht auf die steuerliche Vergünstigung.

Die Banken sind bereit, Interessenten jederzeit unentgeltlich zu beraten.

## Fahrpreiserhöhung bei der Bundesbahn für Besatzungsmitglieder deutscher Schiffe

Der Verband Deutscher Reeder ist um Klärung der Schwierigkeiten bei der Beschaffung verbilligter Fahrkarten für deutsche Seeleute auf süddeutschen Grenzbahnhöfen bemüht gewesen. Auf einen entsprechenden Antrag hat das Bundesverkehrsministerium hierzu nunmehr erklärt:

„Wie mir die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn mitteilt, sind Fahrausweise zum ermäßigten Preis grundsätzlich vor Antritt der Reise zu lösen, da das Zugbegleitpersonal neben den betrieblichen Aufgaben und der Kontrolle der Fahrausweise nicht in der Lage ist, sich auch noch mit der abfertigungsdienstlichen Behandlung von Fahrpreisermäßigungsanträgen zu befassen.

Die Ausnahmeregelung auf einigen Strecken an der deutsch-niederländischen Grenze sei nur möglich, weil dort die Züge verhältnismäßig schwach besetzt seien und das Zugbegleitpersonal deswegen die Ausgabe von Arbeiterkarten für deutsche Seeleute mit übernehmen könne, soweit sich die Tarifentfernungen nach dem Entfernungszeiger für den Fahrkartverkauf in den Zügen ermitteln ließen. Es lasse sich jedoch nicht ermöglichen, das hier geübte Verfahren auf belebte Strecken auszudehnen. Die Hauptverwaltung hat sich jedoch bereit erklärt, deutschen Seeleuten in den Fällen, in denen sie aus dem Ausland einreisen und sie ihre Arbeiterkarten aus zeitlichen oder sonstigen triftigen Gründen auf dem Grenzbahnhof nicht lösen können, die Ermäßigung im Erstattungswege zu gewähren.

## Die See verbindet Völker

Nach dem großen Erfolg der NATO-Wanderausstellung, der es gelungen ist, Information und Interesse auch bezüglich der politischen und kulturellen Aufgaben des Atlantischen Bündnisses in den Zonengrenzgebieten und vielen kleinen Orten des Bundesgebietes zu verbreiten, hat die Deutsche Atlantische Gesellschaft eine neue fahrbare Ausstellung vorbereitet, „Die See verbindet die Völker“, die Mitte November eröffnet worden ist. Entsprechend ihrer überparteilichen Zielsetzung, die Aufmerksamkeit breiter Bevölkerungskreise auf das Verbindende und Aufbauende in dem Atlantischen Bündnis hinzulenken, das nicht nur dem Schutz, sondern auch der Wohlfahrt aller angeschlossenen Völker dienen soll, will die Gesellschaft zusammen mit anderen an der Seefahrt interessierten Kreisen, darunter dem Verband Deutscher Reeder, vor allem die friedlichen Zwecke der Schifffahrt, des Seemannsberufs, des Handels und der Bedeutung des Atlantik für alle Anlieger zeigen. Hierbei wird das Interesse der Jugend an der See ebenso berücksichtigt wie die Wichtigkeit des Meeres für die Ernährung. Neben einem Überblick

über deutsche Seefahrt und deutschen Seehandel werden technische Einrichtungen, Schiffsmodelle und Häfen gezeigt, ebenso Werften und Bundesmarine. Eine der acht Abteilungen ist dem völkerverbindenden Charakter der See innerhalb der NATO gewidmet. Nach dem Muster der NATO- und Europa-Ausstellung soll auch die neue Wanderschau nicht nur in größeren Städten gezeigt werden und sich stark an Schulen, Vereine, sondern auch an die breitere Öffentlichkeit wenden.

## Die Tätigkeit der Fischereischutzboote „Frithjof II“ und „Meerkatze“

Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten teilt mit: Während der 12. Reise des FSB „Frithjof II“ vom 26. September bis zum 19. Oktober 1957 mußte der Bordarzt auf den Fangplätzen der Logger und Fischdampfer in der Nordsee über Funk oder in direkter Behandlung 325 Patienten ärztlich behandeln. Darunter waren allein 251 Grippefälle. Vermutlich liegt die tatsächliche Zahl aber noch höher, da sich in vielen Fällen die Kapitäne der Fischereifahrzeuge Ratschläge für mehrere Kranke holten. Zeitweise gab der Bordarzt über Funk Verhaltens- und Behandlungsrichtlinien, so daß die einzelnen Krankheitsfälle auf dem Fischereischutzboot nicht mehr in Erscheinung traten und die Kapitäne der Fischdampfer oftmals die Behandlung mit den an Bord vorhandenen Mitteln durchführen konnten. Obwohl die Bordapotheke der „Frithjof“ bereits bei der Ausreise vorsorglich mit größeren Mengen an Antigrippmitteln ausgerüstet war, mußte unterwegs Nachschub von dem FSB „Meerkatze“ angefordert werden.

Neben dieser außergewöhnlichen Beanspruchung des ärztlichen Dienstes wurden verschiedene Reparaturen an Maschinen, nautischen und Funkanlagen durchgeführt. Auch die Tauchergruppe des Fischereischutzbootes mußte eingesetzt werden, um einem manövriernfähigen Heringslogger, dem Teile des Fangnetzes in die Schraube geraten waren, Hilfe zu bringen. In dreistündiger harter Arbeit wurden die Netzteile entfernt, und der Logger konnte seine Fahrt unbehindert fortsetzen.

## Neues Seemannsheim in Brake

Der laufende Anstieg des Güterumschlags in dem Weserhafen Brake hat es erforderlich gemacht, auch in Brake ein Seemannsheim zu erstellen. Der Oldenburger Landesbischof Jacobi hatte den Bau angeregt und diese Idee wurde von Pfarrer Kleinhans zusammen mit dem Vorstand der Seemannsmission aufgegriffen. Ende November 1957 war das Projekt soweit vorangekommen, daß das Richtfest stattfinden konnte. Das neue Haus soll schon Ostern 1958 seiner Bestimmung übergeben werden und den deutschen Seeleuten, die den Hafen anlaufen, zur Verfügung stehen.

## „Seven Seas“ gewann Fußballpokal

Der von den Fußballmannschaften der Cunard Line und der Canadian Pacific hart verteidigte „Kanadische Nordatlantik-Pokal“ ging durch einen Sieg des MS „Seven Seas“ der Europa-Canada Linie GmbH., Bremen, zum erstenmal in deutschen Besitz über.

## Schiffsmeldedienst G.m.b.H. Tag und Nacht im Dienste aller Schiffsinteressenten

Sicheres Disponieren durch Positionsmeldungen vom Feuerschiff »Elbe I«, von den Signalstationen Cuxhaven, Brunsbüttelkoog, Stadersand, Zentrale Hamburg-Finkenwerder, Kiel-Holtenau, Bremerhaven u. ETA-Meldungen  
Für Seefahrer und Angehörige: Auskunftsstelle St. Pauli Landungsbrücken

Telefon: 89 10 88/89

Telex: 02 12569 u. 02 12589

# Bis der Diesel sie fraß

Von Hans Hoffmann

In jenen Jahren, als große Tiefwassersegler von tapferen, hartgesottenen Kapitänen über die Ozeane gejagt wurden, schien man die vielen Küstensegler ganz vergessen zu haben. Und doch beherrschten sie Nord- und Ostsee. Dampfmaschine oder gar der Petroleummotor fanden hier erst viel später Eingang als in der Großschiffahrt.

Überall an den Unterläufen der Ems, Weser, Elbe, Eider, sowie in den Häfen und Förden der Ostseeküste von Memel bis hin nach Apenrade waren diese Küstenfahrer zu Haus. Ihre Kapitäne waren gleichzeitig ihre Besitzer. Und sie waren stolz darauf.

Zahlreiche Werften, die zum Teil heute noch bestehen, bauten aus kernigem, gut abgelagertem Eichenholz in altüberlieferter Handwerksarbeit, noch ohne wissenschaftliche Grundlagen, nur auf Erfahrungen fußend, diese trefflichen, Wind und Wetter trotzen Segelschiffe.

Vielfältig waren die Schiffstypen, den verschiedenen Bedingungen der Nord- und Ostsee angepaßt. Die Nordsee, mit Ebbe und Flut, den

nach Möglichkeit der Schiffer mit seinen Männern selbst aus.

Doch auch zum Feiern bot der Winter Muße. Die Schiffer kamen in ihren Gilden zusammen. Dies waren Unterstützung- und Versicherungskassen, die größtenteils noch bis zum heutigen Tag bestehen. Nach der geschäftlichen Sitzung saß man dann bei festlichem Gelage, Umtrunk und Tanz zusammen.

Aus meiner Jugendzeit am Kieler Hafen sind mir noch viele Bilder in Erinnerung. Vor Friedrichsort lag damals das Zollwachtschiff vor Anker. Erst später wurde es nach Laboe verlegt. Die Zollbeamten mußten mit Ruderbooten zu den einfahrenden Schiffen. Oftmals herrschte nachts ein starker Betrieb. Auf die Zollabfertigung wartend, kreuzten die Schiffe hin und her oder trieben mit backgeblassten Segeln. Es war eine Freude, ihre Segelmanöver zu beobachten. Viele holzbeladene Schiffe waren schon recht alt und trieben nur noch auf ihrer Holzladung. Häufig stand eine Windmühle zwischen den Masten, die dauernd die Lenzpumpe antreiben mußte.

Unvergeßlich sind mir auch die stillen Sommerabende. Befreundete Schiffer legten sich dann Bord an Bord zum gemütlichen Klöhschnack. Aus der Kombüse stieg der Rauch empor. Vorn auf dem Spill saß der Junge und spielte auf der Mundharmonika oder gar auf einer kleinen Quetschorgel.

Wenn es die Schiffer bei kurzen Reisen einrichten konnten, ankerten sie Ostern oder Pfingsten in ihrem Heimathafen. Dann wehten in den Toppen die deutschen Farben und der bunte Namenswimpel. Ein Maibusch zu Pfingsten fehlte selbstverständlich nie.

Jedes im Schiffsregister geführte Schiff muß einen Namen haben. In der Küstenschiffahrt genossen weibliche Vornamen, besonders Doppelnamen, den Vorzug. Manche Braut und spätere Schiffersfrau wurde so geehrt. Wieviel Familiensinn aber zeigen auch solche Namen wie „Geschwisterliebe“ oder „Muttersegen“.

Das Meer in seiner unendlichen Weite und dem steten Wechsel an Bewegung, Stimmung und Farbe zwingt jeden fühlenden Menschen immer wieder zur Ehrfurcht und Andacht vor dem Unnennbaren. Der Seemann ist in dauernder Bereitschaft zum Kampf gegen die Gewalten des Windes und des Wassers. Die langen Nachtstunden am Ruder und der Anblick des Sternenhimmels lassen ihn spüren, wie winzig doch der Mensch ist.

Aus diesem Wissen heraus ist es ein guter Brauch, daß in alter Zeit und auch heute noch auf vielen Schiffen der Spruch „Gott mit uns!“ auf dem Ruderrad oder dem Ankerspill an die Winzigkeit des Menschen erinnert.

Holzschiffe haben eine lange Lebensdauer, vorausgesetzt sie werden gut gepflegt. Deshalb gab es bis zur Jahrhundertwende, ja, bis zum

Ersten Weltkrieg noch manche Fahrzeuge, die 50 Jahre und länger ihren Dienst versehen hatten. Aber schon in den 90er Jahren ging in der Küstenschiffahrt der Holzschiffbau mehr und mehr zurück und das Eisen eroberte sich das Feld.

Je weiter man zurückblickt, desto mannigfaltiger sind die Typen der Küstenschiffe. Auf den naturgetreuen prächtigen Stichen der holländischen Seemaler wie van der Velde, Bakhuisen, Ruisdael oder Zeeman lassen sich die Vorfahren der Nordseefahrzeuge beobachten. Aus ihnen entwickelten sich die Kuffs, Tjalken und Ever. Durch den 1784 eröffneten Eider-Kanal und später, seit 1895, durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal war ein gefahrloser Weg zwischen Nord- und Ostsee geschaffen.

Die Kuff war sehr völlig und stark gebaut mit großer Tragfähigkeit. Im Vorschiff verliefen die Wasserlinien fast rechtwinklig zum Steven. Das Achterschiff war ebenfalls breit und rund, unter Wasser aber ziemlich scharf. Vielfach führten sie Seitenschwerter, sonst starke Kimmkiele. Zuerst einmastig getakelt, wurden bald Anderthalb- und Zweimaster daraus. Die letzteren hießen dann Schonerkuffs. Sie führten Rahsegel am Fockmast.

Ähnlich sahen die Galioten aus, hatten jedoch ein schärferes Unterwasserschiff als die Kuffs. Die kleineren Galioten führten ebenfalls Seitenschwerter.

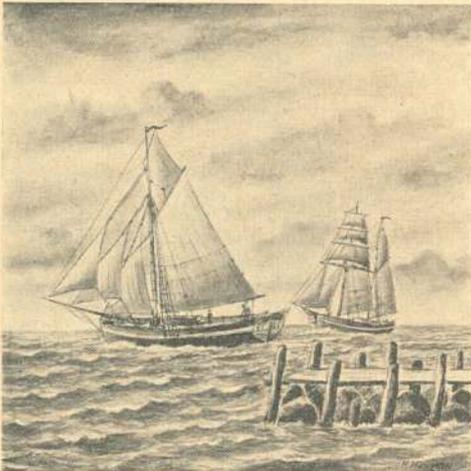
In Ostfriesland war die in Holland entwickelte Tjalk zu Haus. Im Verhältnis zur Länge waren es schmale und niedrige, aber sehr tragfähige Fahrzeuge mit vorn und achtern stark eingezogenem Schanzkleid. Die meisten Tjalken hatten einen umlegbaren Pfahlmast. Charakteristisch für sie war die stark gekrümmte Gaffel. Bis in die heutige Zeit werden noch stählerne Tjalken erbaut, die jedoch eine starke Maschine haben.

Der Ever und seine Abarten waren kenntlich an dem platten Heck und den aufgemalten Fenstern.

Ein sehr beliebtes Ostseefahrzeug stellte die Jacht dar. Sie war sehr scharf gebaut mit großem Spiegel achtern. Da die Jachten besonders gute Segler waren, fanden sie in älterer Zeit oft Verwendung im Post- und Passagierverkehr nach Skandinavien. Noch heute gibt es in Dänemark und Nordschleswig eiserne Jachten und Jachtgaleassen mit starker Maschine.

Man hat nicht vergessen, daß der Wind immer noch die billigste Antriebskraft darstellt. So haben auch heute noch viele kleinere Küstenschiffe trotz des Motors, die Segel, wenn auch in verkleinerter und vereinfachter Form, beibehalten, und wenn sie sie nur im Seegang als Stützsegel benutzen.

Nachtrauern soll man den verschwundenen beschaulichen und romantischen Zeiten des Segelschiffes nicht, wohl aber sie mit Liebe und Verständnis betrachten. Sie erfüllte das Leben unserer Vorväter, denen wir soviel zu danken haben und deren Werk unsere Jugend im alten und neuen Geist weiterführen soll.



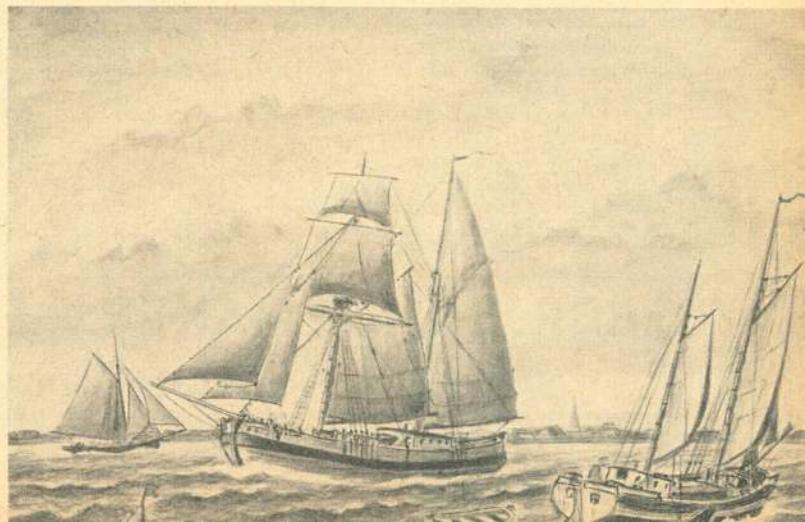
Jacht „Thetis“ aus Arnß (links), ein typisches schnelles Frachtfahrzeug der westlichen Ostsee. Unter schwedischer oder dänischer Flagge begegnet man ähnlichen Schiffen heute noch. Rechts die Galeasse „Najade“ aus Rendsburg, die 1840 erbaut wurde.

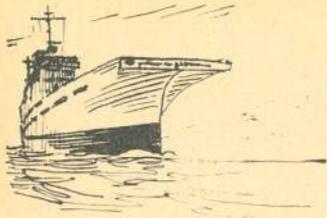
gefährlichen Watten, Sandbänken und Untiefen, forderte breite, starke Schiffe mit flachem oder leicht gerundetem Boden, die bei ablaufendem Wasser gefahrlos trockenfallen konnten. In der Ostsee dagegen haben die Gezeiten keinen nennenswerten Einfluß. Die Fahrzeuge konnten deshalb schlanker gebaut werden und einen größeren Tiefgang haben. Damit besaßen die Ostseeschiffe bessere Segeleigenschaften als jene der Nordsee.

An Frachten war kein Mangel. Im Handelsaustausch zwischen den deutschen und nordischen Häfen wurden Korn, Stückgut, Ziegelsteine, Baumaterial befördert. Kleine Ever holten Torf aus den Niederungen des Emslandes oder dem Teufelsmoor bei Worpsswede. Andere brachten Obst und Gemüse aus den fruchtbaren Elbmarschen nach Hamburg. Zeitweise war auf der Ostsee auch das Steinfischen ein lohnendes Geschäft. Andere holten die Granitbrocken von Bornholm oder Gotland.

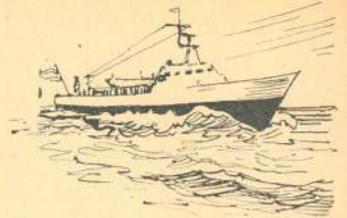
Im Winter ruhte größtenteils die Küstenschiffahrt, denn selbst bei einer schwachen Eisdecke ist ein reines Segelschiff zu manövrierbehindert. So ging man in den Heimathafen, um das Schiff gründlich zu überholen. Es wurde kalfatert, geteert und gestrichen, Tauwerk und Segel wurden versehen. Um die Segel haltbarer zu machen, färbte man sie gern braun. Dazu diente eine aus Kakaoschalen gekochte Loh. Als Färbetoch diente ein Boot oder ein Schlachtrog. Diese Arbeiten führte

Das älteste Frachtfahrzeug der Elbe ist der Ever. Er wurde schon vor 1300 erwähnt. (Rechts). Noch bis zum Ersten Weltkrieg begegnete man ihm oft. Seine Reisen gingen nicht selten bis nach Skandinavien und selbst im Mittelmeer konnte man ihm begegnen. Nicht so flachgehend wie ein Ever, sondern tiefgehend und auf Kiel gebaut, waren die Schoner. Waren diese recht völlig gebaut, nannte man sie wohl Schonerkuff (Mitte). Links ein Kutter, wie er vom Lotsen, Zollbeamten, aber auch als Lustjacht vor der Jahrhundertwende benutzt wurde.





# Flotten-Umschau



Radar, Raketen, Atomantrieb von Schiffen, Fernlenkgeschosse, um nur diese Zweige der Technik zu streifen, haben den neueren Kriegsflotten ein ganz neues Gesicht gegeben. Bis herunter zum kleinen Küstenwachboot hat sich die neuzeitliche Schiffahrtstechnik ausgewirkt. Erinnern wir nur daran, wie die Anwendung der Zentimeterwellen in der Messfunktechnik schon im Laufe des letzten Krieges ausschlaggebende Erfolge in der U-Bootbekämpfung gebracht hat. Nach dem Kriege immer weiter entwickelt, ist das Messfunkgerät (Radar) heute schon auf Hafenschleppern zu finden. In den Kriegsmarinen hat man sogar bestimmte Fahrzeugarten, Geleitfahrzeuge, Zerstörer, U-Boote, Flaggschiffe usw. in besonderem Umfang zu Radar-Übungsschiffen ausgebaut.

Zu den Raketen und Fernlenkgeschossen ist zu bemerken, daß diese weitgehend die schwere Artillerie herkömmlicher Art auf den größeren Schiffen ersetzen und diese bis zum kleinen U-Boot herunter Verwendung finden. Von der

US-Navy wird gerade jetzt bekannt, daß sie eine neue Rakete zum Unterwasserabschuß von U-Booten aus so weit entwickelt hat, daß sie spätestens 1959 einsatzklar sein wird. Sie heißt „Polaris“, und ihre Reichweite wurde mit 2400 km angegeben.

Es ist ferner aus der allerletzten Zeit zu berichten, daß vor wenigen Wochen der erste amerikanische leichte Atomkreuzer von 9000 ts auf Stapel gelegt worden ist, der von vornherein mit Fernraketenanlagen versehen wird, nachdem man mit den umgebauten Kreuzern „Boston“ und „Canberra“ diesbezügliche Erfahrungen gesammelt hat. Vergessen wir dabei nicht, daß die Sowjetmarine auch Raketen- und Lenkgeschößenanlagen auf bestimmten Schiffen hat, u. a. auch auf U-Booten.

Die Bundesmarine hat Mitte November ihren ersten Neubau, das Schnellboot „Jaguar“, übernommen. Ebenfalls Mitte November lief ein Schwesterboot der „Niobe“, das Hafenschutz-

boot „Hansa“, auf der Kröger-Werft in Rendsburg vom Stapel. Es darf daran erinnert werden, daß die erste Reichsmarine (1848—1852) eine hölzerne, in New York gebaute Radfregatte besaß, 1000 t groß, und die zweite „Hansa“, als erste deutsche Panzerkorvette 1872 in Danzig erbaut, war bereits doppelt so groß. Die dritte „Hansa“, 5660 ts groß und 1898 in Stettin vom Stapel gelaufen, war ein geschützter Kreuzer.

Die „Volksmarine“ in der sowjetisch besetzten Zone hat eine Neugliederung erfahren. Von zwei Küstenschutzdivisionen ist die eine auf Sassnitz, Wolgast und Parow, die zweite auf Peenemünde, Stralsund und Rostock verteilt. Der „Flottenkommandant“ hat seinen Sitz in Rostock. Daneben gibt es noch eine Aufklärungsdivision, einen Sonderversand, eine U-Jagd-Flottille, einen Flottentross und sonstige Fahrzeuge, darunter eine U-Bootsgruppe und eine Raketenversuchsdivision.

R. Andriano.

## Vor zehn Jahren wurde der Übersee-Funkverkehr wieder aufgenommen

Vor dem Zweiten Weltkrieg stand der Deutschen Reichspost, die den Funkverkehr für die öffentlichen Telegraphen- und Fernsprechdienste durchführte, in den großen Funksendestellen Nauen und Königswusterhausen und in den Funk-Empfangsstellen Beelitz und Zehlendorf eine große Zahl der verschiedensten Funksender und Funk-Empfänger zur Verfügung. Über diese Funkanlagen wurden von der Deutschen Reichspost 42 kommerzielle Funkverbindungen mit überseeischen und europäischen Funkstellen betrieben. Durch den Zusammenbruch Deutschlands kam dieser Übersee- und Europa-Funkdienst vollkommen zum Erliegen. Die hierfür betriebenen Funkanlagen fielen bei der Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen in sowjetische Hand und wurden mehr oder weniger abgebaut.

Mit der Konsolidierung der Verhältnisse in den westlichen Besatzungsgebieten stellte sich auch wieder das Bedürfnis für unmittelbare feste Funkverbindungen mit den Ländern der Besatzungsmächte und den neutralen Ländern ein. Dahere forderten die amerikanischen und britischen Besatzungsbehörden Anfang des Jahres 1947 die damalige Hauptverwaltung für das Post- und Fernmeldewesen auf, unverzüglich Funkanlagen für die Wiederaufnahme von Funkverbindungen mit Übersee in den Westzonen zu errichten. Trotz der damals großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten gelang es der Hauptverwaltung, in Frankfurt am Main eine Funkseeanlage in bescheidenstem Umfang und eine sehr behelfsmäßige Funk-Empfangsanlage mit Betriebszentrale zu errichten. Dazu wurde bei der für den Küstenfunkdienst zur damaligen Zeit nicht benötigten Küstenfunkstelle Norddeich Radio Sender und Empfänger wieder in Betrieb genommen. Beide Funkanlagen nahmen dann am 1. November

1947, also vor zehn Jahren, wieder einen öffentlichen Funkverkehr mit Übersee auf. Über die Anlagen in Frankfurt am Main wurden zwei Telegraphieverbindungen mit New York (RCA und Mackay Radio Telegraph) eröffnet, während über Norddeich die Telegraphieverbindungen mit Buenos Aires (Transradio International und Cidra), mit Rio de Janeiro (Radiobras und Radional), mit Santiago de Chile, mit Lima und Bogota aufgenommen wurden. Mit diesen Behelfsanlagen war aber sehr bald nicht mehr der ständig wachsende Telegrammanfall zu bewältigen. Außerdem wurde auch von den Besatzungsbehörden die Aufnahme des Funkverkehrs gewünscht. Deshalb wurde gleichzeitig mit der Wiederaufnahme des Übersee-Funkdienstes der Aufbau vollständig neuer Anlagen für diesen Betriebszweig begonnen.

So entstanden in Bonames bei Frankfurt am Main, in Mainflingen und in Elmshorn, später auch in Usingen, neue Funkseeanlagen und in Frankfurt-Eschborn und in Lüchow Funkempfangsanlagen, über die heute der kommerzielle Funkverkehr mit folgenden Ländern abgewickelt wird:

### Telegraphie:

Vereinigte Staaten von Amerika (3 Gesellschaften), Kanada, Argentinien (2 Gesellschaften), Brasilien (2 Gesellschaften), Chile, Peru, Kolumbien, Paraguay, Ägypten, Saudisch Arabien, Libanon, Türkei, Iran, Indonesien, Philippinen, Japan, Finnland, Norwegen, Spanien (2 Linien), Portugal, Italien, Jugoslawien, Griechenland.

### Fernsprechen:

Vereinigte Staaten von Amerika, Argentinien, Brasilien, Ägypten, Saudisch Arabien, Türkei, Griechenland, Finnland, Iran.

**GEBR. SCHOEMAKER BREMEN** Gegr. 1888

Inhaber: G. van den Bergh, G. Ploog

**SCHIFFSAUSRÜSTUNGEN**

Agenten der Mobil Oil A.G. in Deutschland, Marine-Abteilung und The Baldam Packing & Rubber Co. Ltd. London

Kontor: **SCHLACHTE 29**

Fernruf: Sa - Nr. 2 61 46 · Nachtverbindung: 8 25 02

Fernschreiber: 024 4712

Telegramm-Adresse: „Ausrüstung Bremen“

Lager und Kühlanlagen:

Europahafen, Speicher I, Abtllg. 6 und 8

### Der Weg zum Patent

#### Seefahrtsschule Hamburg

**Deutsches Seemannsheim Hamburg, Wolfgangsweg 12**  
 Gottesdienst: Jed. So. und 1. 1. 58. 10.30 h; 31. 12. 19.30 h  
 Christvesper: 24. 12. 15.30 h  
 Heilig. Abendmahl: 25. 12. 10.30 h  
 Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h  
 Musik. Unterhaltungsabend: Di. 17. 12. 19.30 h  
 Preisskat: Di. 7. 1. 19.30 h  
 Ausspracheabend: Do 12. 12., 19. 12. u. 9. 1. 19.30 h  
 Adventsfeier: Fr. 13. 12. 19.30h  
 Heimabend: Fr. 27. 12. u. 3. 1. 19.30 h  
 Fernseh: So., Mo., Mi. u. Sb.  
 Sprechstunden des Seemannspastors: tägl. v. 9.00—10.00 h  
 u. nach Vereinbarung.

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

Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h  
 Weihnachten 24. 12. 16.00 h Christfeier  
 17.00 h Familienbeisammensein  
 25. 12. 11.00 h Feiertunde  
 16.00 h Kaffeestunde  
 unter d. Lichterbaum  
 29. 12. 11.00 h Krippenspiel  
 31. 12. 20.00 h Jahresabschlussfeier  
 1. 1. 16.00 h Kaffeestunde  
 unter d. Lichterbaum  
 5. 1. letzte Kaffeestunde  
 unter d. Lichterbaum

Seefahrtsschüler: Di. 17. 12. u. 21. 1. 20.00 h  
 Seemannsfrauen: Di. 14. 1. 20.00 h  
 Heimabend: Di. 28. 1. 20.00h  
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h  
 Fernseh: Jed. So., Mi. u. Sb. 20.00 h  
 Sprechstunden d. Seemannspastors: Jed. Di. 16.00—19.00 h.  
**Katholisches Seemannsheim „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarusstr. 12**  
 Hochamt u. Predigt: Jed. So., dazu am 25. u. 26. 12. 15.00 h  
 Gemeinschaftsmesse: Jed. Do. 20.00 h  
 Fernseh: Tägl. ab 20.00 h  
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h  
 Tanz: Jed. So. 16.30 bis 18.30 h  
 Jed. Do. 20.45 bis 22.45 h  
 Bunter Abend: Jed. Sb. ab 20.30 h

#### Seemannsfrauenheim Kiel-Holtenau, Jägersberg

Frauenachmittag: Mo. 16. 12. u. 20. 1.

#### Weitere Seemannsheime in deutschen Häfen

Bremen: Stephankirchhof  
 Bremerhaven-M.: Schifferstr. 53/55  
 Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstraße 10  
 Brunsbüttelkoog: Schleuse (Seemannsfrauenheim)  
 Büsum: Fischereijugendheim  
 Cuxhaven: Deichstraße 45  
 Emden: Am Außenhafen  
 Hamburg-Harburg: Wallgraben 42  
 Helgoland:  
 Kiel-Holtenau: Kanalstr. 64 Südschleuse  
 (Seemannsfrauenheim)  
 Lübeck: Untertrave 1.

#### Deutsches Seemannsheim Stockholm, Svartmangatan 16

Tägl. ab 19.30 h (außer Do. u. Sb.)  
 Kaffee- u. Heimabend: Jed. So. u. Mi.  
 Weihnachten: 24. 12., 17.00 h deutsche Christvesper i. d.  
 Deutschen Kirche. Anschl. im Seemannsheim  
 Die Stockholmer Deutsche Gemeinde lädt alle deutschen  
 Seeleute zur Weihnachtsfeier am 26. 12., 19.30 h ein  
 (Gemeindesaal Svartmangatan 16, 1. Stock).

**Deutsches Seemannsheim Turku, Satamakatu-Hamngatan 27**  
 Gottesdienste (in der Scharfschützenkapelle des Domes):  
 So. 15. 12., 14.00 h; 24. 12., 15.00 h; Mi. 1. 1., So. 12. 1.  
 u. 26. 1., 14.00 h.  
 Familienabend: Mi. 15. 1., 19.00 h  
 Gesell. Beisammensein: Jed. Di. 19.00 h  
 Weihnachtsfeiern: Zwischen 25. 12. und 6. 1. nach Ver-  
 abredung d. Seeleute im Seemannsheim  
 Leseraum, Spielraum, Bibliothek: tägl. geöffnet.

#### Deutsche Seemannsheime im Ausland

Helsinki: Bernhardsgatan 4  
 Göteborg: Skangatan 27  
 Malmö: Ingelstadgatan 4  
 Bristol: Cothan  
 Cardiff: 77 Cowbridge Rd., C-East  
 Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South  
 Leith: Chalmers Crescent Edinburgh 9  
 London: 59 Allie Street, Whitechapel, E 1  
 Liverpool: 25 Langdale Road, Senfcon Park  
 Dublin: 21 Merlyn Park  
 Amsterdam: Waelsteg 3  
 Rotterdam: s'Gravendykval 157  
 Antwerpen: Auskunftsstelle f. Seeleute im Konsulat  
 Athen: Odos Sina 66  
 Bilbao: Ybarra 31—50 dcha  
 Hoboken N. J.: 64 Hudson Street  
 Philadelphia: 1402 E. Moyamensing Av.  
 Adelaide: 20 Marlborough Street  
 St. Peters Whyalia (Südastralien): 166 Elliot Street  
 (Weitere Seemannsheime sind aus den Blättern der Deut-  
 schen Seemannsmission zu ersehen).

Es bestanden am 2. November 1957 die Prüfung zum  
 Seeschiffer auf Küstenfahrt und zum Seeschiffer in kleiner  
 Hochseefischerei folgende Herren:  
 Fritz Theodor Frahm, Arnold Dietrich Lienau, Horst Walla,  
 Magnus Ernst Reich.

Es bestanden am 29. 11. 57 die Zwischenprüfung zum  
 Seesteuermann auf großer Fahrt (A5 II) folgende Herren:  
 Beinbauer, Rudolf; Bubbers, Otto; Choinka, Wolfgang;  
 Habermann, Gerhard; Hans, Claus; Hederich, Hans;  
 Kassebaum, Jörn; Keich, Manfred; Klupsch, Günter;  
 Knabe, Dieter; Kroll, Detlev; Liebe, Werner; Musch,  
 Werner; Mussik, Walter; Neumann, Horst; Oltmann,  
 Uwe-Siegmar; Schinkel, Erich; Schmidt, Wilhelm; Thießen,  
 Peter; Wesselhöft, Heinrich; Wucherpennig, Rolf; Wulf,  
 Dieter.

#### Seefahrtsschule Leer

Am 14.—16. November 1957 bestanden die Prüfung zum  
 Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) die Herren:  
 van Allen, Paul; Bergmann, Bernhard; Doden, Ockel;  
 Evers, Walter; Hartmann, Harm; Janßen, Elso; Junge,  
 Klaus; Langen, Albert; Lehner, Eduard; Möhlmann, Otto;  
 Neemann, Warner; Poelmann, Bernhard; Schepers, Bern-  
 hard; Schepers, Gerhard; Schepers, Rudolf.

#### Seefahrtsschule Lübeck

Am 16. November 1957 bestanden die Prüfung zum See-  
 steuermann auf großer Fahrt (A 5 II) die Herren:  
 H.-H. Bergert, M. Berliner, B. Delfs, K.-H. Fick, C. Hinz,  
 E. Hohl, E. Jäde, H. Kasper, P. Kaule, H. Klütz, M. Krä-  
 mer, W. Krause, O. Madzar, G. Mehhorn, P. Piltzner,  
 E. Schäfer, R. Schneider, K. Sikorski, G. Thomsen.

### Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußendungen werden auf den  
 bekannten Wellen und zu den bekannten Zeiten (siehe  
 „Kehrwieder“ Nr. 10) von der Deutschen Welle Köln aus-  
 gestrahlt am 21. 12. (Weihnachtssendung), 4. 1. und 1. 2.

\*

### Was ist eine Deutsche Mark im Ausland wert?

Dän. Kr. 1,64; norw. Kr. 1,70; schwed. Kr. 1,23; Finnmark  
 76,80; engl. Schillinge 1,70; holl. Gulden 0,90; belg.  
 frcs. 11,90; franz. frcs. 83,33; span. Pesetas 9,42; port.  
 Escudos 6,84; ital. Lire 148,77; jugoslaw. Dinare 71,32;  
 griech. Drachmen 7,21; österr. Schillinge 6,14; (Ohne  
 Gewähr).

### Schmuggel wird streng bestraft

Im Tower Bridge Magistrats-Gerichtshof wurde der Koch  
 des holländischen MS „Vlietstroom“ zu einer Gefängnis-  
 strafe von 3 Monaten verurteilt, weil er versucht hatte,  
 69 Uhren einzuschmuggeln. Wie das Gericht betonte, sei  
 diese Strafe verhängt worden, da es sich um einen von  
 langer Hand vorbereiteten Schmuggelversuch handelte.

\*

Im Magistrats-Gerichtshof von Liverpool wurde am 29. Ok-  
 tober der I. Offizier des schwedischen MS. „Hermia“ zu  
 einer Strafe von 750 Pfund (rd. DM 8800) verurteilt. Er  
 hatte versucht, 39 Uhren mit einem Wert einschl. Zoll  
 von 560 Pfund zu schmuggeln.

\*

### Die Postboje

Georg S. in Huelva. Ich war Offizier bei den sogen.  
 „Nationalen Seestreitkräften“ in der sowjetischen Besat-  
 zungszone. Als Unterlagen habe ich ein Examen als See-  
 offizier (4 Semester Schule) und ein Patent als Flotten-  
 Navigationsoffizier (1 Jahr Schule). Unter anderem bin ich  
 dort längere Zeit als Kommandant gefahren. Einen Lehr-  
 gang auf dem dortigen Segelschiff „Wilhelm Pieck“  
 machte ich ebenfalls mit. — Jetzt fahre ich nach meiner  
 Flucht aus der SBZ 6 Monate als Matrose in der Handels-  
 marine und habe die Absicht, das Patent A 5 an einer  
 Seefahrtsschule zu erwerben. Aus den Bestimmungen zum  
 Erwerb der nautischen Befähigungszeugnisse ist zu ent-  
 nehmen, daß Seefahrzeit in der Kriegsmarine bis zu 38  
 Monaten anrechnungsfähig ist. Wird nun die Fahrzeit aus  
 der SBZ anerkannt oder muß ich die Fahrzeit von neuem  
 aufweisen?

Unsere Antwort: Nach den vorliegenden Bestimmungen  
 ist es so, daß Fahrzeiten aus der Kriegsmarine unter  
 bestimmten Voraussetzungen anerkannt werden. Wie es  
 mit der Fahrzeit aus der SBZ ist, kann von hier aus  
 im Augenblick nicht geklärt werden. Wir empfehlen Ihnen,  
 sich bei Ihrem nächsten Aufenthalt in einem deutschen  
 Hafen mit sämtlichen zur Verfügung stehenden Unterlagen  
 auf einer Seefahrtsschule vorzustellen.

### Bücherbrett

Vom Werk „Die deutsche Kriegsmarine 1939—1945“ (Vize-  
 admiral W. Lohmann — Hans-H. Hildebrand) ist nunmehr  
 die 5. Lieferung erschienen. Diese befaßt sich zur Haupt-  
 sache mit der Stellenbesetzung auf den Schiffen „Scharn-  
 horst“ und „Deutschland“, „Lützow“, dem Seebereich Italien  
 und weiteren Personalien. Für alle alten Marine-Angehörigen  
 ein wichtiges Nachschlagewerk. (Verlag Hans-Fienning  
 Podzun, Bad Nauheim.) Id.

Fritz Steuben: „Tragödie am Mississippi“. Franck'sche  
 Verlagshandlung Stuttgart. 312 Seiten, Leinen. DM 9,80.

Was Steuben schreibt, ist historisch. Wir kennen viele  
 Indianerromane aus seiner Feder. Hier schildert er uns  
 das Wagnis des Franzosen Robert La Salle, der vom Golf  
 von Mexiko her nordwärts in dem in Innern noch unbe-  
 kannten Kontinent eindringt, es für sein Vaterland zu er-  
 obern. Ungeahnte Schwierigkeiten stellen sich ihm in den  
 Weg, härteste Widerstände, blutige Kämpfe und ungeheure  
 Strapazen waren zu überwinden. Von seinen Neidern und  
 Feinden wurde er 1687 ermordet. Wie ein Roman liest sich  
 dieses Buch und doch ist es bittere Wahrheit. Id.

Benjamin Subercaseaux: „Fahrt ohne Kompaß“. (Übersetzt  
 von Ellen von Protzen.) Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart.  
 306 Seiten, Leinen. DM 15,80.

Dieses flott geschriebene Buch wird den Seemann ganz  
 besonders interessieren. Der chilenische Autor — er gilt  
 als einer der besten Schriftsteller Südamerikas — schildert  
 die Fahrt, die um 1830 das englische Forschungsschiff  
 „Beagle“ zum Feuerland gemacht hat und dort insbeson-  
 dere den nach ihm benannten Kanal nordwestlich von Kap  
 Horn vermaß. Auf den Inseln Feuerlands trifft der  
 Kommandant, Kapitän Fitzroy, mit den Alukuluf- und  
 Tekenika-Indianern zusammen. Vier junge Indios nimmt  
 er mit nach England. Seine Versuche zur „Europäisierung“  
 der Eingeborenen scheitert und diese Undankbarkeit der  
 Feuerländer bedeutet eine große Enttäuschung für den  
 britischen Kommandanten. Es sind wohl dieselben Erfah-  
 rungen, die spätere Seefahrer auch mit diesen „Leh-  
 männern“ gemacht haben. Id.

Otto Mielke: „Katastrophen auf See“. Georg Stalling Ver-  
 lag, Oldenburg i. O. u. Hamburg. 238 Seiten. Mit 26 Fotos  
 und 6 Zeichnungen von Walter Zeeden. Leinen. DM 13,80.  
 Der Verfasser ist uns gut bekannt als Herausgeber und  
 Autor vieler SOS-Hefte, in denen er die Schicksale deut-  
 scher Schiffe behandelt. In dem vorliegenden Buch hat er  
 eine Reihe bekannter Seunfälle neuerer Zeit heraus-  
 gegriffen. Doch über allen Katastrophen, seien es Zu-  
 sammenstöße mit anderen Schiffen und mit Eisbergen,  
 Feuer, Strandungen, ungeklärte Untergänge und was sonst  
 der Ursachen mehr sein mögen, steht als Leitwort, daß  
 auf See echte Kameradschaft herrschen muß und auch  
 herrscht ohne Ansehen der Nationalität. Id.

Felix Berner: „Flügel der Morgenröte“. Deutsche Verlags-  
 anstalt Stuttgart. 92 Seiten. Papppband. DM 4,50.

Der Titel läßt nicht gerade vermuten, daß es sich in  
 dieser Erzählung um einen jungen Trawler-Kapitän han-  
 delt, der nach anfänglichem Fischermangsglück aber doch  
 vom Pech verfolgt wird. Sein Schiff und seine Mannschaft  
 bilden den Rahmen dieser Erzählung, die mit dem Litera-  
 turpreis der deutschen Hochseefischerei ausgezeichnet  
 wurde. Id.

Maurus Jokai: „Reise in die Vergangenheit“. Schweizer  
 Druck- und Verlagshaus A.G., Zürich. 307 Seiten. Mit  
 Federzeichnungen. DM 7,50.

Es handelt sich hier um eine Nordpol-Expedition. Beim  
 Schiffbruch des Dampfers kann sich alles retten bis auf  
 einen Matrosen. Und was der erlebt, ist eine vernünftige  
 Mischung zwischen Jules Verne'scher Zukunftsmusik und  
 Münchhausens Aufschneiderei. Das Buch könnte heute ge-  
 schrieben sein, aber die erste Auflage liegt schon Jahr-  
 zehnte zurück. Der Ungar Maurus Jokai starb nämlich  
 schon 1904. Id.

#### Die Bilder lieferten:

Paul Broszio S. 183; Alfred Hagelstein (Werkaufn.) S. 177;  
 Hans Hoffmann S. 189; Ernst de Jong S. 178, 179, 186;  
 Hugo Klement (Kap Horn) S. 179, 180, 181, 182; Heinrich  
 von Medvey S. 185 (u. d. Vignetten); Walter Spelling  
 S. 187; Margarete Stender S. 183.



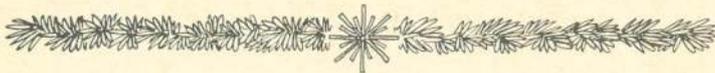
# HANSSTAACK

BUNKERBOOTE IN HAMBURG UND HARBURG  
 BUNKERSTATION UND SCHIFFSPROVIANT IN RENDSBURG

HAMBURG-ALTONA  
 GROSSE ELBSTRASSE 36  
 31 48 48

HAMBURG-HARBURG  
 KANALPLATZ 2  
 77 06 32

RENSBURG  
 AM KREISHAFEN 1  
 28 98



wünschen allen Seefahrern daheim und auf See

ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr!

## Die Werften melden...

### Adler-Werft, Bremen

12 MS. „Amsel“, 664 BRT, f. Argo Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen, Probef. 9. 11. 57

### Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1311 TD. (tu) „Esso Winchester“, 36 000 tdw, f. Esso Petroleum Co. Ltd., London, Stapell. 5. 11. 57

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

824 MS. „Continental Trader“, 13 000 tdw, f. United Steamship Corp., Panama, Ausged. 26. 11. 57  
836 FD. „Thüringen“, 5000 Korb f. Cuxhavener Hochseefischerei GmbH., Cuxhaven, Probef. 29. 11. 57  
838 SMS. „Abeille No. 28“, 334 BRT, f. Société Cherbourgeoise de Remorquage et de Sauvetage, Cherbourg, Probef. 1. 11. 57

### Beidenfleher Werft Paul Peters

29 MS. „Berta Beck“, 299 BRT, f. Kapt. Hermann Beck, Hamburg, Probef. 26. 11. 57

### Blohm & Voss AG., Hamburg

797 MS. „Waterland“, 6872 BRT, f. Koninklijke Hollandische Lloyd, Amsterdam, Probef. 14. 11. 57

### Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

874 MS. „Ampal“, 14 700 tdw, f. ZIM Israel Navigation Co., Haifa, Stapell. 7. 11. 57

### Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

183 MS. „Hermann Kiepe“, 450 tdw, f. Kiepe, Schepers & Co., Haren/Ems, Stapell. 9. 11. 57

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

717 D. (tu) „Jerusalem“, 9914 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co., Haifa, Probef. 9. 11. 57  
721 MS. „Saarland“, 8400 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, Probef. 25. 11. 57  
724 MS. „Hornstern“, 4230 tdw, f. Horn-Linie, Hamburg, Stapell. 18. 11. 57  
728 MS. „Johannes Russ“, 13 000 tdw, f. Part. Reed. Johannes Russ (KR.: Ernst Russ), Hamburg, Stapell. 14. 11. 57

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

567 MS. „Proteus“, 1450 tdw, f. DG „Neptun“, Bremen, Stapell. 9. 11. 57

### Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

567 MS. „Statensigel“, 11 450 tdw, f. Invoeren Transport Onderneming „Invotra“ N.V., Rotterdam, Probef. 4. 11. 57

### Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

588 MS. „Dinklage“, 1700 tdw, f. Assen-Reederei, Lübeck, Probef. 2. 11. 57  
589 MS. „Maria Althoff“, 1650 tdw, f. „Hera“ Schiffahrts- und Transportges. m.b.H., Flensburg, Stapell. 9. 11. 57

### Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

215 MS. „Ise Matthiessen“, 499 BRT, f. Warnholtz, Schmidt & Co., Hamburg, Probef. 2. 11. 57  
217 MS. „Eldviek“, 700 tdw, f. Johannes Bartels, Hamburg, Stapell. 12. 11. 57

### Husumer Schiffswerft

1114 MS. „Rubis“, 570 BRT, f. John Cockerill & Co., Antwerpen, Probef. 11. 11. 57  
1131 MS. „Frauke Danz“, 730 tdw, f. Kapitän Danz, Burg i. Dithm., Stapell. 30. 11. 57

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

50 SMS. „Wilgum“, 60 BRT, f. Wasser- u. Schiffahrtsamt Emden, Probef. 26. 11. 57  
52 TMS. „Usedom“, 455 tdw, f. Carl W. Hanssen, Tankschiffahrt, Hamburg, Stapell. 5. 11. 57

### Martin Jansen, Leer/Ostfriesland

36 MS. „Siebenbürgen“, 620 tdw, f. Martin Jansen, Leer, Stapell. 15. 11. 57

### Kieler Howaldtswerke A.-G.

1051 TD. (tu) „Pacificator“, 19 000 tdw, f. Dianantis Pateras Ltd., London, Probef. 19. 11. 57  
1054 MS. 12 900 tdw, f. A/B Sigyn (Hans Lundgren), Helsingborg, Stapell. 19. 11. 57  
1055 TMS. „Høegh Favour“, 33 000 tdw, f. A/S Alliance, Bore/Norwegen, Probef. 28. 11. 57  
1057 TD. (tu) 32 500 tdw, f. Kosmos A/S (Anders Jahre & Co.), Sandefjord, Stapell. 19. 11. 57  
1067 MS. „Theodor Heuß“, (Eisenbahnfähre), 6440 t, f. Deutsche Bundesbahn, Großenbrode, Probef. 6. 11. 57  
1070 MS. „Hasselburg“, 6690 tdw, f. Part. Reed. Hasselburg (KR.: H. Schuldt), Hamburg, Stapell. 5. 11. 57

### D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1059 MS „Götaland“, 900 tdw, f. Mathies Reederei KG., Hamburg, Stapell. 8. 11. 57

### Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

1086 MS. „Carpathia“, 2700 tdw, f. Part. Reed. Carpathia (KR.: Helmut Bastian), Bremen Probef. 30. 11. 57  
1123 MS. „Hansa“, 140 t, Hafenschutzboot f. Bundesmarine, Stapell. 18. 11. 57

### Lübecker Flender-Werke

483 MS. „Henriette Wilhelmine Schulte“ 15 000 tdw, f. Schulte & Bruns, Emden, Probef. 14. 11. 57  
485 MS. „Ise Schulte“, 15 000 tdw, f. Schulte & Bruns, Emden, Stapell. 28. 11. 57

### Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13271 MS. „Jaguar“, 140 t, Schnellboot für Bundesmarine, Probef. 16. 11. 57  
13274 MS. „Luchs“, 140 t, Schnellboot f. Bundesmarine, Stapell. 2. 11. 57

### Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

485 MS. „Whitehaven“, 676 BRT, f. Whitehaven Shipping Comp. Ltd., Newcastle on Tyne, Probef. 30. 11. 57

### Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

149 MS. „Poseidon“, 950 BRT, Fischereischutzboot f. Bundesministerium f. Ernährung, Landwirtschaft u. Forsten, Probef. 19. 11. 57

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

600 MS. „Apollo“, 2090 tdw, f. DG. „Neptun“, Bremen, Probef. 26. 11. 57

### Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

831 FMS. „Hans Pickenpack“, 751 BRT, f. Fock & Pickenpack, Hamburg, Probef. 12. 11. 57

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

299 MS. „Alfred Theodor“, 11 600 tdw, f. Alfred C. Toepfer, Schiffahrts-Gesellschaft m.b.H., Hamburg, Stapell. 6. 11. 57  
300 MS. „Erik Blumenfeld“, 15 240 tdw, f. Part. Reed. Blumenfeld, Scheufelen & Co. (KR.: Blumenfeld & Co.), Hamburg, Probef. 19. 11. 57

### Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

Wheeler-Boot „Automation“ f. Wheeler-Boot G.m.b.H., Hamburg, Probef. 9. 11. 57

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

521 MS. „Fischbek“, 4000 BRT, f. „Progress“ Reederei u. Handels-GmbH. (KR.: Knöhr & Burchard NH.), Hamburg, Probef. 30. 11. 57  
528 MS. „Neman“, 3373 BRT, f. Sudoimport, Moskau, Probef. 21. 11. 57  
537 D. „Lasbek“, 5560 tdw, f. Kathra Warenhandels-Gesellschaft m.b.H. (KR.: Knöhr & Burchard NH.), Hamburg, Stapell. 28. 11. 57

### Ottensener Eisenwerk A.G.- Hamburg

509 MS. „Baltic Express“, 3950 tdw, f. Mac Andrews & Co., London, Probef. 26. 11. 57  
510 MS. „Karl Leonhardt“, 4550 tdw, f. Leonhardt & Blumberg, Hamburg, Stapell. 29. 11. 57  
512 MS. „Peder Rinde“, 3000 tdw, f. Reed. A/S Vafos Brug, Oslo, Probef. 12. 11. 57  
513 MS. „Sigurd Rinde“, 3000 tdw, f. Reed. A/S Traelandsfos, Oslo, Stapell. 9. 11. 57

### Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

489 MS. „Christoph Meeder“, 800 tdw, f. Kapt. Georg Peterson, Elsdorf b. Rendsburg, Stapell. 23. 11. 57  
490 MS. „Stormarn“, 499 BRT, f. Part. Reed. MS. „Stormarn“ (KR.: Robert Bornhofen KG.), Hamburg, Probef. 28. 11. 57

### H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

178 MS. „Christa II“, 425 BRT, f. Kapt. Willi Beckmann, Hamburg, Stapell. 23. 11. 57

### Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

283 MS. „R.C. Rickmers“, 11 300 tdw, f. Rickmers-Linie m.b.H., Hamburg, Probef. 2. 11. 57  
293 MS. „Inverfield“, 14 500 tdw, f. Northern Petroleum Tank Steamship Co. Ltd. (Hunting & Son Ltd.), Newcastle on Tyne, Stapell. 12. 11. 57

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

863 TMS. „Adrian M“, 907 BRT, f. Metcalf Motor Coaster Ltd., London, Probef. 19. 11. 57

### J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

413 MS. „Claudia“, 499 BRT, f. Freudenberg-Reederei, Uetersen, Stapell. 11. 11. 57  
421 MS. „700 tdw, f. Kapt. Jonny Knütel u. Hans Hinrich Heinrich, Hamburg, Auir, 11. 57  
425 MS. „bewa“, 700 tdw, f. Kapt. Benrens, Estebrügge, u. Kapt. Wanien, Abbenheim, Stapell. 14. 11. 57  
426 MS. „Jürgen Wenr“, 425 BRT, f. O. Wehr, Hamburg, Probef. 14. 11. 57  
430 MS. „Johann Hausmidt“, 425 BRT, f. Heinrich Hauschildt Sonne (KR.: Kustenschiffahrt bauer & Hauschildt KG.), Hamburg, Probef. 2. 11. 57  
433 MS. „Elli breuer“, 700 tdw, f. J. A. Breuer oHG., Hamburg, Probef. 24. 11. 57

### A. Schenau A.G., Bremerhaven-M.

1682 SMS. „Union 5“, 89 BRT, f. W. Schuchmann, Bremerhaven, Probef. 7. 11. 57

### Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

398 MS. „Bremer Kuper“, 850 tdw, f. Bruno Bischoff & Co., Bremen, Stapell. 25. 11. 57  
400 MS. „Potcnow“, 999 BRT, f. R. C. Griepel, Lübeck, Probef. 28. 11. 57

### Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

1271 MS. „Mimi Horn“, 388 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg, Probef. 22. 11. 57  
1277 TMS. „Krautsand“, 865 tdw, f. A. F. Harmstorf & Co., Hamburg, Stapell. 9. 11. 57

### Gebr. Schürenstedt, Bardenfleth/Weser

1124 MS. „Barbara“, 460 tdw, f. KMO-Reederei, Elsfleth, Stapell. 26. 11. 57

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

185 MS. „Heinrich Kolster“, 520 tdw, f. J. u. E. Kolster, Basbeck, Probef. 23. 11. 57  
187 MS. „Klaus Jagemann“, 497 tdw, f. Klaus Jagemann, Bützfleth, Stapell. 7. 11. 57

### Stückenwerft, Hamburg

863 MS. „Manuel Mejia“, 7890 tdw, f. Flota Mercante Gran Colombiana S/A, Bogota, Kolumbien, Probef. 6. 11. 57  
864 MS. „Cartagena de Indias“, 7500 tdw, f. Flota Mercante Gran Colombiana S/A, Bogota, Kolumbien, Stapell. 19. 11. 57

### Travewerft G.m.b.H., Lübeck

233 MS. „Maja“, 1706 BRT, f. Stern-Linie G.m.b.H., Lübeck, Probef. 12. 11. 57

## An- und Verkäufe

D. „Dockenhuden“, ex „Nyco“, erb. 51 Oslo, 2068 BRT, 11. 57 angek. v. Hamburger Partenreederei (KR.: R. Bornhofen KG.) aus Norwegen (Nyegaard & Co. A/S, Oslo). D. „Helene Mathies“, ex „Grana“, erb. 21 in Sliedrecht, 1298 BRT, 11. 57 verk. v. John Mathies, Hamburg-Blankenese, an Walter Ritscher Hamburg-Harburg, zum Abwracken.

D. „Erich“, ex „Isago“, ex „Empire Calder“, ex „Akka“, ex „Stettin“, erb. 24 in Stettin, 2729 BRT, Verk. 11. 57 von Karl Groß, Bremen, nach Italien.

MS. „Sundfarten“, ex „Stade“, ex „Förde“, ex „Frisches Haff“, erb. 37 in Königsberg, 291 BRT, 11. 57 verk. v. d. Hadag, Hamburg, an W. Bronnholm, Kopenhagen.

MS. „Elli“, ex FD. „Reemet“, erb. 39 in Hamburg, 521 BRT, 11. 57 verk. v. C. Andersen, Hamburg, nach Griechenland.

MS „Uta“, ex Maria Numssen“, ex „Maria Magdalena“, erb. 44 in Stettin, 496 BRT, 11. 57 verk. v. Heinrich W. Numssen, Hamburg, an Part. Reed. Uta (Kapt. Jacobs u. Kapt. Heinrich Heidhoff, Hamburg).

MS. „? ? ? ?“, ex „Variatie“, ex „Noordster“ erb. 03 in Lekkerkerk, 145 BRT, 11. 57 angek. v. Friedrich Jansen, Meermeer, v. K. v. d. Veen, Groningen.

MS. „Anita Bolten“, ex „Oscar Gorthon“, erb. 39 in Frederikstad, 1811 BRT, 11. 57 angek. v. Aug. Bolten, Wm. Millers Nachf., Hamburg, v. Gorthon Rederi, Helsingborg. D. „Cimbria“, ex „Memphis“, ex Vera“, ex „Virginia Express“, ex „Lake Stirling“, erb. 18 in Wyandotte/Mich., 1881 BRT, 11. 57 verk. v. Werner Peters, Hamburg, an „Eisen u. Metall“, Hamburg, zum Abwracken.

MS. „? ? ? ?“, ex „Skandia“, ex D. „Kai“, ex „Flora“, erb. 91 in Göteborg, 374 BRT, 11. 57 verk. v. Werner Peters, Hamburg, nach Lissabon.

D. „Nixe“, erb. 10 in Bremen, 717 BRT, 11. 57 verk. v. DG „Neptun“, Bremen, an „Eisen u. Metall“, Hamburg, zum Abwracken.

MS. „? ? ? ?“, ex „Körnerwall“, ex „Norder Till“, ex „Mangan“, erb. 24 in Einswarden, 473 BRT, 11. 57 verk. v. Sielwahl-Reederei Rolf Faulbaum K.G., Bremen, an Nafrimax N.V., Rotterdam.

TD. „Esso Baltic“, ex „Baltic“, erb. 20 in Emden, 9097 BRT, 11. 57 verk. v. Esso Tankschiff Reederei GmbH., Hamburg, an Eisen u. Metall“, Hamburg zum Abwracken. MS. „? ? ? ?“, ex „Maria-Louise“, erb. 31 in Holland, 249 BRT, 11. 57 angek. v. Lohmann, Haren/Ems, v. E. u. H. Vorstenburg, Rotterdam.

Wer Pfeife raucht,  
schwört auf von Eicken

Sein sollt qui mal y pense

Die reizendste Angelegenheit  
in Hamburg

**Kelvin-Hughes**

Echolote · Radar und andere Navigationsgeräte

**S. G. Brown**

Kreiselkompass  
Selbststeueranlagen

**Chadburns**

Maschinentelegraphen

**Sabroe**

Schiffskühlanlagen  
(nur Bezirk Hamburg)

**Amplidan**

Wechselsprechanlagen

Lieferung · Einbau · Wartung

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

Hamburg · Bremen · Kiel  
Bremerhaven



**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB

## STÜLCKENWERFT HAMBURG

Schiffswerft und Maschinenfabrik

Neubau, Umbau, Reparatur von Schiffen aller Art

Bau von Schiffsmaschinen und Kesseln

Dockungen, Kettenprüfanstalt

Telegramme: Stuelckens-Hamburg · Fernschreiber: 021 1312 · Telefon: 31 11 31



# CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

## Sihl PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

**Schulz & Vanselow**

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

GEORG P.

GEGR.  
1881  
**Möller**

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

**HAMBURG-FREIHAFEN**

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

## „Die deutsche Handelsflotte 1957“

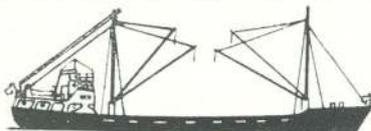
Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT

Im SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hamburg, erschien auch in diesem Jahre wieder eine Zusammenstellung aller deutschen Seeschiffe über 300 BRT unter dem Titel „Die deutsche Handelsflotte 1957“. Dieses Buch enthält auf über 600 Seiten die Zeichnungen (Generalpläne) der deutschen Handelsflotte.

Das Buch ist in Leinen gebunden zum Preise von DM 38,60 beim SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hbg. 1, Spaldingstr. 210, V., bei der Buchhandlung ECKARDT & MESSTORFF, Hbg. 11, „Neptunhaus“ und der Fa. HEINRICH BROECKER, Hbg. 1, Ferdinandstr. 61 zu erhalten, die auch den Vertrieb ins Ausland übernommen hat.

# 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, Boschstraße 4  
Telefon 89 52 84

### Armaturen

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



### Bordapotheken

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

### Bordspiele

**Spielezeug-Rasch**

Hamburg 1 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf: 339922

### Drahtseile

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

### Elektrische Anlagen

Hoch- und Niederspannung  
**Schiffsinstallation** · Neubau · Reparatur  
**WILLY OSTERMANN**  
Ingenieur-Büro  
Hamburg 11, Rödingsmarkt 32, \* 35 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 45  
Hafenfunkwagen 0112 verlange Wagen 819



### Hebezeuge

**ERICH NIEWOHNER & CO.**  
HAMBURG 11, ALTER STEINWEG 43a, TEL. 35 44 53/54  
„BKS“-Zughube · „STELLA“-Hebezeuge  
„SWF“-Elektrozüge usw.

### 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-Bollas-Lenzpumpen bis 200 cbm mit schneller Reinigung  
Feuerlöschpumpen mit luftgekühltem Dieselmotor, mit VW-Motor, tragbar  
Selbstansaugende Kreiselpumpen in allen Ausführungen bis 1000 cbm/h  
**ROBERT PRINZ** Pumpenfabrik · Hamburg-Altona, Nopitzstraße 15  
Telefon 31 12 66, Fernschreiber 021 2318



### 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 - Pellen und Laschen von Schwergut  
Hamburg-Steinwerder, Schiffstr. 15, Tel. 34 76 68, nachts 56 12 84

### Schiffs-Heizungsanlagen

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



### Schiffs-Innenausstattung

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

### Schiffs-Positions-Laternen

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

### Schiffsproviant

**BASTÉ & LANGE**  
Deck-, Maschinen- und Kajütsausrüstungen  
Hamburg 11, Brook 7  
Telefon 36 62 08-09, 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 · Holzhande  
Holzbearbeitung · Verpallen und Laschen von Ladung  
Hamburg 11, Stubbenhuk 35-38  
Telefon 34 38 66-67 · Telegramm-Adresse: Lindham  
Freihafenbetrieb: Am Mo'dauhafen 10 · 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 · Burchardstraße 14  
Telefon 32 72 88/59 · Telegr.-Adr.: Hautzspedition · Fernschreiber 021-2416  
IMPORT-SPEDITION: EMPFANG, KONTROLLE, VERLADUNG, LAGERUNG  
EXPORT-SPEDITION: FOBLIEFERUNG, VERSCHIFFUNG, FRACHTBUCHUNG  
Berlin SW 29, Südster 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, Admiralitätstraße 1

### Waffen

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