

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Heimathafen Brake
- Das Ruder
- Erzfahrt
- Flotten-Umschau
- Sport an Bord
- Die Arniser Seefahrer
- Die große Bilderseite
- Der Sprung
- So geschehen im Jahre 1958
- Fiete wird Vertreter
- Was leistet die Versicherung?
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten ...



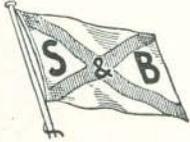
Und einer macht Follein

Aufn. Gerd Lis



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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



Sartori & Berger

K I E L H A M B U R G

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

KIEL-HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG · DÜSSELDORF · BREMEN

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
Telegramme: Shipchangers Hamburg

HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.



HAMBURG 11

SCHIFFSWERFT UND MASCHINENFABRIK

**Schiffsneubau · Umbauten und Reparaturen jeder Art
und Größe · Motorenbau · Kesselbau · Turbinenbau
Behälterbau · MAN-Lizenznehmer**

Unsere Reparaturbetriebe verfügen über folgende Docks:

1 Schwimmdock von 22 000 to	1 Schwimmdock von 10 000 to
1 Schwimmdock von 15 000 to	1 Schwimmdock von 7 000 to
1 Schwimmdock von 12 000 to	1 Schwimmdock von 1 500 to

TELEGRAMME: HOWALDTSWERKE HAMBURG · FERNSPRECHER: 84 10 11 · FERNSCHREIBER: 021 1101

International



EINGETRAGENE HANDELSMARKE

SCHIFFSFARBEN

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



EINGETRAGENE HANDELSMARKE

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang

Januar 1959

Nr. 1



Unter erheblich größeren Schwierigkeiten als in den Vorjahren konnte der Ausbau der deutschen Handelsflotte im Jahre 1958 fortgesetzt werden. Fast 500 000 BRT vor Jahren in Auftrag gegebenen Schiffsraumes betrug der Zuwachs der Reedertonnage im vergangenen Jahr. Das waren annähernd 130 000 BRT mehr als im Vorjahr und nur 50 000 BRT weniger als im Jahre 1956, dem tonnagemäßig bisher erfolgreichsten Jahr im Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die frachtfahrende deutsche Seeschiffstonnage (ohne Küsten-, Fischerei- und Spezialfahrzeuge) hatte am Jahresende einen Bestand von annähernd 1200 Schiffen mit 4,1 Millionen BRT erreicht. Damit hat sich der Anteil der deutschen Handelsflotte an der Welttonnage von 3,2 Prozent im Vorjahr auf 3,5 Prozent erhöht. Deutschland steht unverändert an 10. Stelle der Welthandelsflotte.

Die Fortsetzung des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß diese Vergrößerung des Schiffsbestandes unter den schwierigsten konjunkturellen Bedingungen durchgeführt wurde und daß die deutsche Seeschifffahrt stärker als alle anderen deutschen Wirtschaftszweige von den depressiven Tendenzen in der Weltwirtschaft betroffen war. Es ist eine Tatsache, daß der schon Ende des Jahres 1957 einsetzende Rateneinbruch in seiner Schärfe, seinen Auswirkungen und seiner Dauer nur noch mit der Depression der dreißiger Jahre verglichen werden kann. Weder die Tramp-, noch die Tankfrachten, noch die Frachteinnahmen in der Linienfahrt haben im Jahre 1958 das Niveau des Vorjahres oder auch nur der letzten Monate des Jahres 1957 erreichen können. Die Einnahmen der deutschen Linienschifffahrt sind in diesem Jahr im Durchschnitt um etwa 33 Prozent zurückgegangen. Soweit sie nicht durch langfristige Kontrakte gebunden waren — und mit dem Auslaufen des größten Teils dieser Verträge ist in absehbarer Zeit zu rechnen — können z. B. die deutschen Trampreedereien seit Monaten nicht mehr ihre Selbstkosten decken. Daß der deutsche Anteil an der aufliegenden Welttonnage,

der am 1. November 1958 4,5 Prozent betrug, gegenwärtig noch relativ gering ist, ist vornehmlich darauf zurückzuführen, daß die deutschen Reeder auf Grund des ungünstigen Verhältnisses zwischen Eigen- und Fremdkapital wesentlich stärker als ihre ausländischen Konkurrenten dem Zwang unterworfen sind, möglichst lange im Markt zu bleiben und alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um einen Teil der hohen festen Kosten decken zu können.

Bitte!

Wenn Sie diese Zeitschrift gelesen haben, geben Sie sie möglichst bald an Ihre Besatzung weiter.

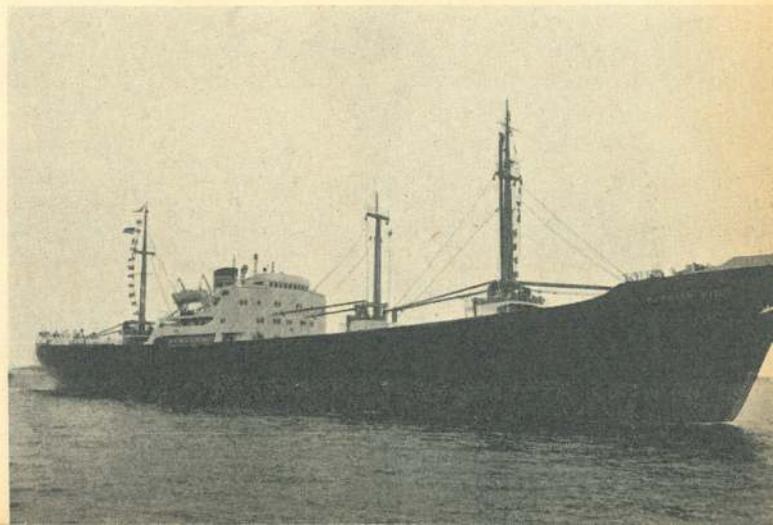
Vielen Dank! Die Schriftleitung

Nachdem der Bestand der deutschen Tonnage den Vorkriegsstand wieder erreicht hat, kann — rein begrifflich gesehen — von der Notwendigkeit eines tonnagemäßigen Wiederaufbaus nicht mehr gesprochen werden. Es bleibt allerdings offen, ob und wie weit ein Vergleich mit der Vorkriegszeit angesichts der auf lange Sicht gesehenen Steigerung des Weltgüterverkehrs und der Welttonnage gegenüber 1939 sinnvoll ist.

Trotz der ungünstigen Schifffahrtssituation waren die deutschen Reeder auch im vergangenen Jahr bemüht, den Modernisierungsprozeß ihrer Flotte fortzusetzen und den Seetransport weiter zu rationalisieren. Der Anteil der Alttonnage an der gesamten deutschen Handelsflotte ist in den einzelnen Monaten des Jahres 1958 weiterhin abgesunken. Betrug der Anteil der Tonnage aus Baujahren bis 1945 Anfang des Jahres 1958 noch 28,5 Prozent, so hatte er sich am 1. Dezember vorigen Jahres bereits auf 26,2 Prozent herabgemindert. Der hohe Anteil der Neubautonnage an der Gesamttonnage darf jedoch nicht über die Notwendigkeit hinwegtäuschen, daß schon in den nächsten Jahren Ersatzbauten erforderlich werden, insbesondere für den Teil der Tramptonnage, der — nach der Zahl der Schiffe gerechnet — ein Durchschnittsalter von 28 Jahren besitzt. Den deutschen Linienreedereien ist es im abgelaufenen Jahr gelungen, das bereits bestehende Liniennetz zu erweitern und die Zahl der Abfahrten zu erhöhen. Obgleich endgültige Zahlen noch nicht vorliegen, dürfte kein Zweifel darüber bestehen, daß trotz der hohen Leistungen und der immer wieder bewiesenen Leistungsbereitschaft der deutschen Schiffe im vergangenen Jahre mit einer Steigerung der insgesamt beförderten Ladungsmenge und des erzielten Devisenaufkommens kaum gerechnet werden kann.

Der Wachoffizier

Mit MS „Kersten Miles“ lieferten am 12. Dezember 1958 die Lübecker Flender-Werke ihren 100. Nachkriegsneubau ab. Das 5720 BRT große Schiff mit einer Tragfähigkeit von 10 000 t erreichte mit einem MANDiesel Type K 5 Z 70/120 A bei einer Leistung von 3000 PSe bei 115 UpM eine Geschwindigkeit von 13 kn. Der Name sagt bereits, daß der Eigner des Schiffes die Hanseatische Reederei Emil Offen & Co. in Hamburg ist, deren Schiffe stets nach berühmten Hamburger Bürgermeistern und Konvoiführern benannt werden. Die Jungferntour führt zur Westküste Nordamerikas und nach Honolulu.





Der Mann am Ausgück

Wenn man das Tauziehen um die Finanzierung des Assuan-Staudammes in Oberägypten von höherer Warte betrachtet, dann kann man die Frage nicht unterdrücken: Hätte die Angelegenheit nicht schon vor Jahren friedlich geregelt werden können? Denn vor Jahren schon traten ägyptische Regierungsstellen an die Westmächte mit der Bitte um finanzielle Hilfestellung bei der Fertigung dieses großzügigen Werkes heran. Nun mußte erst der Umschwung in Ägypten kommen und das Angebot der Sowjetunion, mit Geldmitteln, mit Materiallieferungen und Technikern in die Sache einzusteigen, um sie für den Westen wieder interessant zu machen. Auch die Bundesrepublik sitzt bekanntlich mit am Verhandlungstisch.

Inzwischen geht ein anderes gigantisches Wasserstraßenwerk seiner Vollendung entgegen: der St.-Lorenz-Seeweg, der im Mai dieses Jahres eröffnet werden soll. Einen Triumph der Technik, wie man ihn seit der Eröffnung des Suez- und des Panamakanals nicht mehr erlebt hat, nennt Robert Jungk dieses Ereignis. Ozeandampfer werden dann auf Schleusentreppen vom Atlantik bis ins Herz Kanadas, bis zum Ontariosee fahren können. Man rechnet mit einer vollen Ausnutzung dieser neuen Wasserstraße und darüber hinaus schon mit einer Über-

füllung. Fachleute, die diese Überfüllung kommen sehen, sind der Meinung, daß man bei der Bewilligung der Mittel auf halbem Wege stehengeblieben ist, und zwar mit Rücksicht auf die großen privaten Eisenbahnlinien, denen natürlich erhebliche Mengen von Transportgütern verloren gehen werden.

Wie dem auch sei, die Eröffnung dieses neuen Seeweges ist wieder ein Merkmal der Veränderung der Erde, wie sie dem Menschen gelingt, wenn er die Kräfte der Natur durch Geist und Technik zu bändigen und in seinen Dienst zu stellen vermag. Auch in Indien, in Sibirien, in Australien und China sind internationale Kolonnen am Werk, von der Öffentlichkeit mehr oder weniger beachtet, um Wasserkräfte in Energie umzusetzen oder um Wüsten in fruchtbare Acker zu verwandeln. Alle, die daran beteiligt sind, leisten Arbeit für die Zukunft. Die Bewohner der Erde nehmen in bisher ungekanntem Maße zu, die Bodenschätze nehmen ab, und menschenfreundliche Gelehrte zerbrechen sich die Köpfe darüber, wie und wovon unsere Nachkommen in hundert Jahren leben sollen.

Diese Sorgen werden ihnen auch nicht abgenommen durch die Versuche, mit Raketen andere Himmelskörper zu erreichen. Auch

wenn das gelingen sollte — und warum nicht? — wäre an eine Massenabwanderung von der Erde nicht zu denken. Dazu ist die Luft da oben zu dünn — und zu staubig. Hat doch die Astronomie als eines der wichtigsten Ergebnisse ihrer Forschungsarbeit im Jahre 1958 festgestellt, daß die Oberfläche des Mondes einer Bienenwabe gleicht, und zwar einer mit Staub bedeckten Bienenwabe, die durch Erstarren und Wiederauftauen ihrer dem Bombardement durch Meteoriten ausgesetzten Oberfläche entstanden ist. Ein Radarecho vom Mond zu empfangen, ist schon früher gelungen; 1958 ist aber auch ein Radarecho vom Mars angekommen, wie der ehemalige Direktor des Observatoriums der Harvard-Universität, Dr. Harlow Shapley, mitteilen konnte. Und noch etwas Wichtiges, was die Menschheit so am Rande zur Kenntnis nimmt: Ein holländisches Radioteleskop hat festgestellt, daß sich das Gebiet um den Mittelpunkt der Milchstraße im Sternbild des Schützen ausdehnt. Kaum auszudenken, nicht wahr? Aber immerhin eine neue Bestätigung des kühnen Wortes, das Shakespeare vor fast vierhundert Jahren von sich gab: „Es gibt mehr Ding' im Himmel und auf Erden, als eure Schulweisheit sich erträumen läßt!“

Kehren wir zur Mutter Erde zurück. Sie hat uns solange getragen, in Wind und Wetter, sie wird es auch noch länger tun. Das Leben der Völker miteinander zu ordnen, ist allerdings unsere eigene Sache. Und an dieser Ordnung arbeiten die Staatsmänner mit Eifer und heißem Bemühen, das Richtige zu finden. So hat man in Europa eine neue währungspolitische Epoche eingeleitet. Die Devisenbewirtschaftung ist weitgehend aufgehoben, und die meisten westeuropäischen Währungen können frei in andere Währungen oder bei den Notenbanken in Gold umgetauscht werden. Damit ist der Zustand wiederhergestellt, wie er vor 1914 bestanden hat, allerdings mit einigen Einschränkungen, die die Fachleute zu bedenken haben. Jedenfalls ist die neue Lage ein Beweis dafür, daß die Weltwirtschaftslage dem Gleichgewicht nahekommt.

Während sich für Westdeutschland in der Praxis wenig ändert, hat Frankreich einschneidende Maßnahmen treffen müssen. Da der Regierungschef de Gaulle gleichzeitig harte innenpolitische Entscheidungen verkündete, die nicht zuletzt die militärische Aufrüstung betreffen, unterliegt seine Popularität einer schweren Belastungsprobe. Er wird sie bestehen müssen, soll Frankreich nach den immerwährenden Krisen der Vergangenheit nun endlich zur Ruhe kommen und damit auch die Stabilität Europas sichern helfen. Bis zum Äußersten hat de Gaulle seine Generalvollmacht, die ihm die letzte Nationalversammlung der Vierten Republik gab und die Anfang Januar abgelaufen ist, ausgenutzt. Auch Frauen können, so sieht es der neue Landesverteidigungsplan vor, zur Dienstverpflichtung herangezogen werden.

Es liegt durchaus in unserm Interesse, daß Frankreich seine innere Festigkeit wiederfindet. Je stabiler die Verhältnisse drüben sind, um so enger kann die Zusammenarbeit der beiden Mächte und Völker gestaltet werden.

Fritz Roßberg



„Wird das Schiff gut zu Wasser kommen?“ möchte man hier aus den Gesichtern der jungen Schiffbauer lesen, die kritisch den Stapellauf ihres Schiffes beobachten. Jeder hängt doch an „seinem“ Schiff, nicht nur der Seemann, auch der Schiffbauer und die vielen sonstigen Handwerker. In Gedanken begleiten sie es auf jeder Reise.



Der Hafen

BRAKE

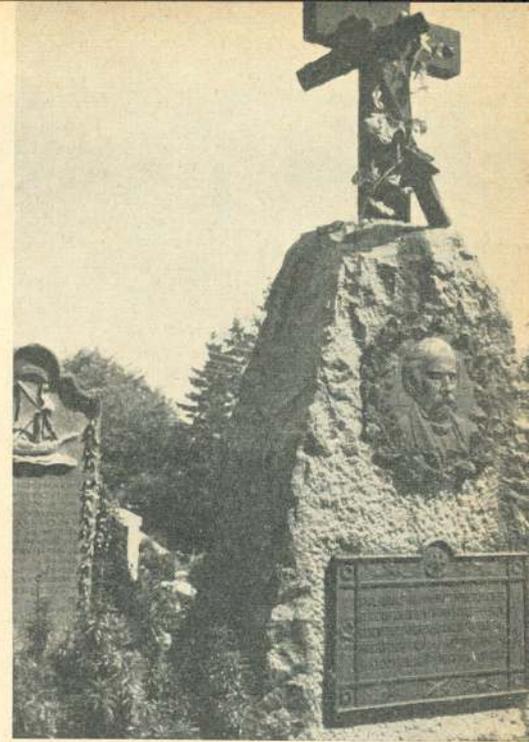
„Unser Ziel ist es, die oldenburgischen Unterweserhäfen in eine Gemeinschaft zu einem großen Hafen ‚Unterweser‘ zusammenzufassen. Diese Gemeinschaft der sogenannten NBE-Häfen (Nordenham, Brake, Elsfleth) ist aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Hafenplätzen des europäischen Auslandes eine Notwendigkeit.“ Das erklärte vor Jahresfrist der Braker Stadtdirektor Kalb.

Die „Brake zu Harrien“ bildete im 14. Jahrhundert die südliche Grenze des friesischen Stadlandes. 1531 wurde sie eingedeicht und bald darauf der Ort Brake gegründet. Als im 18. Jahrhundert wegen der zunehmenden Versandung der Weser die größeren Schiffe nicht mehr bis nach Bremen kommen konnten, wurde Brake Hafenstadt und der wichtigste oldenburgische Seehafen. Störend machte sich in der

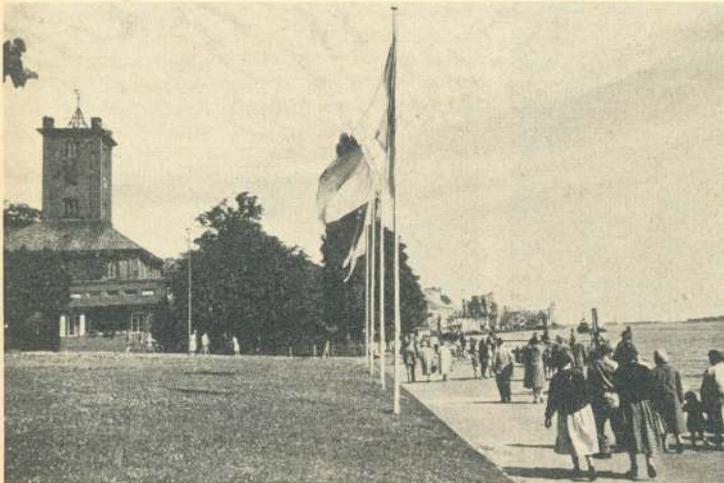
Abbruch. Ein neuer Aufschwung trat erst ein, als Brake Eisenbahnverbindung nach Hude und Oldenburg erhielt.

Innerhalb des Deiches lag der alte Hafen. Manche bedeutende Reederei war hier zu Haus. So verkehrten von hier regelmäßig die Dampfer der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiff-Rhederei nach Portugal und Marokko. Flaschen aus der Oldenburger Glashütte wurden verschifft. Kork, Wein und Holz waren die wesentlichen Rückfrachten.

Der Bootshafen von Brake, der beherrscht wird vom Wahrzeichen der Stadt, dem viereckigen „Turm der Telegraphie“, 1846 erbaut, ist eine historische Stätte. Hier lagen in den Jahren von 1848 bis 1852 die Schiffe der ersten deutschen Flotte unter dem Oberbefehl von Admiral Brommy. Unweit dieses Hafens auf dem Friedhof von Kirchhammelwarden liegt Admiral Rudolf Brommy begraben. Es ist ein



Auf dem Friedhof Kirchhammelwardens in unmittelbarer Nähe Brakes fand Rudolf Brommy seine letzte Ruhestätte. Er war der ersten deutschen Flotte Admiral



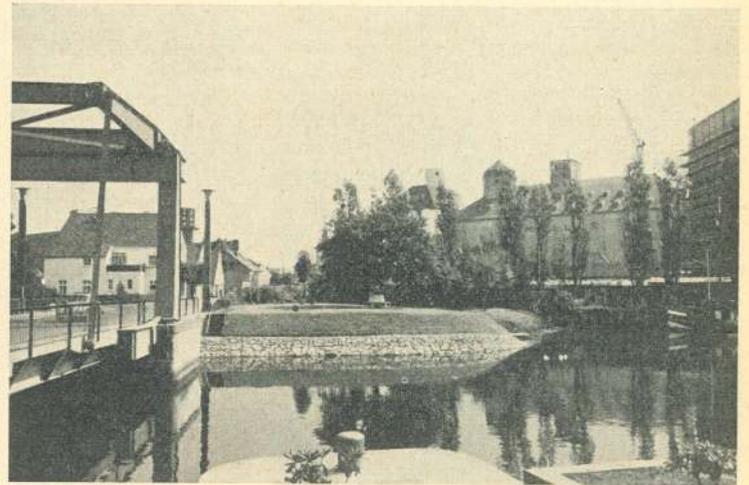
Entwicklung Brakes im 19. Jahrhundert die Gründung Bremerhavens bemerkbar. Auch der Aufschwung Nordenhams, das gegen Nordwestwinde recht geschützt an der Wesermündung liegt, tat dem Seeverkehr Brakes großen

Im viereckigen Turm des „Telegraphen“, dem Wahrzeichen der Stadt, wird jetzt ein Museum der Oldenburger Schifffahrt eingerichtet.

guter Ruheplatz für einen alten Seefahrer. Immer wieder schallt vom Strom her der Lotsenruf der Seeschiffe, das zweimal lang, einmal kurz, herüber. Von der nahen Schiffswerft C. Lühring, auf deren Helgen manch schneller Schoner erbaut wurde, schallt das Lärmen der Niethämmer, das Kreischen der Blechscheren herüber, hat sich diese alte Holzschiffswerft doch dem Eisenbau nicht verschlossen und baut heute Küsten- und Seeschiffe bis zu 1250 t. Ganz in der Nähe liegt die Schiffswerft von J. F. Strenge & Sohn, die ebenfalls in der Geschichte der Unterweser-Seeschifffahrt eine wichtige Rolle spielte. Auch hier entstand man-

cher Schoner, manche Bark und manches Fregettschiff, doch neuerdings befaßt sich die Werft zur Hauptsache mit Reparaturen und Umbauten von Küsten- und Binnenschiffen. Seit gut hundert Jahren ist Brake Stadtgemeinde und zeigt heute ein vielfältiges Leben. Am Überseehafen, unmittelbar am Strom, erheben sich die mächtigen Silos, die über 130 000 Tonnen Getreide fassen können. Fahrbare Heber auf der Pier löschen ein Seeschiff in wenigen Stunden. Auch der Umschlag vom Seeschiff ins Binnenschiff oder vom Speicher in die Eisenbahnwagen läßt sich schnell und reibungslos erledigen.

Zum Holzhafen führt die Admiral-Brommy-Brücke



Hier wohnte Admiral Rudolf Brommy von 1851—1853

Ein Blick auf die Weser und den Braker Überseehafen





Allenlei von der Schiffbauerei

Das Ruder, unentbehrliches Organ unseres Schiffes * Dr.-Ing. Ernst Dehning (Schluß)

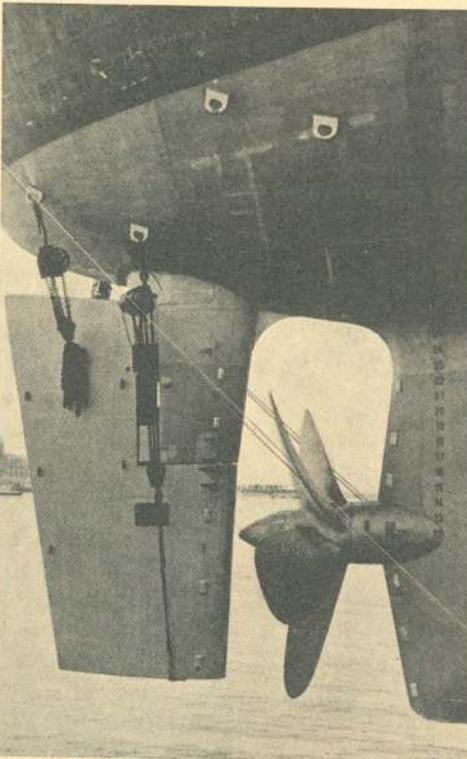
Anschließend noch einige interessante Sonderbauarten von Rudern:

1. **Doppel- und Dreiflächenruder** (Konstruktion Hitzler) sind besonders auf Flußschiffen üblich. Zwei bis drei Ruderflächen sind im gewissen Abstand parallel zueinander hinter dem Propeller angeordnet. Vorteile: geringere Steuerkraft, kleinere Rudermaschinen, geringerer Energiebedarf, große Steuerwirkung.

2. Beim **Balanceruder** befindet sich ein Teil der Ruderfläche vor der Drehachse. Dadurch rückt der Druckmittelpunkt sehr nahe an die Drehachse und es ist leicht verstellbar, so daß das Rudermoment $M = A \cdot b$ klein wird.

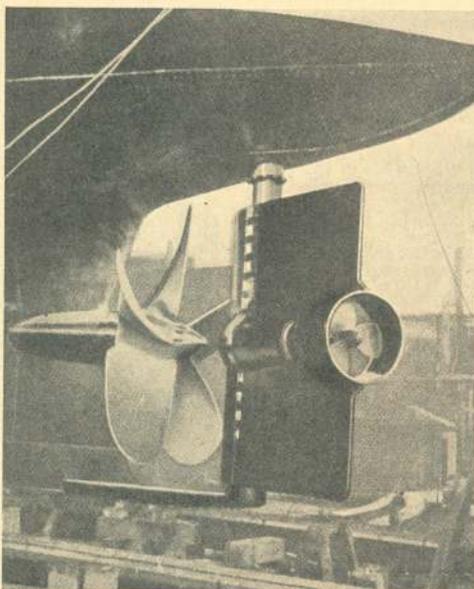
Neben diesen Rudern sind oft auch **Schwebe- und Halbschweberuder** gebräuchlich, besonders an schnellen Ein- und Mehrschraubenschiffen. Bei Zwei- und Mehrschraubenschiffen wird häufig hinter jeder Schraube ein Ruder angeordnet. Halbschweberuder werden immer mittschiffs, Schweberuder auch außerhalb Mitte eingebaut.

fähigkeit verwendet. Auch auf Fährrschiffen und Fischereifahrzeugen findet man sie, um mit geringer Fahrt besser rückwärts treiben zu können.



Schweberuder eines 33 000-t-Tankers

7. Als **Suezruder** bezeichnet man eine Ruderblatt-Vergrößerung nach oben. Durch diese provisorische Vergrößerung für die Dauer der Kanaldurchfahrt gleicht man den Ruderwirkungsverlust aus, der infolge der Fahrtverminderung entsteht.



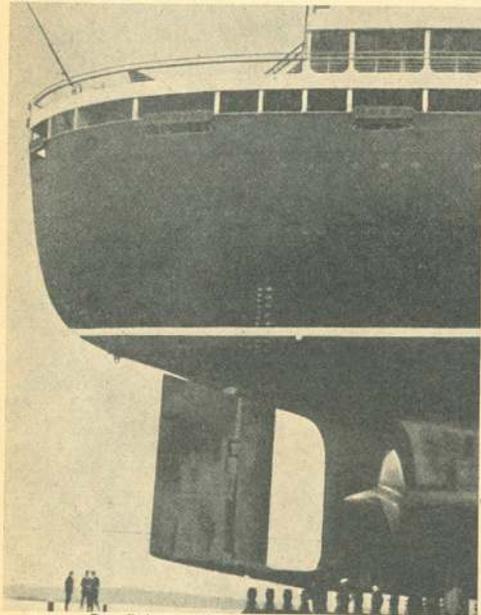
Das Aktivruder

8. Als Abschluß soll noch ein kurzer Blick auf den **Voith-Schneider-Antrieb** geworfen werden. Bei ihm drehen sich senkrechte, spatenförmige, verstellbare Flügel auf einer kreisförmigen Scheibe waagrecht am Schiffsboden (meistens im Heck). Ein Ruder ist hierbei überflüssig. Der Antriebsmotor läuft ständig im gleichen Drehsinn; denn alle Manöver erfolgen lediglich durch Umsteuern der Schaufeln.

Beschreibung des Rudergeschirrs

Beim Steuern von Hand bedient man sich auf kleinen Fahrzeugen auch heute noch der Ruderpinne, bei Seeschiffen verwendet man den Ruderquadranten mit Reepileitung oder mit Axiometerleitung (Wellenleitung), oder mit Telemotorleitung (hydraulisch). Neuerdings aber beherrscht die Rudermaschine das Feld, angetrieben durch Dampf, hydraulisch, elektrohydraulisch oder elektrisch. Sie ist im Heck beim Ruderkopf untergebracht und wird von der Brücke mittels Handrad, Druckknöpfen oder Kipphebeln elektrisch ferngesteuert.

Bei Vorhandensein einer Kreiselpkompaßanlage kann man eine automatische Steuerung (Selbststeuerer) einbauen, was besonders bei langen Fahrtstrecken vorteilhaft sein kann. Sobald das Schiff vom eingestellten Kurs abweicht, schaltet der Kreiselpkompaß selbsttätig den Ruder-motor ein, der dann das Ruder verstellt und so das Schiff auf den vorgeschriebenen Kurs zurückdreht. Mit dieser Einrichtung lassen sich beachtliche Einsparungen an Fahrzeit, Treibstoff und Maschinenkraft erzielen. Die Tendenz der Automation macht sich also auch hier schon deutlich spürbar.



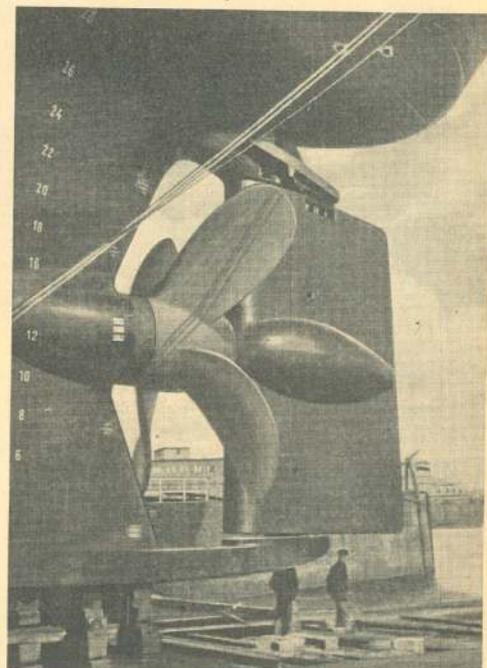
Das Balanceruder der „Bremen“ (1933)

3. **Kort-Düsenruder** finden sich auf Schleppern und Flußschiffen. Sie haben die Ringform einer Kortdüse und umschließen, um die Ruderachse drehbar, die Schraube. Sie steigert die Ruder- und Propulsionswirkung und damit die Manövrierfähigkeit.

4. Beim **Aktivruder** ist in eine Verdickung des Ruderblattes (Gondel) ein Elektromotor eingebaut, der eine kleine Schraube antreibt, von einer Kortdüse umgeben. Es hat eine große Steuerwirkung auch bei geringer Fahrt. Unter Umständen kann nur mit der Schraube des Aktivruders gefahren werden.

5. Als **Propulsions- oder Costabirne** bezeichnet man eine birnenförmige Anschwellung des Ruders hinter der Propellernabe, die die Propulsionswirkung und damit die Schiffsgeschwindigkeit erhöht. Die Bildung von Wirbeln hinter der Schraubennabe wird wesentlich verhindert.

6. **Bugruder** werden auf Schiffen, die enge Gewässer befahren, zwecks Erhöhung der Steuer-



Ruder mit Costabirne des 47 000-t-Tankers „Al-Malik Saud Al-Awal“ (erb. 1954 von den Howaldtswerken Hamburg).

An wichtigen Einrichtungen für gute Bedienung des Ruders verbleiben noch zu erwähnen der Ruderlagenanzeiger, damit der Rudergänger jederzeit ordnungsgemäß über die Ruderlage unterrichtet ist, ferner die Ruderbremse, mit der beim Anker auf Reede bei schlechtem Wetter der Ruderquadrant festgelegt wird, und endlich die Reserve- und Notsteuer-einrichtungen. Nähere Ausführungen hierüber dürften sich wohl erübrigen, weil diese Dinge durch gesetzliche Vorschriften hinreichend bestimmt und somit überall ähnlich sind.

Nach diesem Streifzug durch das große Rudergebiet eines Schiffes läßt sich unschwer begreifen, daß auch hier überall von allen Beteiligten beste und verantwortungsvollste Mitarbeit gefordert werden muß, um das gemeinsame Ziel, nämlich größte Sicherheit der Schifffahrt, zu erreichen.

ERZFAHRT

Von Fritz Brustat-Naval

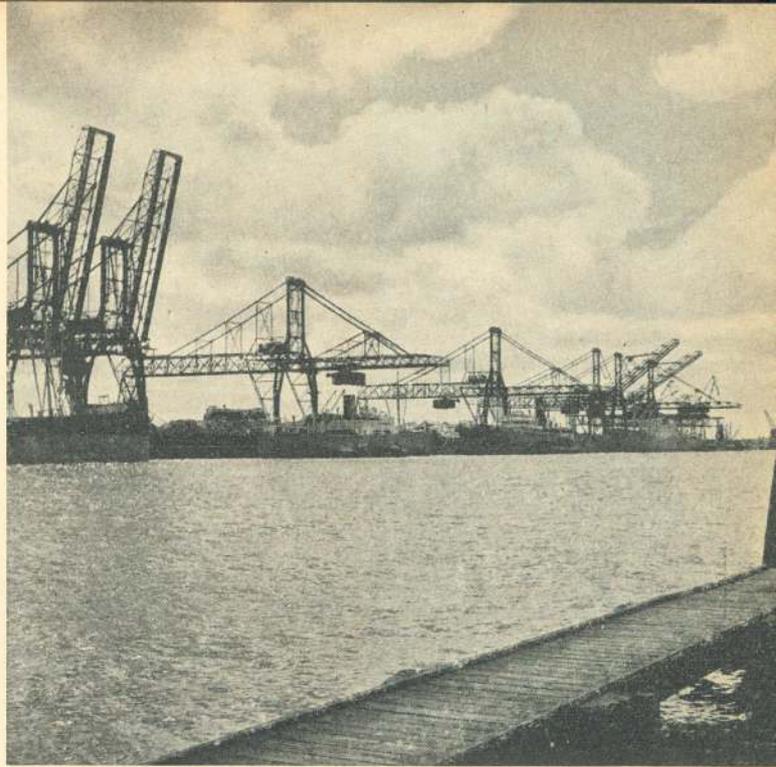
Wir verließen die Schleusen des Nordostseekanals in Kiel-Hoitenau und erreichten schon knapp drei Tage später im Bottentbusen den oberen Rand der Ostsee und damit Lulea. Lulea, dicht am Polarkreis, ist der bedeutendste Ausfuhrhafen Schwedens für Eisenerz. In der geräumigen Bucht ging unsere „Aegir“, ein moderner Massengutrachter von 10 000 Tonnen Tragfähigkeit, zu Anker. Vor ihr lag ein anderer moderner Massengutrachter und wartete, bis die Reihe an ihm war, an die Erzpier zu gehen, wo zwei weitere große und moderne Schiffe gerade beladen wurden. Dieses betont Große und Moderne scheint bezeichnend für die Entwicklung des Erzgeschäftes überhaupt zu sein; denn vor nicht allzu vielen Jahren hatte man in dieser Fahrt noch allerlei abgegriffene Tonnage gesehen.

Über Lulea nehmen jährlich viele Millionen Tonnen hochergiebige Eisenerze ihren Weg in die westeuropäischen Industriegebiete. Nach dem zuletzt für 1956 veröffentlichten „Statistischen Handbuch der Bundesrepublik“ lag in der 17,8 Millionen Tonnen betragenden gesamten Eisenerz-Einfuhr Westdeutschlands Schweden mit 7 224 865 Tonnen an erster Stelle. Das ist nicht einmal viel weniger als Deutschlands Schwedenimporte vor zwanzig Jahren, die 1936 rund 8,2 Millionen ausmachten, und immer noch zwölfmal soviel als die sich fast bescheiden ausnehmenden 646 000 Tonnen, die 1928 aus Schweden bezogen wurden. Zieht man dabei in Betracht, daß Westdeutschland sein Eisenerz aus mehr als einem Dutzend Ländern importiert, unter denen Spanien mit 1,7 Millionen und Kanada mit 1,4 Millionen Tonnen an zweiter und dritter Stelle stehen, so wird die mit 7,2 Millionen Tonnen im Werte von 421 Millionen D-Mark merklich dominierende Rolle Schwedens deutlich sichtbar.

Lulea selbst mit seinen 15 000 Einwohnern ist als Stadt uninteressant. Aber der Umstand, daß die sich rechtwinklig kreuzenden, kurzen Straßen alle entweder im Wald oder am Wasser münden, die Nähe Lapplands und die Heftigkeit des kurzen Sommers geben ihr einen eigenartigen Reiz. Das Wichtigste jedoch ist die Eisenbahnverbindung mit den noch weiter nördlich im Innern gelegenen Gruben von Gellivara und Kiruna. Die elektrisch betriebenen Güterzüge rollen heran und auf zwei hochbeinigen Verladebrücken aus, die sich auf Kajen, an denen die Schiffe festmachen, wie Landungen ins Wasser erstrecken. Von hoch oben fällt aus den stählernen Waggons mit ohrenbetäubendem Gepolter, das durch eine Schüttelvorrichtung noch verstärkt wird, das Erz in Schütten und rutscht in den Bauch des Schiffes, wo ein schwerer hölzerner Bodenbelag den Anprall auffängt. Man sieht dieser im Prinzip einfachen und nicht einmal überwältigend imposanten Anlage ihre Tageshöchstleistung von 33 000 Tonnen kaum an; wie man denn überhaupt bei den gegen Wald, Fels und flache Stadtkulisse um die Bucht verstreuten Hafenanlagen von Lulea kaum den Eindruck eines industriellen Hafens im herkömmlichen Sinne hat. Sie verlieren sich in der Weite der Landschaft und werden von der Natur einfach erdrückt.

Die Natur behält sich in jeder Beziehung das letzte Wort vor und begrenzt die Schifffahrt auf das Sommerhalbjahr; denn dieser den schwedischen Erzgruben zunächst gelegene Hafen ist gewöhnlich fünf bis sechs Monate vom Eis blockiert. Schon der schwere Frühnebel, den wir an einem späten Augustmorgen erlebten, drückte die Temperatur auf wenige Grad über Null herunter. Hier beginnt die Vereisung schon häufig Ende Oktober, und das letzte

Die gewaltigste Erzlöschanlage in der Bundesrepublik finden wir in Emden. Am Erzkaai wird die Ladung in Binnenschiffe oder Eisenbahnwaggons umgeladen, die das rotbraune oder schwarzblaue Metall zu den nimmersatten Hochofen des Ruhrgebietes bringen.



Eis wird nicht selten noch Ende Mai/Anfang Juni angetroffen. Die Schifffahrt, anfänglich noch durch Eisbrecher aufrechterhalten, hört bald auf.

Die gleiche Bahnstrecke, die Lulea mit den Erzgruben verbindet, verläuft aber auch in entgegengesetzter Richtung und verbindet die schwedischen Gruben mit dem durch den Golfstrom eisfreien und im letzten Weltkrieg heiß umstrittenen Narvik, so daß für die Erzverschiffungen hier eine Ausweichmöglichkeit besteht. Allerdings erhöhen sich hierbei Seeweg, Kosten und Risiko. Ferner verfügt Schweden noch über den südlich von Stockholm liegenden und im Winter offenen Erzhafen von Oxelösund, bei dem sich jedoch eine relativ geringe Tagesleistung von 6000 Tonnen mit dem Nachteil des Überlandtransportes verbinden. So ist Luleas Stellung als Hauptausfuhrhafen des schwedischen Eisenerzes unbestritten, und alle Beteiligten sehen seiner Öffnung jedes Frühjahr mit großer Aufmerksamkeit entgegen.

Während der Zeit der meist stürmischen Winterreisen auf Narvik und neuerdings auch auf Kirkenes trifft man noch Erztransporter in jenem Dutzend Länder, die als Lieferant für die Bundesrepublik außer Schweden noch in Betracht kommen: in Neufundland, in Chile und Peru, in Venezuela und Brasilien, in Liberia, Spanisch-Marokko oder auch nur „hinten weit in der Türkei“. Interessant ist in diesem Zusammenhang eine kürzliche Meldung, wonach eine im Vorjahr unter Beteiligung rheinischer Industrieller gegründete kanadische Eisenerzgesellschaft umfangreiche Hafenanbauten an der grönländischen Westküste plant, um einen eisfreien Umschlaghafen für das nach Europa zu verschiffende kanadische Erz zu erhalten.

Die Eröffnung der Erzfahrt auf Lulea ist ein riskantes Unternehmen. Die nicht selten von der schwedischen bis zur finnischen Küste über hundert Kilometer hinweg zugefrorene und mit Fuhrwerken befahrbare Ostsee bricht auf und bedeckt sich mit Treib- und Packeis, das sich stellenweise zu regelrechten Barrieren auftürmt, die jedes Schiff erdrücken, das in seine tödliche Umklammerung gerät. Noch im Juni vorigen Jahres erlitt ein 5000 Ladetonnen großer kostarikanischer Dampfer schwere Eisschäden, während es drei Hamburger Schiffe — der „Frigga“, „Odin“ und „Hödur“ — gelang, die Erzsaison aufzunehmen.

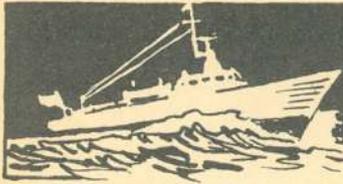
Die enorme Schwere einer Erzladung auf kleinem Raum wirkt auf das Schiff, als läge

ein Stein in einer Tüte. Nur eine abnehmende Verteilung der Gesamtlast in Richtung beider Schiffsenden, die ja Hebelarme bilden, vermögen Überbeanspruchung und Verbiegungen in den Verbänden zu verhüten. Als die 10 219 Tonnen als mäßig hohe Kegel in den Luken der „Aegir“ liegen, ist das Schiff gut ausgewogen und auf fast ebenem Kiel und hat einen Tiefgang von 26 Fuß und 9 Zoll. Der höchstzulässige Tiefgang für Lulea beträgt 29 Fuß oder 8,8 Meter, was im Hinblick auf die kommenden Supercarrier breits als zu wenig empfunden wird. Ein neues und tieferes Hafenbecken steht vor der Vollendung.

Bei steifer Brise schlingert die „Aegir“ mit ihrem tiefen Schwerpunkt wie ein Stehaufmännchen. Drei Tage später ist sie wieder im Nordostseekanal und hat nach viereinhalb Tagen um Mitternacht ihren Bestimmungshafen Amsterdam erreicht, wo unverzüglich die Greifer über sie herfallen. Schon am frühen Nachmittag tritt sie, hoch aus dem Wasser ragend, eine neue Erzreise an. Dank der modernen Umschlagtechnik geschieht auch das Löschen unglaublich schnell und beträgt für einen 10 000-Tonner kaum mehr als zwölf Stunden, eher noch weniger. Wenn nun noch die erheblichen Geschwindigkeiten der neuen Schiffe hinzukommen, wird einem klar, daß im Laufe einer Saison vom einzelnen Schiff mehr als zwanzig Rundreisen zurückgelegt werden können.

Die traditionellen Erzeinfuhrhäfen für das westdeutsche Industriegebiet waren Emden und Rotterdam. Später kamen Amsterdam, Antwerpen und in jüngster Zeit auch Bremen mit Verarbeitungsanlagen hinzu. Auch die Hochofenwerke Herrenwyk bei Lübeck wären zu nennen. Dagegen ist Stettin für uns völlig ausgefallen. Jahrzehntlang war Stettin mit den Dampferflotten der Reedereien Wilhelm Kunstmann und des vor kurzem in Lübeck verstorbenen Reeders Emil R. Retzlaff überhaupt „der“ Erzhafen im deutschen Ostseeraum, mit dem ein Stück Zeit- und Wirtschaftsgeschichte endete.

Die Entwicklung der Erzschifffahrt ist identisch mit dem industriellen Aufschwung ihrer Jahre. Als Spezialgeschäft wird sie von deutschen Reedereien mit langer Erfahrung betrieben: von der Seereederei „Frigga“ A.G., von der Unterweser Reederei A.G., der Krupp Seeschifffahrt GmbH., Schulte & Bruns, Fisser & v. Doornum, Johs. Fritzen & Sohn, um einige zu nennen.



Flotten-Menschau

Anfang Dezember lief das in den USA übernommene 6. Landungsgeschwader in Wilhelmshaven ein, mußte aber wegen infektiöser Erkrankungen an Bord zunächst einige Zeit auf Reede liegen bleiben. Unter den Namen „Admiral Hipper“ wurde nach vorher erfolgten Umbau die in Deutschland eingetroffene frühere britische Fregatte „Actaeon“ als Kadettenschulschiff der Bundesmarine in Dienst gestellt. Das Schiff hat rund 2000 t Höchstverdrängung, ist 91 m lang, 11,6 m breit und geht 2,6 m tief. Es kann 18 Knoten laufen.

Anfang Dezember lief als erstes der insgesamt sechs bei der Stülckenwerft in Auftrag gegebenen 1800-t-Geleitfahrzeuge (zugleich ihr hundertster Neubau nach dem Kriege) die „Köln“, vom Stapel. Diese Schiffe sollen bei 105 m Länge und 11 m Breite mit ihrer 36 000 PS Diesel/Gasturbinenanlage 32 Knoten laufen. Außer zwei Raketenwerfern erhalten sie noch zwei 10-cm Seezielflak — vollautomatisch eingerichtet — und sechs 4-cm Flak als Bewaffnung. Besatzung 210 Mann.

Die 6. US Flotte im Mittelmeer hat gegen Ende v.Js. ihren bisher häufig benutzten Liegeplatz Malta verlassen und wird in Zukunft weitgehend Catania auf Sizilien als solchen

benutzen. Der Hauptgrund für diese Maßnahme dürfte die noch immer unsichere politische Lage in Malta sein. Da die 6. Flotte sowieso nicht ausschlaggebend auf fremde Hilfe bezüglich Versorgung und Ausbesserungsmöglichkeiten angewiesen ist, kann sie sich diese Verlegung durchaus gestatten.

Die 7. US Flotte in Ostasien soll neueren Nachrichten zufolge etwas verringert werden, zum mindesten aber in der Gegend von Queemoy weniger in Erscheinung treten. Man rechnet offenbar, durch diese Maßnahme etwas zur Beruhigung der Lage dort beitragen zu können angesichts der veränderten Stellung Mao Tse Tungs, des Führers der Volkschinesischen Republik. An dem Verhältnis zwischen USA und Tschiang Kai Tschek, dem Chef der nationalchinesischen Republik auf Formosa, dürfte sich kaum etwas ändern.

Die britische Marine hat gegen Ende 1958 noch die Umbildung ihres Oberkommandos, der „Admiralität“, durchgeführt, wodurch der neueren Entwicklung auf dem Gesamtgebiet des Seekriegswesens, vor allem im technischen Bereich, Rechnung getragen wird. Zu den fünf Hauptabteilungen — Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Waffen (einschl. Nachrichten-

mittel, Radar, Kompaßwesen), Marineluftwaffe und Werften — ist noch ein wissenschaftlicher Sonderdienst unter einem Chief of Royal Navy Scientific Service getreten, der mit den genannten Hauptabteilungen engstens zusammenarbeiten soll, besonders in allen Fragen der neuzeitlichen Entwicklung der verschiedenen Gebiete des gesamten Marinewesens.

Die französische Marine (Marine Nationale) baut weiter stetig auf, nicht nur in Bezug auf den Bau neuester U-Boote. Ein neuzeitlicher Typ von Geleitfahrzeugen stellen die „Avisos de L'Union Française“ dar, Fahrzeuge von rund 1000 t Höchstverdrängung, bewaffnet mit je zwei 10-cm Seezielflak, zwei 3-cm Flak, zwei Unterwasser-Torpedorohren und zwei Salvenwerfern und einem Hubschrauber. Ein neueres U-Boot ist der „Espadon“, rund 1460 t groß. Der Transporter „Isle d'Oléron“, das frühere deutsche Schiff „Mur“, 3280 BRT, wird zum Fernwaffen-Versuchsschiff umgebaut und erhält außer verschiedenen Abschußanlagen auch noch Startanlagen für Zielflugzeuge neuester Art. Für die neue Weltreise des Schulkreuzers „Jeanne d'Arc“ sind auch wieder zwei Leutnants der Bundesmarine eingeschiff. Dies Verfahren hat sich schon auf der letzten Schulreise bestens bewährt.

Die dänische Marine, die ja mit der Bundesmarine zusammen die Ostseeingänge zu halten und mit ihr zusammen auch U-Jagd im Atlantik durchzuführen hat, weist z.Z. einen Schiffsbestand von 18 Fregatten, 20 S-Booten, 6 U-Booten und 36 Minensuchbooten auf.

R. Andriano.



Sport an Bord

Die Spielergebnisse des Fußball-Clubs D. „Ariadne“

Am 21. Mai 1958 trafen wir in Genua zum zweitenmal mit D. „Empress of Scotland“ zusammen, dessen Mannschaft wir schon einmal 4:0 schlagen konnten. Um noch in letzter Minute ein Spiel austragen zu können, willigte der Kapitän des englischen Dampfers ein, die Abfahrt um drei Stunden zu verschieben. Wieder lag der Sieg bei uns mit 11:1.

Sehr schlecht ging für uns von der „Ariadne“ ein Spiel gegen den S.C. Cuxhaven aus, das wir von Tromsø aus arrangiert hatten. Da beim Eintreffen in einem deutschen Hafen Viele noch Wichtiges zu erledigen hatten, mußten einige Ersatzspieler einspringen, und wir hatten schließlich nur 10 Mann zusammen. Gegen die eingefuchste Cuxhavener Elf mußte das schiefe gehen. Das Ende war 1:9. Aber wir haben viel dabei gelernt.

Ein faires Spiel lieferten wir am 10. 8. 1958 in Reykjavik gegen eine Stadtmannschaft, das wir aber mit 5:6 knapp verloren. Unser Rechtsaußen, unser bester Spieler, der leider keine Fußballstiefel besaß — wie wir ja überhaupt nur in weißen Hosen und Hemden ohne einheitlichen Dreß spielten — rutschte auf dem glatten Rasen aus und mußte eine Zeitlang ausscheiden.

In Teneriffa begegneten wir dem englischen Passagierdampfer „Iberia“, mit dem wir ein Spiel vereinbarten. Bei 702 Mann Besatzung rechneten wir mit einer ganz erlesenen Fußballmannschaft. Der Sportplatz war furchtbar. Er war die reine Wüste Sahara. Die Hapag hatte uns Fußballzeug gestellt, in dem wir nun zum erstenmal antraten. In aller Eile rissen wir noch die Preiszettel ab. Das Ergebnis des Spieles war 4:2.

Der deutsche Seemannspastor in Genua arrangierte am 9. 9. 1958 ein Spiel unserer Mannschaft gegen den englischen Frachter „Langleeclyde“. Da verschiedene Spieler von uns auf Urlaub waren, mußten Ersatzleute eingesetzt werden. Obgleich sich der Gegner sehr wacker schlug, endete das Spiel mit 2:1 für uns.

Bei 40 Grad im Schatten auf glühendem Sand Fußballspielen, blühte uns in Alexandrien. Wir hatten am 3. 10. 1958 eine ägyptische Auswahlmannschaft als Gegner. Hunderte lustiger, temperamentvoller, schmutziger Wüstensöhne wollten es sich nicht aus der Nase gehen lassen zu sehen, wie die Deutschen hier vermöbelt wurden. Sie machten aber lange Gesichter, als es bei Halbzeit schon 2:0 für uns stand und nach der Halbzeit noch jeder ein Tor für sich buchen konnte. 3:2.

Noch recht ermüdet von dem Spiel im Staube Alexandriens traten wir am Tage darauf, dem 4. 10. 1958, in Benghasi gegen eine erstklassige ägyptische Mannschaft an, die gut in die I. Liga hineingepaßt hätte. Soviel wir uns auch abmühten, diesen Kanonen waren wir nicht gewachsen. Wir haben aber allerhand dazugelernt und trotz der 0:4-Niederlage wird das Spiel uns immer in lebhafter Erinnerung bleiben.

Kommen wir nach Genua, so hat auch immer der deutsche Seemannspastor gleich einen Gegner für uns bei der Hand. Am 15. 10. 1958 war es die Mannschaft des englischen D. „Lyssia“, die gern gegen uns spielen wollte. Unser genuesischer Fußballruhm hatte sich im Hafenviertel bereits herumgesprochen. Schon

nach der zweiten Minute stand es 1:0, was die Tommies in Staunen versetzte. Das Endergebnis war 9:1.

Am 26. 10. 1958 lagen wir wieder in Alexandrien und hatten fast vier Tage Zeit, in denen unsere Fahrgäste durch Kairo streiften und die Pyramiden erkletterten. Mit uns lag der sowjetische D. „Ivan Pavlov“ im Hafen, der uns um ein Spiel bat. Da aber in Alexandrien alles sehr teuer bezahlt werden muß, einerlei ob es ein Fußballspiel oder die Platzmiete ist, unsere Fußballkasse aber durch das Spiel vom 3. 10. ziemliche Ebbe hatte, wandten wir uns an unsern I. Offizier, der sofort alle Schwierigkeiten zu überwinden half. Die Sowjets sind gute Fußballspieler und die Mannschaft dieses Schiffes hatte auch schon viele Siege errungen dank dauerndem Training und theoretischer Schulung. Es saß auch jetzt ein Schiffsoffizier am Rande des Spielfeldes und notierte sich jede Einzelheit. Sicher haben sie nachher das ganze Spiel noch einmal an Bord auf der Wandtafel erlebt. Wir hatten die bessere Schußkraft und so konnte die „Ivan Pavlov“ kaum etwas gegen die „Ariadne“ erreichen. Es endete 5:0.

Besonders feierlich begann unser letztes Spiel im Mittelmeer am 4. 11. 1958 in Genua. Bei strahlendem Sonnenschein liefen wir zusammen mit der Mannschaft des englischen Frachters „Coptic“ aufs Spielfeld. Zunächst überreichten wir dem gegnerischen Spielführer einen Blumenstrauß. Darauf erhielten der englische und der deutsche Seemannspastor für ihre Betreuung ebenfalls je einen Blumenstrauß und ein Buch, das unser Kapitän mit einer Widmung versehen hatte. Ein kleines Mädchen warf die Münze. Daß unsere Gegner stark, schnell und schußsicher waren, mußten wir schon in der ersten Minute erfahren, wo sie das erste Tor schossen. Bei ihrer starken Verteidigung war es uns nicht möglich, obgleich wir in der ersten Halbzeit fast nur in ihrer Hälfte spielten, mehr als ein 2:4 herauszuholen.

F.C. „Ariadne“.

Die Freiwache



Die Arniser Seefahrer

Von Ludwig Dinklage

Holmer Fischer aus Schleswig haben mir die Geschichte von den Arniser Seefahrern erzählt. Und die müssen es ja wissen.

Es ist schon lange, lange her, da war an der Schlei auch rein gar nichts mehr los. Weder gingen die Heringe in die Netze, noch gab es Holz zu holen aus Schweden oder Finnland. So beschlossen dann verschiedene Leute aus Arnis, dem anmutigen kleinen Städtchen an der Schlei, auszuwandern. Unter diesen Leuten befanden sich auch ein Hahn, eine Ente und ein Schaf.

Das Auswandern war für sie aber gar nicht so ganz einfach, waren sie doch, wie die meisten Arniser, sehr schlecht zu Fuß. Die von den Ufern der Schlei sind nämlich alle auf dem Wasser zu Haus. Das feste Land sagt ihnen nicht so zu. Viele von ihnen waren zwar noch nicht von der Schlei weggekommen, nur bis zur Lotseninsel, und kannten daher die weite See, die eine halbe Stunde hinter Maaßholm beginnen sollte, nur vom Hörensagen.

Sie hatten sich eine kleine Galjaß besorgt, die Drei. Der Hahn wurde Kapitän, denn er hatte einen schönen bunten Rock an mit sehr viel Gold daran. Und dann konnte er auch so gravitatisch längs Deck tänzeln und dabei den Bürzel so piehloch tragen wie ein richtiger Pascha. Die Ente dagegen hatte mehr den wiegenden Seemannsgang. Sie konnte schimpfen und wettern wie ein alter Seebär. So wurde sie zum Bootsmann an Bord bestimmt. Das Schaf hingegen, ruhig und fromm von Natur aus, etwas wohlbeleibt noch dazu, im weißen Rock und mit weißer Mütze, na, was kann ein Schaf schon an Bord eines Schiffes werden? Es wurde Koch, wurde Smutje.

Es war schönes Wetter, als sie mit ihrer Galjaß aus der Schlei ausliefen. Spiegelblank lag die Ostsee vor ihnen und die Sonne schien ganz warm. Fast von selbst steuerte das Schiff um den Südzipfel der dänischen Inseln herum auf Møen zu.

Der Kapitän stolzierte über Deck, hüpfte hin und wieder einmal auf die Luke oder auf das Nachthaus, blickte auf den Kompaß, auf den Wind, auf den Kurs und auf die Segel und krächte dann seine Freude in den lachenden Tag hinein. Die Ente stand am Ruder. Wie gesagt, die Galjaß segelte fast von selbst, und da hatte die Ente viel Zeit zum Schnattern und sich unter den Flügeln zu putzen und mit dem Bürzel zu wackeln. Und zwischendurch spuckte sie über Bord wie ein alter Jantjemann. Lammfromm stand das Schaf in der Kombüse, buk Klüten, schöne weiße Mehlklüten mit kleinen schwarzen Korinthen darin. Die Ente allerdings sah diese Korinthen sehr mißtrauisch an. Na ja, man brauchte sie ja nicht mitzuessen.

Als sie nun hinter Möens Klint in den Sund kamen, wurde das Wetter recht ungemütlich. Der Wind blies gerade aus Nord, also stur gegenan. Und eine eklige Kabbelsee warf er dazu auf. Die kleine Galjaß dümpelte nett herum. Eigentlich wollten sie heute noch Halmstad schaffen, nicht erst nach Kopenhagen einlaufen. Überhaupt Kopenhagen! Solch ein Sündenpflaster! Mit dem Tivoli und den vielen Konzertkaffees!



Wieviele Seemannsbrieftage mögen diese Postzusteller in ihren Taschen haben?

Brief einer Seemannsfrau

Von Theodor Janeczek

Jeden Abend in Gedanken denke ich, wo magst du sein, wo mag jetzt dein Schifflein schwanken? Laß mich nicht so lang allein.

Deinen Brief aus Singapur halt' ich in der Hand, eine Reise schreibst du nur, dann geht es zum Vaterland.

Eine Reise nur nach Java, du, die Mädchen sind dort schön, auch mein Blut ist heiß wie Lava, warte nur beim Wiedersehen,

Warte nur, bist du erst hier, ach, ich muß dir vieles sagen, was inzwischen sich bei mir hat sich alles zugetragen.

Sag mal, bist du noch gesund, hast du mich noch gern? Viele Küsse auf den Mund, ach, du bist so fern.

Nun ist's aber wirklich Schluß, denn die Nacht ist da, schnell noch einen lieben Kuß deine Ursula.

Das Schaf war doch noch nicht so recht seefest. Mit bleichgrünem Gesicht kam es aus seiner Kombüse heraus und lehnte sich gegen die Wanten. „Mi is dat ja so erbääääärmlich! Mi is dat ja so erbääääärmlich! Mi is dat ja so erbääääärmlich!“ blökte es in einer Tour.

„Was macht das 'n Spaß! Was macht das 'n Spaß! Was macht das 'nen Spaß!“ schnatterte achtern am Ruder die Ente und wackelte dabei vor Lust mit dem Bürzel.

Dem Herrn Kapitän war es etwas unsympathisch, daß sein Smutje seekrank wurde. Er hatte sich schon so auf die Klüten gefreut und nun sah er sie langsam entschwinden. Um das Schaf etwas aufzuheitern, kletterte der Hahn in den Mast und als er ganz oben auf der höchsten Spitze war, da krächte er aus vollem Schnabel: „Ick kiek noh Helsingööööör hi! Ick kiek noh Helsingööööör hi!“

Das half. Dem Schaf war es schon nicht mehr so erbärmlich und es machte seine Klüten fertig. Aber sie liefen doch noch Kopenhagen an und das war falsch. Alle drei waren sie dort an Land gesprungen. Man sagte, sie wären ins Tivoli gegangen. Nie wieder hat man sie gesehen. Die alte Galjaß aber verrottet nun am Holm zu Kopenhagen.

Das ist die Geschichte von den Arniser Seefahrern.

*

Das ist kein Seemannsgarn

James Laguardia fuhr mit dem Luxusdampfer „United States“ ganz in Gedanken über den Atlantik. Er hatte sich kurz vor Abfahrt des Schiffes in New York, ohne daß er es selbst bemerkte, an Bord begeben und wurde sich seines Aufenthaltsortes erst bewußt, als er drei Stunden nach Ablegen einen Steward um ein Taxi bat. Der alte James machte die Überfahrt nun im Schiffslazarett mit und hat auch auf dem gleichen Wege umgehend die Heimreise angetreten.

*

Eine große amerikanische Tageszeitung forderte ihre Leser auf, den Augenblick zu schildern, bei dem sie im Leben „peinlich berührt“ gewesen seien. Für die kürzeste und originellste Antwort war ein Honorar von 5 Dollar ausgesetzt. Ein Seemann schrieb: „Ich kam gestern plötzlich von See zurück. Als ich nach Hause kam, sah ich, daß mein bester Freund meine Frau küßte. Ich war sehr peinlich berührt und bitte um Überweisung von fünf Dollar.“ Die Zeitung antwortete: „Wir überweisen Ihnen 15 Dollar, da wir annehmen, daß nicht nur Sie, sondern auch Ihre Frau und Ihr Freund peinlich berührt waren.“

*

In der holländischen Stadt Bergen op Zoom wurde ein „Klub der Lügner“ gegründet. Aufnahmebedingung: drei Minuten lügen (Seemannsgarn spinnen, Anglerlatein, Jägerlatein erzählen), ohne daß es jemand merkt, aber mit geistigem Niveau. Nach Mitteilung des Amsterdamer „Telegraaf“ wollten 3000 Angler geschlossen dem Klub beitreten. In dem Klub soll überhaupt nicht mehr die Wahrheit gesprochen werden.



Kennen die
gibt es Arb
auch im Haf
die Netze ge

Hamburgs Herz ist sein Hafen. Man wird nicht müde, dem regen Leben und Treiben, dem Kommen und Gehen der Schiffe, der ruhigen, sachlichen Arbeit der starken Schlepper, dem mit schäumender Bugwelle dahinflitzenden Barkassen zuzusehen. Immer wieder neue Bilder, immer wieder neue Eindrücke! So pulst in Hamburg das Leben. Wußten Sie, daß nach einer Aufstellung der Hafenver-

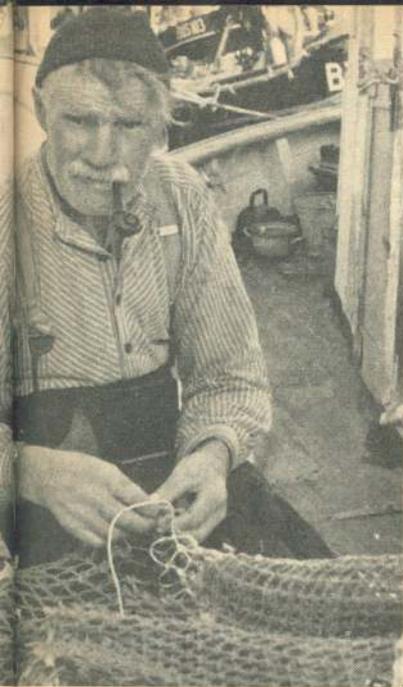
waltung Ende 1956 im Hamburger Hafen die für Seeschiffe geeigneten Kaimauern 38,3 km lang waren? Hinzu kamen noch 25,5 km Kaimauern für Binnenschiffe. Auf den Kais stehen 725 572 qm Kaischuppen und daneben genau soviel Speicherfläche. 450 km Eisenbahngleise führen durch den Hafen und über 1100 Kräne sorgen für das schnelle Be- und Entladen der Schiffe.

Dreifacher Sonnenschein möchte man sagen, sieht man diese „tagen baren“ Bremer Deerns.

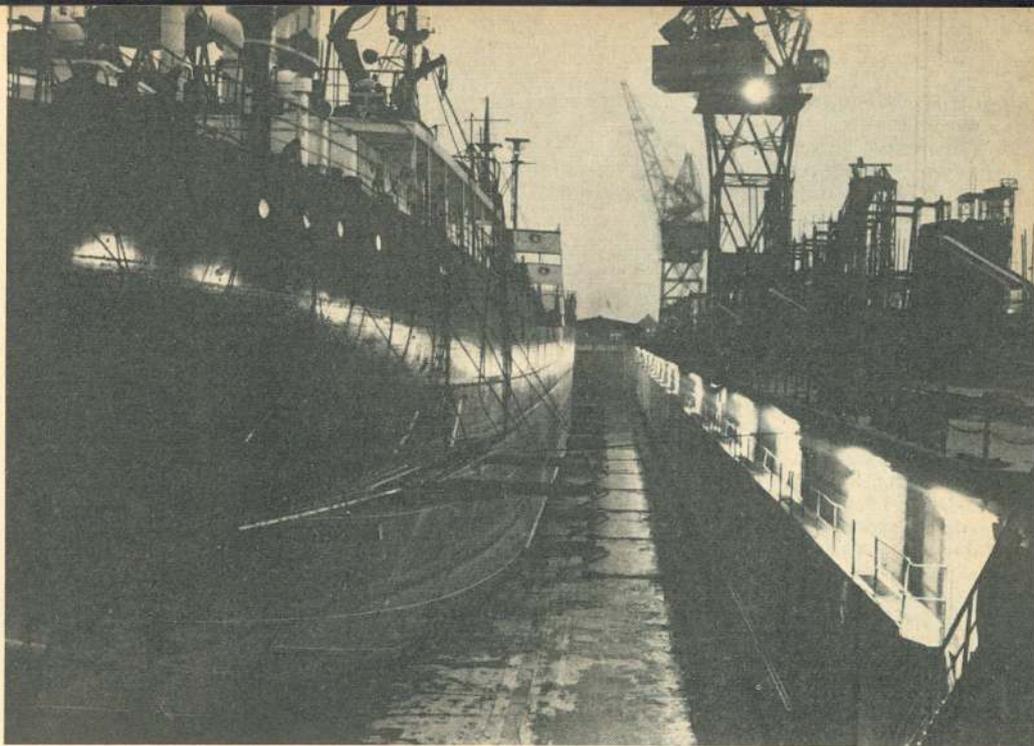


Ne





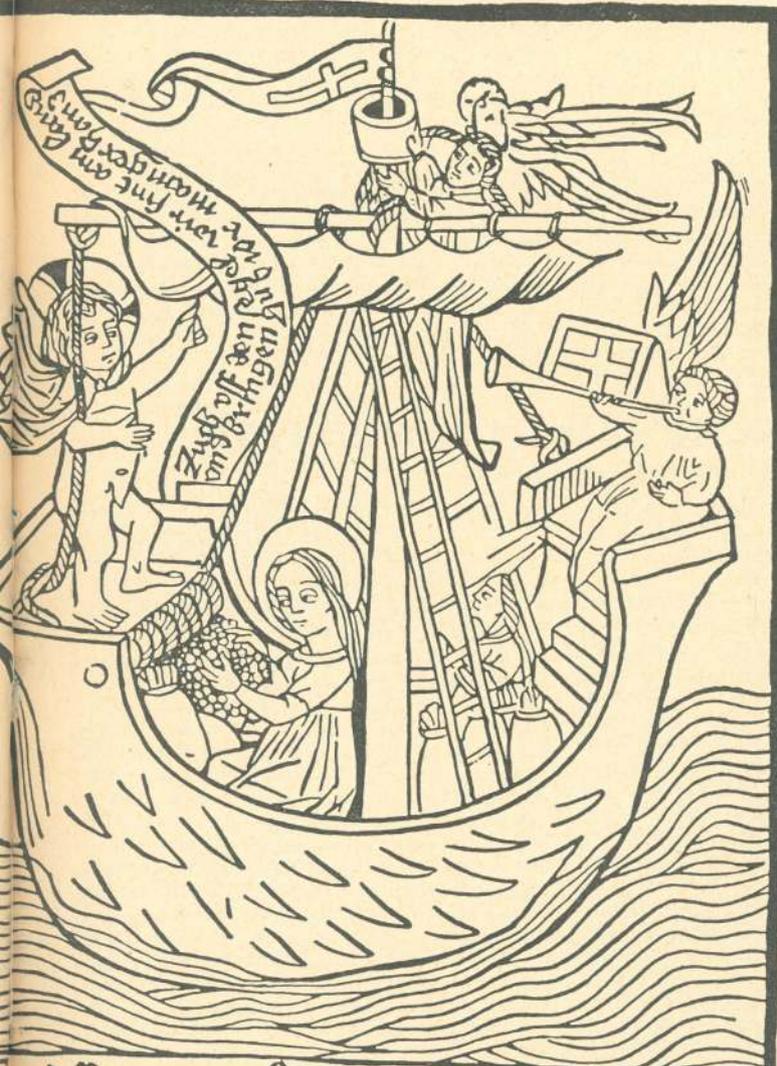
Mer überhaupt einen Feierabend? Stets sind sie nicht draußen auf See, gibt es genug für sie zu tun. Immer wieder müssen sie werden.



Sicherheit auf See. Das ist die erste Forderung der Schifffahrt, die alle Klassifikationsgesellschaften und Berufsgenossenschaften zur Bedingung machen. Um diese zu er-

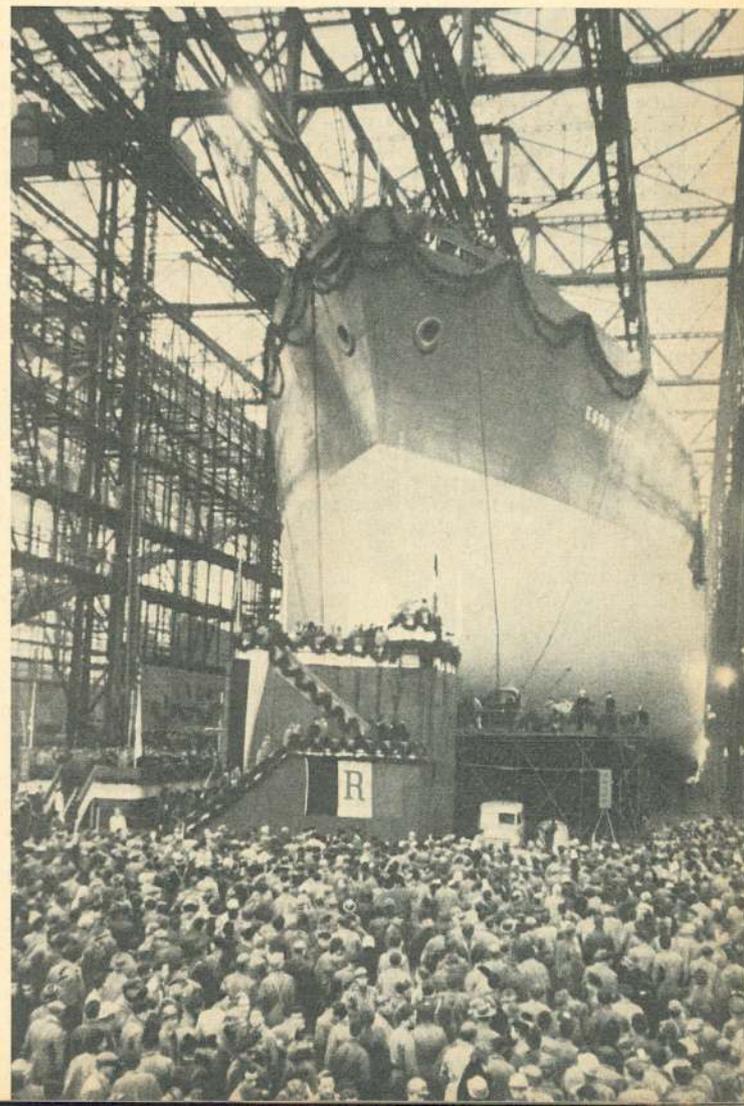
füllen, müssen auch die Schiffsrümpfe selbst in regelmäßigen Abständen genauestens untersucht werden. Das geschieht im Dock. Hier können die Überwachungsbeamten prüfen, ob sich irgendwo schwache Stellen zeigen oder Beschädigungen aufgetreten sind. Gleichzeitig wird diese Dockzeit dazu benutzt, den Schiffsboden zu reinigen und neu zu malen, ihn zu konservieren.

Lebenswunsch Mitte des 15. Jahrhunderts (Künstler unbekannt)



Von Alexandria kom ich her gefarn
 Ich bringe vil güter so die wil ich mi
 Ich wil sie gebe umb kleines gelt
 Ich bringe hierher ich da mit mal wilst

Am 24. November 1958 lief auf den Howaldtswerken Hamburg der Turbinentanker „Esso Stuttgart“ vom Stapel. Mit seinen 47 000 t dwt ist er im Augenblick das größte deutsche Schiff.



Silvesterabend in einem spanischen Hafen an der Westküste. Die Mittschiffsgäste hatten sich zu einem fröhlichen Umtrunk in der Messe zusammengefunden. Im Vorschiff wurden schon Freiheitslieder gesungen. Und langsam stieg auch in der Offiziersmesse das Stimmungsbarmeter und stand auf „Schön Wetter“. Der Alte legte sutsche sein 1958-Dienstgesicht ab und die „Assis“ wagten auch einmal ein Wort zu sagen.

Ich weiß nicht mehr, wie das kam, plötzlich drehte sich das Gespräch um den Sport. Nebenbei, zum Sport hat der Seemann keine Zeit, oder besser, keine Gelegenheit. Wer will noch in seinem kargen Jahresurlaub auf dem Sportplatz herumhopsen? Ja, wer? Natürlich, in ihrer Vorseefahrtszeit haben sie wohl alle Sport betrieben.

Nun weiter!

Schüchtern, fast bescheiden, so wirkt er eigentlich immer, unser Zweiter Ingenieur, warf dieser in das Gespräch hinein, daß er in seiner besten Zeit doch immerhin 1,45 hoch gesprungen sei. Gott, ja, das könnte wohl sein, das ist ja auch nicht mehr nachzuprüfen, aber wie der Zweite fast flüsternd hinterher sagte, er würde heute mit seinen 46 Lenzen es noch auf 1,35 bringen, sah man ungläubige Gesichter bei Rangniedrigeren und lachende bei Ranghöheren. „Na ja, ich kann es Ihnen ja nur sagen, leider habe ich keine Gelegenheit es Ihnen zu beweisen.“

Der Erste Offizier, immer darauf wartend, der schwarzen Zunft eins auszuwischen, meinte: „Herr Baumann, wieso keine Gelegenheit? Wir werden morgen früh auf der Pier den Versuch machen, das heißt Sie. Ich wette um eine Kiste Bier, daß Sie das im Leben nicht schaffen. Halten Sie die Wette?“ Die Assistenten sahen auf den Zweiten. Der Chief lächelte verlegen: Schöne Schlappe, die man wieder einstecken muß; wenn man bescheiden ist, soll man auch bescheiden bleiben. Nach kurzem Überlegen meinte der Zweite zum Ersten Offizier gewandt: „Na, der Preis für eine Kiste Bier ist ja ein ganz annehmbarer Betrag, ich möchte nicht, daß Ihre Familie darunter leidet. Wir wollen die Sache man so bewenden lassen. Hi, hi, er kneift! Der Erste Offizier, nun vollkommen seiner Sache sicher, bestand auf der Wette, und, wie Männer sind, wenn sie Oberwasser haben, erhöhte sie auf zwei Kisten. Das Lächeln des Chiefs wurde bedenklicher, die Assistenten glaubten nun auch nicht mehr an den Weihnachtsmann.

Schön und gut, kreuz und quer, der Zweite Ingenieur ging die Wette ein, sagte gute Nacht, er müsse sich auf die morgige sportliche Leistung vorbereiten. Weidmannsheil!

Am Neujahrsmorgen beim Frühstück.

Der Erste Offizier zum Zweiten Ingenieur: „Nun Herr Baumann, wie steht's mit unserer Wette?“

Der Zweite antwortete, leicht erstaunt aufsehend: „Ja, halten Sie denn die Wette aufrecht, ich meine, das wäre so ein Silvesterpaß von Ihnen gewesen?“

„Hä, hä, dasselbe hatte ich von Ihnen auch angenommen.“

„Ja, dann können wir ja nach dem Frühstück die Sache gleich in Angriff nehmen.“

Die Mannschaft war mit Leib und Seele dabei. Der Chief stellte seinen neuen Zweimeterzollstock zur Verfügung. An Land, auf steinigem Pier, wurde ein Gestell improvisiert. Einige Hafnarbeiter, ein paar Zöllner und ein spanischer Carabiniere standen neugierig und abwartend herum.

„Was haben denn die Alemanas vor?“

Um zehn Uhr schien es loszugehen. Auch die letzten Schläfer waren aus ihren Kojen ge-

krabbeln in Erwartung auf eventuelles billiges Freibier, das man heute morgen wohl gebrauchen konnte. Der Champion selbst war nicht da, sprang vielleicht in seiner Kammer von einem Bein auf das andere und machte die letzte Sprungprobe. Mit einem himmelblauen Bademantel bekleidet, der so groß war, daß des Zweiten Hängeschultern noch mehr herabfielen, mit dünnen Fesseln, die weiß und haarig kontrastisch zum Blau des Bademantels abstachen, das Gesicht blaß, aber beherrscht, wie ein mit wilden Tieren kämpfender Christ zur Zeit Neros, schritt Herr Baumann über die Gangway. Sein Manager, Ingenieurassistent Kröhnert, trug ein blütenweißes Tuch um



„Ich glaube, ich war etwas überfällig . . .“

den Hals, in der Hand eine improvisierte Maschinerolle. Die anderen noch bier- und silvester-seligen Mannen dieses stolzen Kauffahrteischiffes standen in ehrfürchtigem Schweigen. Kurz überprüfte der Manager noch einmal die Vorbereitungen, ließ die Höhe abmessen, maß selbst noch einmal nach, verlangte an der Höhenlatte statt Kreide, Bleistiftstriche und streute noch etwas Sand auf die Laufbahn.

SO GESCHEHEN IM JAHRE 1958

Von Kapitän Friedrich Behrens

Wir waren im Mittelmeer und hatten eine volle Ladung im Schiff. Von der Reederei bekamen wir die Order, zur turnusmäßigen Überholung der Turbinenanlage Palermo anzulaufen, wo der Vertreter der Versicherung an Bord kommen sollte. In der Dämmerung steuerten wir die Straße von Messina an und passierten sie in den frühen Abendstunden. Kurz nach Mitternacht näherten wir uns Palermo. Es war fast windstill, die See war glatt und die Nacht dunkel, da der Mond bereits verschwunden war. Die leichte Brise kam von Land und wehte uns allerhand Düfte in die Nase. Wir gingen mit der Fahrt herunter, der wachhabende Offizier trug seine Peilungen ein und ich kontrollierte den Schiffsort im Radar.

Deutlich hob sich die Küste im Radar ab, die Lichter der Stadt waren optisch gut zu sehen und auch einige kleinere schwache Lichter, die, wie ich im Radar feststellte, zu den Fischerbooten gehörten, die nachts vor dem Hafen ihren Beruf ausübten. Einige waren auch unbeleuchtet, denn ich hatte mehr Reflexe im Radar, als wir kleine Lichter sehen konnten.

Aber das ging alles klar und wir kümmerten uns mehr um die Hafeneinfahrt und warteten auf den Lotsen, der ja nun wohl langsam kommen mußte, denn in Palermo ist Lotsenzwang. Wir waren immer mehr mit der Fahrt herun-

tergegangen und schlichen nur noch mit „Ganz langsam voraus“ durchs Wasser. Der Abstand von der Hafeneinfahrt betrug nur noch eine knappe Meile. Lotsensignale mit dem Scheinwerfer und auch mit unserem Typhon blieben unbeantwortet. Es zeigte sich kein Lotse. Plötzlich war an Backbordseite, dicht an der Bordwand, ein großes Hallo und ein kleiner Motor wurde angeworfen. Es war ein weißgestrichenes Boot, welches bei unserer langsamen Fahrt trotz des schwachen Motors längsseits kommen konnte. Geschickt wurde ein langer Bootshaken über unsere Relling gehakt und zwei Mann kamen an Bord. Ich hatte sofort die Maschine gestoppt und dachte, daß es wohl der Lotse sei, der draußen auf uns gewartet hatte und, wie die Südländer nun einmal sind, sich die Zeit mit Fischen oder mit Schlafen vertrieben hatte. Wir hatten sofort die Beleuchtung an Backbordseite eingeschaltet und sahen nun auch, wie das Boot langsam wieder ablegte. Einer der beiden Männer, die auf diese ungewöhnliche Art an Bord gejumpert waren, kam dann auf die Brücke. Ehe er aber dort eintraf, war wiederum ein großes Hallo, diesmal aber bei uns an Deck. Während das weißgestrichene Boot nämlich an Backbordseite längsseits kam, waren an Steuerbord drei, aber dunkel gestrichene Boote, ebenfalls bei

Nunmehr wischte er dem Delinquent den ersten kalten Angstschweiß von der hohen Denkerstirn, massierte mit der Farbenrolle kurz noch einmal die Beinmuskeln über und — das billige Bier konnte rollen. Dem Manager erging es wie den Elsaß-Lothringern: Ist egal, wer den Krieg gewinnt, Deutschland oder Frankreich, wir gewinnen immer. Leicht zitterte die straffe Leine im lauen Morgenwind. Die Herren der Schiffsleitung, mit Ausnahme des Zweiten Ingenieurs, machten Gesichter, als trüge man einen Toten heraus. Wie die Schaumgeborene stieg der Zweite nun aus seiner azurblauen Hülle, kratzte wie ein Hahn im Hühnerhof rückwärts, und startete zum ersten Sprung, fegte wie ein Hurrikan an die Leine heran und — schmiß sie mit dem Bauchnabel ab. Hulala! Wieherndes Gelächter! Der Manager legte das Handtuch diskret beiseite, es braucht sich letzten Endes nur einer blamieren. Noch einmal kurz über die Muskeln gerollt, reine Formsache. Der zweite Sprung! Die Gewalt des Anlaufsturmes wurde milder, wohl nur noch mit Windstärke 6 zu vergleichen. Hui, Sprung — mit den Beinen abgeworfen. Ge-gröh! Steward, zwei Kisten Bier kalt stellen. Das blonde Fräulein Beck winkte. Wie Südländer sind, der Carabiniere, die Zöllner und Hafnarbeiter hatten noch ein wenig Hoffnung, glaube ich.

Zum letzten Mal! Der Manager hatte sich langsam verzogen. Er tauchte unter in der Masse des Schiffsvolkes. Seine Laufbahn war zu Ende. Gleich wird es auch die seines Schützlings sein. Wie kann sich ein Mensch verändern! Der Zweite wurde ganz anders. Er stand nicht mehr so bescheiden und unsicher auf seinem Sportplatz, tänzelte ein wenig hin und her, drehte sich mal kurz um, hob die Hände gen Himmel, als flehte er die Hilfe der Götter herbei und kam dann wie ein lauwarmer Sommerwind herangefächelt, sprang wie eine Feder, hob sich empor, kam über die Leine, daß nicht ein Zipfelchen der Sporthose jene berührte. Fürwahr, ein parlamentarischer Hammeisprung.

Zu erzählen sei noch, daß der Manager, seiner Pflicht bewußt, diesem Sprungphänomen in den Bademantel half. Zu bemerken sei noch, daß man einen Carabiniere am hellen Nachmittag über die Gangway trug.

tergegangen und schlichen nur noch mit „Ganz langsam voraus“ durchs Wasser. Der Abstand von der Hafeneinfahrt betrug nur noch eine knappe Meile. Lotsensignale mit dem Scheinwerfer und auch mit unserem Typhon blieben unbeantwortet. Es zeigte sich kein Lotse.

Plötzlich war an Backbordseite, dicht an der Bordwand, ein großes Hallo und ein kleiner Motor wurde angeworfen. Es war ein weißgestrichenes Boot, welches bei unserer langsamen Fahrt trotz des schwachen Motors längsseits kommen konnte. Geschickt wurde ein langer Bootshaken über unsere Relling gehakt und zwei Mann kamen an Bord. Ich hatte sofort die Maschine gestoppt und dachte, daß es wohl der Lotse sei, der draußen auf uns gewartet hatte und, wie die Südländer nun einmal sind, sich die Zeit mit Fischen oder mit Schlafen vertrieben hatte. Wir hatten sofort die Beleuchtung an Backbordseite eingeschaltet und sahen nun auch, wie das Boot langsam wieder ablegte. Einer der beiden Männer, die auf diese ungewöhnliche Art an Bord gejumpert waren, kam dann auf die Brücke. Ehe er aber dort eintraf, war wiederum ein großes Hallo, diesmal aber bei uns an Deck. Während das weißgestrichene Boot nämlich an Backbordseite längsseits kam, waren an Steuerbord drei, aber dunkel gestrichene Boote, ebenfalls bei

uns an der Bordwand gewesen und hatten auf die gleiche Weise sechs Mann abgesetzt, die jetzt unser Deck bevölkerten. Die Wache konnte Gott sei Dank die Männer sofort stellen und verhindern, daß sie in die Gänge und in die Wohnräume liefen. Alles spielte sich schnell ab und war gut organisiert.

Ich war allein auf der Brücke mit dem Rudersmann, da der W. O. mit der Wache die fremden Einschleicher wieder in die Boote, oder doch über die Reling expedieren mußte. Endlich kam einer der beiden, die zuerst das Schiff geentert hatten, auf die Brücke. Auf meine Frage, ob er der Lotse sei, sagte er: „Nein, aber ich bin sein guter Freund und soll sagen, daß der Lotse in etwa fünf Minuten kommt“. Wir waren aber bereits so dicht an der Einfahrt, daß wir ankern mußten. Nun kam auch der W. O. mit dem zweiten Mann auf die Brücke und auch den fragte ich, ob er der

Lotse sei. „Nein“, sagte er, „Sie müssen ankern, denn nachts kommt kein Lotse“. Als ich ihm die Aussage des anderen vorhielt, meinte er: Ja, deswegen käme er gerade, um mir das zu sagen, der andere wäre ein Freund vom Lotsen und wollte diesen nur in Schutz nehmen.

Nun, ich mußte das Schiff an den Ankerplatz bringen, der mir am günstigsten schien. Da das Motorboot verschwunden war, rief ich ein Polizeiboot an, welches unser Schiff umkreiste und scheinbar den Tiefgang ablas. Erst nach langen Verhandlungen war es möglich, die beiden Männer abzusetzen.

Können Al Capone, Luciano und Genossen nun noch bestreiten, daß sie keine Nachfolger haben? Der Fortbestand dieser Gangsterbanden scheint mir jedenfalls gesichert. So geschehen im Jahre 1958.

Joachim Kober

★
★
★

FIETE WIRD VERTRETER

„Diesmal klappt es bestimmt! Bestimmt!!! Ich drücke beide Daumen.“

So verabschiedete die junge Frau Grete eines Morgens ihren Mann vor der Haustür. Das Däumchendrücken tat not, denn...

Vor einigen Jahren hatten sie geheiratet. Fiete fuhr als Bootsmann im Westindiendienst, d. h. er tat es bis vor acht Wochen. Jede Reise war Frau Grete dringender geworden: Bleibe an Land! Nun, Landjobs waren in ihrer ländlichen Gegend rar. Auch wollte und sollte Fiete nicht jeden Morgen mit einem Zampel auf dem Rücken nach Hamburg reinfahren, um eventuell abends, Zampel und Kanal voll, den Bauernjungs etwas Abwechslung zu bieten. Nein, ihr Fiete, der konnte auch noch mehr. So hatte Frau Grete ihren Mann nach der letzten Reise mit einer Vertreterstelle überrascht.

Einweckgeräte! Fiete guckte erst dumm über den Rollkragen, aber weil Klein-Fiete doch nun bald ein Schwesterchen bekommt, so machte er vor Rührung jede Zusage.

Nach den ersten, etwas peinlichen Tagen lief die Sache ganz gut an. Bei Verwandten und Bekannten setzte er flott seinen patentierten Einwecker ab. Durch die Erfolge ermutigt, schwatzte er bald mit der Beredsamkeit eines Sektenpredigers den Hausfrauen nah und fern sein Gerät auf. Das Geschäft ging gut. Das Geld kam von der Firma auch pünktlich. Also?

Nun, so nach etlichen Wochen tauchte ganz empört eine Kundin auf, die seinen Weckapparat als Schwindel bezeichnete. Alle Gläser wieder aufgegangen! Fiete, jetzt schon ganz Einweckpapst, schwor auf die Unfehlbarkeit seines Geräts. Vielleicht, daß die Gläser...? Er hätte sich sollen lieber die Zunge abbeißen, als das zu sagen. Als Fiete in den nächsten Tagen von weiteren Fehlschlägen hörte, wurde er doch unruhig. Mit Recht! Denn eines Tages zog eine rabiate Dame — 37 Jahre Einweckpraxis — mit einem ganzen Handwagen voll verdorbenem Eingemachten vor sein Häuschen. Unter lautem Gezeter klebte sie den ganzen Kram an Wände und Tür, obwohl diese erst im Sommer mit reedereieigenen Farben gestrichen worden waren.

Jetzt wurde auch Fiete sauer. Er schmiß seinem Generalvertreter die restlichen Einweckgeräte „Alles klar“ DBP Nr. soundsoviel vor die Füße.

Vor Wut dampfend saß er nun zu Hause auf dem Seesack und wartete auf Abruf. Er hätte noch lange warten müssen, da er nichts ahnte von dem Lady-Agreement zwischen seiner Frau und Frau Dr. Tierarzt, bei der das Telefon stand. Aber ihm wurden die Füße nicht kalt. Nach ein paar Tagen lockte ihn Frau Grete durch die offene Tür, erst so mit

„Trallala“, dann deutlicher „Fiete, guck mal!“, zuletzt dringendst „Ach, guck doch mal, Fietöö!“

Fiete ging — ins Schlafzimmer — gucken.

Schon der gute Jason, verdienter Erfinder der Seefahrt, wollte seine eben gemachte Gesamt-Erfindung an den damals schon bekannten Nagel hängen, als die Damen auf Lemnos ihre Reize zur gefälligen Benutzung darboten. Und wie war es mit dem listenreichen Odysseus, dem ersten Trampfahrer? Kaum hatte er sich aus Gesundheitsgründen eine schmucke Sirene auf die behaarte Brust gelegt, vergaß er das Losschmeißen. Ich bin übrigens im vorigen Jahr in Havanna achteraus gesegelt — kleinen Verkehrsunfall gehabt. — Ha, was glauben Sie, was erst Odysseus seiner Penelope ins Ohr geflüstert hat, um sein zehnjähriges Rumtreiben zu erklären? Nun, so war es vor 3000 Jahren bei den alten Hellenen, so ist es auch heute noch an der Untereibe. Fiete packte seinen Seesack wieder aus, um es noch einmal zu versuchen — als Vertreter.

„Aber nicht hier, dann schon in Hamburg!“

Mit dieser Einschränkung bewies er den Herrn im Hause und alle waren zufrieden, auch der Bohnerwachshersteller, der in einer schönen Anzeige im Abendblatt bis 150 DM Wochenverdienst nach einer erstklassigen Verkauferschulung versprach. Fiete war schon immer für Schulung. Das war eine aufstrebende Firma! Die Fabrikations- und Lagerräume waren noch in der Waschküche. Die erst-

klassige Schulung bekam er im Flur, wo ihn der Wachskochkünstler kurz in der Handhabung eines mit zum Verkauf kommenden Bohnerwachszerstäubers unterwies. Dann bekam Fiete noch einen Stadtplan in die Hand gedrückt und — nicht vergessen! — täglich abrechnen.

Heute morgen hatte ihn also Frau Grete auf den Weg gebracht. Jetzt stand er in einem Juweliengeschäft, deren Inhaberin er seine Bohnerwachskanone hatte vortühren dürfen. Mit einer artigen Verbeugung wollte er die Vorstellung beenden, als sich — verfault! — der Zerstäuber nicht mehr abstellen ließ.

Unter den fragenden und mißbilligenden Blicken der Geschäftsrau tummelte er nervös an der Düse herum. Hätte er es lieber nicht getan! Plötzlich schoß aus dem Ding ein daumendicker Strahl und klatschte — Pest und Hölle — dem alten Mädchen genau zwischen die Augen. Das Geschrei! Fiete sprang zu, wollte helfen! Aber das Opfer riß sich los, stürzte über einen Stuhl lang hin. Blind, die Augen verklebt und wie Feuer brennend, glaubte es, daß jetzt das Ermorden losging. „Hiilfe! Möörder!!!“

Fiete erstarrte. Bloß weg! Unter Zurücklassung der Vertreterausrüstung setzte er zur Flucht an. Aber, verfolgt vom Mörderschrei, konnte er nur wenige Sprünge auf der Straße machen, dann stellten ihn Passanten. Das anhaltende hysterische Mörderschrei lockte immer mehr Leute herbei. Fiete hatte schon Beulen im Anzug, denn nicht alle ihm drohenden Fäuste verschwanden wieder in den Hosentaschen.

Da nahte der rettende Engel in Gestalt eines Wachtmeisters.

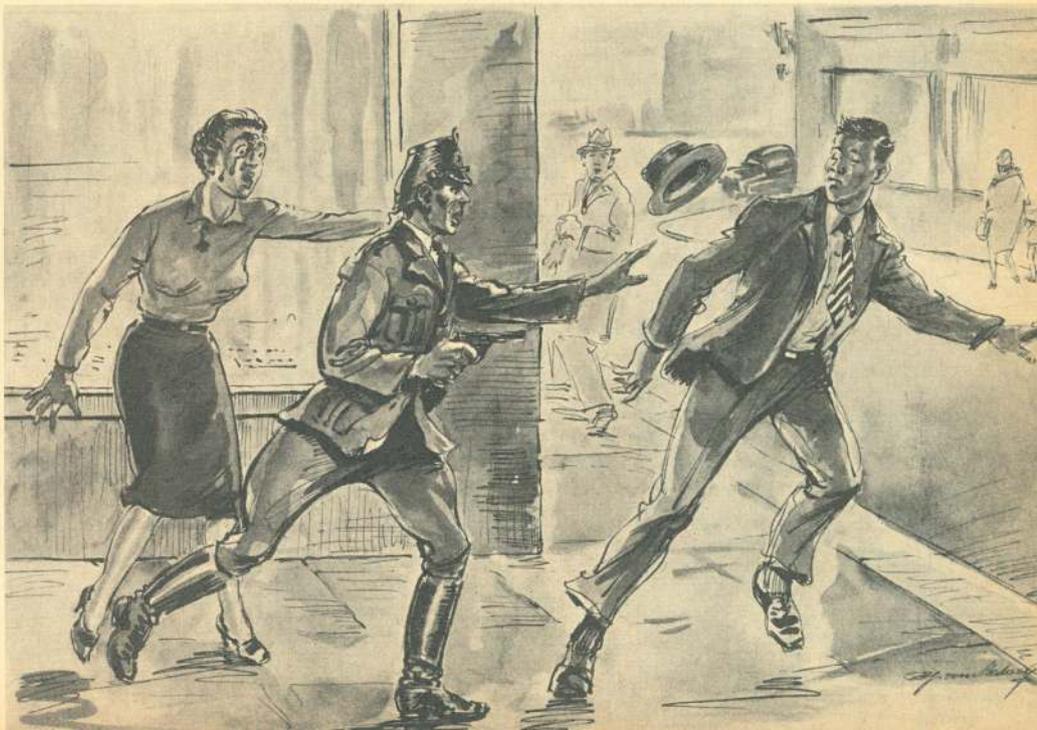
„Wo ist der Mörder?“

Reißt die Dienstpistole heraus und schreit Fiete an:

„Sie sind verhaftet! Bei Fluchtversuch wird sofort geschossen!“

Fiete konnte und brauchte nichts zu erklären, das besorgten schon die Umstehenden. Der Plebs wurde mobil. Fiete wurde hin und her gerissen. Eine Xantippe versuchte ihn mit der Nagelschere zu speien. Die Volkswut trieb die Hauptakteure in den Laden. Der Wachtmeister deckte den Rückzug. Mit der Stimme eines Napoleons, der die letzten Garden in die Schlacht wirft, befahl er noch zwei Halbstarcken:

„Lauf da in den Zigarrenladen! Überfallkommando anfordern! Mordkommission erforderlich!“



Fiete wurde von der drohenden Kanone mit „Hände hoch!“ und „Gesicht zur Wand“ in eine Ecke getrieben. Die Geschäftsfrau hatte einen kompletten Nervenzusammenbruch. Immer noch greinend, am ganzen Körper zitternd, wies sie auf Fiete:

„Mörder! Mörder!“

Die gaffende Menge sah begeistert durch die Scheiben, an denen sie sich die Nasen platt drückte. Mütter, auf dem Einkaufsbummel, hielten ihre Kleinkinder hoch. Fein sein wollende Dämchen schonten nicht ihre Nylons, 18- bis 25jährige Kindsköpfe krakeelten. Jahrelang lief man nun schon mit Nieten am Hintern rum, jetzt sollte mal richtig einer am Halse hängen. Fäuste trommelten gegen Scheiben und Türen:

„Aufhängen! Aufhängen das Schwein!“

Das war was! Etwas anderes als so'n lumpiger Verkehrsunfall mit 'n paar Zerquetschten. Das, was Rom zum Gladiatoren-Schauschlachten trieb und heute Luxuslimousinen vor Catcherzelten parkt, ließ den Mob rasen. Jede Minute konnten sie in den Laden einbrechen.

Fiete, blaß wie ein seekrankes Moses, sah sich schon gelyncht, geteert, gefedert, in Stücke zerrissen. Das Frauenzimmer mit der Nagelschere tobte auch vorm Fenster. Da schob der Wachtmeister die Sicherungsgitter vor. Etwas erleichtert atmete Fiete auf. Inzwischen hatten beherzte Männer Laden und Nebenräume nach der Leiche abgesucht.

„Was? Keine Leiche? Kein Mord?“

Der Wachtmeister fuhr die Geschäftsfrau an. Kalter Schweiß trat ihm auf die Stirn. Das war ja unfafbar! Davon hatte er Jahrzehnte bei seiner Pflasterteretei geträumt. Die große Chance! Er kombinierte kurz, dann schrie er sein etwas bedeppt dastehendes Aufgebot an: „Klare Mordabsicht! Bohnerwachs! Daß ich nicht lache! Neuer Trick! Aber darauf fallen wir nicht rein. Wir nicht! In der Spritze ist — Gift!“

„Gift?“

Hörbar entweicht aus der Juweliersfrau die Luft, ihre Hand tastet nach dem sich zusammenkrampfenden Herz. Aber statt das zitternde Etwas zu spüren, greift sie an glibbriges Zeug. Erschrocken blickt sie an sich herab. Nein, Gott sei Dank, die Aufregung hat ihr nicht Halter und Bluse gesprengt: das glibbrige Zeug ist die ekelhafte Bohnerwachs-schmiere. Belebt durch den Gegenschreck schleudert sie voll berstender Wut auf Fiete die Handvoll Dreck, hergestellt aus besten japanischen Edelwachsen. Aber Fiete ist nun schon alles egal. Aber nicht dem Wachtmeister. Er versucht eine neue Taktik. Oh, er kennt die Psyche der Verbrecher. Sein Kriminalstudium hat er an verschiedenen Leihbüchereien absolviert.

„Da, Rauch' mal eene! Hast eben Pech gehabt. Aber mit wem haste denn zusammengejearbeitet! Det haste doch nich alleine jefingert? Is ja 'n dollet Ding, so mit der Bohnerwachs-kanone! Nun sing mal, weeße, det jibt 'n paar Jährchen weniger.“

Aber unserm Fiete kam es im Augenblick auf ein paar Jahre mehr oder weniger nicht an. Er kannte weder die Psyche der Verbrecher noch die beförderungswütiger Polizeibeamter. Aber letztere lernte er kennen. Den ganzen Tag verbrachte er auf dem Polizeibüro, hochnotpeinlichen Verhören unterworfen. Chemiker wurden bemüht, das Wachs zu untersuchen. Sein Boss mußte heran, die Fahndungskartei wurde durchgesehen, das Verbrecheralbum durchblättert, nach Vorstrafen geforscht, Auskünfte eingeholt.

Fiete war groggy, als man ihn fünf Minuten vor 17 Uhr entließ. Mord, Raubüberfall, Körperverletzung, grober Unfug! Ihm schwirrte der Kopf. Aber da es gleich Feierabend war und auch der letzte Vorwurf unhaltbar, hatte man ihn nun an die frische Luft gesetzt, nicht ohne ihn darauf aufmerksam zu machen, was er noch von der Juweliersfrau zu erwarten hätte.

Seinen Einzug ins traute Heim wollen wir übergehen. Der Müllkasten aber war am andern Tag gestrichen voll.

Wieder trat Frau Grete in Aktion. Mit Klein-Fiete, den sie tückischer Weise seiner Mittagsruhe beraubt hatte und der jetzt plärrend an ihrer Hand hing, mimte sie vor der „Überfallenen“ die Zerknirschte: „Immer ist es dasselbe,“ heulte sie, „statt seinem vernünftigen Beruf nachzugehen, macht er solche Sachen! Was

ich schon alles erlebt habe! Und wer muß darunter leiden? Immer das Kind!“

Hier quetschte sie dem unschuldigen Klein-Fiete die Fingerchen breit, daß sich sein Plärren zu einem lauten Gebrüll steigerte.

„Und wenn sie ihn jetzt einsperren? Nein, ich ertrag' das nicht mehr. Ich geh' ins Wasser!“

Soweit wollte es die Geschäftsfrau aber nicht kommen lassen, zumal sich der „Mordversuch“ sehr belebend auf den Geschäftsgang ausgewirkt hatte. Klein-Fiete wurde mit einem Stück Kuchen getröstet, Frau Grete bekam sogar einen billigen Anhänger, weil sie doch noch nichts von ihrem Leben gehabt hatte. Ach, das war ja alles so entsetzlich traurig! Zuletzt heulten sie alle drei.

Na, und Groß-Fiete? Der grogte sich einen, aber gewaltig, als er von dem Happy-End hörte.

Wenige Tage später verabschiedete Frau Grete wieder ihren Mann. Statt des Arbeitgeberhutes trug er die Schiffermütze zum blauen Kammgarnanzug. Im Koffer war weder ein patentiertes Einmachgerät noch eine Bohnerwachs-spritze, Patent angemeldet, sondern, von Frau Grete sorgfältig gepackt, eine gediegene Seemannsausrüstung. Nein, ihr Fiete war doch kein Flunki, der so von Tür zu Tür ziehen konnte. Ein bißchen Stolz darauf verdrängte den Abschiedsschmerz etwas, und als der Bus anrollte, hob sie noch einmal den Arm zum Gruß:

„kehr wieder! Fiete!“

Wußten Sie schon, daß...

... die Phönizier ursprünglich kein Seefahrer-volk, sondern Ackerbauern waren? Erst in der ersten Hälfte des 2. Jahrtausends vor Chr. bauten sie Seeschiffe nach ägyptischem Vorbild.

... die Wikinger bereits mit den Grundlagen der neuzeitlichen Navigation vertraut waren? Sie kannten schon einen sehr einfachen Magnetkompaß. Die geographische Länge bestimmten sie mit Hilfe einer Wasseruhr und die Breite aus der Länge des Schlagschattens.

... man bereits im späten Mittelalter zu behördlichen Maßnahmen griff, um die Arbeitslosigkeit zu verhindern? Es war zu der Zeit, als die schwerfällige Hansekogge von der bedeutend schlankeren und schnelleren Fleute abgelöst wurde. Da dieses viel einfacher zu handhabende Schiff weniger Besatzung erforderte, drohte eine Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten auszubrechen.

... jeder fünfte Haushalt in der Bundesrepublik Woche für Woche beim Lebensmittelhändler „anschreiben“ läßt? Allerdings ist die Ursache hierfür bei nur 12% dieser Haushalte in finanziellen Schwierigkeiten zu suchen, während bei 19% die Gewohnheit ausschlaggebend ist, 22% nicht haushalten können und 38% andere Käufe bezahlen wollen.

... im Auftrage Alfred des Großen (871—901) der Seefahrer Wulfstan seine denkwürdige Fahrt nach dem heidnischen Preußenland unternahm? Er gebrauchte sieben Tage und Nächte, um die sagenhafte Stadt Truso — das heutige Elbing — zu erreichen.

... die Stückpforten der alten Linienschiffe oftmals nur ein bis anderthalb Fuß über der Wasserlinie lagen? Bei bewegter See konnten die unteren Kanonen nicht benutzt und ihre Pforten mußten geschlossen gehalten werden. Viele Schiffsunglücke der damaligen Zeit sind darauf zurückzuführen, daß Wasser durch die Leepforten eindrang.

... von 1945 bis 1957 zwölf Millionen Flüchtlinge, Vertriebene und Einwanderer in der Bundesrepublik Heimat, Arbeit und Brot gefunden haben.

In der Heimat beginnt jetzt die Karnevalszeit.





Klar bei Schmünzeläuge

Im „Schwarzen Kater“ zu Bremerhaven hat sich eine gemütliche Runde versammelt. Als es auf Mitternacht geht, erhebt Kapitän Meyerdiercks seine Stimme. Bis dahin hat er kein Wort gesagt.

„Ihr kennt doch alle den schiefen Turm von Pisa?“ fragt er die Runde und alle nicken. „Wißt ihr auch, nach welcher Seite der fällt, wenn er mal umfällt?“

— „Na klar doch, nach der Seite, nach der er schief ist.“ Das ist die einstimmige Meinung. „Nee, nee, nee, Kinners, stimmt nicht“, meint Kapitän Meyerdiercks, „der fällt nach der entgegengesetzten Seite.“

„Unsinn, Quatsch, kann gar nicht angehen!“ tönt es durcheinander.

Schließlich sagt einer, daß er wetten will, um drei Runden Grog, daß der Turm nach der schiefen Seite fällt.

„Ich nehme die Wette an“, sagt Kapitän Meyerdiercks, „um drei Runden Grog“.

Die Grogunden schwirren an. Auf Verdacht. Schließlich ist Feierabend. Kapitän Meyerdiercks setzt sich die Mütze auf und will gehen. „Und die drei Runden Grog?“ will der Wirt wissen. „Wer bezahlt die?“

„Ich nicht, Piesel. Ich hab' die Wette doch nicht verloren. Noch steht er ja, der Turm von Pisa. Erst wenn er umfällt, weiß ich, ob ich die Wette gewonnen oder verloren habe. Guten Abend, meine Herren!“

Auf der Ingenieurschule müht sich der Dozent ab, seinen Hörern beizubringen, was eine Gleichung ist. Der Ingenieurwärter Werckenthin kann und kann es nicht kapiern. Schließlich platzt dem Dozenten die Geduld:

„Herr, wenn ich Sie so ansehe, muß ich Ihnen sagen, daß Ihnen zu einem vollständigen Esel nur noch die Hörner fehlen.“

Werckenthin war ganz zerknirscht, doch dann faßt er sich: „Aber, Herr Doktor, Esel haben doch gar keine Hörner.“

„Na, sehen Sie, dann fehlt Ihnen ja überhaupt nichts mehr zu einem Esel!“

„Das ist meine Braut“, stellt der Leichtmatrose Heini seinem Chummy sein Mädchen vor.

„Wieso, deine auch?“ fragt ganz erstaunt der andere.

In Japan ist das Fotografieren billig. Der Messersteward möchte auch ein schönes Konterfei haben und geht zu Herrn Yamashita. Der legt ihm ein dickes Album vor mit Bildern von Geishas, Japanern, japanisch und europäisch angezogen, Ami-Soldaten, Seeleuten und was nicht allem.

„Bitte, Herr, wählen Sie aus. Ganz nach Berieben: Brustbild, Porträt, Gesamtbild. Wie Sie wünschen.“

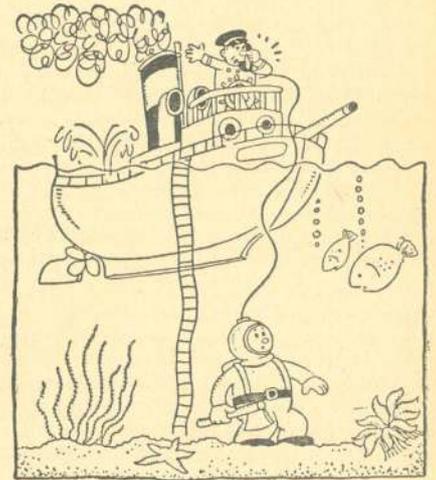
Der Steward blättert das Album durch. „Nee, Herr Yamashita, alles nicht das Richtige. Ich möchte ein Bild, auf dem ich selbst drauf bin.“

„Wieviel Tonnen Öl verbraucht das Schiff, Herr Twelkmeyer, für eine Reise von Emden nach Narvik in Ballast und mit Erz zurück, wenn der Motor 5000 PS leistet und das Schiff 13 Knoten laufen soll?“ prüft der Dozent an der Ingenieurschule.

„Das kann ich Ihnen nicht sagen, Herr Doktor. Ich fuhr als Assi bisher nur in der Südamerika-Fahrt.“

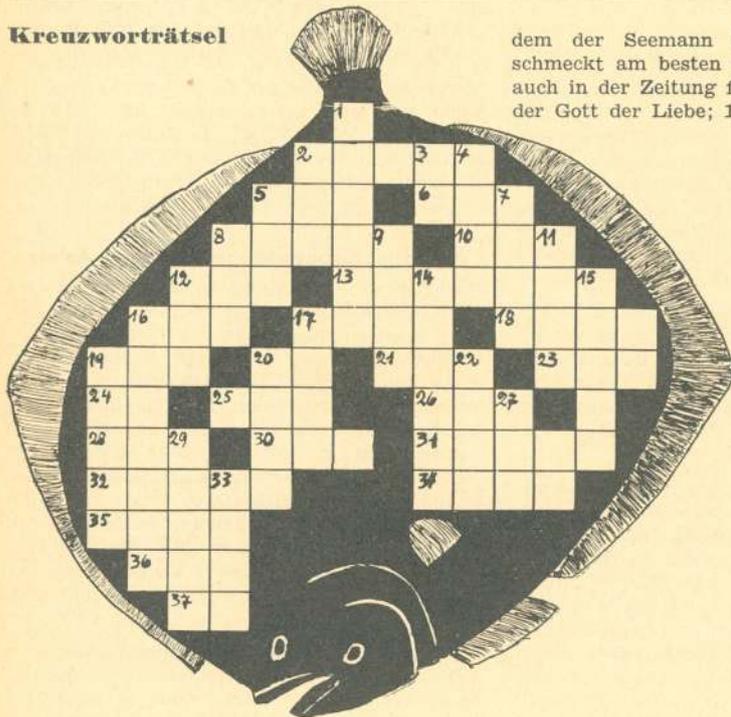
„Was denn, Herr Mayerhofer, Sie sind schon sechs Jahre verheiratet und haben immer noch keine Kinder?“

„Ja, was soll man da machen? Man ist immer auf See und was meine Frau ist, die ist wohl im Haushalt sehr tüchtig und macht es mir auch recht gemütlich. Aber sie geht ja nie unter die Leute.“



„Schnell — — hochkommen — — das Schiff sinkt!“

Kreuzworträtsel



Waagrecht: 2. ist ein geruchloses Edelgas, das man in der Luft und in Mineralquellen findet; 5. der ... hat im Seeromanen meistens Sommersprossen und rote Haare; 6. ... sagte der Graf, denn er sprach fließend französisch; 8. als Bazillus ist er der Erreger der Cholera, sonst nur ein Satzzeichen; 10. Guter ... ist teuer; 12. ist nicht nur ein Nebenfluß der Weichsel, sondern auch die Vorsilbe mancher südländischen Hafenstadt; 13. damit werden Bomben und Granaten gefüllt; 16. ein Fisch,

dem der Seemann Rache geschworen; 17. schmeckt am besten gebraten mit Sauerkohl, auch in der Zeitung findet man sie; 18. er ist der Gott der Liebe; 19. zur ... wird man gemacht, hat man etwas verbockt; 20. davon möchte man beim Kartenspiel vier Stück haben; 21. ein griechischer Buchstabe, der in keinem Kreuzworträtsel fehlen darf; 23. ist eine Himmelsrichtung; 24. schrieb man als Abkürzung ins Logbuch, als man die Uhr noch nicht bis 24 zählte; 25. manchmal möchte man einen zu ... hauen; 26. vielleicht heißt deine Braut so. Ihr zu Ehren ist auch ein Gebirge auf Kreta benannt; 28. wenn ein Schiff ein Kloster wäre, wäre der Kapitän ein ...; 30. das war die Wunderwaffe der alten Germanen; 31. ein römischer Kaiser hieß so; 32 „Komm“ auf die Schaukel, ...“, singt Hans Albers manchmal im Rundfunk; 34. was wir von Übersee in unsern Tankern heranschafft, geben wir als ... unsern Autos zu trinken; 35. leider blüht nur wenigen das Glück, der ... eines Millionärs zu sein; 36. der Chemiker bezeichnet damit eine gallertartige Masse; 37. und so bezeichnet er Radium.

Senkrecht: 1. die Stadt, die Deutschlands Schlüssel zur Welt besitzt; 2. de Lüd an Land sind ... , meint der Seemann; 3. ein nordasiatischer Strom, von dem wir viel Holz holen; 4. über diese Frauensperson schrieb Henrik Ibsen ein berühmtes Drama; 5. so nennt man ein elektrisch geladenes Teilchen; 7. man trägt sie mitten im Gesicht; 8. hier liegt es sich besser als auf Reede oder an den Pfählen; 9. nach einem Schiffsunfall gibt es oftmals eine dicke ...; 11. so hieß ein gelehrter Sklave, dem Cicero die Freiheit schenkte; 12. wir fanden dieses Tier bereits unter Nr. 19 waagrecht; 14. wer fotografiert, kennt auch diesen Apparat; 15. Puccini schrieb diese Oper; 16. das ist Deutschlands Tor zur Welt; 17. so nennt man den Schornstein im Binnenland; 19. an ihrem hellen Strand stehen Burgen stolz und kühn; 20. wie leicht kann das ins ... gehn; 22. der Elektriker spricht davon und ebenso der Mediziner; 27. ist ein ganz bunter Papagei; 29. Rom liegt an diesem Fluß; 33. und das ist das Schlußzeichen. Man hat es auch in den Psalmen.

Auflösung aus Nr. 12

Waagrecht: 1. Poller; 6. Mob; 7. Arena; 9. Lee; 10. Tube; 12. tot; 13. Nabe; 14. Maat; 17. Ob; 18. Eile; 19. Gaumen; 20. Norwegen; 21. Sieg; 22. Plan; 23. Nordsee; 24. Beet; 25. Saar; 26. an; 27. Baer; 28. Maus; 29. Aviso; 30. Ball; 31. Haus; 32. Erato; 33. Mars; 34. Bremen; 35. Re.

Senkrecht: 1. Poe; 2. Ob; 3. Laube; 4. Erbe; 5. Ree; 6. Met; 8. Alaun; 9. Lob; 10. Talg; 11. Sam; 12. Ton; 13. Niet; 14. Maar; 15. Tennis; 16. Moos; 18. Eier; 19. Glas; 20. N N; 21. Seele; 22. Paul; 24. Bai; 25. Salome; 26. Avus; 28. Mater; 29. Aar; 30. Bar; 31. Ha.



Was den Seemann sonst noch interessiert

Was leistet die Versicherung?

Ein Schiff in Seenot! Die Funkstation sendet SOS. An Land, bei den Angehörigen, folgen sorgenvolle Stunden, bis schließlich eine gute Nachricht alle wieder aufatmen läßt.

Wessen Eigentum war nun in Gefahr? Es war das des Eigners, dem das Schiff mit all seinen Einrichtungen gehört, aber auch des Kaufmanns, der sein Geld in die Ladung steckte.

Wie wollte man Reedereigeschäft und Übersee-handel betreiben, wenn Reeder und Kaufmann die ganze Gefahr für ihr Eigentum stets selbst tragen müßten? Mit einem einzigen Seeunfall, bei dem Schiff und Ladung verloren gehen, könnte nicht nur das Betriebskapital verloren sein, sondern ein völliger Ruin eintreten. Ein gesundes Unternehmen könnte plötzlich zusammenbrechen und alle, die von diesem lebten — Inhaber, Angestellte und sonstige Mitschaffende nebst ihren vielen Angehörigen — kämen in Not.

Um sich hiergegen zu schützen und diese Gefahr der Seefahrt gemeinsam zu tragen, schlossen sich schon zu alter Zeit Reeder und Kaufleute zusammen. Man verteilte die Risiken auf viele Schultern. Das Unglück traf dann nicht mehr einen allein, sondern jeden dieser Gemeinschaft zu einem kleinen Teil. Es war zwar immer noch ein Verlust, doch kostete er nicht mehr Kopf und Kragen. So entstand der Versicherungsgedanke.

Heute sind an die Stelle dieser Kaufleute und Reeder die Versicherungs-Gesellschaften getreten. Die Kleinschiffahrt hat sich oft zu Versicherungs-Vereinen auf Gegenseitigkeit zusammengeschlossen. Hier teilt ein Mitglied das Schicksal der übrigen Mitglieder. In der Aktiengesellschaft, die die Versicherungen im großen betreibt, wird das Geschäft auch auf andere Risikoträger weiterverteilt, im ganzen aber ein Ausgleich in der Masse selbst sowie besonders in der Menge gleichartiger Wagnisse gesucht und auch gefunden.

Damit kommen wir zu dem Kernproblem des Versicherungsbetriebes. Es stellt einen losgelösten Teil des Reedereigeschäftes oder des Kaufmannsbetriebes dar. Ein Teil dieser ursprünglich dem Reeder und Kaufmann obliegenden Gefahren wird dem Versicherer übertragen. Wenn damit also an die Stelle des Reeder oder des Kaufmanns der Versicherer tritt, muß er von diesem Teil des Geschäfts mindestens soviel wenn nicht noch mehr verstehen, wie eben jener selbst, verfügt er doch über die Erfahrungen vieler Einzelfälle.

Wird ein Schiff versichert, übernimmt der Versicherer das Risiko. Für einen gewissen Geldbetrag, Versicherungsprämie genannt, nimmt der Versicherer dem Reeder das Tragen der Gefahr ab. Der geldliche Wert des Schiffes wird zwischen Reeder und Versicherer vereinbart. Der Versicherer haftet nun bis zur Höhe dieser Versicherungssumme. Geht aber das

Schiff verloren, erhält der Reeder diese Summe ausgezahlt, für die er sich dann ein neues gleichwertiges Schiff kaufen kann. Er wird das aber nur dann können, wenn die Versicherungssumme vorher so hoch vereinbart worden war, daß sie für den Ankauf oder Neubau reicht.

Auch der Versicherer ist daran interessiert, eine möglichst hohe Versicherungssumme zu vereinbaren. Da die Prämie im Verhältnis zur Versicherungssumme steht, also einen Bruchteil dieser darstellt, wächst der Betrag, den der Versicherer erhält, je höher die Versicherungssumme gesetzt ist. Der Versicherer braucht schließlich auch mehr Geld, da er, geht das Schiff verloren, mehr bezahlen muß. Er nimmt dem Reeder aber nicht nur die Gefahr des Totalverlustes ab, sondern auch die Reparaturen, falls das Schiff durch Seeunfall, Zusammenstoß oder Strandung beschädigt wird. Da in den meisten Fällen vereinbart wird, daß der Versicherer die vollen Kosten neuer Teile bezahlen soll, soweit diese eingebaut werden müssen, muß eben auch der Wert des Schiffes nach dem Wert des Neubaus bemessen werden.

Es drohen aber nicht nur diese Gefahren. Strandet das Schiff oder kommt es an Grund fest, muß es wieder flott gemacht werden. Manchmal schaffen das schon Schlepper, meistens aber geht es durch Hilfe berufsmäßiger Bergungsunternehmen. Diese unterhalten für solche Arbeit besonders konstruierte und ausgerüstete Schiffe, die oft lange untätig im Hafen liegen, bis schlechtes Wetter Seenotfälle bringt.

„Für den Seemann die Not, für den Berger das Brot“, heißt es an der Küste. Da müssen eben die lange Wartezeit, die Gefahr beim Einsatz und der erzielte Erfolg bezahlt werden. Somit sind solche Berge- und Hilfslohne eine kostspielige Angelegenheit. Aber der Versicherer nimmt dem Reeder diese Kosten ab und das muß auch aus der Versicherungsprämie bezahlt werden.

Hinzu kommt noch der Schaden, den das Schiff durch Zusammenstoß einem anderen Schiff zufügt. Dabei entstehen Kosten über Kosten durch Bergungen und verlorengegangene Ladungen. Auch diese nimmt der Versicherer dem Reeder ab, die aus der Versicherungsprämie bezahlt werden müssen.

Die ärgerlichsten Vorkommnisse aber sind solche, die hätten vermieden werden können. Das sind neben Zusammenstößen, Schäden am Schiff oder an einzelnen Teilen, die durch Unachtsamkeit entstanden sind. Schiffsführung und Mannschaft verwalten das Eigentum des Reeder, nämlich das Schiff. Je pfleglicher und sorgfältiger damit umgegangen wird, umso weniger werden Schäden eintreten. Je nach der Verabredung, die zwischen Reeder und Versicherer getroffen und in einem Vertrag, der Police, festgelegt wurde, wird auch den Ver-

sicherer ein Teil eines solchen Schadens treffen. Einen großen Verlust trifft aber auch den Reeder, denn er kann während der Reparaturzeit kein Geld mit dem Schiff verdienen.

Heute haben wir eine schlechte Zeit im Reedereigeschäft. Es wird nur wenig verdient. Kann da nicht schon eine längere Werftliegezeit, in der das Schiff kein Geld einbringt, dem Reeder ernste Sorgen bereiten? Von solchen Verlusten werden alle betroffen, die von diesem Betrieb leben. Genauso liegen die Verhältnisse auf der Werft. Auch hier nimmt der Versicherer während der Bauzeit der Werft viele Gefahren ab, natürlich auch die Feuersgefahr. Wehe, wenn durch Nachlässigkeit, durch verbotenes Rauchen auf dem Arbeitsplatz, ein Großfeuer ausbricht. Das kann eine Störung für Wochen bringen und mancher Mitarbeiter kann dadurch für längere oder kürzere Zeit arbeitslos werden. So handelt jeder im eigenen Interesse, wenn er Schäden verhütet. Es liegt also nicht allein im Interesse des Betriebes oder der Versicherer.

Auch dem Schiff muß die Sorge gelten. Es muß so gut gebaut sein, daß es alle erdenklichen Gefahren der Seefahrt bestehen kann. Weiterhin soll es die Güter sicher an den Bestimmungsort bringen. In ähnlicher Weise wie dem Reeder gegenüber die Gefahr des Schiffes, nimmt der Versicherer auch dem Kaufmann die Gefahr der Ladung ab. Geht das Gut verloren, entschädigt der Versicherer den Eigentümer der Waren. Auch hier ist eine genügend hohe Versicherungssumme unerlässlich, soll der Kaufmann keinen Schaden erleiden.

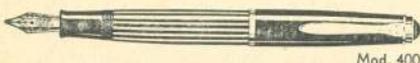
Aus all dem ersehen wir, welche umfangreichen Kenntnisse notwendig sind, um die Art der Gefahren zu beurteilen. Beim Schiff gehört auch die Konstruktion hinzu und ebenso der Ruf der Bauwerft. Auch der Ruf der Reederei, die Überwachung und Pflege des Schiffes und die Qualität der Besatzung spielen dabei eine Rolle. Diese Punkte muß der Versicherer genau so gut beurteilen können wie der Reeder selbst, und demnach die Höhe der Versicherungsprämie festsetzen. Was für den Reeder gilt, findet auch auf den Kaufmann Anwendung.

Man kann die Güter verschieden gut verpacken, behandeln oder beaufsichtigen. Ein gleiches gilt für den Werftbetrieb. Je größer die Sorgfalt, umso reibungsloser der Arbeitsvorgang. Wirkliche Qualität ist die Grundlage des Erfolges, den jeder im Leben haben möchte.

Mit den Robbenfängern in der Arktis

Unter dieser Überschrift brachten wir in der November-Ausgabe einen Aufsatz von Wolfgang Appel. Wie dazu vom Zoologischen Museum, Hamburg, mitgeteilt wurde, enthält diese Arbeit einige Unrichtigkeiten. So gibt es auf Spitzbergen weder Mönchsrobber noch Seebären. Mönchsrobber sind im Mittelmeer und im Schwarzen Meer zu Haus sowie an der nordafrikanischen Atlantikküste. Seebären gibt es nur im Südatlantik (Cape Cross und Südamerika) und im nördlichen Pazifik. Diese liefern den echten, wertvollen Sealpelz. — Außerdem ist ein Gletscher auch kein Rennpferd, was man nach der Darstellung annehmen müßte.

Wir bitten diesen Irrtum unseres Autors zu entschuldigen. Schließlich ist ein Seemann kein Naturforscher und kann, wenn er solch ein nettes Garn spinnt, das Viehzeug schon einmal verwechseln.



Mod. 400



Pelikan P1

Pelikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MÖNKEDAMM 17-18

FÜLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF



Ankerplätze

DER SEEMANNSMISSIONEN

Deutsches Seemannsheim Hamburg 11, Wolfgangsweg 12
 Gottesdienst: Jed. So. 10.30 h
 Wochenandacht: Jed. Mo. 8.00 h
 Tonfilm: Di. 27. 1. 19.30 h
 Preis-Skat: Di. 3. 2. 19.30 h
 Musik. Unterhaltungsabend: Di. 10. 2. 19.30 h
 Ausspracheabend: Jed. Do. 19.30 h
 Heimabend: Jed. Fr. 19.30 h
 Fernsehen: Jed. So., Sb., Mo. u. Mi.
 Sprechstunden des Seemannspastors: Mo. u. Do. von 9.00 bis 10.00 h u. n. Vereinbarung.

Deutsches Seemannsheim Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 152
 Gottesdienst: Jed. So. 10.00 h
 Seemannsfrauen: Di. 13. 1., 20.00 h
 Seefahrerschüler: Di. 27. 1., 20.00 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h (offen für jed. Seemann u. die Bewohner des Adolf-Woermann-Hauses)
 Fernsehen: Jed. So., Mi. u. Sb. ab 20.00 h
 Sprechstunden d. Seemannspastors: Jed. Di. v. 16.00 bis 19.00 h (ausgenommen Geldsorgen).

Katholisches Seemannsheim „Stella Maris“, Hamburg 11, Reimarstr. 12
 Hochamt mit Predigt: Jed. So. 15.00 h
 Abend m. d. Seemannspastor: Jed. Mo. 20.00 h
 Heilige Messe u. Predigt: Jed. Do. 20.00 h
 Geistliche Musik: Jed. Sb. 19.00 h
 Tee u. Tanz: Jed. So. 16.30—18.30 h
 Bunter Abend: Jed. So. 20.30—22.30 h
 Tanzabend: Jed. Do. 20.30—22.30 h
 Filmabend: Jed. Fr. 20.00 h.

Weitere Seemannsheimen in deutschen Häfen
Bremen: Stephanikirchhof
Bremerhaven-M.: Schifferstr. 53/55
Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstr. 10
Brunsbüttelkoog: (Seemannsfrauenheim), Schleuse
Büsum: Fischereijugendheim
Cuxhaven: Deichstr. 45
Emden: Am Außenhafen
Kiel-Holtenau: Kanalstr. 64 (Seemannsfrauenheim) — Südschleuse —
Lübeck: Untertrave 1
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42.

Deutsche Seemannsheimen im Ausland
Im Ostseeraum:
Helsinki: Bernhardsgatan 4
Turku: Satamakatu 27
Göteborg: Skangatan 27 (schwed. Freizeithelm Stigbergstorget)
Malmö: Ingelstadgatan 4
Stockholm: Svartmangatan 16.
Im Nordseeraum:
Aberdeen: 12 Watson Street
Amsterdam: Waelsteg 3
Antwerpen: Auskunftsstelle f. Seeleute i. Konsulat
Belfast: 169 A Ormeau Road
Bristol: 29 Fernbank Road, Redland
Cardiff: 77 Cowbridge Road, C-East
Dublin: 21 Merlyn Park
Gent: Agence Maritime, Doornzelestraat 255
Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South
Leith: Edinburgh 9, Chalmers Crescent
Liverpool: 25 Langdale Road Sefton Park
London: 59 Alie Street, Whitechapel E 1
Middlesbrough: 188 Borough Road
Newcastle-on-Tyne: 43 Lovane Place
Rotterdam: s'Gravendijkwal 52
South-Shields: King George Road

Spanien und Mittelmeer:
Athen: Odos Sina 66
Barcelona: Calle Brusi 74
Bilbao: Aparado do Rafaela Ibarra 31—5^a
Genua: Salita S. Rocco 3/18
Haifa: Metier Str. 41
Istanbul-Beyoglu: Salipedde Cadessi 85
Nordamerika:
Montreal: 3594 Jeanne Mance Str. 41
New Orleans: 2713 Joliet Str.
New York: 424 East 84. Str., Hoboken N. J. 64, Hudson Str., Brooklyn, 357-9th Str. (im YMCA-Heim)
Philadelphia: 1402 E. Moyamensing Avo.
Toronto: 53 Riverdale Ave.

Südamerika:
Buenos Aires: Esmeralda 162
Conception (Chile): Avenida Victor Lamas 1273
Montevideo: Juan M. Blanes 1066
Rosario: Boulevard Orono 645
Santos: Estado de Sao Paulo
Valparaiso: Corro Coception Pasxo Atrinson 96

Afrika:
Dakar: Internat. Seemannsheim
Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congella
Kapstadt: Longstreet, Martinkirche
Lagos: Port Welfare Officer
Walfish Bay: Swakopmund
Australien:
Adelaide: 20 Marlborough Str., Luth. City Mission
Brisbane: 16 Dora Str., Hendra NE. 10
Melbourne: 6 Kingley Str., Darebin N 21
Sydney: 100 George Street
Whyalla: 116 Elliot Street.
 (Weitere Seemannsheimen sind aus den Blättern der Deutschen Seemannsmissionen zu ersehen).

Der Weg zum Patent

Seefahrtsschule Bremen

Es bestanden am 19. Dezember 1958 die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt A 5 II** die Herren:
 Wolfgang Beckmann, Otto van Dyk, Georg Groeneveld, Klaus Hoffmann, Joachim Hoops, Ingomar Iffert, Harald Junk, Hans Kamberg, Gerhard Koch, Günter Lehmann, Volker Mertens, Dieter Meyer, Karl-Joachim Ringe, Helmut Rohde, Harald Roth, Werner Rühl, Robert Sauter, Karl-Heinz Schau, Hermann Schildknecht, Reinhard Schmidt, Dietrich Stiller.

Es bestanden am 2. Dezember 1958 vor der Prüfungskommission der Oberpostdirektion Bremen folgende Herren die Prüfung zum **Seefunkzeugnis I. Klasse:**

Günter Adams, Heinz Esrom, Werner Hausbold, Hans J. Schönholz, Georg Stöver, Kurt Wiegand, Hans Lach, Gottfried Voigt.

Seefahrtsschule Elsfleth

Es bestanden am 15. Dezember 1958 nachstehende Herren die Prüfung zum **Seesteuermann A 5 II:**

Hans Ulrich Alexander, Harald Bliemeister, Gerhard Demandt, Werner Janson, Alfred Jürgensen, Reinhard Juttner, Hermann Knorr, Peter Kreye, Peter Laackmann, Wilfried Link, Detmar Logemann, Hinrich Meinert, Hans Georg Oelze, Klaus Osterthum, Hans Schadwinkel, Gerhard Söhl, Erich Adolf Voß, Friedrich Wilbertz, Günther Witting, Günther Zander.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt A 5** am 19. Dezember 1958 folgende Herren:

Eberhard Böckler, Hero Boomgaard, Dieter Butendeich, Theodor Carstensen, Hans-Erhard Dreckmann, Uwe Franck, Raimar Horstmann, Uwe Jacobs, Dieter Kluge, Jürgen Kurth, Ludwig Orth, Peter Pries, Walter Reinke, Edgar Scholz, Hubert Schrimpl, Wolfgang Sellmer, Hans-Jürgen Vollstedt, Oskar Wilhelmssen.

Es bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A5 II)** am 15. Dezember 1958 folgende Herren:
 Adolf Auer, Heinz Aye, Ekkehard Bauer, Henry Breuer, Hans Corleis, Klaus Fossgreen, Erich Grätopp, Ulfert Jurzel, Karl-Werner Kämmerer, Hartmut Koile, Hans-Rudolf Kossak, Jack Paulsen, Siegfried Rakow, Peter Ramm, Rolf Stark, Helmut Stelter, Willi Stürck, Helmut Tiesness, Hans Vick, Alfred Witt.

Außerdem bestand die **A 2-Prüfung**, Herr Heinz Peter

Seefahrtsschule Leer

In der Zeit vom 15.—18. Dezember 1958 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4)** die Herren:
 Willi Blöcker, Ludwig Boeckhoff, Gerhard Esders, Heinrich Esders, Engelbert Fahnster, Ewald Goldsweer, Lübbe Hartmann, Hillrich Jaßen, Hermann Kampen, Josef Köttler, Bernhard Kubiak, Eilert Lakeberg, Meinhardus Meinerling, Jakob Mühlenbroek, Heinz Quast, Hubert Ridderring, Lüppe Rohden, Hubert Schepers, Karl-Heinz Schepers, Esdert Sonnenberg, Wilhelm Spieker Ulrich Sündermann.

Die Prüfung für das **Seefunkzeugnis 2. Klasse** (Prüfungstage 16. u. 17. 12. 1958) bestanden die Herren: Felix Hoerle, Klaus Dieter Leykum, Walter Grunert.

Seefahrtsschule Lübeck

Die am 13. Dezember 1958 beendete Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4)** bestanden die Herren:
 S. Albert, A. Bracht, O. Caro, E. Faber, H. Grützmacher, H.-P. Hansen, E. Holling, H. Klatt, G. Kutscher, K. Mundi, R. Pinz, K. Rückwardt, A. Sachs, H. Simoneit, K. Welsch, K. Wolkowski.

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächste Seemannsgrußsendung wird von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 31. Januar 1959.

In Richtung	Wellenlänge:	Frequenz:	Sendezeit:
Fernost	13,85 Meter 25,44 "	21 650 kHz 11 795 "	07.15 GMT 07.15 "
Nahost	13,96 16,84	21 490 17 815	14.45 14.45
Afrika	16,84 19,64	17 815 15 275	18.15 18.15
Südamerika	19,51 25,44	15 375 11 795	22.15 22.15
Nordamerika (am nächsten Tag)	25,44 31,12	11 795 9 640	01.45 01.45

Bücherbrett

A History of Indian Shipping

von Radha Kumud Mookerji, Professor f. Geschichte a. d. Universität Lucknow; Verlag: Orient Longmans, Calcutta 1957; 206 Seiten mit 31. Abbildungen. — Preis: Ganzleinen Sh. 42/— (in Deutschland ca. DM 28.—).

Im Jahre 1912 erschien auf dem internationalen Buchmarkt von einem jungen Inder eine Studie über die Geschichte der indischen Schifffahrt, ein auch in berufenen Fachkreisen fast unbekanntes Gebiet. Als der berühmte Londoner Verlag Longmans, Green and Co. Ltd. diese Schrift herausbrachte, ahnte er kaum, daß sie schnell vergriffen und bald eines der gesuchtesten Quellenwerke für Schifffahrtshistoriker werden würde. Der 1. Weltkrieg und wichtigere Probleme verhinderten eine Neuauflage. Erst 1957 brachte die indische Filiale des Verlages eine vollständige Neubearbeitung des Werkes heraus, die alle inzwischen neuerschlossenen Quellen (z. B. die Funde in der erst 1924 wiederentdeckten vorgeschichtlichen Gross-Stadt Mohenjodaro im Indus-Gebiet) systematisch ausschöpfte und das Bild ergänzte und abrundete. Die Heiligen Schriften liefern ebenso wie späte Chroniken eine Fülle kostbaren Materials, das der heute anerkannte Verfasser — übrigens ein persönlicher Freund Nehrus, Parlamentarier und fanatischer Vorkämpfer für Indiens Freiheit — übersichtlich ordnet und in fesselnder Darstellung abrollen läßt wie einen farbenprächtigen Film. U. Schreier

Kapitän Gerhard Rose: **„Stabilität und Trimm von Segelschiffen“**. 2. verb. u. erweiterte Auflage, 125 S. m. 76 Textzeichnung, u. 6 Trimmblättern. Kart. DM 6,50. Fachbuchverlag Leipzig.

Jeder junge Seemann, besonders aber der angehende Schiffsoffizier muß gewisse Kenntnisse von der Stabilität und dem Trimm des Seeschiffes besitzen. Gewiß, es gibt viele wissenschaftliche Werke darüber, die aber auch große mathematische Kenntnisse voraussetzen. In dem vorliegenden Buch aber erklärt ein Mann aus der Praxis seine in langjähriger Erfahrung erworbenen Kenntnisse über Schwimmen, Auftrieb, Tiefgang, Verdrängung, Schwerpunktverlagerung usw. und zieht daraus die Folgerung für die Berechnung der Quer- und Längsstabilität. Dabei verzichtet er bewußt auf die mathematische Entwicklung aller Unterlagen und Formeln, die dem Schiffsführer von der Bauwerft mitgegeben werden.

Das Büchlein ist außer durch den Buchhandel auch über die Kommissionsbuchhandlung KAW, Berlin-Charlottenburg 2, im Bahnhof Zoo, zu erhalten. Id.

K. M. W. Johnke: **„Aus Kapitän Grothmanns Seesack“**. Verlag Betriebs-Ökonom, Verden/Aller. Ln. 156 S. Mit 20 Zeichnungen von Walter Zieme.

Hier spricht ein Schiffsingenieur über die christliche Seefahrt. Es sind viele lustige und auch nachdenkliche Erlebnisse, die zusammengetragen wurden zu einem recht lesenswerten Büchlein. Id.

Peter Groma: **„Kaiser von Alaska“**. Argon Verlag Berlin. Ln. 366 S. DM 14,80.

Wissen Sie, daß Alaska einstmals zu Rußland gehörte? Es war gegen Ende des 18. Jahrhunderts. Der sibirische Kaufmann Alexei A. Baranow verließ Rußland und ging als Leiter der Russisch-Amerikanischen Kompanie nach Kodiak, einer kleinen Insel im Süden Alaskas, damals ein bedeutender Handelsplatz. Zwei Jahrzehnte später, zu Beginn des 19. Jahrhunderts, war Rußland im Besitz nahezu der halben nordamerikanischen Westküste, vom Eismeer bis fast vor die Tore San Franziskos. Millionen an Rubeln holte Baranow aus diesem Gebiet und wurde der ungekrönte Kaiser von Alaska.

Peter Groma beschreibt packend das zwiespältige, an Konflikten reiche Leben eines Pioniers und Abenteurers, der unter Mühen, Gefahren und Enttäuschungen allein durch seinen eisernen Willen ein neues Reich für Rußland schaffen wollte. Man folgt seinen fesselnden Schilderungen nach St. Petersburg, durch die Weite Sibiriens in die Verlassenheit und Schönheit der Westküste Nordamerikas mit ihren Inseln und Buchten. Der Roman „Kaiser von Alaska“ ist ein Heldengesang, Odyssee und Robinsonade zugleich. Id.



ANSCHÜTZ

KREISELKOMPASS = Sicherer Kurs
„SELBSTEUER“ = Schnelle Reise

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschifffahrt



ANSCHÜTZ



Die Werften meldeten...

Adler-Werft, Bremen

15 MS „Aquila“, 800 tdw, f. Argo-Rederei Richard Adler & Söhne, Bremen. Stapell. 6. 12. 58

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1328 MS „Gordian“, 15 000 tdw, f. Hilmar Reksten, Bergen. Stapell. 10. 12. 58

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

839 MS (Taufe erst bei Probefahrt), 13 000 tdw, f. United Steamship Comp., Panama. Ausged. 17. 12. 58

861 FMS „Paul Corbin“, 700 BRT, f. Compagnie Industrielle de Péche, Boulogne. Stapell. 11. 12. 58

Atlas-Werke, Bremen

397 MS „Lechstein“, 5347 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Probefahrt. 12. 12. 58

Blohm & Voss AG., Hamburg

804 Bark „Gorch Fock“, 1760 ts, f. Bundesmarine. Probefahrt. 11. 12. 58, Indienststellung 17. 12. 58

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

145 MS „Rigel“, 494 BRT, f. Adviser A/B, Göteborg. Profef. 29. 12. 58

J. Braun, Speyer

652 Seetrecker „Knechtsand“, 36 BRT f. Bundesmarine. Profef. 6. 12. 58

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

868 TD (tu) „Achatina“, 12 300 BRT, f. Tankers Finance Ltd., London. Profef. 3. 12. 58

877 MS „Bulk Trader“, 15 300 tdw, f. Sigurd Herlofson & Co., Oslo. Stapell. 20. 12. 58

881 MS „Buchenstein“, 8519 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Profef. 22. 12. 58

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Wolfsburg“, 370 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 10. 12. 58

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

187 MS „Musse Pan“, 480 tdw, f. Borge Nielsen & Co., Kopenhagen. Stapell. 2. 12. 58

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

725 TD (tu) „Troll“, 32 500 tdw, f. Halle & Peterson, Oslo. Taule 2. 12. 58

727 MS „Concordia Tarek“, 9349 BRT, f. Christian Haaland, Haugesund. Profef. 3. 12. 58

729 TMS „Eberhart Essberger“, 19 300 tdw, f. John T. Essberger, Hamburg. Profef. 23. 12. 58

735 TD (tu) „Esso Berlin“, 36 000 tdw, f. Esso Tankschiff Reederei GmbH., Hamburg. Profef. 4. 12. 58

742 MS „Hornbelt“, 6384 BRT, f. Horn-Linie, Hamburg. Profef. 30. 12. 58

Elsflether Werft A.G., Elsfleth/Weser

313 MS „Wadal“, 7400 tdw, f. John T. Essberger, Hamburg. Profef. 20. 12. 58

316 MS „Pal Yam“, 2700 tdw, f. Atid Mediterranean Line Ltd., Haifa. Stapell. 23. 12. 58

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

572 MS „Indus“, 11 800 tdw, f. Detjen Schiffahrt KG. (KR.: Friedrich A. Detjen), Hamburg. Profef. 17. 12. 58

572 MS „Linzertor“, 14 200 tdw, f. Istor-Reederei (KR.: Schlüssel Reederei D. Oltmann) Bremen. Stapell. 15. 12. 58

Howaldtswerke A.-G., Hamburg

937 MS „Indian Strength“, 9458 BRT, f. India Steamship Co. Ltd., Kalkutta. Profef. 22. 12. 58

Husumer Schiffswerft

1132 MS „Spurven“, 720 tdw, f. A/S Fuglen, Aereskøbing. Stapell. 13. 12. 58

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

54 Seetrecker „Scharhörn“, 36 BRT f. Bundesmarine. Profef. 23. 12. 58

58 MS „Jade“, 298 BRT, f. deutsche Rechnung. Stapell. 27. 12. 58

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1064 TD (tu) „Hyperion“, 40 037 tdw, f. Viking Trading Corporation, Panama. Profef. 23. 12. 58

1065 TD (tu) „Alcides“, 26 000 tdw, f. J. M. Skaugen, Oslo. Profef. 27. 11. 58

1081 TD (tu) „Olympic Challenger“, 65 000 tdw, f. Monrovia Transportation Company, Panama. Stapell. 20. 12. 58

1085 MS „Priamos“, 3000 tdw, f. F. Laeisz, Hamburg. Stapell. 16. 12. 58

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1066 MS „Dalsland“, 495 BRT, f. Mathies Reederei KG., Hamburg. Profef. 8. 12. 58

1074 TMS „Juliet M“ (Bitumentanker), 600 tdw, f. Mawag (Mineralöl- u. Asphaltwerke A.G., (KR.: Knöhr & Burchard Nachf.), Hamburg. Profef. 17. 12. 58

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

Schnellboot „Panther“, 160 ts, f. Bundesmarine, Indienstst. 15. 12. 58

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

115 TMS „Sioux“, 979 BRT, f. Hansa Tank-Reederei Günther & Joch, Hamburg (KR.: Atlantic-Rhederei F. & W. Joch), Hamburg. Profef. 5. 12. 58

Lübecker Flender-Werke

496 MS „Kersten Miles“, 5720 BRT, f. Hanseatische Reederei Emil Offen & Co., Hamburg. Profef. 12. 12. 58

499 MS „Kamperdyk“, 5325 BRT, f. Holland-Amerika Lijn, Rotterdam. Stapell. 16. 12. 58

C. Lühring, Brake/Unterweser

MS „Dedesdorf“, Fährschiff, 60 tdw, f. Landkreis Wesermarsch. Stapell. 6. 12. 58

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13283 Schnellboot „Fuchs“, 160 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 20. 12. 58

13297 MS „Binny“, 4400 tdw, f. Sophus Schanches, Bergen. Stapell. 1. 12. 58

13298 MS „Fenja Dan“, 3496 BRT, f. J. Lauritzen, Kopenhagen. Profef. 9. 12. 58

Jos. L. Meyer, Papenburg/Emis

488 MS „Ashdod“, 1900 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co. Ltd., Haifa. Profef. 17. 12. 58

491 MS „Clio“, 3140 BRT, f. Hans Krüger GmbH., Hamburg. Profef. 30. 12. 58

Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

835 MS „Fanny Scarlett“, 3444 BRT, f. Jürgen Jensen, Kopenhagen. Profef. 20. 12. 58

838 MS „Clement“, 2140 BRT, f. The Booth Steamship Co. Ltd., Liverpool. Stapell. 18. 12. 58

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

540 MS „Islerlohn“, 5081 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Profef. 18. 12. 58

560 Bagger, f. Philipp Holzmann A.G., Frankfurt/Main. Ablieferung 13. 12. 58

Ottensener Eisenwerk A.-G., Hamburg

521 MS „Jag Jiwan“, 14 000 tdw, f. Great Eastern Shipping Co. Ltd., Bombay. Stapell. 9. 12. 58

523 TMS „Gabriel da Fonseca“, 6300 tdw, f. Petroleo Brasileiro SA „Petrobras“, Rio de Janeiro. Profef. 22. 12. 58

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

497 MS „Saronis“, Passagierschiff f. 780 Fahrgäste, f. Reederei Argosaronikas, Piräus. Stapell. 22. 12. 58

H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

184 MS „Maria Nibbe“, 422 BRT, f. Kapt. Nibbe, Hamburg-Cranz. Profef. 13. 12. 58

Rhein Stahl-Nordseewerke G.m.b.H., Emden

310 MS „Rolv Jarl“, 9300 BRT, f. Det Nordenfjeldske Dampskibselkab, Trondheim. Profef. 16. 12. 58

320 MS „Anita Thyssen“, 10 800 tdw, f. August Thyssen-Hütte A.G. (KR.: Seerederei „Frigga“), Hamburg. Stapell. 18. 12. 58

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

1696 TMS „Andrea K“, 920 t, f. Olltransport Erich Kötter, Hamburg. Profef. 15. 12. 58

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

404 MS „Seefahrer“, 1511 BRT, f. Part.Red. Neubau 404 (KR.: Carl Borm-Reederei), Bremen. Profef. 22. 12. 58

406 FMS „Kormoran“, 824 BRT, f. Hochseefischerei Söhle K.G., Bremerhaven. Stapell. 11. 12. 58

Schulte & Bruns, Emden

206 TMS „Emstank II“, 800 t, f. Schulte & Bruns, Emden. Stapell. 22. 12. 58

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

450 MS „Heinz Horn“, 696 BRT, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Profef. 30. 12. 58

451 MS „Marie Horn“, 870 tdw, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Stapell. 15. 12. 58

Stülcenwerft, Hamburg

881 Geleitboot „Köln“, 1900 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 6. 12. 58

887 MS „Learina“, 3282 BRT, f. Part.Red. MS Learina, (KR.: Ahrenkiel & Bene), Hamburg. Profef. 16. 12. 58

Valmet O. Y., Turku

MS „Aldenburg“, 2840 BRT, f. H. Scholdt, Hamburg. Profef. 17. 12. 58

VEB Schiffswerft „Neptun“, Rostock

MS „Iliri“, 2530 tdw, f. Barthold Richters, Hamburg. Profef. 18. 12. 58

Gustav Wolkau, Hamburg

1113 TMS „Emstank III“, 1000 t, f. Schulte & Bruns, Emden. Stapell. 24. 12. 58

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes:

MS „Erika Hendrik Fisser“, 999 BRT, erb. 52 Walsum. Verk. v. Hendrik Fisser Schiffahrtsges.m.b.H., Köln, an Reederei Manfried Preuschkat K.G., Kiel. Neuer Name: ?

TMS „Unkas“, 986 BRT, erb. 55 Kiel-Friedrichsort. Verk. v. Hansa Tank Reederei GmbH., Günther & Joch, Hamburg, an Bundesmarine.

TMS „Sioux“, 986 BRT, erb. Kiel-Friedrichsort. Verk. v. Hansa Tank Reederei GmbH. Günther & Joch, Hamburg, an Bundesmarine.

MS „Ute Parchmann“, ex „Jan Keiken“, 574 BRT, erb. 53 Hamburg. Verk. 11/58 v. Lenox A.G., Hamburg, an H. Parchmann & Co., Bremen. (Wiederholt aus Nr. 12/58).

Ankäufe aus dem Ausland:

MS „Keizersgracht“, 497 BRT, erb. 46 Holland. Angek. aus Holland v. Reederei Schepers, Haren/Emis. Neuer Name: „Lamara“.

Fregate „Actaon“, 1470 ts, erb. Thynocroft. Uebern. v. Royal Navy f. Bundesmarine. Neuer Name: „Admiral Hipper“.

FD „George H. Hastie“, 229 BRT, erb. 16 Aberdeen; FD „John Donovan“, 206 BRT, erb. 14 South Shields; FD „Agnes H. Hastie“, 210 BRT, erb. 12 South Shields; FD „Semnos“ 216 BRT, erb. 14 Aberdeen. Angek. aus England v. Hamburger Reederei. Neue Namen: ?

D „Max Bornhofen“, ex „Landaff“, 4835 BRT, erb. 37 Sunderland. Verk. v. Robert Bornhofen, Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: ?

FD „Delphin“, ex „Torhallur“, 440 BRT, erb. 34 Bremen-Vegesack. Verk. v. Hochseefischerei Carl Kämpf, Bremerhaven, nach Griechenland. Neuer Name: ?

MS „Tanganjika“, 4854 BRT, erb. 54 Bremerhaven. Verk. v. Globus Reederei GmbH., Hamburg, an South African Lines Ltd., Kapstadt. Neuer Name: „Table Bay“.

TMS „Ostmark“, 393 BRT, erb. 349 Elmshorn. Durch Versteigerung v. Stettiner Öl-Kontor K. Mattern, Hamburg, nach Venedig. Neuer Name: ?

MS „Iliri“, 2530 tdw, erb. 58 Rostock. Verk. v. Barthold Richters, Hamburg, an Flota Mercante Centroamericana S/A, Guatemala. Neuer Name: „Quetzaltenango“.

D „Lore Ottens“, ex „Norco“, ex „Katland“, ex „Speed“, ex „Kannik“, 1423 BRT, erb. 17 Kinderdijk. Verk. v. Ewald Ottens, Cuxhaven, nach Griechenland. Neuer Name: ?

D „Hastedt“, ex „Stonegate“, ex „Empire Summer“, 6949 BRT, erb. 41 Sunderland. Verk. v. Part. Reed. Hastedt (KR.: Carl Meentzen Schiffahrt & Handel GmbH, nach Rotchina. Neuer Name: ?

MS „Klaus“, 1255 BRT, erb. 55 Bremerhaven. Verk. v. Nord-Ost-Reederei G.m.b.H., Hamburg, (KR.: Unterweser Reederei A.G., Bremen), nach Liberia. Neuer Name: ?

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Dr. Ernst Dehning-Archiv S. 4; Foto-Kino-Sönneke S. 1; Howaldtswerke A.G. Hamburg (Werkaufnahme) S. 9; Ernst de Jong S. 3 u. 8; Walter Lüden S. 2; Rhein Stahl-Nordseewerke, (Werkaufnahme) S. 9; A. Schowalter S. 9; Richard Schüler S. 12; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 8; Stadtbauamt Emden S. 5.

(Abkürzungen: D. = Dampfer, FD. = Fischdampfer, FMK. = Fischereimotorkutter, FDLg. = Fischereidampfligger, FMLg. = Fischereimotorlogger, FMS. = Fischereimotorschiff, DES. = Dieselelektroschiff, MS. = Motorschiff, SMS. = Motorschlepper, TD. = Tankdampfer, TMS. = Tankmotorschiff, tu = Turbine).

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 - Tel.-Adr.: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß: Hamburg-Süd PL 1104

Sihi PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

CARL PLÜCKER

ROTTERDAM

AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT

EXPORT



gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487

WILLEM II

ZIGARREN

Vom ersten
bis zum letzten Zug
den feinsten,
herrlichsten Geruch!



Es gibt „Willem II“ Zigarren
vom Format eines kleinen Kochsmaats
an bis zur Kapitänsgröße.

SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE

EMDEN

NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen

Tel.: 37 51-59

Telex: 027 821

KIEL

Wall 65

Telegr.: Seefritzen

HAMBURG

Spaldingstraße 130-36

Telegr.: Seefritzen

WILHELMSHAVEN

Weserstraße 188 a

Telegr.: Seefritzen

NEW YORK

JOHS. FRITZEN & SON, INC.

50, Broadway - Phone: Whitehall 4-5945

Telex: 2969 NY - TWX: NY 1-939 - Cables: Seafritzen

JOHS. FRITZEN & SOHN

J A U C H & H Ü B E N E R

VERSICHERUNGSMAKLER

HAMBURG 11 · TROSTBRÜCKE 3

MULHEIM/RUHR

BERLIN

FRANKFURT a. M.

SAARBRÜCKEN

WIEN

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210-212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 87, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei, Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 6,—.



Angeschlossen der Informationsgemeinschaft zur Feststellung der Verbreitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit.

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG - FREIHAFEN

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



Seit Generationen

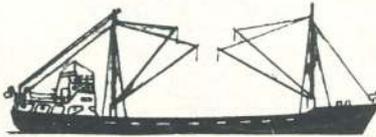
in der internationalen Schifffahrt bevorzugt,
seiner Reinheit, Reife und Güte wegen:

„Patz-Pils“ Original Exportbier

Alleiniger Lagerhalter i. **Hamburger Freihafen**
ANTONI HOEN NACHF.
Hamburg 11, Auf dem Sande 1, Tel. 36 54 92

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Bordapotheken

NEUE APOTHEKE ST. PAULI

Inh. G. Laudahn
Einricht. v. Bordapotheken - Hospitaleinricht.
Hamburg, Clemens-Schultz-Str. 90, Tel. 31 06 65

Bordspiele

Spielzeug-Rasch

Hamburg 1 **GERHART-HAUPTMANN-PLATZ 1** Ruf. 33 9922

Drahtseile

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

**Elektrische
Anlagen**

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



**Elektromotoren-
Reparaturen**

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

ER 3

Der neue ideale Elektrorasierer
mit den 3 einzigartigen Vorzügen:

- Unabhängig von der Steckdose
- Bequem aufzuladen
- Angenehm in der Rasur

Ladenpreis 78,- DM
einschl. geschmackvollem Lederetui



Kolbenringe

in allen Ausführungsarten f. Haupt- u. Hilfsmaschinen
(Dieselmotoren u. Dampfmaschinen)

U. v. d. OSTEN & KREISINGER

Hamburg - Billstedt 1 - Telefon 73 48 74
Telegramme: Ostkreis · Fernschreiber 02 13510

Linoleum

und verwandte Fußbodenbeläge

LINOLEUM KORTE

Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8

Packungen

Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel
f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export
Sammel-Nr. 36 40 45 (4 Leitungen)

LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

Pumpen



für alle Bordverhältnisse, Reparaturen aller Systeme

PUMPEN PRINZ

Pumpenfabrik - Hamburg-Altona, Nopitschstraße 15
Telefon 31 12 66 - Fernschreiber 021 3218

**Schiffs-
Innenausstattung**

M. HIGLE & SOHN

Klein-Flottbek, Quellental 22/24, Tel. 82 01 06
Polstermöbel - Dekorationen - Gardinen
Teppiche - Möbelstoffe - Fußbodenbelag

**Schiffs-Positions-
Laternen**

J. H. PETERS & BEY HAMBURG 11

Karpfangerstraße 8/14 - Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
PEBETRA-HANDFEUERLÖSCHER - METALLWAREN FOR
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

Uniformen

und Tropenzeug in hervorragenden Qualitäten und
allen Größen - Eigene Maßschneiderei

Ernst Brendler

Hamburg, Admiralitätstraße 1

Segelmacherei

HUGO J. L. RECKMANN

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

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen