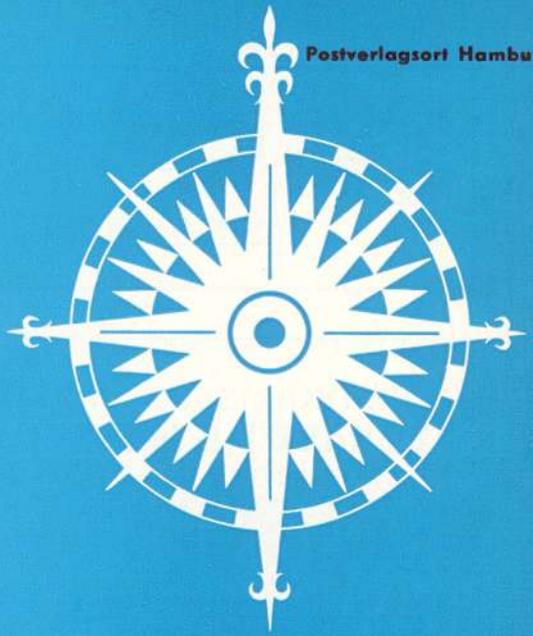
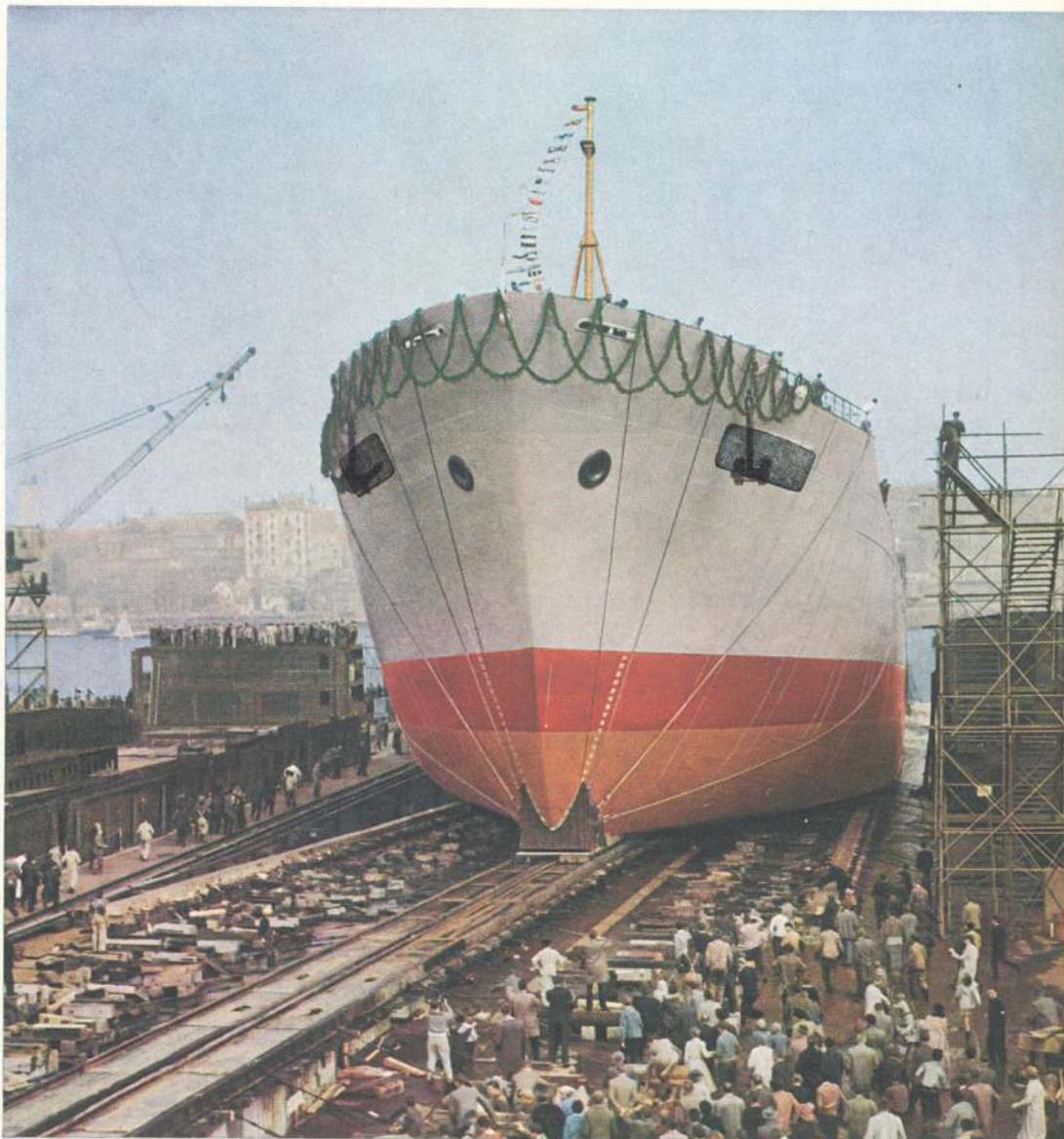


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Das ist die Berliner Luft
- Anker-Einrichtungen
- Und Jan Mayen, der alte Flegel
- Flotten-Umschau
- Athabaska-Höfl
- Daressalaam
- Die große Bilderseite
- Die Odyssee der „Calamar“
- Der Dschunkenboss
- Die schwarze Pepita
- Jahresbericht der Seemannsschule Hamburg
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Die Werften meldeten . . .



Stapellauf

Aufn. Schlieker-We



**CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11**

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

SCHIFFFAHRTSBUCHHANDLUNG  
**ECKARDT & MESSTORFF**  
HAMBURG 11 · NEPTUNHAUS  
BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1 · 34 43 94



**Seekarten · Bordformulare  
Fachbücher für die Schifffahrt**

**SCHIFFSMAKLER · SPEDITEURE**

**EMDEN**  
NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen  
Tel.: 37 51-59  
Telex: 027 821

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

**KIEL**

Wall 65

Telegr.: Seefritzen

**HAMBURG**

Spaldingstraße 130-36

Telegr.: Seefritzen

**WILHELMSHAVEN**

Weserstraße 188 a

Telegr.: Seefritzen

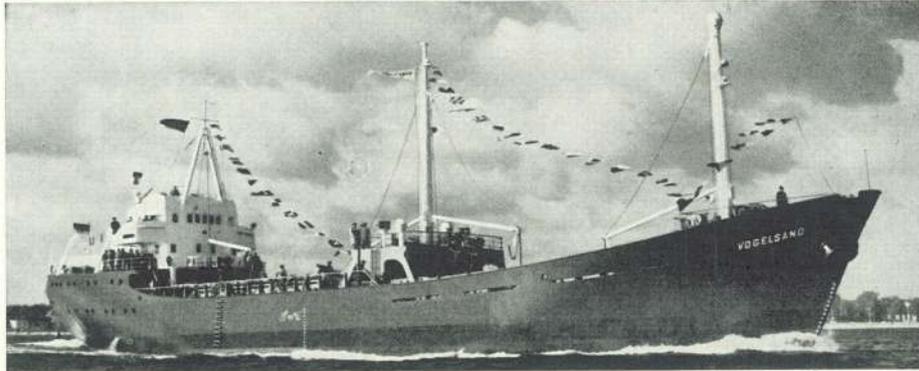
**NEW YORK**

JOHS. FRITZEN & SON, INC.

50, Broadway - Phone: Whitehall 4-5945

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

TEL. 2612 — 2615 · TELEX 026725 · TELEGRAMME: SCHLICHTINGWERFT



**SCHLICHTING-WERFT LUBECK-TRAVEMÜNDE**

**International**



EINGETRAGEN · HANDELSMARKE

**LAGOLINE**

Kunstharzlackfarbe für Decksaufbauten

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

**International**



EINGETRAGEN · HANDELSMARKE

# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang

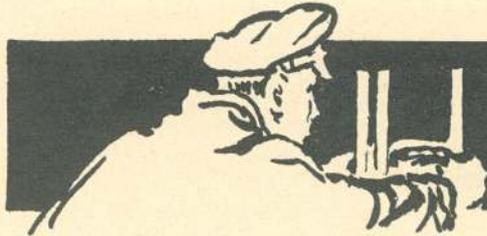
Mai 1959

Nr. 5

Schwere Stürme mit unberechenbar durcheinanderlaufenden Seen haben der Schifffahrt auf dem Nordatlantik in den letzten Wochen einige Rätsel aufgegeben. Ein schnell und in verschiedenen Richtungen ziehender Sturm war schon damals mit ursächlich für den so tragischen Verlust des Segelschulschiffes „Pamir“. Nun haben auch unsere Passagierschiffe in fast dem gleichen Seegebiet derart heftige Wirbelstürme abreiben müssen, daß Schäden und Verletzungen unvermeidbar waren, wobei die Menschenverluste auf dem Motorschiff „Berlin“ ganz besonders bedauerlich sind. Auf der Überfahrt von den USA nach Europa geriet es am 28. März in einen heftigen Sturm mit grober See und langer Dünung. Obwohl das Schiff vorsorglich mit dem Kopf auf Wind und See gelegt worden war, und nur wenig Fahrt machte, überrollte ein schwerer Brecher das Vorschiff und schlug die Luke 2 ein. Bei den Bemühungen, die Luke abzudichten, begrub eine unerwartete Quersee das ganze Vorschiff und riß vier Seeleute über Bord. Infolge des sehr schweren Wetters waren Rettungsmaßnahmen nicht durchführbar.

Gleich nach der Rückkehr des Schiffes fand eine Seeamtsverhandlung statt, um den Unfall zu klären. Dem Seeamt lag dazu ein ausführlicher Bericht des Seewetteramtes Hamburg vor, der die Angaben der Schiffsleitung über die außergewöhnlichen Sturmverhältnisse, die an dem Tage an dem Unfallort herrschten, bestätigte. Das Seeamt hielt außerdem die Maßnahme der Schiffsführung, die eingeschlagenen Luken abzudichten, für unbedingt erforderlich und kam zu dem Schluß, daß die Schiffsführung an diesem Unglück kein Verschulden trifft.

Zwei Wochen später geriet das zweite deutsche Passagierschiff, die „Hanseatic“, ebenfalls auf der Überfahrt von den USA nach Europa südlich von Neufundland in einen ebenso heftigen Sturm mit Windstärken 10 bis 11. Als der Sturm an den folgenden Tagen abzuflauen schien, wurde das Bordleben fortgesetzt. Plötzlich wurde das Schiff von zwei schweren Querseen überrannt, die das Schiff bis auf 26° auf die Seite drückten. Da auf diese unerwartete Schlagseite niemand vorbereitet war, wurden 84 Passagiere, von denen aber 79 schnell aus der ärztlichen Betreuung wieder entlassen werden konnten, verletzt. Die übrigen fünf Fahrgäste mußten bei der Landung in Cuxhaven in ein Krankenhaus eingewiesen werden. Die Reederei hat später bestätigt, daß auch hier die Schiffsleitung kein Verschulden treffen könne, denn diese schwere Doppelsee hätte vermutlich weit kleinere



## Am Reilkompaß

Schiffe erheblich schwerer beschädigen oder sogar in Seenot bringen können.

Da gerade von den Passagierschiffen in der Nordatlantik-Fahrt gesprochen worden ist, soll einmal von den Veränderungen berichtet werden, die in den nächsten Jahren auf dieser Hochstraße des Weltverkehrs zu erwarten sind. Schon in den nächsten Monaten wird die neue „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd als drittes deutsches Passagierschiff seine Atlantiküberquerungen aufnehmen. Hinzu kommt noch im gleichen Jahr die „Rotterdam“ als Neubau der Holländer und im Jahre 1960 die „Leonardo da Vinci“ der Italiener als Ersatzbau für die nach einer Kollision mit dem schwedischen Fahrgastschiff „Stockholm“ gesunkenen „Andrea Doria“. Im Jahre 1961 soll dann die 53 000 BRT große Französin „France“ erscheinen, der ein Jahr später ein 50 000 und ein 55 000 Tonner der United States Lines folgen werden.

Unter dem Druck dieser zahlreichen Neuerscheinungen auf dem Sektor des Passagierverkehrs im Nordatlantik hat sich die englische Cunard Line entschlossen, ihre beiden „Queens“, die nunmehr ein Alter von rund 20 Jahren erreicht haben, in absehbarer Zeit zu verschrotten. Die Betriebskosten für Schiffe von über 80 000 BRT sind zu hoch, so daß die Engländer mit ihren beiden geplanten Ersatzbauten ebenfalls in einer Größenordnung von etwa 50 000 und 55 000 BRT bleiben wollen. Jede der „Queens“ hat sich zu der damaligen Zeit auf etwa 60 Millionen Mark gestellt. Es ist

bereits errechnet worden, daß für jeden der geplanten Neubauten heute ungefähr der sechsfache Betrag aufzuwenden wäre. Die „France“ und die beiden Engländerinnen werden Atomtrieb erhalten.

\*

Wie aus der Ostzone verlautet, plant die Regierung in Pankow den weiteren Ausbau der ostzonalen Handelsflotte. Unter Ausnutzung der augenblicklichen Schifffahrtssituation will die DDR, die bereits im vergangenen Jahr acht Frachter in Schweden, Belgien und den Niederlanden aufgekauft hat, weitere Tonnage aus der großen Flotte der Auflieger erwerben. Zur Zeit umfaßt die Handelsflotte der Ostzone 34 Schiffe mit 101 626 BRT. Ausschlaggebend für die Überlegungen der Ostzonenregierung ist die Tatsache, daß die Handelsflotte der Ostblockländer zur Zeit noch nicht ausreicht, um den Transportbedarf dieser Staaten zu decken.

Der Ausweitung der Handelstonnage der Ostzone steht aber andererseits das Personalproblem gegenüber. Es fehlen nicht nur Nautiker und Ingenieure, sondern auch vor allem erfahrene Seeleute, obwohl der Andrang an Jugendlichen zum Seemannsberuf als ausreichend bezeichnet wird. — Hinzu kommt noch, daß sich auf dem Reparatursektor sowohl für die vorhandenen Schiffe als auch die neu erworbenen Schiffe erhebliche Zeitverzögerungen durch Mangel an Ersatzteilen und Dockkapazität bemerkbar gemacht haben. Der Wachoffizier

In der Perlenkette der kleinen und größeren Häfen an der Adriaküste Dalmatiens ist die Stadt Ragusa, das heutige Dubrovnik, die schönste Perle. Liegt man im kleinen Stadthafen — aber das können wir von den „Dickschiffen“ leider nicht, unser Liegeplatz befindet sich bestenfalls in Gruč, dem alten Gravosa, eine halbe Stunde Fußweg nördlicher — und betreten durch das Ploce-Tor die Stadt, glaubt man sich in eine mittelalterliche Festung versetzt.





## Der Mann am Ausgück

Am 9. Mai des Jahres 1945 — 00.01 Uhr — trat die Gesamtkapitulation Deutschlands in Kraft. Am 6. August des gleichen Jahres detonierte über Hiroshima in Japan die erste Atombombe, am 9. August die zweite über Nagasaki. Am 10. August kapitulierte Japan. Niemand spricht heute gern davon, daß die erste Atombombe der Weltgeschichte ebenso Hamburg oder Köln hätte treffen können. Was sind schon drei Monate in der Weltgeschichte?

Im Juni 1945 hieß es in einer Viermächteerklärung über die Errichtung von Besatzungszonen: „Das Gebiet von Großberlin wird von Truppen einer jeden der vier Mächte besetzt. Zwecks gemeinsamer Leitung der Verwaltung dieses Gebietes wird eine interalliierte Behörde (russisch: Kommandatura) errichtet, welche aus vier von den entsprechenden Oberbefehlshabern ernannten Kommandanten besteht.“

Inzwischen sind vierzehn Jahre vergangen. Berlin ist noch immer besetzt, und eine der vier Besatzungsmächte, die Sowjetunion, streckt die Hand nach ganz Berlin aus. Japan hat schon seit acht Jahren seinen Friedensvertrag. Als Ziel dieses Friedensvertrages wird die „Herstellung gegenseitiger Beziehungen auf der Grundlage gleichberechtigter souveräner Partnerschaft“ ausgewiesen.

Die früheren Alliierten bereiten in unseren Tagen eine Gipfelkonferenz vor, in deren Mittelpunkt das künftige Schicksal Deutschlands stehen soll. Manches hat sich inzwischen gewandelt. Der frühere Gegner Deutschland ist für einen Teil der früheren Alliierten zu einem „gleichberechtigten souveränen Partner“ geworden, für den anderen Teil ist er immer noch — sogar in verstärktem Maße — der Sündenbock, der zu bestrafen ist, und zwar durch Aufrechterhaltung der Abtrennung wesentlicher Gebiete. Im Fernen Osten hat sich die Sowjetunion durch die Kommunisierung Chinas schadlos halten können. In Europa versucht sie durch Satellitenstaaten ihren Machtbereich zu vergrößern. Das ist, schlicht und einfach ausgedrückt, die Lage, über die auch noch so gewundene diplomatische Erklärungen nicht hinwegtäuschen können. Die Diplomaten der westlichen Welt werden zweifellos einen schweren Stand auf der kommenden Konferenz haben. Wir haben alle Ursache, ihnen Glück und Erfolg zu wünschen, wenn sie für die Freiheit Berlins und für die Wiedervereinigung Deutschlands eintreten mit dem Ziele, „einen gerechten und dauerhaften Frieden in Europa“ zu schaffen.

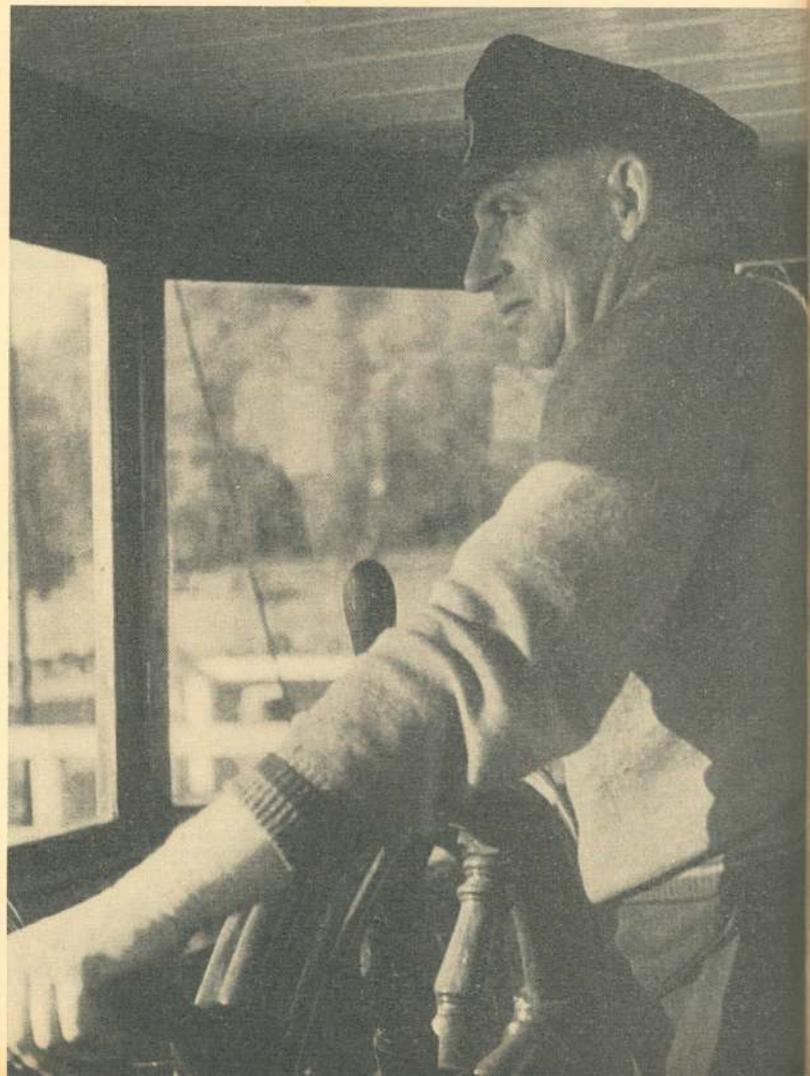
Spanien hat den Visumzwang aufgehoben. Wenn auch noch einige Formalitäten zwi-

schen dem Lande Francos und seinen näheren oder weiteren Nachbarn zu ordnen sind, so wird die neue Regelung in der Praxis schon angewandt. Damit hat Spanien einen weiteren entscheidenden Schritt getan, sich aus der Isolierung zu lösen, und zwar aus einer selbstgewählten Isolierung. Denn die Schranken, die man auch in der westlichen Welt nach dem Regierungsantritt Francos gezogen hatte, sind längst gefallen. Es war Franco selbst, der der Neuordnung nur zögernd folgte. Vorsicht ist immer ein wesentlicher Teil der Politik dieses klugen Staatshaupts gewesen. Mehr und mehr war Spanien in den letzten Jahren das Ziel der modernen Touristik. Im letzten Jahr besuchten mehrere Hunderttausend Ausländer das Land zwischen der Biskaya und dem Mittelmeer. Spanien kann den Zuwachs an Devisen gut gebrauchen. Nachdem es sich lange gegen eine Modernisierung auch des Wirtschaftslebens gestäubt hat, zieht jetzt das neue Leben mit Schwung und Tempo ein. Madrid zum Beispiel hat sich in kürzester Zeit zu einer Großstadt amerikanischen Formates entwickelt. Von dem Devisenstrom

verspricht man sich nicht zu Unrecht eine Hebung des Lebensstandards der Bevölkerung.

\*

Nachdem Amerika etliche Luftstützpunkte auf spanischem Boden errichtet hat, dürfte einem Beitritt Spaniens zur NATO nichts mehr im Wege stehen. Norwegen, das sich bisher einem Beitritt Spaniens lebhaft widersetzt hatte, zog seinen Einspruch zurück, und auch der Generalsekretär Spaak revidierte seinen ablehnenden Standpunkt. Von einiger Bedeutung sind die Besprechungen, die zwischen dem französischen und dem spanischen Generalstab gepflogen wurden. Diese Annäherung Paris-Madrid wirkte beinahe sensationell. Denn die militärische Zusammenarbeit Frankreichs und Spaniens liegt lange, lange zurück; sie weist in die schon sagenhafte Zeit des Rifkrieges in Marokko. Seitdem gingen die beiden Staaten getrennte Wege. Die neue Einigung wirkte sich sofort in Marokko aus. Der Besuch des marokkanischen Ministerpräsidenten und Außenministers Abdallah Ibrahim in Madrid endete mit der Einsetzung einer spanisch-marokkanischen Kommission, die die noch ausstehenden Fragen zwischen Madrid und Rabat lösen soll. Mit der Türkei ist ein Freundschaftsabkommen geschlossen worden, und der ägyptische Staatschef Nasser wird in Madrid erwartet. Man sieht, daß Spanien seine Brückenstellung zum Islam wirksam auszuspielen versteht.



Mann auf See und am Strom

Wer einen Schlepper führen will, muß ein erstklassiger Seemann sein. Sei es das Bugieren im Hafen, sei es ein Schiff über See zu tauen, in jedem Fall wird ein Höchstmaß an Seemannschaft von ihm verlangt.



# Der Hafen

## DAS IST DIE BERLINER LUFT

M. WASSMANN

Eben war ich am Bahnhof Zoo nach einer langen Reise eingetroffen und stand nun da zwischen lauter Wolkenkratzern. War das nun mein Berlin oder hatte ich mich restlos versegelt? Aber ja, da vor mir, das war sie doch, die Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche. Und Bauplanken und Baugruben und quietschende Bagger und seufzende Pumpen! Es wurde hier gegen genau so gebuddelt wie in Hamburg. Das Budeln scheint der Sport der Stadtväter zu sein. Ich mußte mal mit jemandem sprechen. Mit dem Zeitungsmann da drüben.

Ich weiß nicht, ob der Zeitungverkäufer einen sechsten Sinn hatte. „Wat denn, sind Se ooch von de Christlichen?“ Ich nickte: „Ja, so un-



Die „schwangere Auster“ oder den „breitgequetschten Marmeladeneimer“ nennen die Berliner die von den Amerikanern gestiftete Kongreßhalle in der Nähe des alten Reichstagsgebäudes. Natürlich, eine etwas ungewöhnliche Architektur ist das schon, geht man aber einmal hinein, „Mensch, da biste von de Socken“, sagt der Berliner

gefähr, beinahe.“ — „Hm! War ooch bei der Christlichen, uff'n Aktiendampfer. An der Westküste. Da hab'n se uns geschnappt. Sechs Jahr im Camp bei den Canadians.“ — „Und wollen Sie jetzt nicht wieder fahren?“ — „Nee, als ick zurückmachte, war Scheibe links oben mit der Seefahrt. Da ha ick nach Berlin gemacht, nu ha ick mein'n Kiosk und schul mir drin wie in'n Nockenhaus in Lee.“

Ich sah an den riesigen Gebäuden hoch. Hier stand doch einmal die Wilhelmshalle und der Ufapalast? „Ja, da staunste, wat Männecken! Wat wa bauen, det bau'n wa ornlich. Det Haus da, unten 'n Kino, oben 'n Kino, dat nenn'n wa

hier de ‚Klappstulle‘. Und nebenan, det is det ‚Blkini‘, unten een lütt bischen, oben een lütt bischen und dazwischen is nischit. Dat is det Haus der Damen-Oberbekleidung. Und wat de Gedächtniskirche ist, der Turm, de soll ja nu stehenbleiben, als Mahnmahl, und nebenan, det wird so 'ne Art Seelengarage, so 'ne Picasso-Kirche. Na, ick weef nich.“

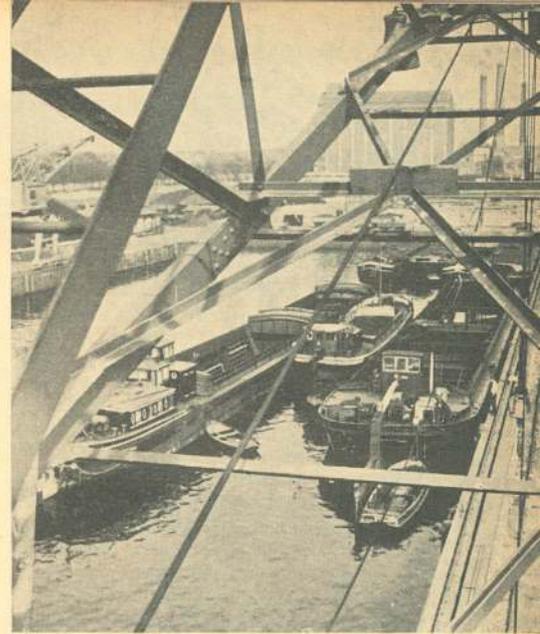
Ich fing bereits an, Berlin zu bewundern.

„Det Hansaviertel im Tiergarten, det müssen se sich mal ankieken. Een Hochhaus neben det andere. Oder det Schloß Bellevue im Englischen Garten. Da wird unser juter Papa Heuß wohnen, wenn er uns Berliner besucht. Wenn er da aus det Fenster kiekt, sieht er Bäume aus de janze Welt, janz seltene Bäume. Die haben se alle da hinjeschleppt. Von'n Tiergarten war ja nischit mehr nach. Und nu is er schon wieder janz hübsch. Wat haben se ooch alles anjepflanzt, und det noch, als wir de Luftbrücke hatten. Mit Flugzeuge kamen de Bäume, aus England und janz von Japan. De Siegessäule, ja, die is ooch wieder da. Wir woll'n ja jar nicht siegen, wir woll'n Frieden haben. Se können da ruffjehn uff de Siegesäule. Unten sehn Se dann die Straße des 17. Juni, führt direkt uff det Brandenburger Tor zu. Die Quadriga, die steht da oben wieder, die ‚Retourkutsche‘ sagen wa dazu. Nur det Eiserne Kreuz in'n Kranz, det is weg, hat der Iwan kassiert. Wenn der dat E.K. sieht, hat er det gleich ins Kreuze.“

„Ihr Berliner, ihr habt wirklich euren Humor nicht verloren. Und das in einer Zeit, wo die ganze Welt bangt um das Schicksal eurer Stadt. Eure kleine Insel, vom Brandenburger Tor bis nach Gatow, von Frohnau bis nach Lichterfelde, was ist das flächenmäßig schon? Habt ihr denn keine Sorgen, daß das einmal schief gehen könnte?“

„Wat denn, wat denn? Da sind wir Berliner ja ooch noch da. Wir sind Optimisten. Kieken Se doch! Soll'n wat det bauen, dort de Untergrund-

Ja, man muß zweimal hinguken, bis man den Wittenbergplatz erkannt hat mit der Tauentzien- und der Kleiststraße.



Nach Duisburg hatte Berlin den größten Binnenschiffsverkehr des Kontinents. Immer weiter wurden die Häfen ausgebaut und man ist auch jetzt noch nicht am Ende. Da verlangten plötzlich die Behörden der sowjetisch besetzten Zone stark überhöhte Benutzungsgebühren der Wasserstraßen. Das versetzte der Binnenschifffahrt einen gefährlichen Schlag. Aber deswegen die Flinte ins Korn werfen, nein, das tun unsere ‚Bobenlänner‘ nicht. Sie sind ja mit Spreewasser getauft.

bahn längs den Kuhdamm, diese schnieken Wohnblocks, diese Schnellstraßen für Autos! Brauchen wa det für de paar Klapperkisten von drüben? Sehn Se sich ooch det mal an, det da drüben. Da sind se nich uff 'ner Insel, det ist Festland und det Festland wackelt mehr als unsre Insel.“

Man bekommt wirklich Hochachtung vor den Berlinern. Noch habe ich nicht viel von der Stadt gesehen und doch weiß ich es, daß dieses Berlin niemals untergehen wird.

„Und wenn Se wieder auf See sind, denn trajen Se det hinaus in alle Welt, det Berlin lebt, weil det Berlin leben will. Und wat tun wa nicht alles für de Seefahrt? Da baut der Borsig in Tegel de Motoren und in Marienfelde macht datselbe Daimler-Benz, da ist de DEBEG in Charlottenburg, da ist Osram und da ist Minimax, da sind in Wilmersdorf die Deutschen Elektronikwerke und in Spandau bauen se Kümos. Und wat wa sonst noch an Fabriken und Werkstätten ham, det weef ick jar nicht. Det is een janzet Buch voll. Und wenn Se nu wieder raus-



Ooch da biste von de Socken, wenn du dir einmal Berlin von oben ansiehst, diese gewaltigen Hochbauten rund um die Ruine der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche, das Zooviertel, Berlins jüngsten Stadtteil. Und immer noch wird gebaut, gebaut, gebaut.

komm'n, denn sajen Se det man die Negers und die Amerikaners, die Inders und die Chinesen oder wo det in de Welt is: Berlin ist immer noch da, Berlin lebt, Berlin baut auf und baut weiter auf. De Welt kann sich uff Berlin verlassen, und wir Berliner, wir woll'n uns uff de Welt verlassen können.“

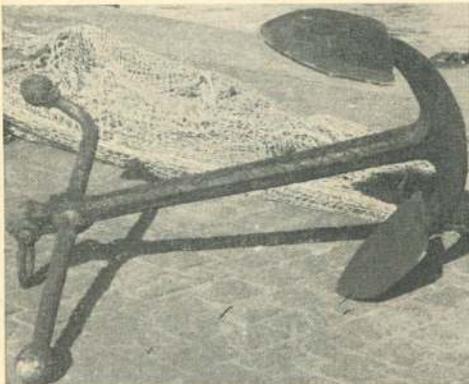


## Allenlei von der Schiffbauerei

### Anker-Einrichtungen

Von Dr. Ernst Dehning, Schiffbau-Obering. a.D.

So lange es Schiffe gibt, einerlei welcher Art und Größe und welchen Antriebs, so lange gibt es auch schon Anker-Einrichtungen. Der Anker gehört zum Schiff wie Arm und Faust zum Menschen und ist aus dem Schiffsbetrieb nicht wegzudenken, auch nicht, wenn er in der Seefahrt vielleicht hier und da nur wenig in Aktion treten sollte. In der Binnenschifffahrt geschieht dies freilich bekanntlich um so häufiger. Die Seeschiffe brauchen den Anker vor allem beim Liegen auf Reede, im Hafen, auf Strom und natürlich in Notfällen, z. B. wenn Sturm oder Strömung das Schiff auf die Küste zu abtreiben wollen. Schiffe mit starken Hauptmaschinen sind in diesem Fall weniger gefährdet. Aber auch sie können im Handumdrehen ein Spielball der Elemente sein, sobald ein Schaden an Maschine oder Ruder auftritt, was leider nicht allzu selten der Fall ist. Aus solchen Überlegungen und Erfahrungstatsachen sind für alle Schiffe ausreichend bemessene Anker- und Anker-Einrichtungen seitens der maßgeblichen Behörden vorgeschrieben. Auch beim Seemann gilt das Wort „Safety first“. Daher wird er immer darauf bedacht sein müssen, sein gesamtes Ankergeschirr jederzeit klar zu haben.



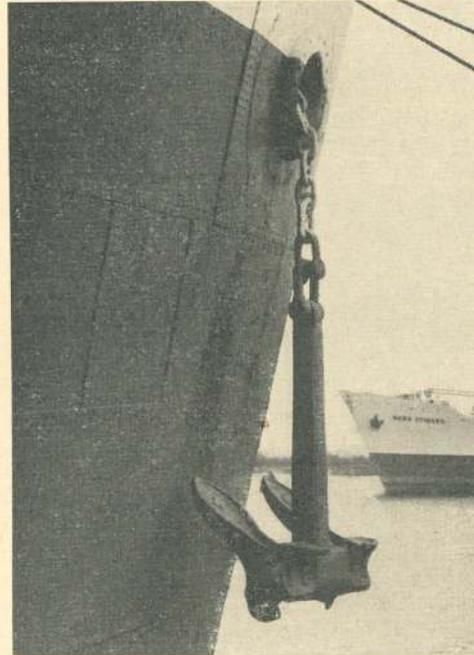
Die älteste, heute noch bestehende Form des Ankers ist der Stockanker, wohl auch Admiraltätsanker genannt. Er ist zum Symbol der Seefahrt geworden.

Es ist die Aufgabe des Ankers, sich durch sein Gewicht und durch seine Formgestaltung mit seinen Flunken, auch Pflüge oder Flügel genannt, möglichst schnell und tief in den Grund einzugraben. Hierdurch soll er für sich und sein Schiff eben den gewünschten festen Halt schaffen. Nach kurzem Schleifen über den Grund sollen sich die Flunken von selbst eindrücken. In felsigem Grund findet der Anker freilich — entgegen oft gehörter Laien-Mei-

nung — nur schwer einen Halt und wenn, so ist er ebenso schwer wieder zu lösen. Es ist daher üblich, vor jedem Ankern den Grund zu untersuchen, um danach die Entscheidung zu treffen.

#### Ankerarten

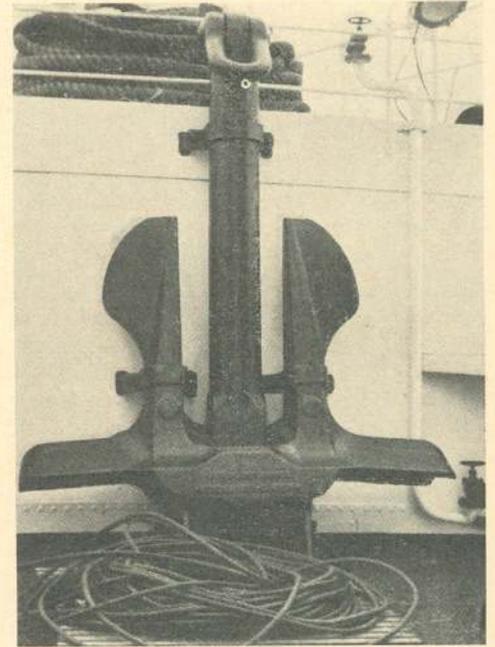
Bekanntlich unterscheidet man Bug- und Heckanker. Letztere werden auch Stromanker genannt. Sie dienen dazu, falls nötig, das Schiff quer zur Strom- oder Windrichtung legen zu können oder es mit dem Heck in Stromrichtung zu halten. Der Heckanker ist gewöhnlich um ein Drittel ein Halb leichter als der Buganker als der Hauptbeteiligte bei allen Ankermanövern. Der Warpanker, etwa halb so schwer wie der Stromanker, gefahren an Trosse, dient wie dieser beim Querlegen des Schiffes als Hilfsanker sowie evtl. zum Warpen, d. h. zum Verholen des Schiffes, notfalls zum Herabhieven von einer Untiefe. Heute wird er nicht mehr behördlich vorgeschrieben.



Da der Stockanker recht unhandlich ist und man ihn vor allen Dingen nicht vor die Ankerklüse hieven kann, erfand man den stocklosen Patentanker, nach seinem Erfinder auch Hallanker genannt. Er stellt die am weitesten verbreitete Form des heutigen Ankers dar.

Alle Anker werden an Ketten und meist in Klüsen gefahren, frei fallen gelassen, und mit Ankerspinnen aufgeholt. Seeschiffe und die mei-

sten Binnenschiffe verwenden fast ausschließlich Patentanker, gewöhnlich den Hallanker, den Klippanker oder Grusonanker. Er besteht aus Schaft mit Ring (Rö-ring) oder Schäkel und dem drehbaren Querjoch mit zwei Flunken. Den in der Segelschifffahrt stets verwendeten Stockanker, den sog. Admiraltätsanker, benutzt man heute nur noch als Reserveanker oder bei Stapelläufen (wegen seiner großen Festigkeit). Der Stock bewirkt, daß sich die Flunken auf



Der Spek-Anker

dem Grund senkrecht stellen und sich dabei der untere Flunken in gewünschter Weise eingraben kann.

Andere Ankerarten sind: Trotman-Anker (Stockanker mit drehbaren Flunken), Dragggen mit vier festen Flunken (für Binnenschiffe), Schirm- oder Pilz-Anker auf Feuerschiffen, Klappanker auf Sportfahrzeugen, ferner noch Betonklötze mit Festmachebojen für Docks, Jachten usw. Treibanker, nachgeschleppte Persenningsäcke, werden nur auf Seglern verwendet. Neuerdings hat sich — besonders auf holländischen Schiffen — der Spek-Anker eingeführt. Er unterscheidet sich vom Hallanker dadurch, daß die Fußplatte des Querjochs statt an der Oberkante bei ihm an der Unterkante liegt. Dadurch ist der Schwerpunkt des Ankerkopfes tiefer gerückt. Er bewirkt auch, daß die Flunken die Außenhaut nicht mehr so leicht verschrammen und sich leichter in die Ankertaschen einhieven lassen.

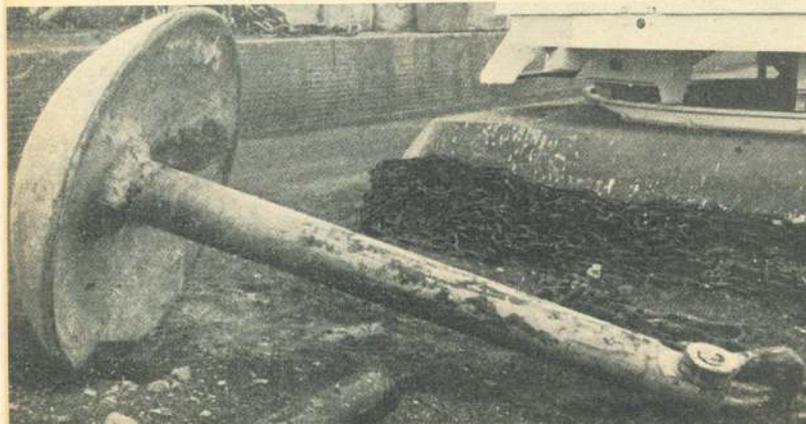
(Fortsetzung folgt)

#### Kleiner Zwischenfall an Bord

Hein sitzt im Mast auf der Saling, den Sicherheitsgürtel umgeschlallt. Er hat einen Steertblock angebracht, holt nun eine Jolle durch und schlägt den unter ihm hängenden Hangerblock an. Kuddel hievt von Deck aus den Block etwas an, damit Hein den Bolzen herausziehen kann. Es geht auch alles klar, Hein bekommt den Bolzen heraus. „Fier man sinnig weg!“ ruft Hein hinunter an Deck zu Kuddel. Kuddel fiert den Block. Im selben Augenblick ertönt aus dem Mast ein mörderisches Geschrei. Der Wachoffizier blickt hinauf und sieht, daß Hein da oben nicht mehr ganz sicher sitzt. Was war geschehen? Hein hatte seinen Sicherheitsgürtel in den Block eingepickt, den er dann ausschließend losnahm.

Noch tagelang hat es darüber viel Gelächter an Bord gegeben. H. W. Windemuth.

Wo es sich um eine Verankerung auf lange Zeit handelt wie bei Feuerschiffen, Bojen usw. und man weiterhin ein Vertören der Ankerkette an einem aufrecht stehenden Flunken beim Schwoien vermeiden will, bedient man sich des Pilzankers. Er hält allerdings nur auf weichem oder Sandgrund, weniger auf hartem oder Felsboden. Meist wird er durch Taucher oder Schlauchleitungen in den Grund eingespült.



# Der Dschunkenboß

Von Kapitän Kurt Gerdau

Die „Habana“ war eines der vielen Küstenschiffe, die in der Chinesischen See mehr oder weniger regelmäßig ihren bestimmt nicht einfachen Dienst versahen. Sie fiel durch nichts auf, höchstens, daß sie noch ein paar Tonnen kleiner als ihre Schwestern war und am notwendigsten einen neuen Anstrich vertragen hätte. Noch lag sie am schmutzigen Kai in Tsingianpu und wurde, wenn nichts dazwischen kam, so in vier bis sechs Wochen wieder hier sein, wenn sie die Küste runter bis Pakhoi abgegrast hatte. Knut Jörgensen, seinen verblichenen Ärmelstreifen nach zu urteilen, der erste Maat, was auch so ziemlich das Einzige war, das ihn von der in bunten Teestuben zusammengekratzten Crew unterschied, stand auf der engen Brückennock und stierte mit glasigen, müden Augen hinunter auf das mit Abfällen übersäte Deck. Das monotone Schnattern der Zopfindianer, wie er sie nicht nur im Scherz zu nennen pflegte, wühlte gewaltig an seinen lädierten Nerven, und die brütende Hitze tat ihr übriges. Außerdem hatten die Heizer in den Feuerlöchern gestochert, so daß sich der Ruß in dicken schwarzen Flocken gemächlich auf das Schiff senkte. Aber das bekam der Chief-Maat nicht mehr mit: er hatte den heroischen Kampf mit der Müdigkeit aufgegeben. Er schlief im Stehen, und das war eine Eigenschaft, um die ihn mancher beneidete. Doch lange sollte sein Traum vom Hungtsö-See nicht anhalten, denn der Zweite Steuermann riß ihn brutal heraus.

„Wir sollen noch acht Särge nach Hangtschou mitnehmen.“

„Tun Sie das, Mister.“

„Ja, aber in den Särgen liegen Tote.“

„Wenn Sie tot sind, bester Mann, dann ist ja alles in Ordnung, aber überzeugen Sie sich lieber davon.“

Der Blick, mit dem der Zweite seinen Vorgesetzten betrachtete, ließ kaum an Offenheit zu wünschen übrig. Das störte jedoch Knut keineswegs, denn das war er gewohnt, und außerdem schlief er schon wieder. Man hatte es jedoch auf ihn abgesehen, denn wieder war es sein Kollege, Jean Roche, der ihn ins reale Dasein zurückrief.

„Eine Kiste mit Wellensittichen, nach Tschinkiang. Wohin mit den Raubvögeln?“

„Ist doch vollkommen egal. Von mir aus zu den Leichen, denn kriepieren tun sie ja doch.“

Der Zweite dachte nicht, dafür bekam er seiner Meinung nach auch nicht bezahlt. Er gehorchte.

Eine leichte Abendbrise zog vom Huang-Hai, dem Gelben Meer, über den Hafen, als der letzte Kuli, höfliche Verwünschungen ausstoßend, über die morsche Gangway landwärts schritt.

Der Erste schrie ein paar Befehle hinunter, die aber, gerade weil sie starke verwandtschaftliche Beziehungen mit der englischen Sprache hatten, keine Menschenseele verstand. Erst als der Old Man, der gerade noch über die Brückenschanzung peilen konnte, erschien und ein paar Sätze in einem nicht wiederzugebenden Sprachsalat brüllte, wurden die Manilaleinen losgeworfen, und die „Habana“ schor quietschend am Kai entlang, um dann, doch noch gekonnt, mit dem Heck freizukommen. Er angelte nach dem Pfeifenbändsel, und unter Stöhnen entlockte er der altersschwachen Pfeife einen schrillen nie endenwollenden Schrei. Knut Jörgensen fuhr nun schon vier Jahre auf dem Kasten, aber warum der Alte hier die schonungsbedürftige, asthmatische Pfeife strapazierte, hatte er trotz angestrengten Bemühungen nicht erfahren. So gondelte die „Habana“, unfrisierte Rauchwolken ausstoßend, hinaus in ihr Element.

Die Nacht brachte keine Linderung. Es blieb stickig heiß und der stiernackige Bootsmann entschloß sich, auf der Achterluke sein Nachtquartier aufzuschlagen. Daß unter ihm acht Tote ruhten, schien ihm nichts auszumachen. Schon im Halbschlummer begriffen, bemerkte er, daß noch jemand die harten Lukendeckel einer weichen Roßhaarmatratze vorzog. Er drehte sich zur Seite, damit er ihn sehen konnte. Es war aber kein Kollege, sondern ein Passagier. Da es ein Chinese war, war an eine sorgenfreie Nachtruhe für Bob Waugh nicht mehr zu denken. Er fuhr schon eine halbe Ewigkeit im Gelben Meer und kannte genügend Geschichten, um damit eine ganze Bibliothek zu füllen. Alle handelten sie jedoch von gelben Piraten. Das könnte der Dschunkenboß sein, dachte der Bootsmann. Ein anderer käme in dieser Gegend wohl nicht in Frage. Doch allein? Da fielen ihm die acht Särge ein. Klar, das war kein neuer Trick. So muß es sein, dachte der Bootsmann. Aber wie kann ich das Schiff alarmieren? Von der Luke darf ich nicht verschwinden, schreien auch nicht, da ich sonst ein Messer im Bauch habe. Die Nacht wurde älter und ruhelos wälzten sich die beiden Kontrahenten umher.

„Was war das?“ Da rief doch jemand. Das muß im Laderaum gewesen sein. Auch der Gelbe hatte es vernommen, denn er richtete sich etwas auf, um dann jedoch, als er die offenen Augen des ihn scharf beobachtenden Bootsmannes sah, wieder zurückzusinken. Dann stieß die Sonne florettartig über den Horizont und die Nacht war vorbei. Der gelbe Passagier stand auf und verschwand. Sofort war auch der Bootsmann hoch und schnellte elegant mit seinen zweihundert Pfund Lebendgewicht auf die Brücke, wo der Erste gerade dabei war, sich den schwarzen Inhalt einer Tasse einzuverleiben.

„Die Toten sind auferstanden.“

„Am frühen Morgen und dann schon besoffen.“ Der Erste schüttelte verzweifelt seinen Kopf.

„No, Sir, der Dschunkenboß ist an Bord!“ Mit fliegenden Sätzen berichtete er die Erlebnisse der vergangenen Nacht.

So leicht war jedoch der Chief-Maat nicht zu erschüttern.

„Na schön, alle Mann an Deck, und dann wollen wir mal Leichenschau halten.“

Bis auf die Heizer hatten sich alle auf dem Achterdeck versammelt. Die beiden Steuerleute hielten langläufige Gewehre in den Händen, und der schwarze Koch hatte sein größtes Messer mitgenommen und fletschte seine Zähne.

Der Bootsmann hatte den Manndeckel geöffnet, und nun konnten die Umherstehenden die greulichen Drohungen vernehmen.

„Hängt sie auf“, konterte es von innen.

„Werft sie ins Wasser“, konterte ein anderer. „Alle umbringen“, rief eine dritte Stimme dazwischen.

Der ebenholzglänzende Koch schaute sich scheu um, und als er sich unbeobachtet glaubte, verzog er sich eilig in die Kombüse, wo er sich hinter die Kohlenkiste kauerte und alle Schutzheiligen anrief.

In der Zwischenzeit hatten die Matrosen die Lukendeckel geöffnet. Doch kein Mensch ließ sich sehen. Der Erste sprang hinunter, das Gewehr schußbereit unter dem Arm. Er öffnete den ersten Sarg — nichts — außer dem Toten natürlich. Den zweiten Sarg auf! Der Deckel klemmte ein wenig, und schon raunte es oben an Deck. Dann flog er hoch. Der Erste verzog nur die Nase und schlug ihn wieder zu. Immer spannender wurde die Angelegenheit. Doch auch im vierten, fünften und sechsten Sarg lagen nur Leichen. Die letzten zwei. Die müssen es sein. Der Erste Offizier schoß in den Sarg. Doch nichts rührte sich. Er öffnete auch noch den letzten. Es war vergebens. Dann kletterte er hoch. Oben starrten ihn verängstigte Gesichter an. Ratlos stand er vorm Kapitän. Schon war man dabei, die Lukendeckel wieder aufzulegen, als ein Gezeter aus dem Raum ertönte.

„Hängt sie auf!“ schrie es.

Die Matrosen ließen die Deckel fallen und rannten davon. Der Erste kratzte sich den blanken Schädel. Er blickte sich um, und als er eine Sitzgelegenheit fand, ließ er sich nieder. Mit Tränen in den Augen schaute er vor sich hin und lachte. Es dröhnte und prustete, und der Alte bekam es nun auch mit der Angst zu tun.

„Jetzt wird der auch noch wahnsinnig, das hat uns gerade noch gefehlt.“

„Oh, ich kann nicht mehr“, japste der Chief-Maat, aber es dauerte doch noch eine Weile, bis er sich beruhigt hatte. So klärte er denn den Piratenfall auf. Ja, an die kleinen unschuldigen Wellensittiche hatte keiner mehr gedacht.

## Die schwarze Pepita

Von Hein Bruns

Gestatten Sie, daß ich mich Ihnen vorstelle, mein Name ist Charly Braun. Die Vorstellung ist reine Formsache, denn mit mir wird der tugendhafte Bürger nicht verkehren. Doch davon gleich. Von mir wollte ich auch eigentlich gar nicht reden, sondern von der schwarzen Pepita, dem Schankmädchen in einer spanischen Bodega. Um diese Geschichte überhaupt verstehen zu können, komme ich nicht darum herum, Ihnen etwas aus meinem Leben zu erzählen. Ich bin nichts Besonderes, habe keinen festen Wohnsitz, außer einem alten Zigeunerwagen, verankert auf einem Trümmergelände an Hamburgs Peripherie. Sonst sind meine wechselnden Wohnsitze die Fok'seln, die Massenlogis, oder manchmal die Zweimannkammern der kleinen und großen Schiffe. Englische Trampdampfer, spanische Costeros, schwedische Motorschiffe oder manchmal auch ein sitzames deutsches Kompanieschiff. Ja,



Schiffe können auch sittsam sein. Ist ja auch einerlei, welcher verfluchte Himmel der sieben Meere sich über mir spannt, ob das oder jenes Deck eines schwimmenden Sarges unter meinen Füßen aus Holz, Eisen oder Rost besteht. Somit habe ich auch keine Familie. In einer nicht allzu großen Werkstatt in Coventry stellte ein Mann in der letzten Stunde seiner Arbeitszeit ein Ding fertig, und dieses Ding wurde eine kleine Bombe und von dieser Bombe genügte an jenem hellen Sommertag nur ein paar winzige Splitterchen, um meine Familie, Frau und Kind, zu töten.

Sagen Sie selbst, was soll ich nun noch mit einer Wohnung? Zur selben Zeit war ich in den Südstaaten und pflückte Baumwolle, stahl einer verschlammten Negerin aus ihrem abgelegten Kopftuch einen Knust Brot. Vielleicht war das so, genau ist das nicht mal zu sagen. Möglich ist auch, daß ich im Bremserhäuschen eines amerikanischen Eilgüterzuges hockte und die Kippe meiner letzten Camel rauchte. Es kann aber auch sein, daß ich gerade frierend und naß und müde im Schutze einer verfallenen Scheune stand, mich nicht zu rühren wagte, derweil der Farmer mit seiner Jagdflinte ums Haus schlich. Sehen Sie, so kann es gewesen sein, und ich blieb zurück.

Um nun von Pepita zu sprechen, muß ich erzählen, daß sie damals übrigblieb. Übrigblieb, wie die Bomben eines roten oder eines Franco-Bombers, was weiß ich, die Behausung ihrer Eltern in alle Winde zerstreute. Verdammte Sache das auch wieder, denn Pepita war zwei Jahre alt und nun allein.

Daß mir bei einer Messerstecherei im Vorschiff eines schwedischen Dampfers ein Auge vermamscht wurde, bringt mir wohl sechzig Kronen im Monat ein, bewirkte aber auch, daß ich vom Matrosendeck ins Heizerlogis umzog. Und nun zuckel ich auf einem elenden Steamer als Fireman die spanische Küste ab. Teufel und Hölle, was ist das für ein Leben! Auf den grünen Hängen der spanischen Küste liegt gleißende Sonne, aber in das finstere Loch des Heizraums sieht sie nicht hinein.

Und so ist Pepita meine Sonne geworden, dort in jener Bodega am Kohlenpier von Bilbao. An sich ein Stinkloch, dieser Weinladen, sage ich Ihnen, schwarz, verräuchert, und darum glaube ich nicht, daß es der Wein ist, der die Seeleute aller Herren Länder in diese Kneipe zieht. Außerdem, mit Verlaub gesagt, der Wein ist sauer. Aber Pepita ist da. Um ihren schlanken hellbraunen Hals liegt ein silbernes Kettchen mit einem funkelnden Kreuz. Pepita stellte mir

ein Glas des billigen Vino tinto auf den Tisch. Ich sah in das Glas, in ihre nachtdunklen Augen.

Draußen am Kohlenpier liegen dreckige Särgе und ächzen in ihren Leinen. Kräne stöhnen und rumoren. Am Nebentisch zechen griechische Seeleute, und vor der Theke wühlt ein Köter in den Fischabfällen. Aber Pepita ist da. Und als der letzte Arbeiter ging, der letzte Seemann lallend seine Zeche bezahlte, wußte ich und wußte Pepita, daß uns eines verband: Wrackstücke des Lebens zu sein. Caramba! Glauben Sie mir, daß auch das Liebe sein kann?

Von dem kleinen eckschiefen Fenster aus sah ich auf den nächtlichen Rio Nervion, und der Schatten Pepitas lag zitternd auf schäbiger Tapetenwand. Die Dampfer, die großen und die kleinen, zogen mit grün-roten Lichtern land- oder seewärts.

Ich drehte mich nicht um, als sich leise kleine braune Hände auf meine Schultern legten und eine weiche Stimme fast flüsternd sprach: „Sind Wrackstücke nun an Land getrieben, kann man sich aus Wrackstücken ein Haus bauen, Amigo?“

„Oh ja, das kann man. Und das Haus kann ganz solide und fest werden, es kommt nur auf das Fundament an. Einen englischen oder sonstigen Rüstungsarbeiter, einen roten oder einen weißen Bomber darf man nicht mit einkalkulieren.“ Oder sind Sie anderer Meinung? Und ich drehe mich um und sehe in blanke, tiefgründige Augen. Der laue Wind, vom Rio Nervion kommend, streicht weich über die verwaschenen Gardinen.

Ach, Sie meinen, was jetzt kommt, wäre das Glück? Nennen Sie es getrost versinken, vergessen. Derweil zogen die Dampfer mit roten, grünen und weißen Lichtern see- und landwärts, lautlos. Lautlos? Dampfer sprechen immer. Dampfer rufen, Dampfer locken, locken wie Sirenen. Rufen uns bei Tag und bei Nacht. Bloß Sie, Sie können es nicht hören.

Im ersten Stock, Saal 7, Bett 4 des Armenhospitals zu Bilbao am Rio Nervion, verflucht nochmal, liegt auf weißen Kisseln ein noch weißeres Gesicht. Mich rief kein Dampfer mehr, mich rief dieses Gesicht, von Narben entstellt. Drei Wochen nur schuffete ich am dunklen Kohlenpier von Bilbao. Jede Nacht. Am Tage suchte ich die Augen von Pepita. Es gab sie nicht mehr, die Augen waren tot. Salzsäure ist ein Teufelstoff. Ein Höllenwasser, so es ein besoffener griechischer Seemann in dunkle feurige Augen schüttet, um das Feuer

darin und in seiner Brust zu löschen. Drei Wochen lang schrie Pepita nach Licht und nach mir. Ich sagte es Ihnen schon, drei Wochen jede Nacht arbeitete ich — oh ja, ich hielt das aus und jeden Peseten trug ich ins Hospital. „Ich glaube“, so sagte Pepita, „unser Haus steht noch ganz gut, Amigo, das Haus aus Wrackstücken.“ Caramba! Das ging mir aber doch an die Nie-

ren. Sie sah nicht mein Gesicht, nicht meine schlafmüden Augen, fühlte nur tastend meine harten Hände, aufgerissen und schwierig, fuhr mit weichen bebenden Fingern durch meine Haare.

Drei Wochen, und dann war es vorbei. Und ich legte das kleine funkelnde Kreuz am silbernen Kettchen zum letzten Mal um ihren braunen Hals und schloß ihre zweimal gestorbenen Augen.

Man trug eine schmucklose, schwarz-schmale Totenkiste durch die Hintertür des Armenhospitals von Bilbao nach draußen, und die heiße spanische Sonne brannte in die staubigen Straßen.

Ja, sehen Sie, nun war doch das Haus aus Wrackstücken, aus Strandgut gebaut, wieder zusammengebrochen. Übrig blieb ich. Ich, ein schmuckloses Holzkreuz und jener Zehntausendtonner, dem Panamesen, der schon am nächsten Tag, auf wilde Fahrt gehend, den Rio Nervion hinabdampfte.

## Wußten Sie schon, daß...

...ein schneeweißes Schiff in den Tropen 5 bis 10 Grad Celsius kühlere Innenräume besitzt als ein dunkel angestrichenes?

\*

...fast 400 Millionen DM seit 1949 in den Wiederaufbau und in den Ausbau des Hamburger Hafens investiert worden sind? Damit konnte der größte Teil der Kriegsschäden beseitigt und den zeitbedingten Erfordernissen Rechnung getragen werden. Hamburg hat damit seinen Ruf als „schneller Hafen“ festigen können, obwohl in den letzten zwölf Monaten 18 850 Schiffe — mehr als jemals zuvor — gelöscht und beladen werden mußten.

\*

...die Taucherglocke bereits im Altertum erdacht, aber erst von dem Engländer William Phipps 1666 realisiert wurde? Im Auftrag Karls II. hatte er vergeblich versucht, ein Schiff zu heben. Eines Tages fiel ihm die Glocke, mit der er seinen Diener läutete — so wird erzählt — mit der Öffnung nach unten in ein mit Wasser gefülltes Becken. Als er sie herauszog, stellte er fest, daß sie im Innern trocken geblieben war. Nach diesem Prinzip soll er dann die Taucherglocke konstruiert haben.

\*

...zum erstenmal nach dem Kriege 1958 die Flaggen von 43 verschiedenen Ländern zwischen Feuerschiff Elbe 1 und Hamburg registriert wurden? Damit waren praktisch alle seefahrttreibenden Nationen auf der Elbe vertreten. Die deutsche Handelsflotte blieb mit knapp einem Drittel der Gesamttonnage weiterhin an der Spitze.

\*

...die Amerikaner W. Beebe und O. Barton die Taucherkugel erfanden und damit 1934 eine Tiefe von 923 m und 1948 eine Tiefe von 1370 m erreichten? 1953 stiegen die Brüder Picard mit einer Eigenkonstruktion 3150 m tief ins Meer hinunter. Den Rekord stellten die Franzosen Willm und Houot mit 4050 m bei einem Versuch in der Challenger Tiefe im Marianengraben (Stiller Ozean) auf. Dort wurde eine Tiefe von 10 899 m gemessen. Ganz unten ist man also noch lange nicht.

\*

...Townsend Harris, der erste amerikanische Generalkonsul in Japan, am 21. August 1856 in sein Tagebuch schrieb: „An diesen Ufern hat man schiffbrüchige Seeleute enthauptet, gefoltert und gezwungen, auf das Kruzifix zu trampeln. Wir sind das erste ausländische Schiff, das einen japanischen Hafen anläuft, ohne Repressalien fürchten zu müssen, die über zweihundert Jahre lang ausgeübt wurden...“



Und an so viel Schönheit fährt der Seemann achelos vorüber.



# Die Freiwache



## Daressalaam

Rudi Wegner

damais III. Offizier an Bord des Reichspostdampfers „Gertrud Woermann“ — er stürzte als Steuermann d. Reserve im Ersten Weltkrieg mit einem Marine-Luftschiff über London ab — erzählt hier, wie es 1909 an Bord der alten „Gertrud“ beim Einlaufen in diesen ostafrikanischen Hafen zuing.

(Kapitän Paul Schubert, damals II. Offizier auf der „Gertrud Woermann“, hat uns dieses Gedicht übermittelt).

Mit dem Blaubuch in der Hand  
Stehen klar am Lukenrand,  
Daß die Ladung man notiere  
Auf der „Gertrud“ die Off'ziere.  
Kulis werfen schon mit Macht  
Ab die Luken, daß es kracht,  
Man liegt noch vor Anker kaum,  
Steigt man auch schon in den Raum.

Suaheli mit Geschrei  
Schleppen Kolli jetzt herbei.  
Von denselben bringen wir  
Mark' und Nummern zu Papier.  
Ja, wir haben nichts zu lachen,  
Sehr genau muß man es machen,  
Denn ein jedes Kollo hat  
Nicht dieselbe Marke grad.  
Jetzo geben Sie mal acht,  
Wie das Löschen wird gemacht.

A.K.L. Zehn Kisten Vermouth,  
O.H.W. ein Kollo Schwergut,  
M.O.R. Kisten Sardinen,  
„Rote Marke“ Eisenschienen,  
W.D.R. zwölf Kisten Gin,  
Kisten mit Kartoffeln drin,  
10 im Dreieck, Baumwollballen,  
Dann ein Kollo Raubtierfallen,  
Farbe, Säure, sowie Teer  
Und verschied'ne Sachen mehr.

Leiten tut den ganzen Kitt  
Unser Erster Leutnant Schmidt,  
Der in einem wilden Trab  
Klettert alle Luken ab.  
Kaum noch auf dem Vorderdeck,  
Ist er schon im Zwischendeck,  
In der Achterluke vier,  
Kurz, er ist bald dort, bald hier.  
Und er brüllt in seinem Grimme  
Mit 'ner wahren Löwenstimme:

„Donnerwetter, Sie, Herr Heinen!  
Jetzt wird's aber Zeit bei kleinem,  
Lassen Sie doch die paar Ballen  
Schneller in den Leichter fallen!  
Das dauert ja 'ne Ewigkeit,  
Bis Sie endlich sind soweit,  
Nicht so lange rumgehockt  
Und den Baum mehr aufgenockt,  
Jeder Ballen reißt entzwei,  
Fier'n Sie weg die Außengei!  
Nun man los, man los, man los!  
Halten Sie die Klappe bloß!“



Carl Budich  
belauschte das

## Fischerleben

Fischerleben ist schwer.  
Packe das Werk fest an!  
Tückisch lauert das Meer —  
steh' deinen Mann!

Leben ist harte Pflicht —  
Wenn dich der Sturm umbraust,  
beuge den Nacken nicht,  
zeig' ihm die Faust!

Wimmelt der Fisch im Netz,  
Morgen nach hartem Gesetz  
landwärts lenke das Boot.  
wartet aufs neu die Not.

gegen Sturmwind und Naß.  
Ewig dauert der Streit  
Doch daheim sei bereit:  
Gönne dir was!

— Ja, nun bist du daheim  
mit den Deinen vereint.  
Sage dem alten Reim,  
grüße den Freund:

Ick drink di to;  
— Dat do! —  
Ik mag nich mehr.  
— Lang mi mal her!

„Nee, Herr Wegner, Donnerwetter,  
Das wird ja noch immer netter,  
Haken Sie mit soviel Mann  
Denn nur eine Kiste an?  
Solche wüste Bummelei  
Ist die reinste Träumerei.  
Denken Sie, wir löschen hier  
Nur zum allgemein'n Pläsier?“  
„Sie, Verwalterassistent,  
Komm'n Sie her, Sie fauler Fent!  
Sie sind stets, es ist ein Jammer,  
Drinnen in der stick'gen Kammer!  
Legen faul sich auf die Weste,  
Wo so viele Manifeste  
Sie noch für mich schreiben müssen.  
Immer tu ich Sie vermissen,  
Ja, ich sag' es Ihnen jetzt,  
Sie fahr 'n hier an Bord zuletzt!“

„Herr Schubert, machen Sie mir bloß  
Nicht die Schlingen gar zu groß!  
Wenn per Zufall mal was bricht,  
Sie bezahl'n den Schaden nicht!  
Wenn das Stückgut ist zu End',  
Fang'n Sie an mit dem Zement.  
Und dann „Heiapesi“ drauf,  
Angehakt und schnell hiev auf!“

Nichts an Bord hier vor sich geht,  
Was Herr Schmidt nicht gleich erspäht.  
Hört man nur sein Stimmorgan,  
Packt ein'n schon Entsetzen an.  
Trinkt vor Angst vom Biere nischt,  
Weil er einen doch erwischt.  
Und man wurstelt fort geschwind,  
Daß der Schweiß vom Buckel rinnt,  
Bis das letzte Kollo raus,  
Dann erst ruht man sich mal aus  
Und legt sich mit allen Plünn'  
Müde auf sein Sofa hin,  
Um ein Stündchen dann zu schlummern,  
Und man träumt von Marken, Nummern,  
Bis man wild zusammenschreckt,  
Weil von Schmidt man wird geweckt:  
„Anker hieven, Ruder drehn,  
Heute soll's nach Tanga gehn!“

## Das ist kein Seemannsgarn

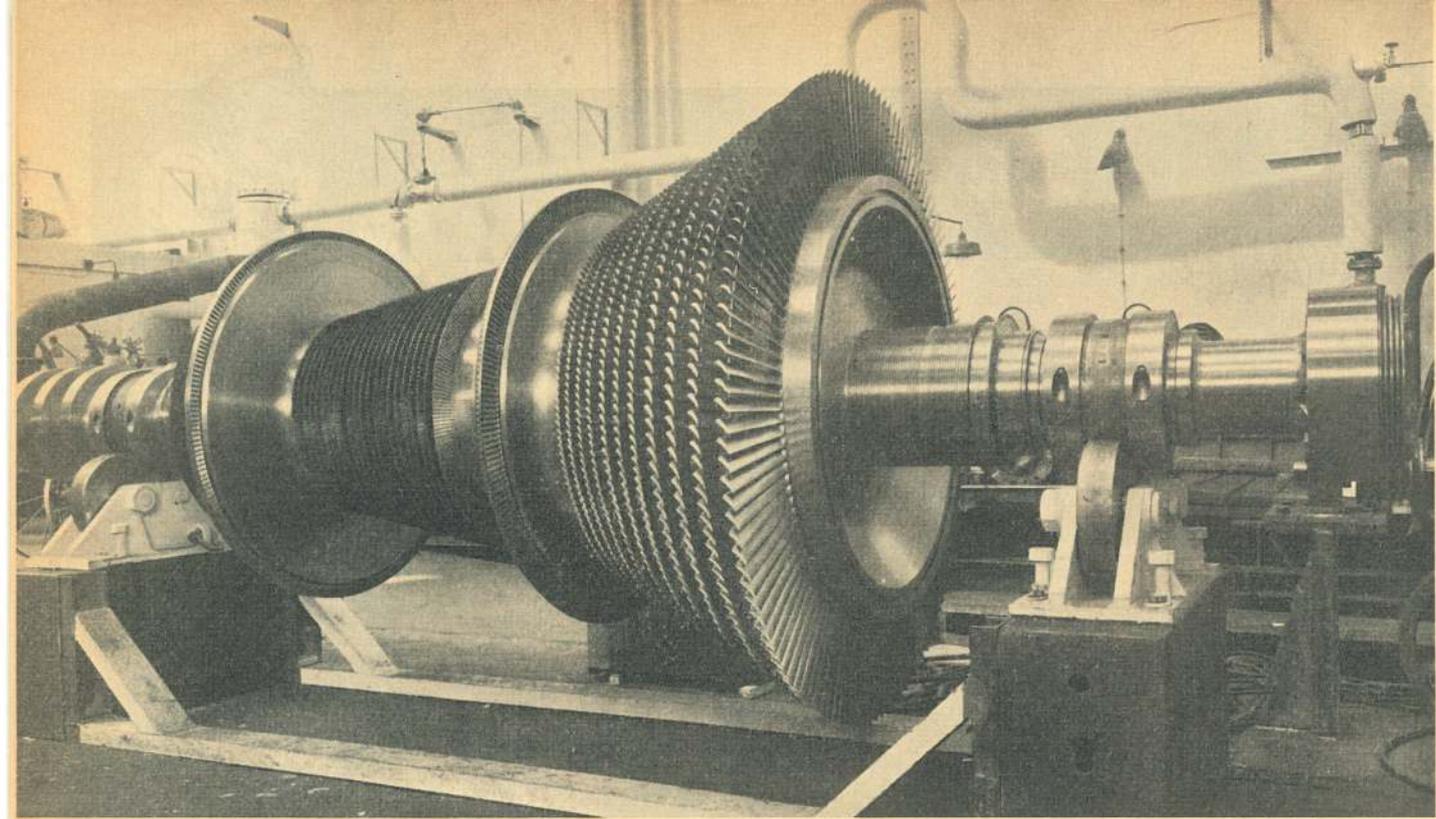
Den größten Fang der Fischereigeschichte meldete der Kapitän eines britischen Fischdampfers, in dessen Netz sich südwestlich von England ein britisches Unterseeboot verfang. Der U-Boot-Kommandant ließ auftauchen, begrüßte den erfolgreichen Fischer, schloß wieder das Turmluk und setzte seine Fahrt fort.

\*  
Miß Claudia A. Hamilton aus Charleston (Südkarolina) hat ein Modegeschäft auf Zahlung von 20 000 Dollar (rund 84 000 DM) Schadenersatz verklagt, weil ihr Badeanzug nach dem ersten Bad an der belebten Küste durchsichtig geworden war. Zur Begründung ihrer Klage führte sie an: Demütigung, Erniedrigung, Nervenschock, dauernde Nervenschädigung und „seelische Verletzung ihrer Persönlichkeit“.

# Für Zeitgewinn und Sicherheit



ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE



Das wird unsere Ingenieure interessieren, dieser Niederdruckläufer eines zweigehäusigen Kondensations-Turbo-  
generators. Bei 3000 Umdrehungen in der Minute leistet er 5000 Kilowatt.

#### Neue deutsche Schiffe

Kapitän Willi Eckert in Hamburg-Cranz übernahm das 500 BRT große Küsten-MS „Canopus“. Mit einem 475 PS Deutz-Diesel läuft das Schiff 10 kn. Erbauer ist Herbert Ranke in Hamburg-Neuenfelde.

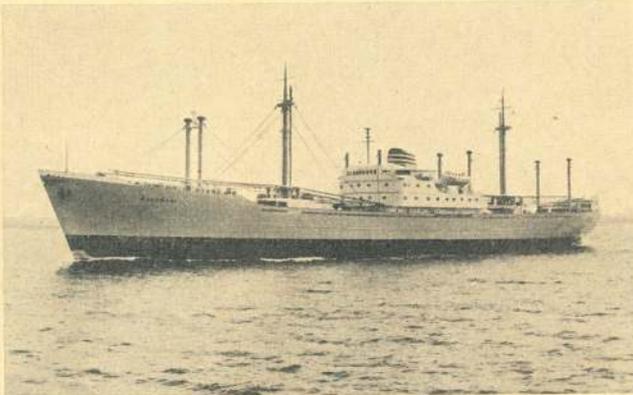
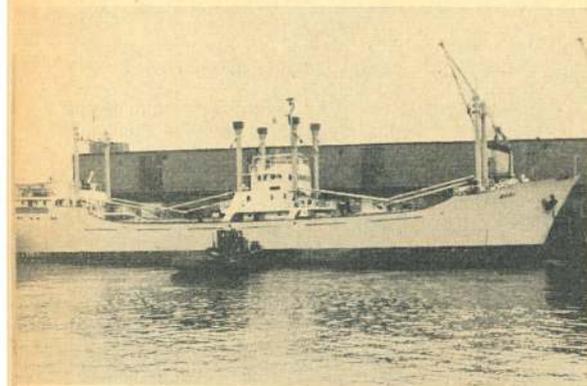
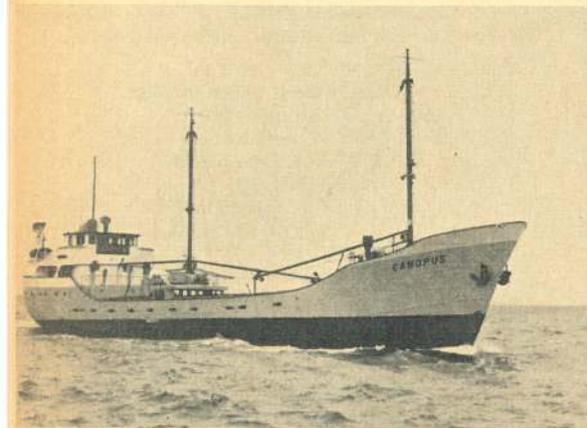
Kapitän Barthold Richters bekam mit der „Bari“ bereits den zweiten Neubau von der VEB Schiffswerft „Neptun“, Rostock. Ein 1650 PS leistender Deutz-Diesel soll dem etwa 1800 BRT vermessenden Schiff eine Geschwindigkeit von 12,6 kn verleihen. Wie es heißt, ist das Schiff bereits nach Guatemala weiterverkauft und wird den Namen „Lempira“ führen.

Das Kühlschiff „Hilde Horn“ der Hamburger Reederei Heinrich C. Horn, Hamburg, wurde von der Werft J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde fertiggestellt. 1137 BRT. Die Kühlanlagen der Firma Brown, Boveri & Co. ermöglichen Laderaumtemperaturen von  $-20^{\circ}$  bis  $+12^{\circ}$ . Mit einem 1600 PS Deutz-Diesel läuft das Schiff 12 Knoten.

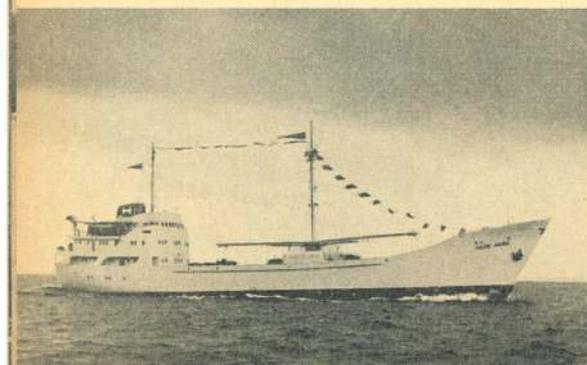
Mit MS „Kalahari“ lieferte die Deutsche Werft einen Neubau für die Afrikafahrt ab, der von der Deutsch-Afrikanischen Schifffahrts-Gesellschaft mbH. in Hamburg bereedert wird. Das 6406 BRT große Schiff hat zusätzlich Süßöltanks und Einrichtungen für 12 Fahrgäste. Ein 9000 Pse leistender MAN-Diesel verleiht der „Kalahari“ eine Geschwindigkeit von 17,5 Knoten.

Das 9341 BRT große MS „Albert Janus“ — das dritte Schiff dieses Namens — wurde von den Rheinstahl-Nordseewerken dem Korrespondent-Reeder, der Seereederei „Frigga“, Hamburg, übergeben. Mit einem 5400 PS MAN-Diesel hat das Schiff eine Geschwindigkeit von 14,4 kn erreicht.

Als sechsten Nachkriegsneubau für die D.D.G. „Hansa“, Bremen, lieferte die Werft H. C. Stülcken Sohn, Hamburg, das MS „Tannenfels“ ab. Es ist ein Schwesterschiff der „Schwarzenfels“ und mit 9335 BRT vermessen. Auch hier fehlt nicht der 120 t Schwergutbaum. Kammern für sechs Fahrgäste befinden sich im Hinterschiff. Mit einem 5850 Pse leistenden MAN-Diesel läuft das Schiff 14,5 kn.

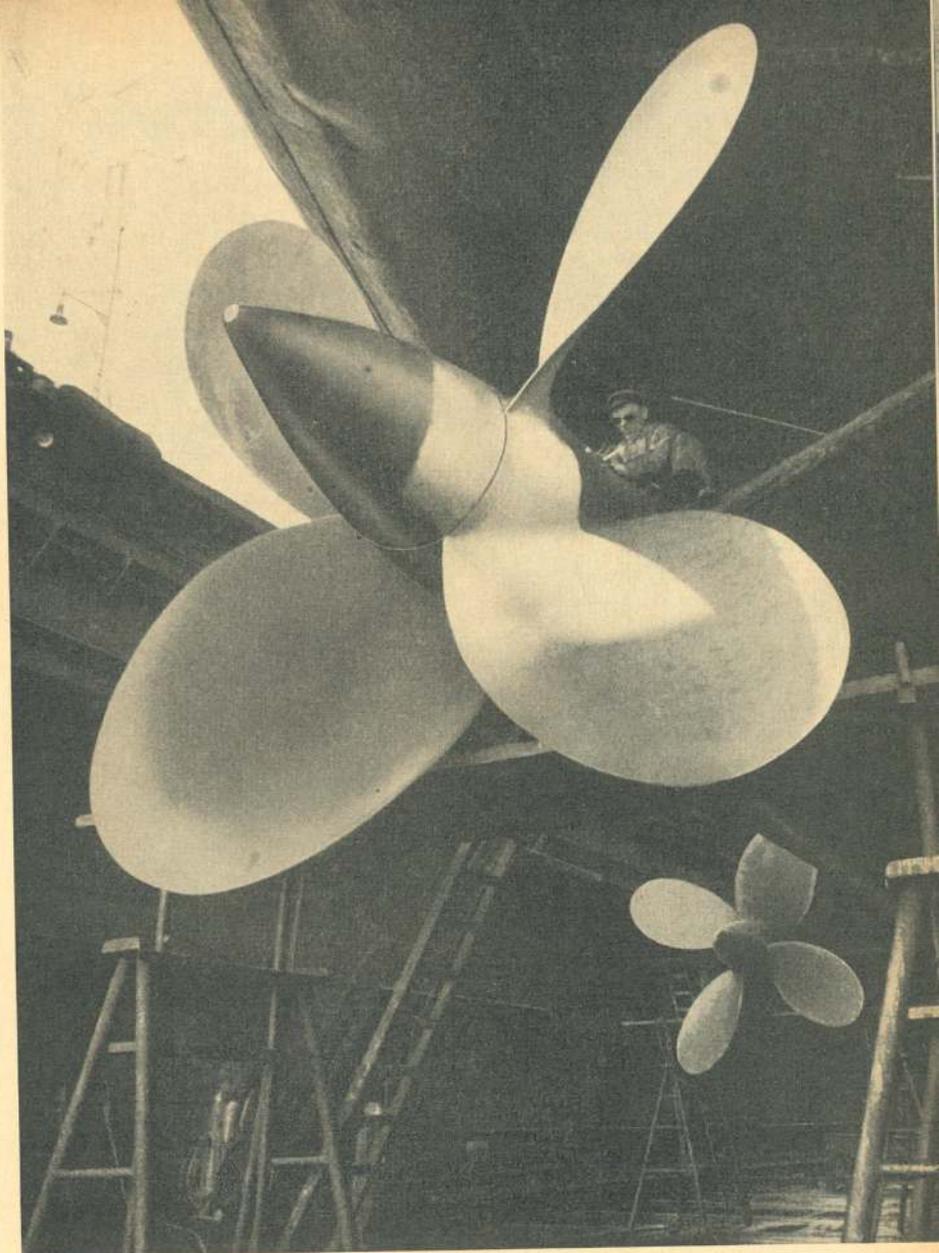
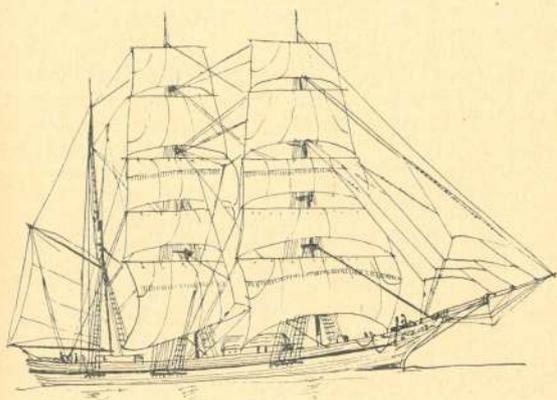


Auf den Matrosenprüfungen, die von erfahrenen Seefahrern abgenommen werden sollen die Jungmänner zeigen, ob sie alles beherrschen, was von einem Matrosen verlangt wird. Der Seemannsberuf ein Lernberuf wie jedes andere Handwerk auf Land auch mit Lehrlingen, Gesellen und Meistern.





Ob ihm das bekommt? Exportbier dem Schimpansen? Was solch ein „Seefahrer“ alles erdulden muß!

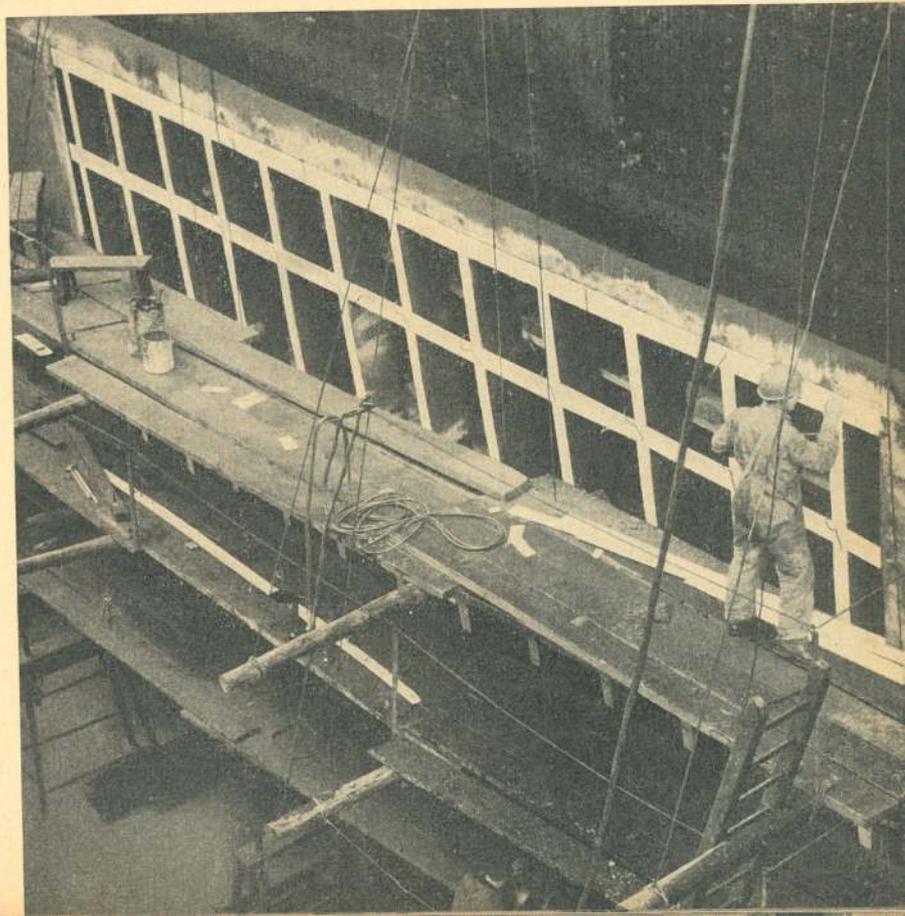


**Oben:**

In der deutschen Handelsflotte haben wir heute keine Vierschraubenschiffe mehr. Aber auch bei den Ein- und Zweischraubenschiffen müssen bei jedem Docken Welle und Propeller sorgfältig überprüft werden auf Anfrassungen und auch die Lagerlose muß gemessen werden.

**Unten:**

Verbeulte oder gerissene Platten sind recht häufige Havarien. Dann muß die Werft Überstunden machen, um die Schäden schnellstens zu beseitigen. Hier müssen von den auszuwechselnden Platten oft erst Schablonen aus dünnem Holz angefertigt werden, ein Verfahren, daß man bei Neubauten kaum noch kennt.



# Die Odyssee der „Calamar“

Von G. Krenz

Diese Begebenheit liegt nun schon mehrere Jahre zurück, so daß sich heute bestimmt kein Mensch mehr darüber ärgert.

Einige Jahre nach Kriegsende kam ein Schiff nichteuropäischer Nationalität — wir wollen es „Calamar“ nennen — nach Hamburg, um hier einesteils Passagiere und Ladung zu nehmen und andererseits an der Werft unbrauchbar gewordene Rohrleitungen zu erneuern. Die Ingenieure hatten nämlich klugerweise einfach Salzwasser reinlaufen lassen.

Nach eingehender Beratung wurde allen Passagieren mitgeteilt, daß die „Calamar“ mit einer Verspätung von sieben Tagen auslaufen würde, worauf sich alles in alle Winde zerstreute, um noch ein zweites Mal Abschied zu feiern.

Die Werft aber arbeitete sehr schnell und hatte den Schaden schon nach vier Tagen behoben. Für das Laden würde man auch nur einen Tag brauchen — warum dann unnötigerweise für zwei Tage Hafengeld blechen? Also wurden alle Passagiere eilbrieflich, telegrafisch, telefonisch und sogar per Rundfunk herbeigerufen. Am Tage der Abreise zählte die Agentur die Häupter der rund dreihundert Passagiere, und siehe, es waren — beinahe alle da. Es fehlte Herr Runde. Er war einfach nicht aufzutreiben gewesen, obgleich zwei Agenturangestellte Schwielen an den Händen hatten vom Telefonieren.

„Na ja,“ seufzte Herr Redlich, als er erschöpft und durchgefroren aus dem Hafen zurückkam und sich an seinem Schreibtisch niederließ, „da kann man nix machen. Wenn alle Stränge reißen, muß Herr Runde eben nach Vigo fliegen. Da kriegt er die „Calamar“ auf jeden Fall zu fassen.“ Er legte Herrn Rundes Paß auf den Schreibtisch und setzte seine Zigarre in Brand. „Aber die „Calamar“ hat doch noch Glück mit dem Wetter. Jetzt ist es herrlich draußen.“ „Herrlich!“ — Das sagten auch Herr Runde und seine Freunde, als sie neben ihrem Wagen an der Elbchaussee standen und den Ausblick über die Elbe genossen. Das Wasser glitzerte blau und silbern in der Sonne. Ein großer hellgrauer Dampfer fuhr elbab.

„Ach, Jonni, gib mir doch mal eben deinen Kieker. Das Schiff kommt mir so bekannt vor,“ meinte Herr Runde. Durch das Glas konnte er deutlich den Namen am Heck entziffern: „Calamar“ stand da in großen goldenen Buchstaben. „Wie — ?!“ japste Herr Runde: „Wieso kommt die ‚Calamar‘ dazu, jetzt schon auszu- laufen, noch dazu ohne mich? Das ist ja eine bodenlose Gemeinheit von der Agentur! Los, los! Nichts wie hin! Diesen Banausen werde ich einheizen! Das ist ja zum —!“

So wütete Herr Runde, bis er schweißtriend im Büro der Agentur vor Herrn Redlich stand. „Aber — bester Herr Runde,“ antwortete Herr Redlich auf das, was der Zurückgebliebene hervorsprudelte. Und dann wurde aufgezählt, was die Agentur alles getan hatte, um Herrn Runde zu benachrichtigen.

„Tja — und mein Paß — ?“

„Ist hier.“

„Was soll der denn hier?“ stöhnte Herr Runde und fächelte sich mit dem Taschentuch Kühlung zu.

„Und mein Gepäck — ?“

„Ihr Handgepäck ist hier, und das große Gepäck ist auf der ‚Calamar‘.“

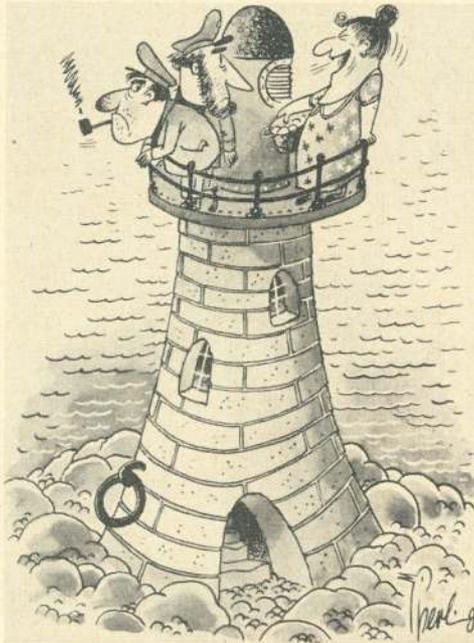
„Was soll es denn da ?!“

Herr Redlich drückte den gebrochenen Mann mit sanfter Gewalt in einen weichen Ledersessel und setzte ihm mit wenigen Worten auseinander, was man unternehmen würde, um die „Calamar“ noch bei Cuxhaven zu erreichen. Sodann führte Herr Redlich einige Telefonge-

sprache. Daraufhin erschien erstmal ein Taxi. Herr Runde und Herr Redlich stiegen ein und brausten, umklüfft von den Altländer, Kehdinger und Hadelner Dorfköttern, nach Cuxhaven. An der Alten Liebe stand schon der Zoll, warf einen Blick in Herrn Rundes Handgepäck und sagte: „Na, denn können wir ja los.“ Los ging mit dem Lotsenversetzboot. Draußen auf der Cuxhavener Reede lag die „Calamar“ mit gestoppter Maschine.

Jetzt kam für Herrn Runde der schwierigste Teil des ganzen Unternehmens. Er mußte sich über die Lotsenleiter an Bord begeben. Ganz abgesehen davon, daß die Bordwand eines

## Leuchttürme



„Ich habe immer gelesen, auf einsamen Leuchttürmen spielen sich tolle Eifersuchtstragödien ab; hoffentlich wird das bald was . . .“

Zehntausendtonners ganz schön hoch ist, war Herr Runde außerdem noch durch seine Körperfülle gehandicapt. Für die Unbeteiligten ist es immer ein Vergnügen zuzusehen, wie ein wohlbeleibter Herr eine senkrechte Leiter hinaufentert und dabei bemüht ist, sein Bäuchlein vor den Sprossen in Sicherheit zu bringen. Bei jedem Schritt nach oben wird eine Drehung um neunzig Grad nach Backbord oder Steuerbord gemacht, was wie eine Art Bauchtanz aussieht. Während Herr Runde sich mühevoll die Lotsenleiter emporwand, standen alle dreihundert Passagiere an der Backbordreling, lachten und schrien im Chor: „Herr Runde! — Herr Runde!“, daß man es an der Alten Liebe noch hören konnte.

\*

Wenn irgendeine Sache nicht gut ausgeht, gibt es hinterher immer eine Menge Leute, die es vorher ganz genau gewußt haben wollen. So auch auf der „Calamar“. Einer aber muß eine Ahnung gehabt haben: Herr Runde. Als er nämlich an Deck stand, äußerte er nach einem Seufzer der Erleichterung grimmig: „So! Von mir aus kann nun weiterhin alles schiefgehen.“ Dabei war alles in bester Butter. Man hatte das schönste Wetter, das man sich denken konnte. Der Südatlantik war so sanft, daß selbst chronisch Seekranke den besten Appetit hatten. Zudem konnte nun jeden Augenblick die Küste Südamerikas in Sicht kommen.

Da sitzen Herr Runde und seine Freunde an einem schönen schattigen Plätzchen an Deck, spielen friedlich Bridge und denken an gar nichts Böses. Plötzlich rollte eine Zigarrenspitze vom Tisch. Plötzlich sitzen die Bridge-spieler in der heißen Nachmittagssonne.

„Nanu — !? Eben war hier noch Schatten und jetzt ist Sonne?“

„Dascha gediegen!“

Man sah nach allen Himmelsrichtungen. Es war aber nichts zu sehen — kein Schiff, kein Land —, das eine Kursänderung gerechtfertigt hätte. Ringsum nur der leere, blaue Südatlantik.

Die Passagiere tauschten untereinander die wildesten Vermutungen aus. So eine unprogramm-mäßige Kursänderung kann ja auch alles mögliche vom Ruderschaden über Sonnenstich und Seeschlange bis Kriegsausbruch bedeuten. Wenig später kam dann heraus, was wirklich los-gewesen war.

Tags zuvor hatte der Kapitän geäußert, daß man nun wohl demnächst Rio in Sicht kriegen werde. Als dann am nächsten Tag immer noch kein Zuckerhut zu sehen war, kam ein überaus skeptischer Vierter allem sonst an Bord der „Calamar“ geübten Respekt zum Trotz auf die Idee, das Besteck seines Kapitäns nachzuprüfen. Was dabei herauskam, veranlaßte ihn zu einigem Kopfschütteln.

Der Kapitän stand in der Brückennock und hielt mit dem Glas Ausschau nach dem Zuckerhut.

„Señor Capitán“, redete ihn der Vierte an; „was Sie treiben, ist Energievergeudung. Wir befinden uns bereits südlich von Rio de Janeiro.“

„Más imposible!“ entrüstete sich der Gewaltige. Aber bei näherem Hinsehen war's denn doch nicht unmöglich.

„Sofort auf Gegenkurs!“ herrschte er den erschrockenen Rudergänger an, der blindlings gehorchte und das Ruderrad herumwirbelte. Allen fiel ein großer Stein vom Herzen, als trüben Ahnungen zum Trotz der gute alte Zuckerhut am dunstigen Horizont auftauchte. Da polterte es laut und anhaltend tief unten im Schiff. Es waren aber keine vom Herzen geplumpsten Steine, sondern diesmal ein ausgesprochener Schaufelsalat in einer Dampfturbine. Zum Glück konnten schleunigst Schlep-per an die „Calamar“ beordert werden, denn man stand ja dicht vor der Hafeneinfahrt.

In Rio de Janeiro wurde noch ein paar Tage lang an der vermurksten Turbine herumgedoktert, bis die Maschinenbauer hilflos die Achseln zuckten und meinten, die maquina sei eben yanqui und könne von vernünftigen Menschen überhaupt nicht repariert werden. Die Rechnung, die sie ausstellten, war aber trotzdem gepfeffert.

Die Reederei schickte zwei Wochen danach einen Liberty-Frachter nach Rio, der alle die Passagiere mitnahm, die weiterreisen wollten. Aber bevor noch der letzte Passagier die „Calamar“ verlassen hatte, ging der Kapitän von Bord und flog in seine Heimat. Die Reederei hatte den dringenden Wunsch geäußert, ihren patenten Kapitän zu sehen, um ihm um den Hals zu fallen.

Bald nach Neujahr tauchte plötzlich ein Herr mit Koffer auf der „Calamar“ auf, der schlicht erklärte, er werde das Schiff an die nordamerikanische Bauwerft bringen, damit die Turbine repariert werden könne. Die auf der „Calamar“ gebliebenen Besatzungsmitglieder schlugen die Hände über dem Kopf zusammen und zeternten, das sei Selbstmord. Der Herr, der mittlerweile Kapitänsuniform angezogen hatte, ließ sich dadurch nicht beeindruckt, sondern fuhr los — gen Norden. Nur mit einer Turbine. Trotz mehrerer Schneestürme und dicken Nebel, und brachte das Schiff sicher an die Werft. Er war ein Seemann.

# Und Jan Mayen, der alte Flegel...

Von Vitalis Pantenburg

Nichts ist um uns als Wasser und Himmel. Eine ganze Woche schon fahren wir nordwärts. Der tiefgrüne Nordatlantik tobt; unser lächerlich kleiner Eismeerutter rollt, schlingert, tanzt. Sandte die „Teufelsinsel“ Jan Mayen uns ihre unfreundlichen Verbote entgegen? Nach unseren Berechnungen sollten wir mittlerweile auf der Höhe des Eilandes sein. Längst hatten wir Funksprechverbindungen mit den Wettermachern von Jan Mayen. Diese drei einzigen Bewohner des weltfernen Inselchens sind eifrig darauf aus, mit Schiffen, die in ihre Nähe kommen, eine „Fern“-Unterhaltung zu führen. Wie gut begreifen wir das! Wir wissen, was es heißt, auf dieser Station ein ganzes Jahr lang zu hausen, keinen anderen Menschen zu Gesicht zu bekommen, einzig durch das Radio mit der übrigen Welt Verbindung zu haben.

Die Norweger nennen Jan Mayen „Teufelsinsel“ oder auch einfach „Hölle“. Ich kenne keinen Ort in der ganzen Arktis, der so wenig zu einem Besuch oder gar zu einem längeren Aufenthalt reizt wie diese kleine Insel, die zwischen Spitzbergen und Island, Norwegen und Ostgrönland liegt. Doch sind die regelmäßig gesendeten Wettermeldungen von „Jan“ für alle Länder, die um den nördlichen Atlantik liegen, von großer Bedeutung.

Im Raum von Jan Mayen entstehen zumeist die großen nordatlantischen Zyklone, die auch unser mitteleuropäisches Wetter stark beeinflussen. Zwei große Meeresströmungen berühren einander fast genau unter Jan Mayen. Von Norden geht der riesige Eisstrom zwischen der ostgrönländischen Küste und Jan Mayen nach Südosten; aus dem Mittelatlantik strömt der Golfstrom nordwärts. Dieser ewige Kampf zwischen warm und kalt bleibt natürlich nicht ohne Folgen für das Wetter. Darüber bekommen wir jetzt eine recht anschauliche Belehrung. Björn Western, der Bordfunker, hat mir

„Ah — Western — weißt du, wir hatten uns schon so gefreut, daß ihr uns besucht. Wird also nichts daraus werden.“  
Jan Mayen-Funker Jacobsen tut einen tiefen Seufzer. Man spürt ihn richtig ...  
Da sitzen sie jetzt um ihren 1. Funker und sind gewiß sehr traurig. Der fast immer heulende Sturm, der oft in Orkan übergeht, rast und reißt an den Stationsgebäuden. Wütend fährt er in die Drahtseile und Ketten, an denen sie verankert sein müssen, damit sie nicht einfach weggeblasen werden.  
Könnte die „Veslekari“ die Stationsbucht nur zu einem ganz kurzen Besuch anlaufen!  
Nur einmal wieder andere Menschen sehen, mit ihnen einen „snakk“ machen, über etwas ganz anderes, als über das schon hundertmal Ge-



Das sind die drei „Wettermacher“ von Jan Mayen. Unter allen arktischen Wetterwarten haben sie wohl den schwersten Dienst zu verrichten. Nur selten bekommen die Drei die Sonne zu sehen. Oftmals brauen die Nebel so dicht, daß man sich keine zwanzig Meter von den Gebäuden entfernen kann. Stürme von sonst nirgends bekannter Heftigkeit heulen um die Station. Zuweilen erschüttern auch Erdbeben den Boden.



einen Kopfhörer übergestreift, und so kann ich alles mitanhören.

„Hallo — Hallo — Veslekari (Klein Karin) — meldet euch — hallo — hallo — hier spricht Jan-Mayen-Radio — hallo — hallo!“

„Hallo — hallo — hier Björn Western auf Veslekari — ich höre — hallo — hallo — ich höre — bitte gebt Nachricht wie das Wetter bei euch ist!“

„Haben dichten Nebel hier“, berichtet der Leiter der Station, der zugleich der 1. Funker ist. „Seit vier Tagen. Wir können das Meer nicht sehen, aber hören das Donnern der Brandung. Windstärke 7.“

„Da können wir Jan leider nicht anlaufen“, sagt Björn.

Ein 2300 m hoher Vulkan, der Beerenberg, ist das Wahrzeichen von Jan Mayen. Nur selten zeigt er einmal seinen gletscher-gesäumten Kraterstand im Schein der Sommersonne. Meist brauen Nebel um ihn, umtosen ihn Orkane von unvorstellbarer Gewalt.

sagte. Doch keiner der drei Einsamen spricht darüber. Ein ganzes Jahr völliger Weltabgeschiedenheit macht sehr verschlossen. Hier könnten auf die Dauer wohl einmal die Nerven versagen, und selbst über einen erprobten Überwinterner vermöchte dann der schlimme Polar-koller Macht bekommen.

So war es einmal auch geschehen. Björn erzählte mir die Geschichte.

Gegen Ende November, in der Zeit der fürchterlichen Orkane, geht an den Chef des norwegischen Wetterdienstes ein alarmierender Funkspruch von Jan-Mayen Radio:

„S O S ... S O S ... S O S ...“, funkt Pedersen, der Leiter der Station, „ich halte es einfach nicht mehr aus. Bitte mich sofort abzulösen.“ Wer mit den Verhältnissen vertraut ist, weiß, daß dies voller Ernst ist. Für die beiden anderen auf der engräumigen Wetterwarte muß es eine Hölle sein. Jeden Augenblick kann ihr Leiter völlig verrückt werden. Von Norwegen aus muß eine Ersatzexpedition nach Jan Mayen gehen, möglichst sofort. Der Gedanke an Ablösung ist allerdings zu dieser Zeit geradezu wahnwitzig. Gewaltige Packeis Massen, die in beständiger Bewegung sind, blockieren das Eiland von allen Seiten. Sind die Küsten hier und da einmal kurzfristig von Eis befreit, dann rollt eine wilde Brandung gegen den Strand. Da sich heranzuwagen, kommt fast einem Selbstmordversuch gleich. Man muß alles sehr sorgfältig vorbereiten und — warten.

Eindringlicher werden die S O S-Rufe von Jan Mayen. Anscheinend hat es nun auch den 2. Funker gepackt. Er kann jeden Augenblick ebenfalls zusammenklappen. Keiner wagt mehr, die Station auch nur kurzfristig zu verlassen oder fest zu schlafen, aus Furcht vor dem unberechenbaren Ausbrüchen des 1. Funkers. Zu allem Unglück beginnt der für völlig erloschen gehaltene Vulkan Beerenberg, der 2270 Meter hoch aufragt, unheimlich lebendig zu werden. Ein Nebenhaus der Station bricht unter heftigem Beben wie ein Kartenhaus zusammen. Zum Glück ist der Sender noch unversehrt.

Hier kann nur noch die „Veslekari“ Hilfe bringen, das in tausend Gefahren erprobte arktische Expeditionsschiff und seine prachtvolle Besatzung. Zeh ringen sie mit dem schweren Packeis vor Jan Mayens Küste, kämpfen sich Schiffslänge um Schiffslänge vorwärts. Oft genug gerät man in Gefahr, vom Eis zermahlen zu werden. Unablässig aber funkt Björn Western seinen Landsleuten auf der Station Mut zu: „Laßt Euch nicht unterkriegen. Wir helfen, sind bald da!“

„Veslekari“ schafft es wirklich, aber es grenzt fast an ein Wunder. Die Fahrkunst der polarerfahrenen Nordmänner siegt gegen Eisesmacht und Sturm. Die Besatzung wird ausgewechselt, denn — Jan Mayen muß senden!

Die Ablösung ist mit dem Versorgungsschiff, das nur einmal im Jahr, und zwar im Hochsommer nach Jan Mayen entsandt wird, angekommen. Unter unvorstellbaren Schwierigkeiten muß die gesamte Ausrüstung und alle sonstigen Notwendigkeiten für ein ganzes Jahr Boot um Boot durch die Brandung an den Strand gebracht werden.





Die Äußerung des Bundestagsabgeordneten Vizeadmiral Heye Anfang April d. J. vor dem Verteidigungsausschuß des Bundestages, wonach die im Flottenbauplan für die Bundesmarine vorgesehene Zahl der U-Boote und Geleitfahrzeuge zur Erfüllung der westdeutschen Aufgaben im Rahmen der NATO und der eigenen Bedürfnisse nicht ausreicht, wurde vom Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge, voll bestätigt. Er bezeichnete die Bauplanung der BM sogar als „in allen Bereichen an der untersten Grenze liegend“.

Zu dem für unsere Handelsflotte so wichtigen Geleitschutz im Ernstfall wurde gesagt, daß die Versorgung Westdeutschlands mit Versorgungsgütern von Übersee her einen täglichen Ein- und Ausgang bis zu 140 000 Tonnen erforderlich macht, was das Einlaufen und Auslaufen von je rund acht Transportschiffen am Tage bedeutet. Hierzu müßten rund 32 Geleitfahrzeuge in See sein. Tatsächlich aber sieht der Flottenbauplan nur sechs Geleitfahrzeuge vor. Nach unlängst erfolgter Rücksprache zwischen Bundesverteidigungsminister Strauß und seinen Marinesachverständigen auf der einen, mit dem Stabschef der amerikanischen Kriegsmarine und dessen Berater auf der anderen Seite, drüben in den Vereinigten Staaten und auch bei uns, mit entsprechenden Vertretern der US Marine darf man hoffen, daß diese und andere Unzulänglichkeiten unserer Seeverteidigungsstreitkräfte behoben werden. Es ist doch nicht vorstellbar, daß unsere NATO-Verbündeten die Lage in der westlichen Ecke der Nordsee und in der Ostsee verkennen. „Die Ostsee ein rotes Binnenmeer?“ Darüber machen sich auch die Schweden schwere Gedanken.

Nach den bisher bekannt gewordenen Ergebnissen deutsch-amerikanischer Besprechungen, soll die Bundeswehr, also auch die Bundesmarine, die Kleinrakete „Red Eye“ erhalten, die allmählich die 2-cm-Flak ersetzen soll; die „Tatar“-Rakete mit einer Schußweite von 35 km ist als Bewaffnung zukünftig auch für bundesdeutsche Zerstörer vorgesehen, wenn auch nicht gerade von heute auf morgen. Die vielgenannte „Polaris“-Rakete, mit der die neuesten amerikanischen Lenkgeschloß-U-Boote ausgerüstet sind, kommt wegen der geringen Größe unserer U-Boote nicht in Frage.

Von den sechs Landungsschiffen der Bundesmarine, die im wesentlichen die gleichen Abmessungen haben, nämlich 62×10,4×2,15 m, sind „Otter“ und „Viper“ Feuerdeckungsfahrzeuge, die außer einem 12,7 cm Punktzielgeschütz noch je sechs Raketenwerfer gleichen Kalibers führen. Die reinen Landungsfahrzeuge (L 750 einschl L 753) können vier bis zwölf Panzer, je nach deren Größe, auf dem verstärkten Deck aufstellen, außerdem noch 100 Mann Panzer- oder sonstige Truppen.

Unter dem Namen „Brommy“ wurde die britische Fregatte „Eggesford“, unter dem Namen „Raule“ die ebenfalls aus britischen Beständen stammende „Albrighon“ von der BM übernommen. Der Umbau kostete rd. 22,5 Millionen DM.

Beide Schiffe, je 1490 ts Höchstverdrängung, stammen aus den Jahren 1941—1943. Weitere Fahrzeuge dieser „Hunt III“ Klasse folgen.

Über das vergangene Monatsende fanden deutsch-dänisch-norwegische Minenübungen in der westlichen Ostsee unter deutscher Leitung

statt. Russische Kriegsfahrzeuge hielten sich bis dicht unter die schleswigsche Küste in aller-nächster Nähe der übenden Verbände auf. Derartige Neugierde ist man ja schon gewohnt. Zwischenfälle gab es nicht. Das betr. NATO-Manöver hieß „Clear Run II“.

\*

Die amerikanische Kriegsmarine wird im Jahre 1960 einen Gesamtbestand von 630 000 Mann und insgesamt 864 Schiffen aufweisen, darunter 14 größere Flugzeugträger (Angriffs-träger), 20 Kreuzer, 113 U-Boote, 238 Hochsee-Geleitfahrzeuge. Die Coast Guard und das Militärische Seetransportwesen (MSTS = Military Sea Transportation Service) treten im Kriegsfall noch weiterhin unter das Kommando der US Navy.

Bemerkenswert ist noch, daß drüben auch bereits eine Atom-Kesselanlage für einen Zerstörer in Bau ist. Das Anfang d. J. in Dienst gestellte diesel-elektrische U-Boot „Barbel“ (SSA 580) soll das schnellste U-Boot dieser Art sein. Es soll 25 Knoten laufen; die Geschwindigkeit des Atom-U-Bootes „Skipjack“, 3000 ts Verdrängung, soll sogar 50 Knoten betragen. Man wird diese Angaben aber doch wohl nachprüfen müssen. Der Baupreis des in Groton (Connecticut) in Bau befindlichen Atom-U-Bootes „George Washington“ (SSBN 598) wurde mit 100 Millionen Dollars angegeben.

Es ist 116 m lang und erhält als Bewaffnung 16 „Polaris“-Raketen die, aus Unterwasserstellung heraus gefeuert, eine Schußweite von 1500 km, aus Überwasserstellung sogar 2400 km haben. Nach gut verlaufener Probefahrtsreise hat der im vorigen Jahr von Stapel gelaufene große Flugzeugträger „Independence“, 70 000 ts Verdrängung, endgültig in Dienst gestellt. Es muß ein tolles Schiff sein, außer den „powder magazines“ für Geschosse usw., soll es sogar einen „powder room“ haben, in dem besuchende Damen sich ungestört „nachmalen“ können. „Dees gibts aa!“ würde man in Bayern dazu sagen. R. Andriano

## KÄPTEN BRASS

# Athabaska-Höft

Athabaska! Eine Jugenderinnerung, die sich unauslöschlich in mir eingepägt hat. Athabaska-Höft, so heißt es heute. Wie oft sind wir daran vorübergefahren, wenn wir die Elbe heraufkamen und die Türme Hamburgs vor uns auftauchten. Wieviele werden sich über den seltsamen Namen gewundert haben, der so gar nicht in die niederdeutsche Landschaft hineinpaßt. Er klingt nach Indianern, nach Lederstrumpf und nach Karl May. Nun ja, schließlich ist es auch ein Indianername, mit dem diese einen Strom bezeichnen, der aus den Rocky Mountains kommt und in den Athabasca-See westlich der Hudson-Bai mündet.

Im Geiste sehe ich noch das rostrote Eisenwerk mit dem Leuchtfeuer obenauf. Gerade gegen-

über von Övelgönne lag es, dort wo jetzt der Parkhafen ist. Ein weites Sumpfgelände befand sich hier, mit Schilf und Reet bestanden, mit knorrigen und krumpeligen Weiden auf kleinen Erdhügeln, von zahllosen Prielern durchzogen, ein Dorado für allerhand gefiedertes Volk, ein Paradies auch für uns rudernde und segelnde Jungen.

An der Elbseite dieses mystischen Parksandes stand das erwähnte Eisengerippe, das man mit Athabaska bezeichnete und um das sich viele Legenden webten. Es war das Vorschiff eines Dampfers. Bei Hochwasser kletterten wir auf den Bug und übten uns im Kopfsprung.

Aber was hatte es damit überhaupt für eine Bewandnis? Die „Athabasca“ war ein eiserner Schraubendampfer des Liverpooler Reeders William Tapscott und 1645 Nettoregistertons groß. Im Oktober 1891 kam die „Athabasca“ mit einer Ladung Reis von Hinterindien die Elbe aufwärts. Ein dunkler und trüber Abend war es, als das Schiff Övelgönne passierte. Eben lag vorschriftsmäßig die Finkenwerder Bake achteraus und man hielt nun nach Backbord hinüber auf das Neumühlener Feuer zu. Dabei kam es dem Böhnhasen-Sand, der damals — der Köhlbrand war noch nicht reguliert

— vor Övelgönne lag, zu nahe und geriet an Grund. Da Flutstrom lief, kam das Schiff bald wieder flott, lag nun aber schräge im Fahrwasser, weil der Strom das Heck herumdrückte.

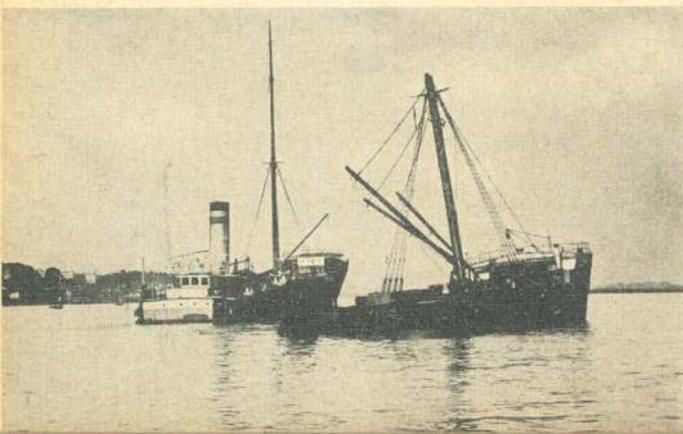
Die Positionslampen brannten zwar hell, doch das Hecklicht hatte man gespart. Die Vorschriften waren zu jener Zeit noch nicht so scharf wie heute. Kapitän Jones war auch wohl der Ansicht, daß die grüne Zolllaterne am Heck allein genügte. Plötzlich tauchte ein schwarzer Schatten aus der Dämmerung auf, wohl legte er noch im letzten Augenblick das Ruder hart nach Backbord, doch da war es schon zu spät.

Es krachte und knirschte und das fremde Schiff bohrte sich eben hinter der Kommandobrücke tief in die „Athabasca“ hinein. Kessel und Maschinenraum liefen sofort voll Wasser, die Schotten hielten nicht mehr dicht, und in kurzer Zeit war der Liverpooler Reisdampfer so weit gesunken, wie es eben auf diesem flachen Wasser möglich sein konnte. Das fremde Schiff, das solche Eile hatte, nach Haus zu kommen, war der Sloman-Dampfer „Procida“.

Er hatte Weizen für Hamburg geladen. Zwei Schlepper mußten sich abrackern, die „Procida“ wieder aus der „Athabasca“ herausziehen. Das Wrack ließ sich nicht mehr bergen.

Da Schrott damals noch nicht so hoch im Preise stand, wurde es nur an die Seite aus dem Fahrwasser geräumt und auf Strand geholt.

Über zwei Jahrzehnte hat das Vorschiff dort am Parksand gelegen, bis es unter den Erdmassen der Hafenerweiterung verschwand. Nur der Name Athabaska-Höft erinnert noch an den Liverpooler Reisdampfer.





## Klar bei Schmünzelauge

Hannes Fretwurst, Erster Bootsmann auf dem Kombischiff MS „Buxtehude“, wird, zurückgekehrt von Ostasien, in Hamburg von seinem Frauchen abgeholt.

„Du solltest doch deinen Führerschein machen, hatte ich dir doch gesagt, Mäuschen. Ich hatte schon davon geträumt, du würdest mich mit deinem neuen Wagen abholen. Und nun sitzen wir wieder auf Fähre VII.“

„Ich habe ja auch Fahrstunden genommen, Vati.“

„Und durchgerasselt durch die Prüfung?“

„Nee, der Fahrlehrer fragte mich, was ich tun muß bei einem Unfall. Das wußte ich nicht. Da sagte er: „Da müssen Sie Ihre Unschuld beweisen, darauf kommt es in erster Linie an.“ Da bin ich natürlich nicht mehr hingegangen.“

\*

Ernst Käsebieber, Dritter Offizier auf dem MS „Bremer Tallymann“, hat seinen jungen Freund zum Abendbrot mit nach Haus gebracht.

„Darf ich dir vorstellen, Muschi, das ist Herr Dr. Petermann, unser neuer Bordarzt. Er hat seine erste Reise mit uns gemacht!“

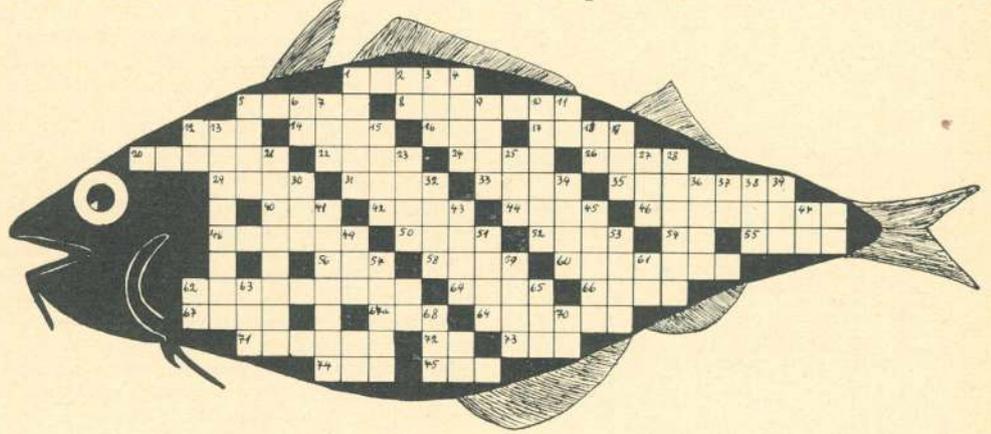
Wie Mütter sind, wenn sie einen Arzt zu Besuch haben, sprechen sie gleich von Krankheiten. Ihr Töchterchen ist in letzter Zeit so mickrig, will gar nicht recht was essen, nee, ist überhaupt nicht richtig auf Draht.

„Und wie ist denn die Psyche des Mädchens?“ will Dr. Petermann wissen.

„Och, Herr Doktor, die ist in Ordnung, ganz regelmäßig jeden Morgen.“

Der Musikdampfer hat gerade eben die Elbe mit Kurs auf New York verlassen. Nervös eilt eine Dame durch die Gänge. „Suchen Sie etwas Bestimmtes, gnädige Frau?“ fragt ein Steward. — „Ja, Herr Ober, ich kann mein Zimmer nicht wiederfinden. Helfen Sie mir!“ — „Aber selbstverständlich, gnädige Frau. Welche Nummer hatte Ihre Kammer?“ — „Das weiß ich eben nicht. Aber wenn ich zum Fenster hinausblicke, konnte ich den Wasserturm von Cuxhaven sehen.“

### KREUZWORTRATSEL



**Waagrecht:** 1. so nannte man früher einen Kleinen Kreuzer; 5. nicht nur ein Möbelstück, sondern auch ein Teil des Ladegeschirrs; 8. dadurch wird man künstlich unempfindlich gemacht; 12. ein griechischer Buchstabe; 14. Küstenfluß in Ostpommern; 16. Zeichen; 17. deswegen jagte man früher Wale und Robben; 20. man braucht es beim Kursabsetzen; 22. das war die Dame, die das Erlebnis mit dem Schwan hatte; 24. ein Römer, der die Christenverfolgung begann; 26. Oase in der Lybischen Wüste; 29. heute sehr gesuchtes Schwermetall; 31. einer der kostbarsten Pelze; 33. was der Seemann im Hafen immer hat; 35. dem lyrischen Gesang hatte sie sich geweiht; 40. Töpfe und Teller werden damit gesäubert; 42. trotz des Schweißens kann man im Schiffbau nicht ganz darauf verzichten; 44. ein Halbedelstein; 46. eine zulässige Fehlergrenze; 48. der Beherrscher des ägyptischen Totenreichs; 50. ein munteres Knäblein mit Leier und Blume, der die Liebenden beschützte; 52. die griechische Göttin der Zwietracht; 54. Abkürzung eines Grundstoffes, der im Kochsalz enthalten ist; 55. ein Bächlein, das in die Saale fließt; 56. ein unentbehrliches Navigationshilfsmittel; 58. ein etwas ungewöhnlicher Ausdruck für undurchsichtig; 60. die drittgrößte Insel Dänemarks; 62. Nervenschmerzen; 64. muß von jedem Schiff vorhanden sein und auch die Linienfahrt verkehrt danach; 66. eine Zahl; 67. ein Schwimmvogel; 67a. sollte man zum mindesten jeden Samstagabend nehmen; 69. damit kann man Häuser bauen; 71. Geschäfts-

träger eines Staates; 72. ein sibirischer Fluß; 73. sollte man als Heilbehandlung machen; 74. davon reden die Ingenieure und die Tischler; 75. der zweitlängste Strom der Erde. **Senkrecht:** 1. Pflanzen, die der Seemann nicht sehr schätzt; 2. ein kleines Verhältniswort; 3. so nennt man auch den amerikanischen Onkel; 4. nordafrikanische Hafenstadt; 5. Nebenfluß der Mosel; 6. ausgestorbene Rinderart; 7. die nordische Göttin des Totenreichs; 9. mit vier Blättern soll es Glück bringen; 10. noch ein Küstenfluß Ostpommerns; 11. der Herr der Schöpfung; 13. germanischer Volksstamm; 15. britischer Stützpunkt am Roten Meer; 18. davon müßte man beim Kartenspielen vier Stück haben; 19. eine sehr strikte Verneinung; 21. so nannte man früher das Kreuzen der Segelschiffe; 23. wird in der Oper gesungen; 25. der schönste Hafen Südamerikas; 27. bekommt der Bootsmann, wenn jemand mit öligen Stiefeln über sein frisch geschueertes Holzdeck gegangen ist; 28. wer kein Musikgefühl hat, singt auf diese Art; 32. wer darauf setzt,

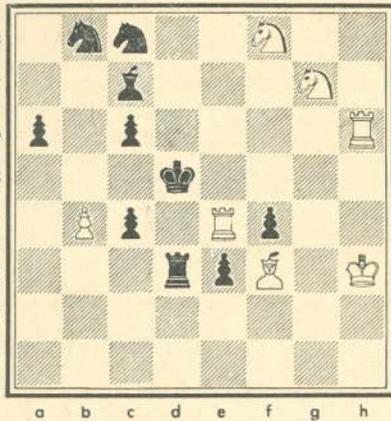
kann beim Roulette viel gewinnen; 34. in England führen Grafen diesen Titel; 36. dahinter sitzt Schwung; 37. eine kleine französische Biskaya-Insel; 38. wer dafür ist, ist . . . ; 39. so heißt das Ohr auf englisch; 41. soviel müßte man in der Lotterie gewinnen; 43. wie heißt der Mast, wo er zu Ende ist; 45. eine Schlingpflanze, aber auch ein Mädchennamen; 47. die Landeskenntung der holländischen Kraftwagen; 49. der Nachstrom; 51. ist im Seewasser enthalten; 53. so hieß ein König in Palästina; 57. über dieses Land schrieb in letzter Zeit viel die Zeitungen; 59. ein türkisches Ruderboot; 61. lateinische Abkürzung für „am angeführten Ort“; 62. damit bezeichnen die Chemiker das Neon; 63. Gestalt aus der Nibelungensage; 65. Ungebrauchtes ist . . . ; 68. ein russischer Strom; 70. in den Seekarten Abkürzung für Greenwich.

### UNSERE SCHACH-ECKE

#### Zwei Möglichkeiten?

Von W. F. Rudenko

(Problemkomponisten-Wettkampf Holland—Sowjetunion 1956/57)



Weiß zieht an und setzt im 2. Zug matt

Lc7 ist offenbar der Hauptakteur, wie bringt man ihn vom Fleck? — Seit etwa 25 Jahren gibt es Länderkämpfe auch im Problemschach. Champions sind die Holländer, die aber von der Sowjetunion bei ihrem ersten Auftreten eine vernichtende Niederlage bezogen. Durch eine Fehlentscheidung des Schiedsrichters (auch das gibt es!) kam die hübsche Arbeit des Russen Rudenko nur auf Platz 22 unter 30.

### Auflösung aus Nr. 4

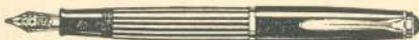
#### Schachaufgabe

1. Kb6—a6! Bc6—c5 2. Ka6—b5 c5—c4 3. Kb5—b4 c4—c3 4. Kb4×c3 (der Schild wird gefressen, da nun kein Turmschach mehr droht) und Schwarz kann nur noch wählen, wie er sterben will: durch 5. Sg4—e3 oder Sg4—h2 oder Dd2—f2 oder Dd2—d1 matt.

#### Silbenrätsel

1. Hamburg; 2. Odessa; 3. Wiborg; 4. Alkmaar; 5. Libau; 6. Deneb; 7. Trondhjem; 8. Sevilla; 9. Weymouth; 10. Eckernförde; 11. Rostock.

Howaldtswerke Hamburg A.G.



Mod. 400



Pelikan P1

**Pelikan**

**bock & danckwerts**

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MÖNKEDAMM 17-18

FÜLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF





## Was den Seemann sonst noch interessiert

### Jahresbericht der Seemannschule Hamburg

Das Kuratorium der Deutschen Seemannsschule legte kürzlich seinen Jahresbericht, der aus drei Schulen (Falkenstein — Bremervörde — Finkenwerder) bestehenden Seemannsschule Hamburg, vor. Der Leiter der Schule, Kapitän Wagner machte interessante Ausführungen über das Nachwuchsproblem:

In allen früheren Jahresberichten konnte auf das erfreulich große Interesse hingewiesen werden, das bei den Jugendlichen im ganzen Bundesgebiet für die Seefahrt vorherrscht. Es war somit bisher kein Problem, für die das ganze Jahr hindurchlaufenden 3-monatigen Lehrgänge, nur solche Jungen anzunehmen, die nach den Unterlagen das Zeug zum Seemann haben mochten.

Das ist nun seit einiger Zeit nicht mehr der Fall. Im Berichtsjahr meldeten sich gerade noch so viele Bewerber, daß die Lehrgänge an den drei Hamburger Seemannsschulen besetzt werden konnten. Bei der Auswahl der Schüler, sofern bei dem geringen Zulauf überhaupt noch von Auswahl gesprochen werden kann, wurden im allgemeinen nur Hilfsschüler und Jungen mit nicht abgeschlossener Volksschulbildung abgelehnt. Es trifft also schon seit langem nicht mehr zu, daß die Leiter der Seemannsschulen aus den vielen Bewerbern die besten Jungen herausuchen, wie vielfach behauptet worden ist.

Nach Möglichkeit wurde es früher vermieden, Bewerber einzustellen, die vorher schon in anderen Berufen tätig gewesen waren. Von diesem Grundsatz mußte in dem vergangenen Jahr infolge des geringen Angebotes bedauerlicherweise abgewichen werden. Dabei handelte es sich hier größtenteils um junge Männer, die schon seit Jahren aus der Schule entlassen waren und die Lebensgewohnheiten von Erwachsenen angenommen hatten. Es liegt auf der Hand, daß diese sich in die auf jüngere Schüler zugeschnittene Haus- und Dienstordnung nur schwer oder gar nicht einfügen wollten. Teilweise fehlten ihnen überhaupt die notwendigen Voraussetzungen für den Seemanns-

beruf. Sie waren entweder wankelmütig und unbeständig — daher haben sie ja auch ihren vorherigen Beruf aufgegeben — oder sie waren so ausgesprochene Versager, daß sie nirgendwo anders mehr als in der Seefahrt unterzukommen glaubten. Es sind also nicht gerade die Besten, die ihre Lehre unterbrechen, um zur See zu fahren. Die steigende Zahl von Bewerbern aus anderen Berufen ist somit recht bedenklich, zumal es bei dem verringerten Angebot an Jugendlichen noch mehr als bisher auf Qualität ankommt.

Neben dem Rückgang der Bewerber stiegen aber auf der anderen Seite die Ausfälle rapide an. Hinzu kommt noch, daß eine ungewöhnlich große Anzahl der durch die Arbeitsämter vermittelten Bewerber einfach nicht zum Lehrgangsbeginn in den Schulen erscheint. Gegen Ende des Jahres 1958 wurden bis zu 30 % mehr Schüler einberufen als die Lehrgangsstärke betragen sollte.

Trotz dieser unerfreulichen Entwicklung kann mit 967 vermittelten Jungen im Jahre 1958 das Ergebnis an den drei Hamburger Schulen als befriedigend angesehen werden. 71 von 1104 zu den Lehrgängen erschienenen Schülern mußten hauptsächlich wegen schlechter Führung vorzeitig die Schule verlassen. 21 Jungen fielen bei den Abschlußprüfungen durch. 41 Jungen waren körperlich untauglich und wurden schon bei Lehrgangsbeginn wieder nach Hause geschickt.

In der Schüler-Statistik gibt der Jahresbericht des Kuratoriums interessante Einzelheiten über die Schulbildung, Heimat und den Beruf des Vaters Auskunft; hinsichtlich der Schulbildung, daß sich der Anteil der Jungen mit Volksschulbildung und Mittlerer Reife durchaus die Waage halten. So wurden an den drei Schulen zusammen insgesamt 474 Jungen mit Volksschulbildung, 129 aus der Ober- und Mittelschule, 452 mit Mittlerer Reife und 33 mit Abitur angenommen. In Bezug auf die Herkunft wird festgestellt, daß der größte Teil von Mittel- und Süddeutschland gestellt wurde. Im

einzelnen kamen 296 Jungen aus Mitteldeutschland, 283 aus Süddeutschland, 239 aus Hamburg, 62 aus Westberlin und 10 aus der Sowjet-Zone.

Was den Beruf des Vaters anbelangt ist statistisch festgehalten worden, daß das Hauptangebot des seemännischen Nachwuchses von Beamten und Angestellten mit 161 Jungen, von Handwerkern mit 158 Jungen und von Kaufleuten sowie kaufmännischen Angestellten mit 124 Jungen gestellt worden ist.

### Deutscher Kapitän in Southampton bestraft

Der Kapitän eines deutschen Motorschiffes von 500 BRT, Walter K., wurde in Southampton zur Zahlung einer Strafe von 125 Pfund zusätzlich 10 Pfund 10 Schilling Gebühren verurteilt, da er sein Schiff überladen hatte. Ein Beauftragter des Ministry of Trade erklärte, daß das Schiff bei Ankunft in Southampton mit einer Holzladung aus Uddevalla bereits sechs Zoll über die Lademark eintauchte. Man ist der Meinung, daß das Schiff bereits beim Verlassen von Uddevalla überladen gewesen sein mußte. Der Kapitän hingegen, der zur Zeit der Beladung des Schiffes krank war, sagte, daß die Lademark durch Packeis im Hafen von Uddevalla nicht zu erkennen war und daß die Decksladung während der fünf-tägigen Reise feucht geworden war, so daß die Ladung natürlich schwerer wurde.

### Für 1960 wieder eine Schulschiffsregatta geplant

Der große Anklang, den die beiden Schulschiffsregatten 1956 und 1958 gefunden haben, hat die Mitglieder des Rates der „Sail Training Association“, unterstützt von den Marine-Attachees der betreffenden Länder und den Kapitänen der Großsegler veranlaßt, den Regierungen der beteiligten Staaten folgende Empfehlung zu unterbreiten:

- Die nächste Schulschiffsregatta soll im Jahre 1960 in der Nordsee stattfinden. Start Oslo, Ziel Rotterdam oder Ostende. Kurs rund Bell Rock vor der Mündung des Tay. Distanz 750 Seemeilen.
- Nach Beendigung der ersten Regatta sollen die großen Schulschiffe nach Lissabon segeln, um dort an den Feierlichkeiten zu Ehren des 500. Geburtstages Heinrich des Seefahrers teilzunehmen.
- Hierauf folgt eine Geschwaderfahrt der Schulschiffe von Lissabon nach Neapel. Die Fahrt soll im August beendet sein, so daß die Ankunft der Schiffe mit der Eröffnung der Olympischen Spiele zusammenfällt.
- Gleichzeitig soll ein Schulschiffsrennen im Mittelmeer von Cannes nach Neapel stattfinden, das offen ist für solche Schiffe und Hochseejachten, die an dem Nordseerennen nicht teilnehmen können.

Wie verlautet, haben bis jetzt je drei norwegische und schwedische und zwei dänische Schulschiffe ihre Teilnahme zugesagt. Weiter wird das belgische Schulschiff „Mercator“ und wahrscheinlich auch das portugiesische Marine-Schulschiff „Sagres“ starten. Die 3067 ts große Bark „Sagres“ war Siegerin 1958 in dem Rennen von Brest nach den Kanarischen Inseln, ein schöner Erfolg für das 1896 in Geestemünde unter dem Namen „Rickmer Rickmers“ erbaute Schiff. Die französische Marine beabsichtigt ihre beiden 227 ts großen Gaffelschoner „La belle Poule“ und „L' Etoile“ zu melden. Man rechnet außerdem mit einer Teilnahme der 1634 ts großen Bark „Eagle“, ex „Horst Wessel“ der US Coast Guard und wahrscheinlich auch des Schulschiffs „Gorch Fock“.



Noch keine Seebeine haben diese angehenden Kapitäne, die alle Vierteljahr auf der Seemannsschule Hamburg-Falkenstein anschwirren. Aber nach einer Woche wissen sie, was Backbord und was Steuerbord ist, nach einer weiteren Woche können sie schon ein paar Knoten machen und nach einem Monat benehmen sie sich beinahe wie alte miesmuschelbewachsene Seebeine.

## 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



**Ankerplätze  
DER SEEMANNSMISSION**

**Deutsche Seemannsheimen in der Heimat:**

- Brake: Weserstraße
- Bremen: Stephanikirchhof
- Bremerhaven-M.: Schifferstraße 53/55
- Bremerhaven-Fischereihafen: Hoebelstraße 10
- Brunsbüttelkoog: Seemannsfrauenheim Schleuse
- Büsum: Fischereijugendheim
- Cuxhaven: Deichstraße 45
- Emden: Am Außenhafen
- Hamburg: Wollgangsweg 12
- Hamburg-Altona: Gr. Eibstraße 132
- Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
- Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64, auch Seemannsfrauenheim Südschleuse
- Lübeck: Untertrave 1

**Deutsche Seemannsheimen und Stützpunkte im Ausland  
Im Ostseeraum**

- Göteborg: Skanganatan 27 (schwed. Freizeitheim im Stigbergstorgel)
- Helsinki: Bernherdsgatan 4
- Malmö: Ingelstadgatan 4
- Stockholm: Svartmangatan 16
- Turku: Satamakatu 27

**Im Nordseeraum**

- Aberdeen: Castle Terrace
- Amsterdam: Keizersgracht 733
- Antwerpen: Auskunftsstelle f. Seeleute im Konsulat
- Belfast: 169 A Ormesu Road
- Bristol: 29 Fernbank Road, Redland
- Cardiff: 77 Cowbridge Road, C-East
- Dublin: 21 Merlyn Park
- Gent: Agence Maritime, Dornzelestraat 255
- Glasgow: H 4 York Str.
- Hull: 1 Nile Street
- Leith: Edinburgh 9, Chalmers Creseent
- Liverpool: 25 Langdale Road, Sefton Park
- London: 59 Allie Street, Whitechapel E 1
- Middlesbrough: 188 Borough Road
- Newcastle-on-Tyne: 43 Lovane Place
- Rotterdam: s'Gravendijkwal 25
- South-Shields: 9 King George Road

**Spanien und Mittelmeer**

- Athen: Odos Sina 66
- Barcelona: Calle Brust 94
- Bilbao: Apartado do Rafaela Ibarra 31—50
- Genua: Salita S. Rocco 3/18
- Haifa: Meir-Str. 41
- Istanbul-Beyoglu: Galipdede Cadessi 83.
- Kairo: 39 Sara Ahmed Hishmat Pa 3ha

**Nordamerika**

- Cleveland: 1952 E 97 Str.
- Montreal: 3594 Jeanne Mance Str. 41
- New Orleans: 2713 Joliet Str.
- New York: Hoboken N. J., 64 Hudson Str.; Brooklyn, 357-9 th Str. (im YMCA-Heim)
- Philadelphia: 1402 E. Moyamensing Ave.
- Toronto: 93 Riverdale Ave.

**Südamerika**

- Buenos Aires: Esmeralda 162
- Conception (Chile): Avenida Victor Lamas 1273
- Joinville: Rue Jagnaram 99
- Montevideo: Juan M. Blandes 1066
- Porto Alegre: Rue Sartoria 345
- Rosario: Boulevard Orono 645
- Santos: Estado de Sao Paulo
- Valparaiso: Corro Coception Parco Arskinson 96

**Afrika**

- Dakar: Internat. Seemannsheim
- Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congeliea
- Kapstadt: Longstreet, Martinikirche
- Lagos: Port Welfare Officer
- Wallfish Bay: Swakopmund

**Ostasien**

- Rangun: 55/61 Strand Road

**Australien**

- Adelaide: 20 Marlborough Str., Luth. City Mission
  - Brisbane: 16 Dora Str., Hendra NE 10
  - Geelong: Torquat Pid Goredal
  - 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).

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Bödecker & Drauz S. 72; Brinzer S. 65; Conti-Press S. 67; Deutsche Werft (Werkaufn.) S. 72; J. Hamann S. 70; Ernst de Jong S. 73; Hugo Klement (Kap Horn) S. 68; Heinrich von Medvey S. 75; Vitalis Pantenburg S. 69; H. Rancke (Werkaufn.) S. 72; Rhein Stahl-Nordseewerke (Werkaufn.) S. 72; Kurt Schmische S. 73; Günther Schowalter S. 67, 70, 71 78; Richard Schüler S. 76; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 72, 73; J. J. Sietas (Werkaufn.) S. 72; Walter Sperling S. 74; Stülckenwerft (Werkaufn.) S. 73; Ferdinand Urbahns S. 66.



**DER WEG  
ZUM PATENT**

**Seefahrtsschule Cuxhaven**

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** bestanden am 20. 3. 59, die Herren:  
Rudolf Arnold, Peter Bartz, Hermann Biedermann, Manfred Bruns, Otto Ertel, Willy Ertel, Helmut Heidenreich, Hans-Georg Herrmann, Bernhard Hoch, Joh. Horwege, Horst Hübner, Wilhelm Janzen, Heinr. Kahlsdorf, Manfred Kinsky, Hans-Heinrich Köhn, Kl.-Peter Kotalla, Herm. Kröncke, Wolfgang Kruse, Herm. Lohse, Karl Matthiesen, H. Medczinski, Harm Messens, Dieter Oehlmann, Hans-Joachim Penzel, Günter Pollmann, Siegfried Ringst, Hermann Sartor, Hermann Schmidt, Karl Schmitz, Walter Schwarz, Friedr.-Karl Tank, W. Tecklenburg, Josef Wachter, Karl-H. Wielage, Volkmar Wolenberg, Wilhelm Wohlers.

Die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4)** bestanden am 23. 3. 59 die Herren:  
Karl Block, Klaus Buck, Bruno Butenschön, Adolf Heinbockel, Siegf. Lücke, Peter Rasmussen, Ludwig Rass, Rudolf Schüler, Ernst Weber, Fr. Winkelmann.

Die Prüfung zum **Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5)** bestanden am 24. 3. 59 die Herren:  
Hans Arp, Alfred Krüger, Hans Kukulies, Werner Liebers.

Die Prüfung zum **Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4)** bestanden am 25. 3. 59 die Herren:  
Horst Debrodt, Horst Diekmann, Karl-Heinz Geier, Wilhelm Grimm, Erwin Hegewald, Hans-Jürgen Karp, Helmut Düring, Reinhold Kraiß, Ottmar Krohn, Ehlert Lemburg, Kurt Stephan, Karl Witt.

**Seefahrtsschule Elsfleth**

Es bestanden am 14. April 1959 die Prüfung zum **Seesteuermann (A 5)** die Herren:

- Klaus Baumgart, Otto Böhneke, Karl Brandt, Hans Fickert, Wilhelm Imming, Heinrich Kramer, Harald Lindner, Kurt Neumann, Peter Nuber, Hans-Wilhelm Ostendorf, Max-Wilhelm Protz, Dieter Schuster, Werner Spielmann, Friedrich Stahl, Lauritz Thamsen, Kurt Vater, Eberhard Woerl.

**Seefahrtsschule Hamburg**

Am 6. April 1959 bestanden die Zusatzprüfung zum **Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4)** folgende Herren:  
Manfred Berger, Wilhelm Camper, Klaus Eichhorst, Hinrich Gensch, Willfried Gerstenberg, Karl Goos, Heinrich Hennings, Albert Köhneke, Harald Scherwath, Günther Werle, Siegfried Zakschewski.

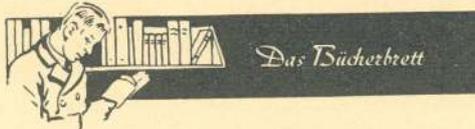
Es bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** am 16. April 1959 folgende Herren:

- Hans Aalders, Gorrit Arzt, Carl Ballin, Ernst-Otto Braasch, Klaus Braunwarth, Heinz Eleison, Hasso Fehling, Max Hansen, Hellmut Haß, Hans Hau, Werner Hemme, Hans-Gerd Henning, Karl-Wilhelm Kähler, Arnold Ketelsen, Peter Köster, Günther Luense, Harald Martin, Peter Meyer, Volker Morsch, Ekkehard Hespithal, Kurt Schlumbom, Ernst Schwarz, Hellmuth Thomsen, Peter Werner, Hartmut Wiese.



**GRUSSE AUS DEM  
HEIMATHAFEN**

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 23. Mai und 20. Juni 1959. Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 1/59.



*Das Bücherbrett*

**Seemanns-Kalender.** August Friedrich Velmede Verlag, Hamburg, 200 S. m. 44 Abb., DM 3.90.

Als Almanach der christlichen Seefahrt erschien dieser Kalender für 1959 kürzlich im 29. Jahrgang. See-Berufsgenossenschaft, Seemannsmission und Verein zur Förderung des seemannischen Nachwuchses haben viel Wissenswertes dazu beigetragen, wie beispielsweise Heinrich Maas über die Würde des seemannischen Berufes, Eduard Eisenhardt über die Größenordnung der Seeschiffe, Eberhard Rogge über die Jungfernfahrt der „Hanseatic“, Richard Fettback über das Seemannsamt, Walter Möckel über Modellversuche im Schiffbau, Hans Gröschel über Schiffssicherheit und Schiffsbesichtigungen, Walter Remien über die Entwicklung des deutschen hydrographischen Dienstes, Theodor Stocks über den Boden des Weltmeeres, Hans Markgraf über Wetterbeobachtungen an Bord, um nur einige der behandelten Themen zu nennen. Wer etwas Grips hat, kann in einem Preisausschreiben außerdem noch eine Schmaffilmkamera und andere schöne Dinge gewinnen. Id.

**Deutschlands Handelsflotte 1958/59.** Von K.-H. Schwadtke. Bei Eckardt & Messiorff, Hamburg, 182 S., DM 6,80.

Dieses Taschenbuch mit den Seitenrissen aller deutschen Schiffe erscheint schon seit vielen Jahren. Die neue Auflage hat insoweit eine sehr wertvolle Ergänzung erfahren, als auch die Umbauten der Schiffe sowie die mitteldeutsche Handelsflotte berücksichtigt wurden. Ein Verzeichnis der Werften und Reedereien fehlt ebenfalls nicht. Bei den Fischereifahrzeugen sind auch die Kennungen angeführt. Id.

Wolfgang Höpker: **„Die Ostsee, eine rotes Binnenmeer?“** 95 S. M. 7 Karten. DM 5,30.

Verlag E. S. Mittler & Sohn G.m.b.H., Berlin-Frankfurt/M. Ein sehr wichtiges Buch, das eigentlich jeder gelesen haben müßte, liegt mit dieser Studie vor, die der „Arbeitskreis für Wehrforschung“ herausgebracht hat. Hier wird ausgeführt, welche Bedrohung das Heranwachsen der Sowjetunion und ihrer Satellitenstaaten für die freien Anliegerstaaten an der Ostsee, insbesondere Dänemark und Schweden, bedeutet. Die Bemächtigung der Küste Schwedens, die Beherrschung der Ostsee-Ausgänge durch den Sund und die Belte sind seit Jahrhunderten die Träume Rußlands. Die Gefahr, daß diese Träume einmal Wirklichkeit werden, sind heute größer denn je, das muß klar erkannt werden. Id.

Dr. med. Werner Bauer: **„Geschichte des Marinesanitätswesens bis 1945“.** Beiheft 4 der Marine-Rundschau, Nov. 1958. Verlag E. S. Mittler & Sohn G.m.b.H., Berlin-Frankfurt/M. 138 S. DM 7,80.

Der Verfasser, der selbst als Oberstabsarzt in der Kriegsmarine Dienst getan hat, behandelt hier ein wenig bekanntes Kapitel. Zunächst wirft er einen Blick zurück auf die ärztliche Betreuung bei den Flotten der Ägypter und Griechen und im Mittelalter, die ebenfalls schon Schiffsärzte kannten, bis hinein in unsere Zeit. Auch ein solches Werk gehört zur Geschichte der Seefahrt. Id.

Von Dr. Walter Stein: **Von Wind und Wetter.** Verlag Arthur Geist, Bremen. 2. Auflage, 98 S., m. vielen Zeichnungen u. einer Wetterkarte. Brosch.

In dem netten Büchlein gibt der Verfasser eine außerordentlich leicht verständliche Einführung für den meteorologisch Ungeschulten in das Wettergeschehen. Er wendet sich besonders an die angehenden Seeleute und macht sie in sehr leicht verständlicher Form mit den recht komplizierten meteorologischen Begriffen bekannt. Unterstützt durch Zeichnungen und mehrfarbige Wolkenbilder zeigt der Verfasser, was in der wetterbestimmenden Atmosphäre dauernd vor sich geht. Die immer wieder auftretenden Fachworte wie Warmfront, Kaltfront, Zykclone, Occlusion usw. werden zu leicht verständlichen Begriffen, deren Auswirkungen für den Seemann erklärlich werden und ihn auf die daraus zu schließenden Auswirkungen hinführen. Id.

Kenneth Ainslie: **„Teufel im Schleppe“.** Abenteuer im Pazifik. Aus dem Englischen übersetzt von Fritz Güttinger. — Orell Füssli Verlag, Zürich. 286 S. u. 1 Karte. Ln. DM 13,50.

Wirklich ein feiner Auftrag, mit dem man den britischen Kapitän Ainslie bedacht hat: vier ausgediente Minensuchboote von Panama nach den Philippinen zu schleppen. Es waren in Wirklichkeit vier Teufel in Schiffsgestalt, die hier zu bändigen waren. Der Schlepper war wohl in Ordnung, aber die zusammengewürfelte Mannschaft nicht und noch weniger das Schleppegeschirr, das dauernd brach. Immer wieder ergaben sich neue Schwierigkeiten, die überwunden werden mußten. Hier konnte man zeigen, daß man ein Seemann war. Ein unerhörtes Buch, das jeden von uns interessieren dürfte. Id.

Kurt Honolka: **„Magellan“.** Bei Georg Westermann, Braunschweig. 239 S. Mit Zeichnungen von Nikolaus Plump. DM 9,60.

Vor nunmehr 440 Jahren, im Herbst 1519, liefen fünf für heutige Verhältnisse recht winzige Schiffe mit 200 Mann Besatzung unter dem Kommando von Ferdinand Magellan aus einem portugiesischen Hafen aus, um einen neuen Weg zu den Gewürzinseln der Südsee zu finden. Nur 18 Mann kehrten nach dreijähriger Fahrt zurück auf einem einzigen Schiff. Diese Reise, auf der zum ersten Mal die Erde umrundet wurde, gilt als eines der größten Abenteuer der Seefahrtsgeschichte. Mit ihr wurde der Beweis erbracht, daß die Erde, wie es bereits frühere Geographen behauptet hatten, wirklich eine Kugel ist. Das vorliegende Buch ist äußerst spannend geschrieben und führt uns in jene Zeit zurück, als noch der Mannesmut etwas galt und es in erster Linie die Seeleute waren, die das Weltbild erweiterten. Id.

Alain und Jean Bommarit: **„2000 Meilen vor Wind“.** Aus dem Französischen übertragen von Ruth Reihhold. — Ehrenwirth Verlag, München. 224 S. Ln. DM 10,80.

Halb Seeroman, halb Kriminalstory ist die Geschichte eines französischen Thunfishers und seiner reckschöpfigen Besatzung, unter der sich auch ein Mörder befindet. Da die See ihre eigenen Gesetze hat, kann ihn die Gerichtsbarkeit im Heimathafen nicht mehr erreichen. — Wird man bei dem Titel des Buches schon etwas skeptisch, der mehr nach Ahoi-Romantik der Kabarettisten klingt als nach Salzwasser, so stoßen wir uns auch im Text leider immer wieder an recht laienhaften Ausdrücken. Schade, so nett, interessant und lesenswert das Buch sonst ist, diese Kinken hätten vermieden werden müssen. Id.



**ANSCHÜTZ**

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

**Service in allen wichtigen Häfen der Weltauffahrt**



**ANSCHÜTZ**



# Die Werften meldeten...

## Abeking & Rasmussen, Lenwerder i. O.

- 5224 Schnelles Minensuchboot „Schütze“, 260 ts für Bundesmarine. Profef. 3. 4. 59
- 5228 Schnelles Minensuchboot „Waage“, 260 ts für Bundesmarine. Stapell. 9. 4. 59

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

- 860 MS „Mieke Legenhausen“, 3500 tdw, f. Part. Reed. Mieke Legenhausen (KR.: Carl Meentzen, Schiffahrt und Handel GmbH.), Bremen. Taufe 27. 4. 59
- 862 MS „Byblos“, 4449 BRT, f. Atlas Levante-Linie AG., Bremen. Profef. 22. 4. 59
- 866 FMS „Richelieu“, 691 BRT, f. Compagnie Industrielle de Pêche, Boulogne-sur-Mer. Profef. 10. 4. 59

## Scheepswerf de Beer N.V., Zaanand/Holland

- MS „Mary Nübel“, 7000 tdw, f. Emden Dampferkompagnie A.G., Emden. Überführung 8. 4. 59

## Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

- 146 MS „Arkö“, 950 tdw, f. A/B Drabant (Lars Ringborg,) Norrköping. Profefahrt. 18. 4. 59

## J. Braun, Speyer

- 654 SMS „Langeness“, 36 BRT, f. Bundesmarine. Profefahrt 29. 4. 59

## Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 878 MS „Jessie Stove“, 10 525 BRT, f. Lorentzens Rederi Co., Oslo. Profef. 16. 5. 59
- 884 MS „Vegesack“, 3100 BRT, Fruchtschiff f. Union Partenreederei (Scipio & Co.), Bremen. Stapellauf 24. 4. 59

## Burmester-Werft, Bremen-Burg

- Küstenminensuchboot „Flensburg“, 370 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 7. 4. 59
- Küstenminensuchboot „Düren“, 370 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 22. 4. 59

## Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

- 187 MS „Musse Pan“, 299 BRT, f. Borge Nielsen & Co., Kopenhagen. Profef. 7. 4. 59
- 194 MS „Rugard“, 720 tdw, f. Ernst Striesow, Rendsburg. Stapell. 28. 4. 59

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

- 733 TD (tu) „Pallin“, 13 015 BRT, f. Shell Tankers Ltd., London. Profef. 3. 4. 59
- 738 MS „Kalahari“, 6406 BRT, f. Deutsch-Afrikanische Schiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Profef. 28. 4. 59
- 739 D (tu) „Rio Barima“, 35 000 tdw, f. Transworld Carriers Inc., New York. Stapell. Vorschiff 15. 4. 59
- 744 MS „Sira“, 15 000 tdw, f. Global Transport Corp., New York. Stapell. 24. 4. 59

## Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft

- 575 MS „Maas“, 8506 BRT, f. Part. Reed. Maas (KR.: Friedrich A. Detjen), Hamburg. Profef. 29. 4. 59
- 576 MS „Havkatt“, 14 500 tdw, f. P. Meyer, Oslo. Stapell. 11. 4. 59

## Alfred Hagelstein, Lübeck-Travemünde

- 596 Fährschiff „Mecklenburg“, 45 t, f. Hansestadt Lübeck. Profef. 21. 4. 59
- 598 MS „Hoburg“, 710 tdw, f. Angfahrtygs A/B, Gotland. Stapell. 11. 4. 59

## Hanseatische Werft GmbH, Hbg.-Harburg

- 10 Hafenfähre „Wohldorf“, f. 600 Personen, f. Hadag, Hamburg. Profef. 30. 4. 59
- 11 MS „Okertal“, 2400 tdw, f. J. A. Reinecke GmbH., Bremen. Stapell. 30. 4. 59

## J. G. Hitzler, Lauenburg/Elbe

- 635 TMS „Josef Joham“, 1350 BRT, f. Deutsche Fanto GmbH., Hamburg. Profef. 30. 4. 59

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

- 61 SMS „Hemelingen“, 105 BRT, f. Unterweser Reederei A.G., Bremen. Profef. 10. 4. 59

## Kieler Howaldtwerke A.-G.

- 1075 MS „Brunseck“, 3400 tdw, f. Willy Bruns GmbH., Hamburg. Stapell. 8. 4. 59
- 1087 MS „Makefjell“, 9200 tdw, f. A/S Dovrefjell u. A/S Falkefjell Olsen & Ugelstad. Oslo. Profef. 14. 4. 59

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

- MS „Walther Lass“, 496 BRT, f. Part. Reed. Walther Lass/Seyd, Hamburg. Profef. 27. 4. 59

## D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1068 TMS „Imgum“, 780 tdw, f. Atlantik Rhederei F. & W. Joch, Hamburg. Stapell. 6. 4. 59

## Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

- 1088 MS „Baltic Jet“, 2566 tdw, f. United Baltic Corp., London. Profef. 18. 4. 59
- Schnellboot „Sperber“, 140 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 4. 4. 59

## Lübecker Flender-Werke

- 501 MS „Vishva Jyoti“, 6233 BRT, f. Western Shipping Corporation (Private) Ltd., Bombay. Profef. 23. 4. 59
- 503 MS „Havsul“, 12 000 tdw, f. P. Meyer, Oslo. Stapell. 8. 4. 59

## C. Lühring, Brake/Unterweser

- 5901 MS „Steinravn“, 498 BRT, f. Jacob Kjode A/S, Eerggen. Profef. 24. 4. 59

## Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- 13280 Schnellboot „Falke“, 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 14. 4. 59
- 13297 MS „Binny“, 3423 BRT, f. Sophus Schanches, A/S, Bergen. Profef. 16. 4. 59

## Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

- 493 MS „Sprightly“ 2300 tdw, f. Witherington & Everett, Newcastle o.F. Stapell. 16. 4. 59

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

- 151 MS „Tsefat“, 1348 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co., Haifa. Profef. 20. 4. 59

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

- 614 MS „Steinhöft“, 7000 tdw, f. H. M. Gehrckens, Hamburg. Stapell. 30. 4. 59

## Norderwerft Köser u. Meyer, Hamburg

- 838 MS „Clement“ 2140 BRT, f. The Booth Steamship Co., Ltd., Liverpool. Profef. 14. 4. 59
- 839 Hafenfähre „Eppendorf“ f. 600 Pers. f. Hadag, Hamburg. Stapell. 16. 4. 59

## Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

- 535 Hafenfähre „Niendorf“ f. 600 Pers. Hadag, Hamburg. Profef. 29. 4. 59

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

- 541 MS „Yarden“, 3200 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co. Ltd., Haifa. Profef. 14. 4. 59

## Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

- 495 Fährschiff „Glückstadt“ f. Both, Harttermann, Kroos, OHG., Glückstadt. Stapell. 9. 4. 59

## H. Rancke, Hamburg-Neuenfelde

- 177 MS „Canopus“, 500 BRT, f. Kapt. Willi Eckert, Hamburg. Profef. 4. 4. 59

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

- 325 MS „Albert Janus“, 9341 BRT, f. Part. Reed. Albert Janus (KR.: Seereederei „Frigga“), Hamburg. Profef. 18. 4. 59

## Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 306 MS „Bellavia“, 5513 BRT, f. Herm. Dauelsberg, Bremen. Profef. 21. 4. 59

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

- 878 TMS „Pass of Kildrummey“, 965 BRT, f. Bulk Oil Steamship Co. Ltd., London. Profef. 28. 4. 59

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

- 1697 SMS „Flying Dolphin“, 1000 PS, f. Clyde Shipping Co., Glasgow. Stapell. 6. 4. 59

## Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 409 FMS „Schellfish“, 820 BRT, f. Kohlenberg & Putz Seefischerei A.G., Bremerhaven.

## Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

- 1285 MS „Rotersand“, 2100 BRT, f. Lübeck-Wyborger Dampfschiffahrtsgesellschaft, Lübeck. Stapell. 21. 4. 59

## Willy H. Schlieker-Werft KG., Hamburg

- 533 MS „Rhine Ore“, 19 300 tdw, f. Atlantic Bulk Carriers Inc., Monrovia. Stapell. 11. 4. 59

## Schulte & Bruns, Emden

- 202 MS „Mubarzi“, 750 PS, f. Port Director of Kuwait. Stapell. 23. 4. 59

## J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- 436 MS „Hilde Horn“, 1137 BRT, f. Heinrich C. Horn Hamburg. Profef. 7. 4. 59
- 448 MS „Oranje Sun“, 600 BRT, f. Besse & Co. (Oranje-Linjen I/S), Kopenhagen (in Bareboat-Charter). Stapell. 22. 4. 59

## Stülckenwerft, Hamburg

- 876 MS „Tannenfels“, 9335 BRT, f. Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen. Profefahrt 30. 4. 59

## VEB Schiffswerft „Neptun“, Rostock

- MS „Bari“, 1800 BRT, f. Barthold Richters, Hamburg (Bremer Bankhaus Martens & Weyhausen). Profef. 26. 4. 59

## An- und Verkäufe

### Verkäufe innerhalb des Bundegebietes:

- SMS „Kurefjord“, 178 BRT, erb. 43 Oslo. 4. 59 verk. v. Norddeutscher Lloyd, Bremen, an Bundesmarine. Neuer Name: ?
- MS „Salmo“, ex „Gerda I“, 189 BRT, erb. 03 Vlaardingen. 4. 59 verk. v. Herbert Wolkau, Hamburg, an Bundesmarine. Neuer Name: ?
- D. „Hannah Böge“, 1915 BRT, erb. 56 Lübeck. 4. 59 verk. v. Johann M. K. Blumenthal, Hamburg, an Part. Reed. Hochkamp (KR.: Ahrenkiel & Bene), Hamburg. Neuer Name: „Hochkamp“
- D. „Helga Bolten“, ex „Rosenmoor“, ex „Empire Rosalind“, 7262 BRT, erb. 43 Burtisland. 4. 59 verk. v. Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf., Hamburg, an Krupp Seeschiffahrt GmbH., Essen. Neuer Name: ?
- MS „Melpomene“, 216 BRT, erb. 38 Beidenfleth. 4. 59 verk. v. Jacob Meyburg, Hamburg, an Heinz Suhr, Hamburg. Neuer Name: „Süderelv“
- MS „Tinka“, 230 BRT, erb. 30 Westerbroek. 4. 59 verk. v. Katharine Schedelgarn Wwe., Hamburg, an Wilfried Henning, Hamburg. Neuer Name: „Marga Henning“
- MS „Willem Mennen“, 4996 BRT, erb. 54 Emden. 4. 59 verk. v. Hendrik Fisser AG., Emden, an Part. Reed. Brooktor, Hamburg. Neuer Name: „Brooktor“
- MS „Anni Schaa“, 424 BRT, erb. 52 Bardenfleth. 4. 59 verk. v. Peter Schaa, Leer, an Rolf Rohden, Loga/Leer. Neuer Name: „Fenna Rohden“

### Ankäufe aus dem Ausland:

- TD (tu) „Caprinus“, 17 995 BRT, erb. 1950. 4. 59 angek. v. Deutsche Shell-Tanker GmbH, Hamburg aus Panama (Atlas Tankers Inc.). Neuer Name: ?
- MS „Stade“, ex „Frisches Haff“, 291 BRT, erb. 37 Königsberg. 4. 59 angek. v. Wiking-Reederei u. Schiffahrts-Ges. m.b.H., Hamburg, aus Dänemark (Viking-Baddene, Kopenhagen). Neuer Name: „Rolf Viking“
- MS „President Krüger“, 8299 BRT, erb. 55 England. 4. 59 angek. v. „Midgard“ Deutsche Seeverkehrs AG., Nordenham, aus Kapstadt (Northern Steamship Ltd.). Neuer Name: ?
- Fregatte „Eggesford“, 1490 ts, erb. 41 Cowes. 4. 59 angek. v. Bundesmarine f. Unterwasserwaffenschule v. Royal Navy. Neuer Name: „Brommy“
- Fregatte „Albrihton“, 1490 ts, erb. 42 Clydebank. 4. 59 angek. v. Bundesmarine v. Royal Navy. Neuer Name: „Raule“
- Fregatte „Hart“, 1925 ts, erb. 39 Govan. 4. 59 angek. v. Bundesmarine v. Royal Navy. Neuer Name: „Scheer“

### Verkäufe ins Ausland:

- FD „Delphin“, 440 BRT, erb. 34 Bremen-Vegesack. 4. 59 verk. v. Hochseefischerei Carl Kämpf, Bremerhaven, nach Griechenland (Argyris A. Theocharis, Amelaki b. Salamis). Neuer Name: ?
- MS „Wilhelm Numssen“, 500 BRT, erb. 54 Rheinbrohl. 4. 59 verk. v. H. W. Numssen, Hamburg, nach Italien. Neuer Name: „Dolores“
- MS „Glückauf“, ex „Nolisement“, 5290 BRT, erb. 28 Northumberland. 4. 59 verk. v. „Brenntag“, Brennstoff, Chemikalien- und Transport-GmbH., Hamburg, nach Jugoslawien. Neuer Name: ?
- MS „Friesland“ (Meldung Heft 2), 178 BRT, erb. 43 Hoogezand. Verk. n. Neapel. Neuer Name: „Monte Tiberio“
- D „Reibel I“ ex „Annemari“, ex „Baltia“, ex „Franz“, 1215 BRT, erb. 24 Skien. 4. 59 v. Reibel Akt. Ges. für Spedition und Schiffahrt Ntl. Plamper & Thamer, Hamburg, an Walter Ritscher, Hamburg-Harburg.
- MS „Mülheim Ruhr“, ex „San Francisco“, 3696 BRT, erb. 15 Kopenhagen. 4. 59 verk. v. „Brenntag“ Brennstoff, Chemikalien- u. Transport GmbH., Hamburg, nach Belgien.
- D „Crostafels“, ex „Tactician“, 6035 BRT, erb. 28 Birkenheid. 4. 59 v. D.D.G. „Hansa“, Bremen n. Osaka, Japan.
- MS „Wolfsburg“, ex „Balboa“, 5504 BRT, erb. 19 Gothenburg. 4. 59 verk. v. „Brenntag“ Brennstoff, Chemikalien- und Transport-GmbH., Hamburg, nach Fernost.
- D „Hermann Fritzen“, ex „Werner Kunstmann“, ex „Efstathios“, ex „Clearway“, ex „Nonsuch“, 3898 BRT, erb. 06 Sunderland. (War der letzte deutsche Turtledecker). 4. 59 verk. v. Johs. Fritzen & Sohn, Emden, Eckardt & Co. GmbH., Hamburg.
- FD „Oldenburg“, 446 BRT, erb. 36 Bremerhaven. 4. 59 v. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG., Bremerhaven, an Eckardt & Co. GmbH., Hamburg.
- TMS „Margot Entz“, ex „Laurelwood“, 7301 BRT, erb. 29 Newcastle o.F. 4. 59 v. Thomas Entz Tanker GmbH., Rendsburg, an Eisen und Metall K.G., Lehr & Co., Hamburg.

### Totalverlust:

- D. „Joachim Schulte“, ex „Alfred Theodor“, ex „Reg I“ ex „Olaf Bergh“ ex „Rigi“, 5833 BRT, erb. 21 Haverton Hill on Tees. Schulte & Bruns, Emden. 10. 4. 59 im Kattegat auf Wrack gelaufen und gesunken.

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

# Schiffsproviant und Bunkeröle

Bunkeröle: ESSO · SHELL · BP · GULF · CALTEX · VACUUM  
Hovedogplag for WISURA, Bremen



# H. HJORT

Central 41 40 · 14 840  
Privat:  
Teglvaerksbakken 28, Hellerup  
Sci. Annaeplads 22, Kopenhagen Telf. Gentofte 3338

# Sihi PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

**Schulz & Vanselow**  
HAMBURG 39 - Hudtwalckerstr. 10 - Tel. 47 52 54

# HAGENUK

## KIEL

FUNKANLAGEN  
WECHSELSPRECHANLAGEN  
FERNSPRECHAPPARATE  
MASCHINENTELEGRAPHEN  
RUDERLAGEZEIGERANLAGEN  
REGLER FÜR GENERATOREN  
ÖLFEUERUNGEN



GERÄTE FÜR DEN  
**SCHIFFBAU**

**ZERSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

# 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: Shiphandlers Hamburg



VOLLWASCHER

898,-

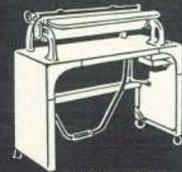
**SIEMENS**  
HAUSGERÄTE



WASCHESCHLEUDER

308,-

**SIEMENS**  
HAUSGERÄTE



HEIMBÜGLER

698,-

**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

Fernschreiber 21 487

Amsterdam, Vlothaven NZ  
Sammelnummer 3 54 79

GEGR.  
1881  
**GEORG P. Möller**

**Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen**

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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



# Hapag-Lloyd Reisebüro

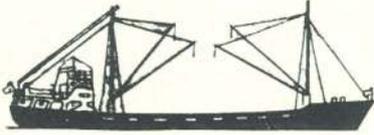
St. Pauli-Landungsbrücken **31 49 44**

Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebäderdienst, Unter- und Oberelbefahrten, Pauschalreisen

Auch für Ihre Urlaubsreise beraten wir Sie gern und erwarten Ihren Besuch

## LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



### Bordapotheken

#### NEUE APOTHEKE ST. PAULI

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

### 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

### Linoleum - Tapeten

und verwandte Artikel  
im altbekanntesten Fachgeschäft

#### LINOLEUM KORTE

Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8  
Tel. 32 40 45 / 32 40 88

### 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-HANDFEUERLOSCHER - METALLWAREN FOR  
DECK UND MASCHINE - REPARATUREN

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselabrikkate

## AEG - Selbststeueranlagen



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

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 Verarbeitung von Werbeträgern — Sicherung der Auflagenwahrheit.