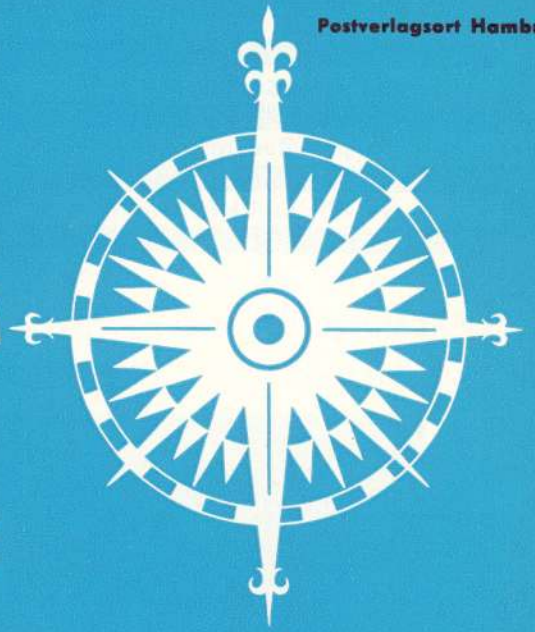


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Am Peilkompaß

Der Mann am Ausguck

Der Suezkanal

Vom Vertäuen, Verholen und
Schleppen

Der Seefahrer und die Malaria

Flotten-Umschau

Ein entscheidender Augenblick

Die große Bilderseite

Behörden

In Sachen Seemannsfrau

Was den Seemann sonst noch
interessiert

Die Werften meldeten . . .



Nächtliches Genua

für jeden Schiffstyp

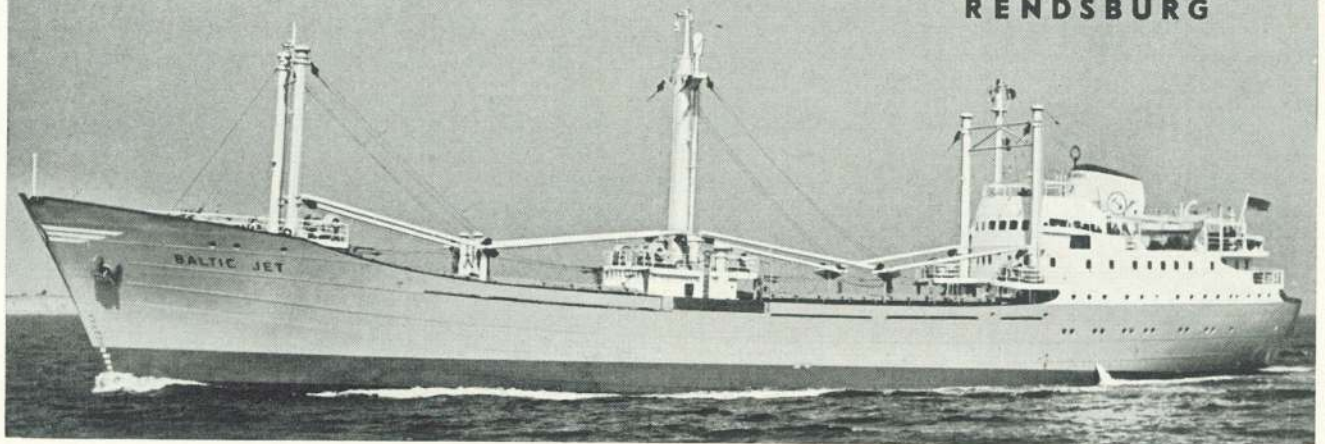
für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

K R Ö G E R W E R F T

RENSBURG



ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

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

International



STIVALINE

schnelltrocknende widerstandsfähige Raumfarbe

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

3. Jahrgang

September 1959

Nr. 9

Die See-Berufsgenossenschaft, die für die Krankenversicherung, die Unfallverhütung, die Schiffssicherheit und das Gesundheitswesen auf See zuständig ist, hat ihren Verwaltungsbericht über das Jahr 1958 jetzt vorgelegt, der für die Schiffsbesatzungen sehr viel Wissenswertes enthält und aus der umfangreichen Arbeit dieser Organisation berichtet.

Aus den Aufstellungen geht hervor, daß bei der Seeschifffahrt und der Küstenschifffahrt rund 40 500 Seeleute beschäftigt sind. Hinzu kommen noch etwa 8000 Seeleute der Hochsee- und der Küstenfischerei, sowie fast 2400 Seeleute der kleineren Einheiten. Das würde bedeuten, daß wir heute wieder einen Stamm von rund 51 000 Seeleuten an Bord beschäftigt haben.

In dem Bericht heißt es dann u. a. weiter: Die Zweckmäßigkeit des Radars als ein wichtiges Hilfsmittel der Navigation wird von allen Seiten anerkannt. Nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen sollen in der Welthandelsflotte bereits über 16 000 Radaranlagen benutzt werden, davon in der deutschen Handelsflotte über 1100. Die Industrie ist heute in der Lage, jedem Schiff, gleichgültig, ob Fahrgastschiff, Frachtdampfer, Fischdampfer, Logger, Kutter oder Jacht, eine der Schiffsgröße und dem Verwendungszweck angepaßte Radaranlage zur Verfügung zu stellen. Die verschiedenen Radartypen erfassen Sichtbereiche von $\frac{1}{2}$ bis 50 Seemeilen.

Wie in fast allen Zweigen der Technik finden Kunststoffe auch im Schiffbau und Schiffsbetrieb immer mehr Eingang. Soweit diese aber für Dinge Verwendung finden, die für die Sicherheit des Schiffes von Bedeutung sind, ist nachzuweisen, daß der neue Werkstoff dem bisher üblichen in den für die Schiffssicherheit wesentlichen Eigenschaften gleichwertig ist. Das gilt insbesondere für Boote aus glasfaserverstärktem Polyesterharz, die sich bereits bewährt haben und in Einzelfällen für Seeschiffe zugelassen wurden. Im Jahre 1958 wurden ein Arbeitsausschuß, dem Vertreter der Grundstoffindustrie, der Bootswerften, des Germanischen Lloyd's und der See-Berufsgenossenschaft angehören, gegründet. Es ist zu erwarten, daß Kunststoffrettungsboote, die im Ausland schon länger bekannt sind, sich vor allem wegen ihrer Widerstandsfähigkeit gegen jede Art von Fäulnis und wegen ihres entsprechend geringen Wartungsbedarfs zunehmender Beliebtheit erfreuen werden.



Am Reilkompaß

In dem abgelaufenen Jahr war der Totalverlust von 2 Dampfern, 7 Motorschiffen und 7 Fischereifahrzeugen — also insgesamt 16 — zu verzeichnen. Insgesamt kamen dabei vier Seeleute ums Leben. An Arbeitsunfällen wurden insgesamt 10 289 registriert. Der Vergleich mit den im Jahre 1957 ermittelten Unfallzahlen ergibt für das Jahr 1958 eine Zunahme. Dem gegenüber steht aber eine Zunahme der Versicherten, so daß die Unfallhäufigkeit, bezogen auf die Zahl der Versicherten, zurückgegangen ist. Im Vergleich zum Vorjahr haben die tödlichen Unfälle abgenommen. Rechnet man von der Vorjahrszahl die außergewöhnliche Zunahme durch den Untergang der „Pamir“ ab, so bleibt trotzdem die Tatsache einer Abnahme bestehen. Erfreulicherweise kann gesagt werden, daß mit nur sehr geringen Ausnahmen die Unfälle nicht auf Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften zurückzuführen waren. Es liegt aber in der Vielseitigkeit eines Schiffsbetriebes begründet, daß überall Unfallgefahren drohen, denen nicht allein mit Vorschriften begegnet werden kann.

Hinsichtlich der personellen Entwicklung wird in dem Bericht der See-Berufsgenossenschaft folgendes ausgeführt: Der Mangel an Schiffsoffizieren zur ausreichenden Besetzung der vorhandenen Stellen in der Kauffahrtei- und der Fischereiflotte ist noch nicht überwunden, obwohl sich inzwischen eine allmähliche Normalisierung bemerkbar macht. Im Berichtsjahr wurden in den See-

fahrtschulen des Bundesgebietes 221 A 6-, 178 A 5- und 602 A 5 II-Befähigungszeugnisse erworben. Damit sind erstmalig nach dem Kriege mehr Nautiker ausgebildet worden als theoretisch durch den Altersabgang und für die Besetzung der neugebauten Schiffe nötig wären. Sowohl auf dem nautischen als auch auf dem technischen Sektor sind aber noch zahlreiche Stellen mit Inhabern von Ausnahmegenehmigungen besetzt. Dasselbe gilt für die Funker, obwohl immer noch eine Anzahl ausländischer Funker mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr auf deutschen Schiffen tätig sind. Frauen haben die Möglichkeit, ein Seefunkzeugnis zu erwerben, nur in geringem Maße ausgenutzt.

Auch bei der Besetzung von Maschinenanlagen machte sich der Mangel an Patentinhabern weiterhin bemerkbar. Durch Ausnahmegenehmigungen zur Schiffsbesetzungsordnung konnte die Besetzung der jeweiligen Schiffe aufrechterhalten werden. Aus statistischen Ermittlungen bei der See-Berufsgenossenschaft ergab sich, daß die Maschinenanlagen von Schiffen mit über 500 BRT zu rund $\frac{2}{3}$ mit Inhabern von Ausnahmegenehmigungen besetzt waren. Im Bereich der Schiffe von 100 bis 500 BRT fuhren praktisch alle Schiffe (96%) mit Ausnahmegenehmigungen. Diese betreffen sowohl eine Unterbesetzung mit Maschinenisten als auch die Möglichkeit, daß die Nautiker die Maschinenanlage bei entsprechenden Einrichtungen von der Brücke aus fahren dürfen. Der Wachoffizier

„Wird das Schiff gut vom Stapel laufen? Wird es auch seine Verbeugung vor dem Helgen machen?“ Diese Frage liegt auf allen Gesichtern der kritischen Zuschauer, den Schiffbaulehrlingen.





Der Mann am Ausgück

Was ist ein Partisan? Zunächst einmal bezeichnet man mit diesem Ausdruck eine mittelalterliche Stoßwaffe mit langem Schaft. Im modernen Sprachgebrauch aber ist die andere Bedeutung vorherrschend geworden. Danach sind Partisanen — im Französischen soviel wie Parteigänger — nicht dem Heer eingegliederte irreguläre Kämpfer, die in dem vom Feind besetzten Gebiet Überfälle verüben und dem Eindringling nach besten Kräften Schaden zuzufügen suchen. Im letzten Weltkrieg spielten die Partisanen eine wichtige Rolle. Die ersten größeren Bewegungen waren in der Ukraine festzustellen. Auch Jugoslawien mit seiner Gebirgslandschaft bot ein reiches Betätigungsfeld. Und dann gingen die Franzosen „in den Untergrund“. Es ist nicht zu bestreiten, daß die meisten der Untergrundkämpfer aus patriotischen Gründen handelten und ihr Leben einsetzten, das sie oft genug verloren. Es ist aber auch nicht zu bestreiten, daß die Partisanen sich unter Verletzung der Haager Landkriegsordnung, also unter Verletzung des Völkerrechts, an den Kämpfen beteiligten.

Warum wir diese heikle Frage anschnneiden? Weil vor kurzem Alarmmeldungen auftauchten, nach denen Frankreich und England und andere Siegerstaaten Reparationsforderungen in schwindelhafter Höhe anmeldeten. Und an diesen reich dotierten Reparationen sollten denn auch die Partisanen beteiligt werden. Uns lief es eiskalt den Rücken hinunter, als wir diese Meldung groß aufgemacht in einer großen Zeitung lasen, und die Ereignisse zwischen den beiden Weltkriegen stiegen erschreckend vor unseren Augen auf. Die maßlosen „Reparationen“ waren mitbestimmend für manches Elend, das damals in Deutschland herrschte, das geschickten Agitatoren Anreiz genug zur Pflege des Radikalismus bot, und schließlich zum Untergang der Weimarer Republik beitrug. Freilich waren diese Reparationen nicht allein schuld an dieser Katastrophe. Die Weltwirtschaftskrise vom Jahre 1929 — der berühmte „Schwarze Freitag“ an der New Yorker Börse war ein Markstein — schickte Millionen von Arbeitslosen auf die Straße, und das nicht nur in Deutschland. Aber „Reparationen“, das heißt die Kriegsentschädigungen für die dem besiegten Staat auferlegten Leistungspflichten, waren das Schlagwort, das die Radikalisierung in gefährlichem Maße förderte. Sollte man im westlichen Lager nicht daran denken, wenn man wieder beginnen möchte, mit dem Feuer zu spielen? Deutschland ist sich seiner Vergangenheit und seiner Schuld bewußt, aber man soll die Schuld nicht nur bei ihm suchen.

*

Das Rad der Geschichte rollt weiter. Der Frieden in Nordafrika scheint weiter denn je entfernt zu sein. Wie der Oberbefehlshaber der französischen Truppen in Algerien erklärte, „sei ein Ende nicht abzusehen“. Und wie sieht es in Asien aus? Hier

und da flackern Steppenfeuer auf, die sich bei günstigem Wind zu einem Riesenbrand entwickeln können. Noch geht es um Vorfeldgefechte in Tibet und an der indischen Grenze. Aber sie zeigen die Richtung an, in der man weiter operieren möchte. Wenn selbst ein so friedfertiger und friedliebender Mann wie Nehru am Rande seiner Geduld angelangt ist, dann spricht das eine sehr deutliche Sprache.

Es schält sich immer klarer heraus, daß China sich anschickt, als dritte Weltmacht in die Weltpolitik einzusteigen. Es hat Rückschläge in der Reformierung oder auch Revolutionierung der wirtschaftlichen Struktur des Landes gegeben. Den Machthabern fiel es schwer, diese Tatsache zuzugeben. Aber schließlich taten sie es doch. Vor ihnen steht wie ein drohender Riese die Frage: Wohin mit dem Bevölkerungsüberschuß, der spätestens bis zum Ende dieses Jahrhunderts alle Fesseln zu sprengen droht? Bietet sich Sibirien als Ausweichland an? In der sowjetischen Presse ist darüber bereits andeutungsweise gesprochen worden, allerdings nicht gerade in zustimmendem Sinne. Hat diese Frage bereits zu einer Spannung zwischen Peking und Moskau geführt? Wenn ja, dann hätte Moskau einen Grund mehr, die Friedenspfeife mit dem großen Häuptling aus Washington zu rauchen. Es könnte andererseits auch ein abgekartetes Spiel sein, dessen Trümpfe erst später ausgespielt werden.

Eines steht fest, die europäischen Mächte haben die Führung in der Weltpolitik verloren. Sie sind wieder einmal auf dem Wege, sich zu zerfleischen anstatt das Ei-

nigende über das Trennende zu stellen und zu versuchen, neue Positionen zu gewinnen. Amerika kann die europäischen Schrittmacher in dem gigantischen Rennen, das gegenwärtig im Gange ist, nicht entbehren. Und je klarer sich diese europäischen Gruppen in ihrer Zielsetzung sind, um so eher ist die Gewähr gegeben, daß ihnen der östliche Läufer nicht triumphierend davonzieht. Was sollen also Eigenbröteleien aus falschem Ehrgeiz? Man kann auch vom Gegner lernen.

Fritz Rossberg

Schwimmende Fettöpfe

Früher glaubte man, das Wachstum der riesigen Wale vollende sich in vielen Jahren. Heute weiß man, daß z. B. ein Bartenwal schon mit 7 m Länge geboren wird. Täglich wird er 3—4 cm größer, um dann nach einem halben Jahr bereits doppelte Länge zu haben. Sein Gewicht steigt in 24 Stunden um 2 Zentner.

Mit Eintritt der Geschlechtsreife — der Wal ist dann zwei Jahre alt, 20 m lang und etwa 1200 Zentner schwer — verlangsamt sich die Entwicklung, um mit dem 10. Lebensjahr ihren



Abschluß zu finden. Der Wal kann allerdings bedeutend älter werden. Längen von 30—32 m und Gewichte von 2000 Zentnern sind bei ausgewachsenen Tieren nicht selten. Die geringe Fortpflanzung der Wale — ein Junges in zwei Jahren, Zwillingsgeburten gibt es selten — und auf der anderen Seite der starke Drang aller Länder zum Walfang, haben schon das Absterben vieler Walarten zur Folge gehabt. Internationale Abkommen beschränken heute das Ausmaß des Fanges.

Männer auf See und am Strom

In Eckernförde gibt es eine besondere Gilde der Jachtmatrosen, die heute allerdings nur noch wenige Mitglieder zählt. Im deutschen Segelsport sind die Schiffe kleiner geworden und die Eigner und ihre Freunde machen so gut wie alle Arbeiten an Bord selbst. Auf größeren Jachten aber, wie beispielsweise auf der Schonerjacht „Aschanti IV“, gibt es noch Jungmatrosen und gibt es auch einen Segelmeister, der aus ihren Reihen hervorgegangen, der auch irgendwo die Schulbank gedrückt und ein Seefahrtpatent erworben hat. Er muß ein ausgezeichnete Seemann sein. Paßt ihn das Leben an Bord des „Lustkulters“ nicht mehr, kann er jederzeit hinüberwechseln zur Berufsschiffahrt, wo für Männer mit seinen Fähigkeiten stets Platz ist.



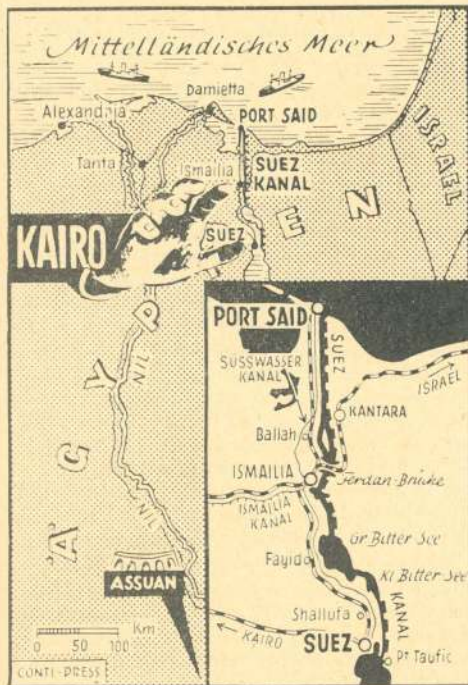


Der Hafen

DER SUEZKANAL

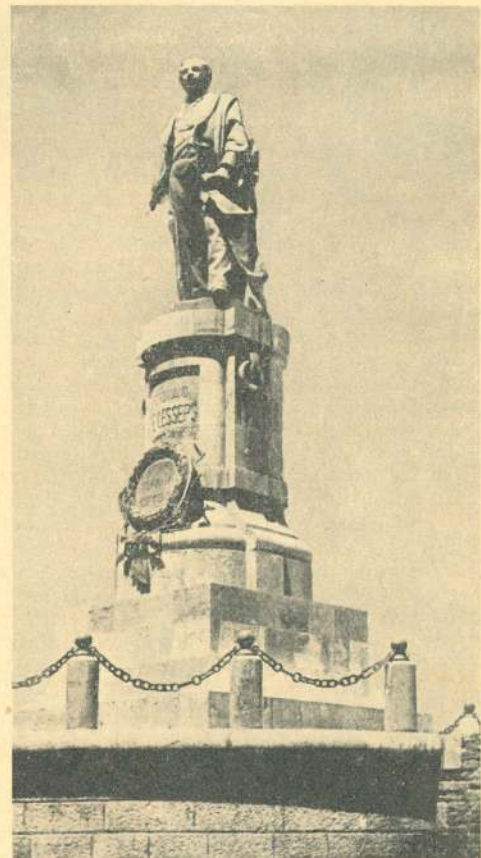
Der Plan, das Mittelmeer mit dem Roten Meer durch einen Schiffahrtsweg über die Landenge von Suez zu verbinden, ist fast 4000 Jahre alt und geht auf die ersten Pharaonen Ägyptens zurück. Unter dem ägyptischen Pharaon Senusret III. wurde ungefähr 2000 Jahre vor der christlichen Zeitrechnung der erste Schiffahrtsweg angelegt. Im Laufe der Jahre mehrfach verfallen und versandet, setzten nacheinander der Perserkönig Darius I., der ägyptische König Ptolemäus II., der römische Kaiser Trajan und, nach der Eroberung Ägyptens durch die Araber und den Islam, der Kalif Omar Ibn el Chattab den Kanal für die Schiffahrt vorübergehend in stand.

Die Erdarbeiten für den Kanal in seiner gegenwärtigen Form begannen im Jahre 1859, also vor nunmehr rund 100 Jahren. In den folgenden 10 Jahren mußten erhebliche Schwierigkeiten überwunden werden, bis der Suezkanal



Der Lotsendienst im Suezkanal wird von einer Körperschaft von zur Zeit 220 Lotsen ausgeübt, die 16 verschiedenen Nationen angehören. Von diesen sind insgesamt 100 Ägypter. Am Nordende des Kanals liegt mit seinen 250 000 Einwohnern als wichtigster Hafenplatz Port Said. Suez am Süden hat 200 000 Einwohner und etwa in der Mitte am Timmsach See ist Ismailia mit 100 000 Einwohnern gleichzeitig Sitz der Suezkanal-Behörde.

Der Schiffsverkehr durch den Suezkanal hat in den Nachkriegsjahren ständig zugenommen. Während im Jahre 1951 insgesamt 11 694 Schiffe mit 80,36 Millionen NRT den Kanal passierten, waren es im Jahre 1952 bereits 12 168 Schiffe mit 86,14 Millionen NRT. Vergleichsweise hierzu wies das erste Quartal des Jahres 1958 4288 Durchfahrten mit 36,62 Millionen NRT und das gleiche Quartal des Jahres 1959 4427 Durchfahrten mit 40,53 Millionen NRT aus. Durch das gleichzeitige Anwachsen der einzelnen Schiffsgrößen, insbesondere der immer größer werdenden Tanker, die den Hauptanteil an den Durchfahrten stellen, sah sich die Ägyptische Suezkanal-Behörde nach der Nationalisierung der Suezkanal-Gesellschaft am 26. Juli 1956 gezwungen, sich mit Erweiterungsplänen zu befassen. Ursprünglich war u. a. die Vertiefung für Schiffe mit einem Tiefgang von 36 Fuß geplant, während nunmehr in einem neuen Vorhaben eine Vertiefung des Kanals für Schiffe

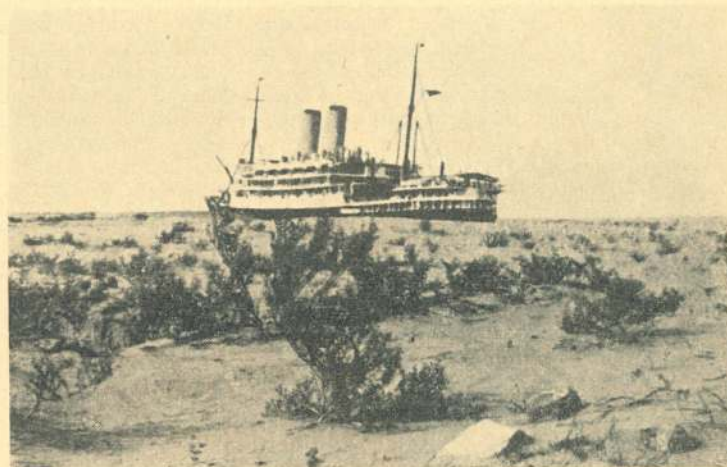


Dem Erbauer des Suezkanals, Ferdinand de Lesseps, wurde nach der Eröffnung des Kanals 1869 in Port Said ein Denkmal errichtet. Lesseps (1805—1894) war französischer Konsul in Kairo und erlangte 1856 vom ägyptischen Vizekönig Said Pascha die Erlaubnis, eine französische Aktiengesellschaft, die Suezkanal-Gesellschaft, auf 99 Jahre zu bilden und den Kanal zu bauen. Dieser Vertrag wäre 1968 abgelaufen, doch schon 12 Jahre früher, 1956, nahm die ägyptische Regierung diese Wasserstraße in eigene Regie. Das Denkmal Lesseps wurde gestürzt.

am 17. November 1869 offiziell für die Schiffahrt eröffnet werden konnte. Seine wirtschaftliche Bedeutung bestand darin, daß er den Seeweg von den westlichen Ländern nach den Ländern des Mittleren und Fernen Ostens durch den Fortfall des bisherigen Schiffahrtsweges um Afrika herum um ungefähr 40% verkürzte. Damit erhielt der Kanal gleichzeitig eine politische Bedeutung, die immer wieder zu Auseinandersetzungen, letztmalig im Jahre 1956, führten.

Seine Gesamtlänge beträgt 173 km, und zwar von der Ansteuerungstonne bis zum Leuchtturm von Port Said 11 km, von diesem bis Ismailia 78 km und von hier bis Port Taufic 84 km. Die Breite der gesamten Wasserfläche des Kanals beträgt 150 m, die Wasserfläche zwischen den Bojen 75 m und die Mindestbreite bei 11 m Tiefe 60 m. Zugelassen sind Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 10,67 m. Die Fahrgeschwindigkeit der Schiffe ist auf 13 bis 15 km je nach Schiffsklasse und Tonnage begrenzt. Im Durchschnitt dauert die Kanaldurchfahrt 15 Stunden.

Ein großer Passagierdampfer passiert den Suezkanal. Man möchte hier fast von einem Wüstenschiff sprechen; denn es mutet den Beschauer von Land etwas eigenartig an, sieht er ein Schiff durch das Sandmeer ziehen.



mit einem Tiefgang von 37 Fuß vorgesehen ist. Nach dem neuesten Plan, dem sogenannten „Nasser-Plan“, sollen in Kürze die folgenden Arbeiten in Angriff genommen werden: Schaffung je eines Fahrweges in beiden Richtungen auf der gesamten Kanallänge, Vertiefung des Kanals für Schiffe von 65—70 000 BRT mit einem Tiefgang von 45 Fuß, Radareinrichtung zur Sicherung des Kanalverkehrs

und Vergrößerung des Schiffsparkes durch den Erwerb weiterer Bagger, Schlepper und sonstiger Einheiten nach dem neuesten Stand der Technik. Diese Planungen werden sich natürlich auf Jahre hinaus erstrecken und sowohl die Passage gleichzeitig in beide Richtungen als auch die Verwirklichung der Vertiefung für große Supertanker werden in absehbarer Zeit noch nicht zu erwarten sein.

G. Schowalter

Am Süden des Kanals, in Port Taufic, Suez gegenüber, steht ebenfalls ein Monument Lesseps zu Ehren.





Die Lage im Mittelmeer ist wichtig genug, daß von Zeit zu Zeit immer wieder maßgebende Persönlichkeiten sich an Ort und Stelle auf der 6. amerikanischen Flotte einschiffen müssen, um sich sowohl seemilitärisch wie technisch über die Lage und Fortschritte der Dinge dort auf dem Laufenden zu halten. So haben sich denn auch mit entsprechender deutscher Begleitung Verteidigungsminister Strauß und der Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Ruge, dorthin begeben, um sich über den gegenwärtigen Stand der Dinge persönlich zu unterrichten. Als Stichworte für die Lage sind immer noch zu nennen: die Cypernfrage, Vereinigte Arabische Republik und Sowjet-Stützpunkte in Albanien, die man nicht scharf genug beobachten kann. Nach neueren Nachrichten hat der Chef der 6. USA-Flotte, Vizeadmiral Clarence Ekström, sich dahin geäußert, daß die Russen im Schwarzen Meer, das ja trotz aller Sicherheitsmaßnahmen der Türkei und

der NATO mit zum Mittelmeer gehört, 90 U-Boote haben. Im Mittelmeer selbst sollen 13 U-Boote sein, von denen 9 unter ägyptischer und 4 unter albanischer Flagge Dienst tun. Die allerneuesten Nachrichten — die Ekström-Meldung stammt von Anfang August 59 — besagen allerdings, daß die russischen Besatzungen oder vielmehr das russische Lehrpersonal auf den U-Booten der Vereinigten Arabischen Republik inzwischen zurückgezogen worden sind und die Ägypter nunmehr den U-Bootsbetrieb in die eigene Hand genommen haben.

Zum Stapellauf des Lenk Waffenkreuzers „Long Beach“ wäre zu erwähnen, daß als Kommandant der Kapitän z. See Eugene P. Wilkinson das Kommando übernimmt. Capt. Wilkinson hat, wie erinnerlich, die Unterquerung des Nordpols mit dem U-Boot „Nautilus“ durch-

geführt. Auch sonst tut sich allerhand in bezug auf Neubauten nach den neuesten Ergebnissen von Forschungen und Erprobungen in der USA-Kriegsmarine. Wir werden Gelegenheit nehmen, auf die eine oder andere Frage in dieser Hinsicht zurückzukommen. Eine nicht geringe Rolle spielen, abgesehen von den Schiffstypen und deren Bewaffnung, die neuen U-Boots-Jagd- und Abwehrwaffen.

Die russische U-Bootswaffe, um noch einmal darauf zurückzukommen, hat sich in den letzten Jahren von einer betonten Küstenwaffe zur Hochsee-U-Bootswaffe entwickelt. Man trifft eigentlich schon überall in den Weltmeeren die russischen Hochsee-U-Boote. Doch dies geschieht, wie man es von den Sowjets nicht anders kennt, unter scharfer Geheimhaltung und Tarnung.

Bezüglich der Bewaffnung britischer Kriegsschiffe verdient vielleicht noch die Einführung leichter Flugabwehrkanonen von 4 cm Kaliber der schwedischen Firma Bofors Erwähnung.

Die Indienststellung bundesdeutscher Schnellboote, schneller Minensuchboote und Küstenminensuchboote, desgleichen die Stapelläufe derartiger Fahrzeuge nehmen laufend ihren Fortgang. Mitte August wurde das Geleitboot „Augsburg“ auf der Stülckenwerft in Hamburg vom Stapel gelassen (es gab schon in der Kaiserlichen Marine einen Kreuzer dieses Namens). Ein ballistischer Wetterzug wurde in Kiel-Holtenau schon vor einigen Wochen neu aufgestellt und in Neustadt (Holstein) eine U-Boot-Lehrgruppe. Zahlreiche Einzel- und Verbandsübungen fanden in Nord- und Ostsee statt, teils von der Bundesmarine, teils in gemischten NATO-Verbänden, wobei auch ein gegenseitiger Besuch in Schweden, Norwegen und Dänemark stattfand.

Es ist immer wieder festzustellen, in welcher aufdringlicher Weise sich sowjetische Kriegsfahrzeuge in der Nähe deutscher und NATO-Marinens in der Ostsee aufhalten. Man kann schon von Belästigungen sprechen.

R. Adriano



Sieben Küstenminensuchboote der Bundesmarine liegen hier an der Ausrüstungskaje der Burmestierwerft in Bremen-Burg. Zwei davon sind Neubauten, die gerade die ersten Erprobungsfahrten hinter sich haben, die übrigen gehören dem 6. Minensuch-Geschwader an und sind zur turnusmäßigen Überholung an die Werft gekommen. Die Küstenminensuchboote sind so gut wie unmagnetisch. Der Rumpf ist aus Holz verleimt und alle Metallteile aus Aluminiumlegierungen und Bronze, selbst die Anker.

Der Seefahrer und die Malaria

an Deck schlafen will, bediene sich auf jeden Fall eines unbeschädigten Moskitonetzes.

Am gefährdetesten sind die Knöchelgegenden an Hand und Fuß, wo das Blut nahe der dünnen Haut pulsiert. Wie ein Flugzeug setzt das Insekt auf, die Flügel dabei als stoppende Landeklappen benutzend. Schnell wird der Rüssel eingeführt, ein Tröpfchen Gift zur Verhinderung der Blutgerinnung eingespritzt und gesaugt. Vollgetankt erfolgt dann wieder der Blitzstart. Der Gestochene aber ist vielleicht für sein Leben lang gezeichnet, wenn ihm dabei die Malariaparasiten eingimpft worden sind.

Viel besungen wird die Schönheit der tropischen Nächte in Schlagern und Filmen. Leise wiegen sich die Kronen der Palmen in der sanften Seebrise. Bunt leuchtet die üppige Vegetation und unbeschwert, glücklich und leichtlebig sind die Menschen.

Doch diese Pracht wird eingetauscht gegen schwelende, brütende feuchte Hitze, unzählige ekle Insekten und gefährliche exotische Krankheiten.

Wenn man denn noch trotz des verschwenderischen Reichtums der Landschaft die unsagbare Armut und Primitivität der Eingeborenen erlebt, ist man froh, wenn es weiter geht. Der Wach-Rhythmus teilt die Zeit wieder ein, und frische Seeluft reinigt Lunge und Seele.

Das ist kein Seemannsgarn

Die US-Navy hat in aller Stille einen seltsamen Forschungsauftrag „begraben“, dessen Kosten sich auf 20 000 Dollars belaufen hätten. Dieser kriegswichtige Auftrag hieß: Eine Studie der psychologischen Wirkung von Tätowierungen der U-Boots-Besatzungen.

„Was die beiden Damen treiben, erscheint uns als eine unfaire Herausforderung“, beschwerten sich die Matrosen der englischen Königsjacht „Britannia“ über zwei Privatsekretärinnen, die Prinz Philipp auf seiner Reise in fernöstliche Gewässer begleiteten. Jeden Abend waren die beiden Damen leichtbekleidet an Deck erschienen und übten sich im Hula-Hoop. Zunächst freute sich die ganze Besatzung darüber, da sie aber seit Wochen kein Land mehr gesehen hatte, wurde es ihnen doch zu viel. Es kam zu der Beschwerde und die beiden Sekretärinnen übten fortan an einem Platz, wo sie nicht mehr beobachtet werden konnten.

Bewohner eines kleinen englischen Fischerdorfes entdeckten plötzlich in einer öffentlichen Fernsprechkabine einen Haifisch von anderthalb Meter Länge. Das ganze Dorf fragt sich: Wie kommt das Biest in die Zelle? Der Hai kann doch nicht telefonieren.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE





Die Freiwache



Ein entscheidender Augenblick

Von Erwin Christiani

Die Bucht von Punta Arenas/Costa Rica ist eine der malerischsten Gegenden im landschaftlich unübertrefflich schönen Mittelamerika mit seinen zahlreichen vulkanischen Bergen von oft überraschender Regelmäßigkeit, ähnlich der des heiligen „Fujijama“. Der Hafen von Punta Arenas aber hat eine Pier ganz leichter Bauart, die anzusteuern die dortigen Lotsen frühzeitig altern läßt. Allein, nicht nur das Ansteuern, auch das Ablegen hat seine erheblichen Schwierigkeiten, wie das folgende kleine Abenteuer beweist.

Unser T2-Tanker (16 000 t) hatte an dieser Pier gelöscht. An Steuerbord war er mit zwei Spring-, einer Achter- und einer Vorleine vertäut. An Backbord hing das Schiff vorn am weit ausgelegten Backbordanker und achtern an zwei kräftigen Festmacherbojen. Der Wind kam von Backbord und ein starker Flutstrom setzte von vorn.

Der Lotse ließ zuerst den Anker einhieven, nachdem alle Leinen losgeworfen waren. Gleichzeitig wurden die Leinen an den Bojen gehievt, so daß das Schiff gut von der Pier freikam. Als die günstigste Ausgangslage erreicht zu sein schien, löste die Festmacher-Barkasse auf Zuruf des Lotsen die Bojenleinen, während die Maschine „Halbe Zurück“ ging.

Nun hätte das Schiff über den Achterstevan nach Backbord drehen müssen, aber das tat es nicht, vielmehr ging es infolge des Zusammenwirkens von Strom und Wind, die ja rechtwinklig angriffen, genau in der Diagonale beider Kräfte rückwärts, wobei unweigerlich eine der großen Festmacherbojen in die Schraube gekommen wäre.

Also ließ der Lotse die Maschine „Halbe Voraus“ gehen und legte das Ruder hart Backbord. Da zeigte es sich, daß der ziemlich hoch aus dem Wasser ragende Rumpf derart von Wind und Strom gepackt wurde, daß eine genügende Ruderwirkung nicht eintrat, sondern das Schiff schräg an der Vorderkante der Pier nach Land zu lief, ohne nennenswert nach Backbord abzufallen. Der Abstand von der Pierecke betrug etwa 20 m. Um nicht vorn aufzulaufen, ließ der Lotse wieder „Halbe Zurück“ geben. Ich stand unterhalb der Brücke auf dem Bootsdeck und bemerkte, daß der Leeweg des Schiffes unverhältnismäßig groß war, so daß es sich rasch mit der Steuerbordseite der äußersten Pierecke näherte. Als es sich rückwärts rascher fortbewegte, waren die 20 m Abstand in Höhe des ersten Drittels der Schiffslänge gleich Null geworden, und das Fahrzeug wurde etwa 10 m vor der Brücke gegen die Pierecke gedrückt und schrammte an einem eisenverkleideten, eckigen Dalben entlang. Anscheinend war die Berührung nur ganz sanft, dennoch aber hatte sie genügt, um die Außenhaut des Tanks 4 an Steuerbord soweit aufzureißen, daß ein armdicker Strahl rötlich gefärbten Autobenzins in die See schoß. Ich glaube, in diesem Augenblick haben sich allen Augenzeugen die Haare gesträubt. Ich dachte immer nur, hoffentlich wirft jetzt keiner aus den achteren Bullaugen eine Zigarettenkippe, denn die See war rasch in weitem Umkreis mit reinem Benzin bedeckt. Wassertemperatur 32 Grad C, und da gast Benzin



Vergänglich

ist alles, meint Th. Janeczek

Gestern noch die Pesos in den Taschen, gestern noch ein stolzer Lord, heute schon beim Farbewaschen, heute schon ist alles fort.

Gestern noch bei Cola Rum, gestern noch 'ne süße Braut, heute schon, ich find' das dumm, mit 'nem andern schon vertraut.

Gestern noch in Santa Marta, heute sind wir schon auf See, morgen schon im nächsten Hafen, morgen dudeldadeldh.

schon ganz nett. Der Kapitän ließ nun schnellstens den Inhalt von Tank 4 in einen leeren Tank umpumpen, dennoch waren bereits über 100 Tonnen ausgelaufen. Unser Lebensretter war die Tatsache, daß die Kollision unterhalb der Benzin-Oberfläche erfolgte. Bei Aufreißen eines leeren Tanks oder oberhalb der Oberfläche des Inhalts hätte es für alle an Bord und wahrscheinlich auch noch für einen Teil der netten Stadt Punta Arenas eine rasche Himmelfahrt gegeben. Ein Reibungsfunkle hätte genügt.

Der „Bums“ aber hatte genügt, um dem Schiff eine solche Kursänderung zu vermitteln, daß es nun gut von den Bojen freikam.

Durch diesen „Augenblick“ der Berührung mit der Pier war das ganze fernere Programm der Reise umgeworfen. Statt zum Laden nach Aruba mußten wir leer und „gasbefreit“ in die Werft nach Jacksonville/Florida. Neben der Leckabdichtung wurden auch andere Überholungsarbeiten durchgeführt. Dadurch ergab sich eine Liegezeit von mehreren Wochen.

Soweit ich die Staaten kennengelernt habe, erscheint mir Jacksonville als das langweiligste Nest in „God's own country“. Etwas Brüllkomisches sind die Bars, die innen fast völlig dunkel sind. Nur geheimnisvolle, tiefrote Lampen brennen irgendwo verdeckt. Der Sinn der Sache ist der: Ein Fremder soll glauben, hinter diesem „intimen“ Licht verberge sich noch wesentlich Intimeres. Geht man, magisch gezogen, in das Lokal, so erblickt man zwei bis fünf Einheimische, die auf Barstühlen hocken und, den Kopf in beide Hände gestützt, sich fürchterlich langweilen. Hinter der Bar amtieren bestenfalls zwei Damen mit einer Nüchternheit des Gemüts, wie sie nur im Lande des „business“ denkbar ist. Unterhaltungen mit ihnen sind Dinge, die nicht gehen, da man nur einsilbige Antworten erhält. Beim zweiten Versuch fragt die Dame eiskalt, ob man noch einen „drink“ wünsche und wenn ja, welche Sorte. Damit ist das „Colloquium“ ein für alle Mal beendet. Von diesem ersten und meist einzigen Barbesuch in Jacksonville ist man so begeistert, daß einem Goethe's Wort einfällt: „Man merkt die Absicht und man ist verstimmt“, oder etwas trivialer ausgedrückt: „Nicht immer hält das rote Licht dem Wandersmann, was es verspricht...“. Die Preise hingegen sind so, als ob sie dort Außerordentliches zu bieten hätten. Es bleibt mir ein ewiges Rätsel, wovon diese dusterrot beleuchteten Stätten tiefsten Stumpfsinns eigentlich leben, zumal sie auch noch am Sonntag, dem einzigen Tag, an dem die einheimischen Kunden wirklich einmal „Zeit“ hätten, grundsätzlich geschlossen sind. Aber irgendwie existieren sie.

Auf der Werft hingegen war recht Interessantes zu sehen. Neue Tank-Zwischenwände wurden nach einem Patent-Verfahren eingebaut, das eine große Kunstfertigkeit voraussetzt, da die Bulkheads für alle Tanks durch ein einziges Schweißloch an Deck auf jeder Seite hinein „filtriert“ und unter Deck weitertransportiert wurden.

Angenehm fällt auf, daß alle Arbeiten schnell, aber ohne Hast ausgeführt werden. Die meisten Arbeiter sehen zufrieden aus, weil sie gut verdienen und wissen, daß sie etwas verstehen. Das große Glück der USA ist es, daß die Arbeitnehmer zwar in sehr kräftigen Gewerkschaften organisiert sind, diese aber reine Interessenvertretungen sind und nicht die geringste Neigung zeigen, irgendeine politische Tendenz „klassenkämpferischer“ Art in ihre Richtlinien aufzunehmen. So kommt die ganze Kraft der „Union“ den Mitgliedern zugute und wird nicht in politischem Unfug zersplittert, wie es ja anderswo leider immer noch der Fall ist. Der US-Arbeiter ist niemals ein Massenwesen proletarischer Denkungsart, sondern ein kleiner Unternehmer, der sein Können und seine Leistung erfolgreich verkauft. So gibt es nirgends diesen europäischen Unsinn des geschneitelten Chefs, der bestenfalls den Gruß des Arbeiters von oben herab erwidert, wenn er gut geschlafen hat, sondern der „Boß“ steckt irgendwo zwischen seinen Arbeitern und trägt einen Overall, der sich durch nichts von dem seiner Leute unterscheidet.

Erst nach vier Wochen konnten wir wieder auf den alten Kurs gehen, nachdem uns ein einziger Augenblick aus der Bahn geworfen hatte. Dennoch sind wir zufrieden: Es hätte auch noch schlimmer kommen können.



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

Bei allen Bordarbeiten muß bekanntlich alles „rund“ gehen. Da gibt's gewöhnlich keine lange Fackelei. Klare Befehle — klare und exakte Ausführung ist die Parole. Anders kann man in der rauhen Luft internationaler Konkurrenz eben nicht mit. Schiffbauer und Seemann müssen auch hier das „Köpfchen“ zusammenhalten, to make the best of it. Über die große Bedeutung sachgemäßen, schnellen Vertäuens, Verholens, Schleppens eines Seeschiffes braucht hier kein Wort verloren zu werden. Ein besonders hohes Maß an Sicherheit und Wirtschaftlichkeit jedes Schiffes hängt von diesen drei wichtigen Vorgängen ab. Ein kleines Fehlmanöver kann sich unter Umständen bitter rächen. So mögen denn diese drei besagten Funktionen der Reihe nach, mit Schiffbaueraugen gesehen, auch hier in unserem Schiffbau-Allenlei einmal näher betrachtet werden.

1. Das Geschirr zum Vertäuen (Festmachen)

Es ist selbstverständlich, daß Schiffe am Kai oder Dalben oder in Schleusen usw. gegen unbeabsichtigtes Abtreiben gut vertäut werden müssen. Dafür müssen sie alle erforderlichen Vorrichtungen an Bord haben, damit auch bei stärkstem Wind oder starker Strömung ein Losreißen so gut wie unmöglich gemacht wird. Zum Festmachen, das unter Umständen allerhand gymnastische Geschicklichkeit vom Janmaat erfordert, werden allgemein Stahldrahtrossen verwendet. Meistens kommen vier Trossen in Frage: Vorleine, Achterleine, vordere Spring, achtere Spring. Hier sei eingeschaltet, daß man gemeinhin Vertäu- oder Festmach-, Verhol- und Schlepptrossen unterscheidet.

Belegt werden die Trossen an Bord und an Land auf Pollern, deren Zahl und Anordnung an Bord entsprechend der Örtlichkeit und dem Wunsch des Reeders bestimmt worden sind. Gewöhnlich je zwei kräftige Poller auf Back und Heck und in ihrer unmittelbaren Nähe noch je zwei leichtere Poller (Stützpoller) zum Belegen der Springeinen, dazu noch weitere Poller je nach Schiffgröße auf Oberdeck. Größe und Ausführung der Poller nach Vorschrift der Klassifikationsgesellschaften und DIN-Normen. Man unterteilt die Poller in einfache Poller, Kreuz-, Doppel- und Doppel-Kreuzpoller. Hergestellt werden sie gewöhn-

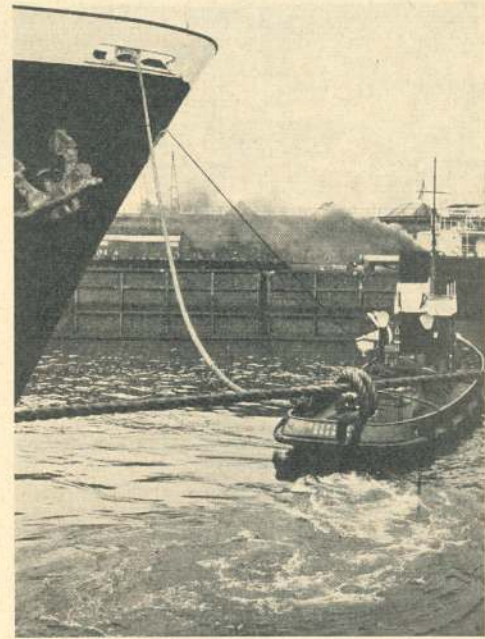
lich aus Grauguß, aber auch aus dem festeren, aber teureren Stahlguß. Neuerdings werden sie auch vielfach schon aus Schiffbaustahl geschweißt. Mit dem Schiffskörper, und zwar mit tragenden Konstruktionsteilen, müssen sie besonders sorgfältig befestigt werden, um selbst bei starker Beanspruchung ein Ausreißen der Poller zu verhindern. Zu jedem Poller gehört zwecks guter Führung der Trosse eine Klampe oder Klüse von geeigneter Größe. Klampen und Klüsen sind ebenfalls genau genormt.

2. Das Geschirr zum Verholen

Hiermit werden, wie schon der Name besagt, alle Einrichtungen an Bord bezeichnet, die dazu dienen, das Schiff von einem Platz auf einen anderen zu bringen, zu „verholen“. Dies kann z. B. nötig sein, wenn das Schiff im Hafen vom Schuppen A nach Schuppen B oder C verlagert werden muß, oder wenn eine andere Luke unter den Entladekran gebracht oder wenn das Schiff vom Dalben an die Kai-mauer gelegt werden soll. Alle solche Bewegungen bezeichnet der Seemann bekanntlich mit „Verholen“.

Bei den meist sehr kurzen Strecken lohnt dann weder ein Anstellen der eigenen Maschine noch eine Schlepperhilfe. Statt dessen wird das Schiff mittels eigener Trossen an den neuen Ort gezogen. Auf kleineren Schiffen kann dies Manöver von Hand ausgeführt werden. Auf größeren Schiffen befestigt man die Trossen an Landpollern und leitet sie über die Verholköpfe des Ankerspills, Verholspills oder der nächsten Ladewinde. Auf diese Weise wird dann das Schiff in Richtung des Trossenbefestigungspunktes an Land fortgezogen. Durch Umsetzen dieses Punktes kann man beliebig weit verholen.

Zwecks möglichst guter und schonlicher Führung der Verholtrossen werden dort, wo sie von den Verholköpfen über das Schanzkleid laufen, Lipp- oder Rollenklampen angeordnet. Diese vermindern die Reibung (das Schamfielen) und damit die Abnutzung. Trossen sind ohnehin teuer, und ihre Lebensdauer hängt sehr wesentlich von ihrer Behandlung ab. — Zuweilen werden auch Klüsen ohne und mit Klappdeckel (zum Einlegen der Trosse) verwendet, die entweder freistehen oder aber im Schanzkleid eingebaut sind. In der Panama-



Das Bugsieren ist für den Schlepper eine Angelegenheit, die höchste Aufmerksamkeit und eine gute Seemannschaft erfordert. Die Steuerleute auf diesen kleinen wendigen, aber kräftigen Fahrzeugen müssen mit ihrem Schiff „lesen und schreiben“ können. Wie oft ist es nicht schon vorgekommen, daß die Trosse nicht rechtzeitig geslippt, die Slipvorrichtung hakte oder sonst ein kleiner Fehler unterlief, und der Schlepper kenterte. Meistens ist das mit Verlusten an Menschenleben verbunden.

kanalfahrt wird die sogenannte Panamaklüse, eine geschlossene, freistehende Seitenklüse verwendet, die das unbeabsichtigte Herauspringen der Trosse verhindert.

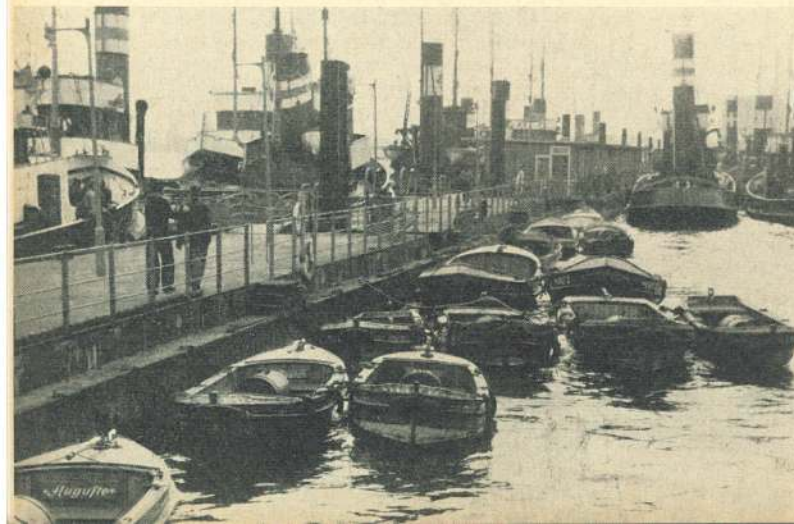
Zum Abstoppen der Trossen beim Verholen benutzt man sogenannte Stopperketten. Sie werden mit einem Ende am Pollerfuß befestigt, während das andere Ende zwecks Abbremsens mehrmals um die Trosse geschlungen wird. Am Bug und Heck werden in der Regel je zwei Rollenklampen — auch Verholklampen genannt — mit je drei losen Rollen aufgestellt. Auch sie sind heute, wie übrigens alle Klampen und Klüsen, genau genormt. Ihre Abmessungen richten sich nach dem Durchmesser der stärksten für sie in Betracht kommenden Trosse. Wie schon beim Ankergeschirr der Schiffe ausgeführt, wird auf dem Achterschiff größerer Seeschiffe meistens ein besonderes Verholspill (mit vertikaler Welle) angeordnet, das gewöhnlich elektrisch angetrieben wird, also sofort betriebsklar sein kann.

Einige Reedereien verlangen, daß das Schiff bei Havarie auf See geschleppt werden kann, und zwar mit der Ankerkette. Dazu werden am Vorsteven Klüsen von hierfür geeigneter Größe vorgesehen, die heute meistens geschweißt sind. Besondere zusätzliche Verholeinrichtungen sind für besondere Routen erforderlich, z. B. für die Fahrt durch den Panamakanal und nach den Großen Seen (viele Schleusen). Für letztere wird beispielsweise am Vorschiff an jeder Seite eine besondere, ausklappbare leichte Spiere von ca. 10 m Länge angeordnet, auf der die beiden Festmacher bequem an Land und zurück gelangen können, wenn ihre Arbeit erledigt ist.

Stahlrossen werden bei Nichtgebrauch auf Trossenwinden aufgespult, die durch Handkurbel gedreht werden. Sie werden an geeigneter Stelle an Deck zugänglich aufgestellt und auf See durch Persennige oder Holz- oder Blechkästen geschützt. Hanftrossen werden in „Ruhestellung“ entweder auf einem Lattenrost auf Deck aufgeschossen und gezurrt oder in der Taulast verstaut.

Abschließend noch einmal: Pflégliche Behandlung — wer wünschte solche nicht auch für sich selber! Auch bei uns anvertrauten Dingen kann sie gar oft Wunder wirken!

(Schluß folgt)



Beide kann der Seemann nicht entbehren, weder den Hafenschlepper noch die Festmacherboote. Im Hamburger Hafen beispielsweise braucht man für das Ausfahren der Trossen zu den Pfählen oder zum Kai kleine, stark gebaute Jollen mit kräftigem Motor. Natürlich müssen sie auch wendig sein.

Der Seefahrer und die Malaria

Kapitän Herbert Gaffrey

Der Seemann hat des öfteren Gelegenheit, mit Krankheiten in Berührung zu kommen, die es in Deutschland nicht, oder nur vereinzelt gibt. Bei meldepflichtigen Seuchen wie Gelbfieber (Yellow Jack), Fleckfieber, Cholera, Pest, Pocken u.a.m. verringern scharfe Gesundheitsverordnungen, Aufklärung, gute Bordapothecken usw. die Gefahr der Infektion und Verschleppung. Trotzdem weht auf manchem ausverseuchtem Hafen kommenden Schiff die gelbe Quarantäne-Flagge noch lange im Topp und verbietet Reisenden und Besatzung das Anlandgehen, bis die Antseckungsgefahr gebannt ist.

Doch hier soll nur von der Malaria (auch Wechsel- oder Sumpffieber) die Rede sein. Viele Kameraden haben wir daran leiden oder auch an den Folgen sterben sehen. Mancher Seemann hat sich sein ganzes Leben nicht von den Folgen einer Malariainfektion erholen können. Die Parasiten — einzellige Sporentierchen — haben ihnen die roten Blutkörperchen zerstört. Allgemeine Schwäche, Leberleiden, Blutarmut usw. haben ihnen die Lebensfreude genommen. Andere leiden in regelmäßigen Abständen an Schmerzen im Magen, am Kopf und an den Zähnen und wissen gar nicht, daß Malariaerreger in ihren Adern kreisen. Die geschwollene vergrößerte Leber zeigt dem Arzt die eigentliche Ursache des versteckten Siechtums.

Jahrhunderte lang nahm man an, daß geheimnisvolle Fieberdünste — Miasmen — die Krankheit erzeugten und nannte sie deshalb auch „Mal-aria“ (böse Luft). Später erkannte man, daß die Erreger des Fiebers der Sümpfe den Menschen von hier in Myriaden hausenden Gabel-Mücken (Anopheles) eingepfropft werden. Sie scheuen das Licht, diese grazilen, tanzenden und sirrenden Malaria-Überträger. Viele Arten gibt es von ihnen. Zumeist gefleckte Flügel sowie in Ruhstellung in die Höhe gehobene Hinterbeine unterscheiden die Anopheles von anderen Stechmücken, deren Körperglieder parallel zur Wand zeigen.

Es sind nur die blutdürstigen Moskitosdamen, die uns quälen und infizieren. Unsere Adern enthalten das Eiweiß, daß diese winzigen Vamps für ihre Eierproduktion benötigen. So helfen wir ungewollt, daß weitere Generationen dieser Mücken mit unserem eigenen Blut großgezogen werden. Die Mückenherren sind Vegetarier und tun uns nichts zuleide.

Moderne scharfe Mikroskope und bessere Färbemethoden ermöglichen nun erst die intensive Erforschung der Malaria. In groben Zügen unterscheidet man zwei Arten dieser Seuche: 1.) Malaria der gemäßigten Zonen, (leichtere, mehr oder weniger regelmäßige Anfälle); 2.) Tropische Malaria (schwere unregelmäßige Form).

Wie stets, wenn von einer Krankheit erst die Erreger und die Art der Weiterverbreitung erkannt worden sind, ist der zweite Schritt, die Bekämpfung systematisch nach gründlichen und wissenschaftlichen Methoden voranzutreiben, schon einfacher. Als diesbezüglicher Erfolg ist bereits in vielen Ländern ein deutlicher Rückgang der Malaria zu buchen.

Die Krankheit kommt in etwa zehn Tagen nach dem Stich dieser Mücke der tropischen und gemäßigten Zonen zum Ausbruch. Unmöglich ist eine Direktübertragung von Mensch zu Mensch. Immer erst muß das Insekt als Zwischenträger dienen.

Viele Jahre konnte man nur mit der Rinde des Chinonabaumes (Chinarinde), dem alten Indianerheilmittel, diese Seuche wirksam bekämpfen. Dieses Präparat diente auch zur Vorbeugung. Wir Seeleute erinnern uns noch der täglichen Chiningaben, die uns als medika-

mentöse Prophylaxe an tropischen Küsten verabreicht wurden. Übrigens hat mancher damals seine Rationen aufgespart und mit nach Hause genommen, die dann ganz anderen Zwecken dienen mußte.

Auch die chemische Industrie schaltete sich in die Malariabekämpfung ein und brachte bald für das in großen Mengen sehr schwer zu beschaffende Naturprodukt gute Ersatzstoffe auf den Markt. Diese übertrafen sogar das Chinin in der Wirkung, ohne daß dabei die sonstigen schädlichen Nebenwirkungen in Kauf genommen werden mußten.

So ist es z. B. möglich, Atebrin dann zu verabreichen, wenn zur Malaria das gefährliche Schwarzwasserfieber hinzugetreten ist. Mit der Chininbehandlung mußte in diesem Falle sonst sofort aufgehört werden.

Weiter hat diese Industrie u. a. bisher entwickelt: Plasmochin, Resochin, Paludrin, Daraprim. Im Ausland werden zuweilen für die gleichen Präparate andere Bezeichnungen benutzt. Viele dieser Mittel können kombiniert genommen werden. Sie werden dann die Malariaerreger verschiedener Arten und Entwicklungsstadien noch besser zur Strecke bringen. Und noch immer werden in den Laboratorien weitere Anstrengungen gemacht, um im Kampf gegen diese Seuche noch wirksamere Präparate zu entdecken.

Immer mehr gehört die Eindämmung der Malaria zur Hauptaufgabe der tropenmedizinischen Forschung. Wie sehr dieses im Interesse der gesamten Menschheit liegt, mögen folgende Zahlen deutlich machen:

Im früheren Deutsch-Ostafrika waren über 80 % aller Jugendlichen malarialinfiziert;

Bengalen hatte bis vor kurzem bei einer Einwohnerzahl von etwa 50 Millionen jährlich etwa 300 000 Fehlgeburten die durch die hier wütende Malaria verursacht war;

1914/18 hat das Deutsche Sanitätskorps 120 780 Malariakranke behandelt. Davon sind etwa 99 000 wieder dienstfähig geworden;

1932 lebten etwa 2014 Millionen Menschen auf der Erde, davon sollen etwa 800 Millionen an Malaria gelitten haben. Z. Z. werden die Todesfälle an Malaria in der Welt auf etwa 2 Millionen im Jahr geschätzt;

Bis vor nicht langer Zeit starben täglich mehr Menschen an Malaria, als der Erste Weltkrieg im Durchschnitt an Toten gekostet hat (etwa 7000 pro Tag);

In Guayana waren vor dem letzten Kriege die Eingeborenen annähernd zu 100 % malarialverseucht;

1896 waren etwa 10 % aller Schulkinder am Jadebusen mit Malaria infiziert;

1918 gab es in Emden 4000 Krankheitsfälle an Malaria;

In Ceylon starben 1934/35 annähernd 92 000 Menschen an dieser Seuche.

Noch die Letztzeit hat riesige Opfer gefordert. So übertrafen die Verluste der Alliierten im Westpazifik durch diese Seuche den Ausfall an Kriegseinwirkungen um ein Vielfaches. Derartige Aufzählungen ließen sich beliebig erweitern.

Nachdem die Menschen sich wie ein Pilzgeflecht über Meere und Wüsten hinweg ausbreiteten, ist im Laufe der Zeit diese furchtbare Geißel auch an das Mittelmeer und nach Europa gelangt. Sie hatte mit ihren chronischen Schäden und der biologischen Schwächung der Nachkommen zweifellos erheblich Einfluß auf die geistige und körperliche Entwicklung der Völker des Mittelmeerraumes. Alte blühende Kulturen verschwanden. Es ist bestimmt anzunehmen, daß die Malaria auch die Lebenskraft der Griechen und Römer angeknickt hat.

Bis nach Deutschland ist diese Krankheit vordringen. Wilhelmshaven war mit seinen Niederungen immer wieder ein Ansteckungsherd. Erst nach der Trockenlegung wurde es besser.

Viele Große der Geschichte sind dieser Seuche erlegen. Alexander starb blutjung daran. Diese kleinen Insekten haben Fürsten, Feldherren und Päpste auf dem Zenit ihrer Macht besiegt und sind daran beteiligt, daß die Erde das jetzige politische Gesicht bekommen hat. Auch Dürer ist an der Malaria gestorben.

Zwar neigt die Malaria nach längerer Dauer zur Selbstheilung, wenn nicht durch laufende Wieder-Ansteckung stets neue Erreger ins Blut gepumpt werden. Das aber ist leider in fieberversuchten Landstrichen kaum zu vermeiden. Einer solchen Schwächung aber ist der stärkste Mensch nicht gewachsen.

Nachdem man sich nun über die ursächlichen Zusammenhänge beim Übertragen der Malaria im klaren war, galt es, nicht nur diese direkt im Körper der Menschen zu bekämpfen, sondern auch mit allen Mitteln das Übertragungsgeziefer unschädlich zu machen.

Man hat mit riesigen Kosten Sümpfe und Tümpel trocken gelegt, die Moskitos beherbergende Vegetation entfernt, Landstriche entwässert usw. Beim Bau des Panamakanals wurden die Brutplätze der Stechmücken mit Petroleum und anderen chemischen Produkten besprüht, um den im Wasser lebenden Larven den Sauerstoff abzuschneiden bzw. sie zu vergiften.

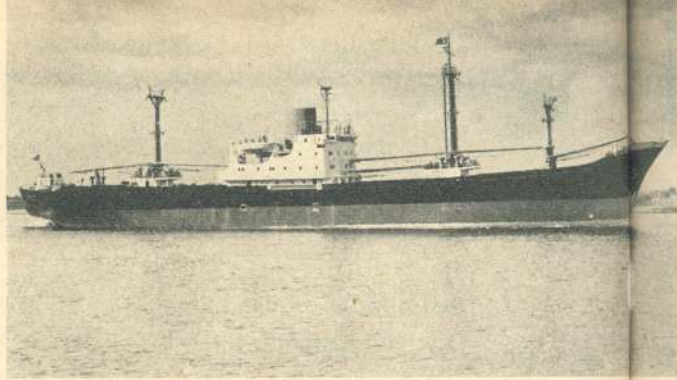
In den Laboratorien entwickelte man neue Methoden zur Bekämpfung der Insekten. Man fand Nervengifte, die ihnen bei der Berührung den Tod gaben und die unselige Infektionsfolge Mensch-Mücke-Mensch unterbrachen, ohne dabei anderen Lebewesen zu schaden. Diese Präparate (z. B. DDT Pulver = Dichlor-Diphenyl-Trichloräthan) vertilgen nicht nur die vielen Stechmückenrassen, sondern auch Fliegen, Motten, Filzläuse usw. Dieses Pulver in den kleinen runden Dosen gehört in jede Schiffsapotheke und soll bei Bedarf fleißig benutzt werden.

Nunmehr steht die Malariabekämpfung auch im Zeichen der UNO. In großzügigen Aktionen wird dieses Kontaktgift in verseuchten Wohnvierteln zerstäubt oder von Flugzeugen aus über Sümpfe abgelassen. Die Bevölkerung Sardiniens z. B. ist jahrhundertlang von der Malaria dezimiert worden. Die Insel soll nach diesen Aktionen fast frei von der Krankheit sein.

Leider jedoch kann sich die chemische Wissenschaft in der Ungezieferbekämpfung noch nicht uneingeschränkter Erfolge erfreuen. Ein afrikanischer Moskito z. B. (anopheles gambiae) hat sich inzwischen an die Chemikalien gewöhnt und vermehrt sich lustig weiter. Auch auf neue synthetische Mittel werden überlebende starke Stämme des Ungeziefers wahrscheinlich ähnlich reagieren. Daher wird die völlige Vernichtung der Trägerinsekten und die Ausrottung der Krankheit kaum möglich sein. Noch heute gibt es ausgedehnte Malariaherde in Asien, Indonesien, Mittel- und Südamerika, im südlichen Pazifik und im tropischen Afrika.

Immer wird daher der Seemann in Gegenden kommen, wo er sich infizieren kann. Ärztlicher Unterricht auf den Seefahrtschulen und Erfahrungen lehren, wie man sich in altgewohnter Weise den Umständen nach schützt.

In fieberversuchten Häfen soll möglichst so geankert werden, daß frische Seebriese das Schiff umstreicht. Moskitotüren und Gazefenster hindern die Insekten, in die Wohnräume zu gelangen. An Land halte man sich nach Möglichkeit nur am Tage auf und meide die Nähe von Sümpfen, Tümpeln, schattigen stehenden Gewässern und dumpfer Eingeborenenhütten. Wer wegen der Hitze lieber des Nachts



NEUBAUTEN - NEUBAUTEN - NEUBAUE

Für die Reederei Richard Schröder baute die W. Orenstein-Koppel und Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft das 5000 BRT vermessende MS „Clarita Schröder“ mit einer Doppelmotorenanlage der MAN-Werke von 2100 PS eine Geschwindigkeit von 15,1 kn est.

Für den Kuba/Mexiko-Dienst des Norddeuts Lloyd baute der Bremer Vulkan das MS „Ilstein“ etwa 4900 BRT, Bremer Vulkan-MAN-Diesel von 2000 PS, 15,5 Knoten.

Am 4. August machte der Motorschlepper „Sopwessels“ seine Werftprobefahrt, den die Emdener Werhulte & Bruns für das Bugsier- u. Bergungsgeschäft P. Wessels Wwe., Emden, baute. Der MWM-Diesel leistet 15 PS.

Ein Schwesterschiff der „Steindamm“ ist das „Steinhöl“, das die Werft Nobiskrug für die Reed. H. M. Gehlrichs, Hamburg, baute, 4859 BRT, Doppelmotorenanlage der Klockner-Humboldt-Deutz-Werke zusammen 3800 PS, 14 Knoten.

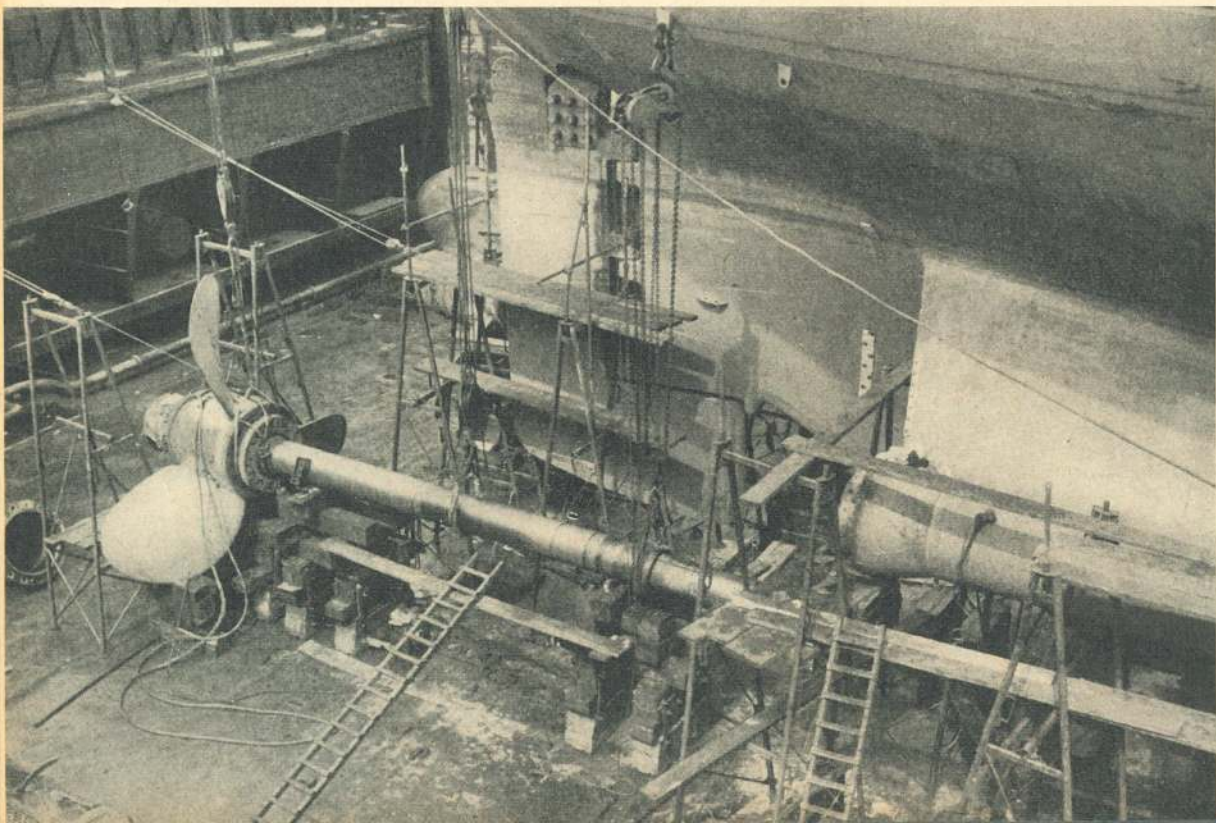
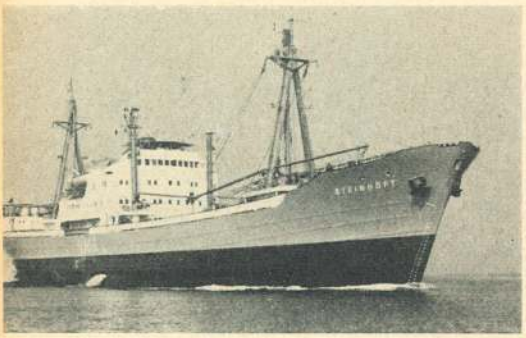
In die Passagierfahrt zwischen Flensburg und Sørborg soll das von der Schiffswerft Hugo Peters, Waffeth, für Willy Zenner, Kiel, erbaute Fahrgastdampfer „Sønderborg“ eingestellt werden. 90 feste Sitzplätze, 18 MaK-Diesel, 9—10 Knoten.

Der Turbinentanker „Asprella“ wurde von Kieler Howaldtswerken für die Shell Tankers Ltd. London, erbaut, 18 000 tdw, 7000 PS, 14,5 Knoten.

Links unten: Der Schraubenschiff ist gezo worden, eine Arbeit, die in gewissen Abständen immer zur Kontrolle der guten Beschaffenheit der Wellenmacht werden muß. Das Wiedereinsetzen der Wellenmaßeßen „Uhrmacherarbeit“.

Mitte unten: Zwei Küstenfrachter für schwed. Rechnung hatte die Werft Alfred Hagelstein, Trarade, in Bau. Als erstes Schiff wurde MS „Höbarna“ den Reeder Sven Walberg auf Gotland abgeliefert, tdw, Deutz-Diesel 800 PS, 11,2 Knoten.

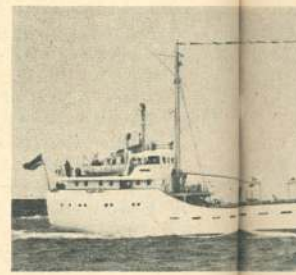
Als vierten und vorläufig letzten Neubau baute die Friedrichsorter Werft Paul Lindenau das MS „Stiane Schulte“ an den Hamburger Reeder Bernhard He ab, 2197 BRT, MAN-Diesel 1680 PS.

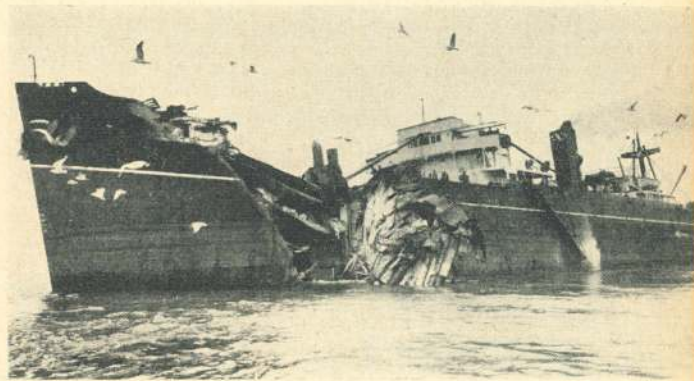
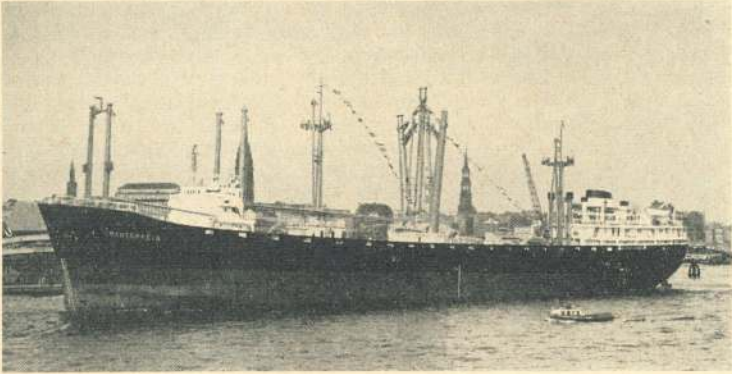
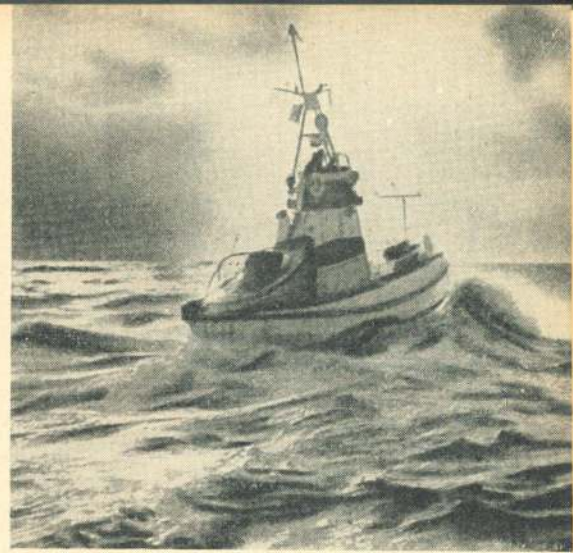


Die Wallenius-Brei, Stoc Ges. „Weser“, Bau, das MAN-Diesel 6000 PS, 14,5 in der Masse 1 Stückg transport Verweg finden

Einen Küstenfrachter von 4 Schiffswerft W. „Sielaff“ Die „Rugard“ leisten 30 etwa 10 Knoten.

Ein guter Kunde Kieler Reederei Leif H. & Co. eine Reihe von kern u. letztes Schiff das „Höeg“ von 21 600 tdwmeister 16,5 Knoten.





Rechts oben Mitte: Der zweite von insgesamt acht Erzfrachtern, das MS „Weser Ore“, lief für die Transatlantic Bulk Carriers Incorp., Monrovia, auf der Schlicker-Werft vom Stapel. 19 300 tdw, Burmeister & Wain-Diesel 8750 PSe, 15 Knoten. Eben war das Schiff vom Stapel gelaufen, als auch schon ein auf der Peute-Werft vorbereitetes Bodenstück des nächsten Schiffes auf dem freigewordenen Heigen aufgeholt wurde.

Ein Schiff der „Schwarzenfels“-Klasse, bei der das Brückenhäus auf dem Vorschiff steht, lieferte die Stülckenwerft, Hamburg, an die Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“, Bremen. Es erhielt den Namen „Trautenfels“. 12 750 tdw, MAN-Diesel mit Aufladung 5850 PSe, 14,5 kn. Genau wie die auf der gleichen Werft gebauten Schwesterschiffe „Tannenfels“, „Spitzfels“ und „Schwarzenfels“ hat es auch einen 120 t Schwergutbaum und wird in den Dienst zum Arabischen Golf eingesetzt.

Oben: Die Seenotkreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger werden zum Herbst wieder viel Arbeit haben.

Mitte: Das war eine schöne Ramming im Nebel. Aber die Schotten hielten und so konnte das Schiff noch an die Werft gebracht werden.

Unten: Diese Freske finden wir an der Gaststätte am Columbus-Bahnhof zu Bremerhaven.



UEN

W/Oren-
ellist das
er's mit
kema je
ern.

sch Lloyd
e etwa
und 0 PS,

niessels"
ft alte &
Wessels
1078.

M.Sein-
deid. M.
ophtoren-
n immen

Sieburg
Wesfleth,
Hfänder-
160 MaK-

dekieler
d. adon,

georden,
r er zur
ellmachit
istwässer-

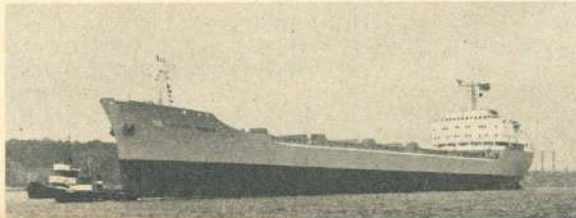
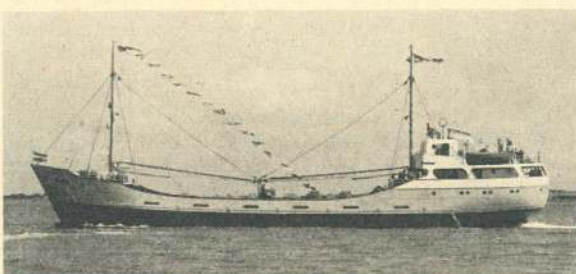
die Rech-
vede, in
en den
rt. t dw,

die die
stiane
Sie ab.

Reti, Stockholm, erhielt von der Akt-
ban, das MS „Figaro“, 15 000 tdw,
3000, 14,5 Knoten. Die „Figaro“ kann
- Stückgutfahrt, aber auch im Auto-
ene finden.

ra von 424 BRT baute die Büsumer
- Sielaff für Ernst Striesow, Rendsburg,
hähnen 300 PS MaK-Diesel und läuft
n.

ie Kieler Howaldtswerke ist die Osloer
H & Co. Sie erhielt von hier schon
on tern und Trockenfrachtern und als
das „Höegh Trader“, einen Bulkcarrier
w. Burmeister & Wain-Diesel 7500 PSe,



Wir hatten Order, in einem ecuadorianischen Hafen zu laden. Es handelte sich hier um einen offenen Seehafen. Das Schiff mußte vermoort werden. Vorn war es an beiden Ankern fest und achtern wurden Leinen ausgefahren und an Bojen festgemacht. Nun, wir kamen an und der Hafentotse war zugleich Mooringmaster, Vertreter der Ölgesellschaft und Aufsichtsperson beim Laden. Mit ihm zusammen hatte ich das Schiff zu vermooren. Während wir noch dabei waren, kam von Land her eine mit Personen voll beladene Barkasse in Sicht und ging längsseits. Es waren die Behörden.

In einer kurzen Pause, in der ich von der Brücke in meine Office konnte, zählte ich vierzehn Personen in dem kleinen Raum. Nötig sind außer dem Agenten: ein Hafentarz, zwei Zollbeamte und ein Beamter der Einwanderungsbehörde, also fünf Personen.

Die Vertreter des Staates sind aber alle „big shots“ und deshalb hat jeder von ihnen einen Aktentaschenträger bei sich. Diese nun wiederum haben einen Aufpasser bei sich, der darauf zu achten hat, daß sein mittlerer Vorgesetzter die Tasche nicht aus Versehen irgendwo stehen läßt oder daß unehrliche Besatzungen versuchen, die Tasche zu zampeln. Ich konnte nicht lange in meiner Office bleiben und überließ dem Zahlmeister die Betreuung der vierzehn Vertreter des Staates. Die Papiere hatte ich vorher auf meinem Schreibtisch klargelegt, so daß der Agent keine Schwierigkeiten hatte. Die einzige Schwierigkeit hatte der Steward, um genug Platz auf dem Tisch zu schaffen, alle Wünsche der Anwesenden zu erfüllen: Kaffee, Coca-Cola, Bier, Sandwiches, Whisky-Soda und genügend Zigaretten. Na, es ging alles klar und nach etwa einer halben Stunde kamen die Hauptvertreter auf die Brücke, um mir zu danken und sich zu verabschieden. Als ich später mit dem Mooringmaster in meine Office kam, mußte ich feststellen, daß nicht eine von meinen rund 25 Illustrierten und Zeitungen mehr vorhanden war. Aber auch alles war mitgenommen worden. Auf meine Vorkhaltungen hatte der Mooringmaster nur ein Achselzucken, ein Lächeln und ein Wort: Behörden.

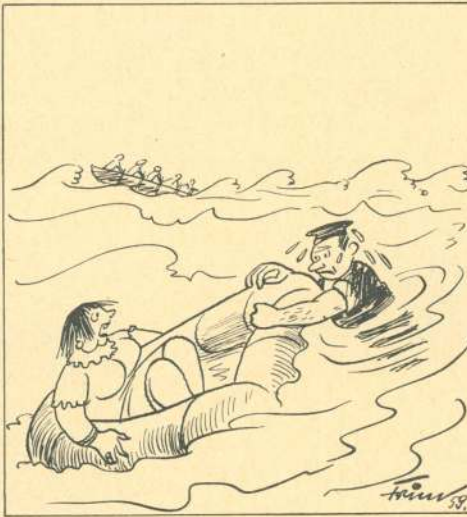
Nun hat es keinen Zweck irgendwelche Beschwerden zu führen, denn 1. bekommt man doch nichts wieder und 2. hat man nur Schwierigkeiten. Ich war wohl ärgerlich, aber letzten Endes waren es ja keine Wertgegenstände.

Die Reise ging vorüber, ich konnte mir wieder Lesestoff besorgen, und das Schicksal wollte es, daß wir in demselben Hafen noch einmal laden mußten. Dieses Mal sorgte ich vor: Zeitungen, Illustrierte, Bleistifte, Kugelschreiber, kurz, alles bewegliche Material wurde eingeschlossen. Es lagen bei unserer Ankunft im Hafen nur die Mappe mit den nötigen Papieren auf meinem Schreibtisch, überall sonstwo war Staub gewischt.

Alles verlief genauso wie auf der Reise zuvor: die Staatsvertreter mit ihren Trabanten kamen, wurden bewirtet, sie fertigten dafür das Schiff ab, sie bedankten sich und verabschiedeten sich. Und ich freute mich.

Als das Schiff vermoort war, ging ich mit dem Mooringmaster in meine Office, um, wie gewöhnlich, ein kaltes Bier zu trinken. Dabei kam mir der Gedanke, zur Abwechslung mal eine Pfeife Tabak zu rauchen. In meinem Pfeifenständer waren aber nur zwei anstatt drei Pfeifen. Auf Befragen sagte mir der Steward, daß am Morgen alle drei Pfeifen in dem Ständer gewesen wären, was ich auch erinnern konnte. Alles Suchen half nichts: das beste Stück war fort. Dieser Verlust ärgerte mich nun doch mehr als damals das Verschwinden

der Zeitschriften, denn es war mein bestes Stück und ein Geschenk. Aber wer denkt schon, daß Behörden sich für angerauchte Pfeifen interessieren? Unter allen Umständen aber muß ein Souvenir mitgenommen werden. Ist es da ein Wunder, wenn man auch den Beamten eines Staates gegenüber mißtrauisch wird?



„Kommen Sie nur rein, junger Mann, ich beiße nicht!“

Tasman und sein Südland

Von Kapitän Kurt Gerdau

300 Jahre sind es jetzt her, daß er starb, Abel Janszoon Tasman. Er wurde in dem kleinen reizenden Städtchen Groningen im Jahre 1602 geboren; kam also zu einer Zeit auf die Welt, als die berühmte spanische Armada vom gesegneten Sturm und den kühnen Helden der englischen Seekriegsgeschichte hinweggefegt worden war. Vor sechs Jahren erst war Hermskerk, der jetzt holländischer Admiral war, zu-

sammen mit Barents oben im Eismeer gewesen, um die sagenhafte Nordwest-Passage zu finden.

Holland machte sich also auf, um neben England die führende Rolle im Seehandel zu spielen. Doch zuerst mußte das reiche Portugal seine bis dahin feste Stellung im Gewürzhandel aufgeben. Als das geschafft war, lief Schiff um Schiff hinaus nach Indonesien. Der Handel blühte und war groß, noch größer aber der Gewinn. Wenn man nun noch das reiche Südland finden würde? Die Vorstellung raubte den vorsichtigen Kaufleuten fast den Atem. Tüchtige Seeleute brauchte man dazu. Kapitane mit Mut, Ausdauer und vor allem Glück.

Abel Tasman lebte unter einem Glücksstern. Mit sechsunddreißig Jahren stand er als Kapitän auf dem Achterdeck. Ein Jahr später bekam er den ehrenvollen Auftrag, nach Süden vorzustoßen. Als einer der ersten Europäer erblickte er die Küsten Japans. Er landete jedoch nicht; denn das war damals zu gefährlich. Er drehte um und fand auf dem Heimweg die Bonin-Inseln.

1642 brach er mit zwei Schiffen auf, um das sagenumwobene Südland zu finden. Er erreichte die Eisgrenze und mußte beidrehen und einen anderen Kurs einschlagen. Endlich, am 24. November, eine hohe Küste voraus. Doch es stürmte, und Abel Tasman konnte an keine Landung denken. Er nannte es Van Diemens-Land. Seine Zeitgenossen fanden jedoch einen würdigeren Namen, und so sagen wir auch heute noch Tasmanien.

Das war also das Südland. Sein Südland! 19 Tage später erreichte er die Nordinsel Neuseelands. Staatenland taufte er sie. Die Reise hatte sich gelohnt. Kaum war er in Batavia, und schon rüstete er für eine neue Reise. Er erkundete die Küste und brachte einen Bericht vom Barriere-Riff heim. An der Küste ließ er einen Teller, der den Namen seines Schiffes „Eendracht“ und seinen eigenen trug. Dieser Teller wurde später gefunden und befindet sich heute im Museum von Amsterdam. Immer zog es ihn hinaus, aber die Zeit der großen Entdeckungen war vorbei.

1659 starb er in Batavia. In Groningen gibt es eine Schiffsjungenschule, die seinen Namen trägt. Dort werden die künftigen holländischen Kapitäne in seinem Geist geformt.

IN SACHEN SEEMANNSFRAU

von J. K.

Auch darüber wollen wir einmal sprechen.

Rund 2000 Jahre ist es her, da rannte ein fürchterlich aufgeregter Mensch durch die Warmwasserbäder des damals schon alten Roms. Endlich, in dem mit Damenbedienung, fand er, wonach er so emsig forschte: Eine Handvoll Männer, die ihre sichtlich strapazierten Körper massieren ließen. Von dem mächtigen Pallaver, das der kleine Mann in der mit Purpurstreifen verzierten Toga machte, er hieß übrigens Pompejus, sind uns einige Worte überliefert worden: Navigare necesse est — vivere non est necesse! — Ganz Rom schrie nach Brot. Die Frachtraten waren riesig hoch, denn nicht nur die Winterstürme erschwerten die Seefahrt. Freche Piraten kreuzten vor den Getreidehäfen Siziliens und Nordafrikas. Eine herrliche, eine einmalige Gelegenheit Geld zu machen und zusätzlich, durch Getreidelieferungen an das Volk, politischen Einfluß zu gewinnen. Und da lagen diese Kapitäne und Steuerleute der römischen Staatsgaleeren auf den Marmorbänken und ließen sich von blonden Sklavinnen mit Olivenöl labsalben. Was!? Lebensgefahr? Dem Senator gelang ein bitteres Lachen: Seefahrt ist notwendig — Leben ist nicht notwendig.

Ob dieser eigenartigen Feststellung sei gesagt, daß es auch im Altertum trotz der 73 Götter

eine ausgleichende Gerechtigkeit gab. Obwohl Pompejus später mit klappernden Sandalen bis nach Ägypten lief, dem Dolch des gedungenen Mörders entging er nicht. Aber — was macht das schon? Leben ist nicht notwendig — der Ermordete.

Nevermind, könnte man sagen, wenn Pompejus nicht im Laufe der Jahrhunderte eine ganze Reihe von Nachfolgern gefunden hätte, die in dasselbe Horn stießen, aber richtig wohl nur Erik der Rote. Er rief damit seine Wikinger zu neuer Beutefahrt in die schnellen Drachensboote. Viel früher hat mal einer eine Harfe benutzt, um die Fahrenleute aus zärtlicher Umarmung wieder an Bord zu locken. Ein den Seeleuten wohlgesonnener Gott, damals gabs einen, hat diese Zitter als Warnung an den Himmel gehalten. Aber Hein Seemann verstand diese Zeichen nie zu deuten, vielleicht, weil das Instrument wechselte. Einmal machte es die Ziehharmonika, heute scheint es die Gitarre zu sein. Und so wie die Instrumente wechselten, wechselten auch Takt und Ton der lockenden Weisen. Mal mit plumper Marschmusik: „Die See ruft! Drei! Vier! Bum! Bum!“ Mal mit einschmeichelnden Walzerklängen: „Mich rief es an Bord.“ Mal in den aufpeitschenden Rhythmen Primitiver: „She has sixty tons!“

Die lieben Nachbarinnen? Frau Seemann läßt sich gar nicht merken, in welcher Bedrängnis sie ist, denn man läßt sie zu deutlich merken: Das haben Sie davon, warum haben Sie einen Seemann geheiratet. So schreibt sie im nächsten Brief nur: Bubi war krank, er hat sich aber schon bald wieder erholt. — Na ja, Kinderkrankheiten haben sie alle und Mutti wird das schon machen, er hat ja ein Prachtmädel geheiratet.

In den Wochen des Urlaubs läuft alles glatt. Kein Wunder, denn die Vorbereitungen dafür laufen schon seit vielen Monaten.

Na ja, bei dem Ziehschein! Er merkt aber meist gar nicht in seiner „Weltfremdheit“, daß ein Pfund Beefsteak, was er am Tage so im Durchschnitt vernascht, allein 5—6 DM kostet.

Von den Getränken und Zigaretten gar nicht zu sprechen. Aber Mutti schweigt. Sie ist ja so froh, ihren Mann auch mal bemuttern zu können. Die Mehrausgaben wird sie später schon wieder rausholen, wenn der Ausgaben auch viele sind. Schon das Fahrgeid allein, wenn das Schiff mal in einen näheren Hafen kommt. Darüber ist genug erfolglos gezetert worden. Was dabei aber noch unerwähnt geblieben ist, ist die Tatsache, daß in manchen Teilen Deutschlands ein verstockter Sünder — vom Meineid und schweren Einbruch aufwärts — mit der Bescheinigung seines Seelsorgers eine verbilligte Bahnreise zur nächsten Messe als Einzelpilger antreten kann. Also: Wer mehr sündigt, fährt billiger!

Aber uns kann keiner die Sonne verdunkeln, auch nicht die notleidende Bundesbahn, und deshalb planen wir unser Eigenheim. Aber wer zahlt monatlich das Geld in den Bausparkassentopf? Auch an Land will er mal gehen, der Arme, Was hat er sonst schon von seinem Leben?

Und so geht es weiter. Mal diese Sorgen, mal jene. Die Kinder gehen zur Schule, ins Gymnasium vielleicht. Lernen? Bei dem Vater? Brave Musterjungen hatten noch nie den Drang zur See und alle Äpfel fallen nicht weit vom Stamm. Wer liest jetzt die lieben Briefe: Die Versetzung Ihres Sohnes usw.? Wer muß sich dann noch dumm kommen lassen:

„Wenn ich kleben bleibe, fahre ich eben zur See.“

Wer empfängt den Schutzmann, der sich so freundlich danach erkundigt, warum denn der Sprößling schon jetzt die Küken der Nachbarin abschießt, wo doch den lieben Tierchen sowieso später der Kopf abgehackt wird. Ja, die Mutter kann schon was erleben mit ihren Kindern. Wenn ihr zu Hause seid, dann drückt ihr doch

beide Augen zu. Wer hat dem Bengel eigentlich die Luftbüchse geschenkt? Richtig, die Kinder sollen wissen, daß sie einen Vater haben und was für einen! Seid ihr weg, dann ärgert sich die Frau mit den Erfolgen eurer pädagogischen Künste herum.

„Als Vati hier war, brauchten wir erst um 10 ins Bett.“

„Als Vati hier war, hast du nicht viermal in der Woche Eintopf gekocht.“

„Als Vati hier war . . . Als Vati hier war . . .“
Ja, ihr Männer, die ihr das harte Los der Seefahrt tragt, vielleicht überlegt ihr mal, was eure Frauen wohl jetzt um die Ohren haben.

Überlegt euch das öfter und nicht nur an den obligatorischen Feiertagen. Deshalb wird dies hier auch nicht zum Muttertag geschrieben. So mal zwischen durch einen etwas lieblichen Brief, das konnten wir doch früher so gut. Oder wie wäre es mal mit einem Blumengruß, der kostet auch nicht die Welt, jedenfalls weniger als mancher Landbummel. Wie ist es mit einem Mitbringsel: ein Paar Schuhe aus Krokodillleder, etwas Pelziges vom Norden oder ein bunter Fummel von Sonstwoher? — Weiß ich! Das gibt es alles viel besser in Deutschland.

Aber, es ist ein Unterschied, ob ich Schuhe vertrete aus einem Bremer Schuhladen oder ob sie aus Brasilien stammen. Da hängt doch ein bißchen Romantik dran. Brauchen wir nicht? Nee, wir nicht. Aber macht euch doch nichts vor. Ihr glaubt doch nicht, daß euch eure Frauen nur wegen der breiten Brust geheiratet haben? Braungebrannte Muskelpakete gibt es an jeder Baustelle. Nein, auch die Muttis schwärmen alle so ein bißchen von „ihrem“ Seemann, vom weiten Meer und fernen Ländern. Auch heute noch oft, vor anderen und heimlich, denn sie haben gemerkt, daß sie bei euch damit nicht landen können.

„Dat is överall Schiet!“

Wer läßt sich schon anmerken, daß er von „Schiet“ schwärmt?

Aber ich habe eine 40jährige Dame weinen sehen:

„Mein Mann hat mir noch nie etwas mitgebracht. Und was würde ich mich freuen. Wenn es nur eine Muschel wäre!“

So eine Muschel kostet eine Schachtel Zigaretten, wenn es nicht weiterreicht. In dem Falle hätte es aber weitergereicht, denn der Knilch bezog Kapitänsgehalt.

Und wie schön macht sich eine Rarität erst, wenn sie so herausgestellt werden kann, daß Nachbarinnen und Verwandtschaft sie nicht

übersehen können. Man kann dann so lässig sagen: „Dies? Ooch — hat mein Mann mitgebracht — aus Afrika!“

Das wirkt wie die Faust aufs Auge und gibt Mutti ein bißchen Oberwasser. Sie kann es gebrauchen. Wenn sie sonntags allein den Kinderwagen durch den Park schieben muß, dann hat sie doch manchmal ein kümmerliches Gefühl inmitten der Familienausflügler, zumal wenn die Bekannten vorbeimarschierend Mitleid heucheln:

„Sind Sie immer noch allein?“

Oder die anderen, die nichts sagen, aber ihren Sahnnetorten-Busen nach vorne werfen, daß die Korsettstäbe krachen, und mit frech-triumphierenden Blicken das Häufchen Verlassenheit mustern: „Wir haben wenigstens unseren Mann hier, wenn er auch bloß ‚Büroschwengel‘ ist, wie sich dieser Herr Seemann auszudrücken beliebte. Lieber einen Spatz im Bett, als einen Tarzan im Familienalbum. Meinen Sie nicht auch, meine liebe Frau Zollassistent?“

Das ändert sich aber ruckartig, wenn vielleicht am Kinderwagen eine Krokodilledertasche bammelt:

„Was hat die denn da schon wieder? Sehen Sie! Eine Handtasche aus Krokodil! Die kostet wenigstens 300 DM. Ich will ja nicht sagen, Klaus-Eberhard, daß du nicht für mich sorgst, aber das kannst du mir nicht bieten. — Wie sich das Weib überhaupt den Seemann geangelt hat? So eine Schönheit ist es auch wieder nicht, denn was die heute an Brust hat, hatte ich schon als Konfirmandin!“

Ja, so sind die Menschen. Überhaupt sollte die Psychologie viel populärer werden, dann wüßten alle, daß jeder sich nach ein bißchen Sonnenschein, nach ein bißchen Anerkennung sehnt. Stellt euch doch vor, welche Gefühle euch überkommen würden, wenn bei Ankunft in Hamburg der Inspektor oder der Reeder euch auf der Gangway schon in die Arme stürzt: „Mein lieber Müller, wie Sie das wieder gemacht haben! Also, ganz große Klasse. Ich weiß gar nicht, wie wir ohne Sie überhaupt existieren sollten in dieser Zeit.“

Aber zu Hause, Seemann, da kommst du noch im alten Stil klar: „Also, Mutti, wie du das wieder allein geschafft hast! Wirklich prima!“ „Nicht doch, Vati, so schlimm war das nicht.“ „Weißt du was? Ich habe noch 200 DM rausbekommen, dafür kaufen wir dir ein schickes Kostüm!“

„Aber Vati! Meins ist doch noch gut! Das habe ich doch erst sieben Jahre. Dann kaufe dir lieber einen neuen Anzug. Den du letztes Jahr in England gekauft hast, da hast du doch mit der Zigarre ein Loch reingebrannt.“

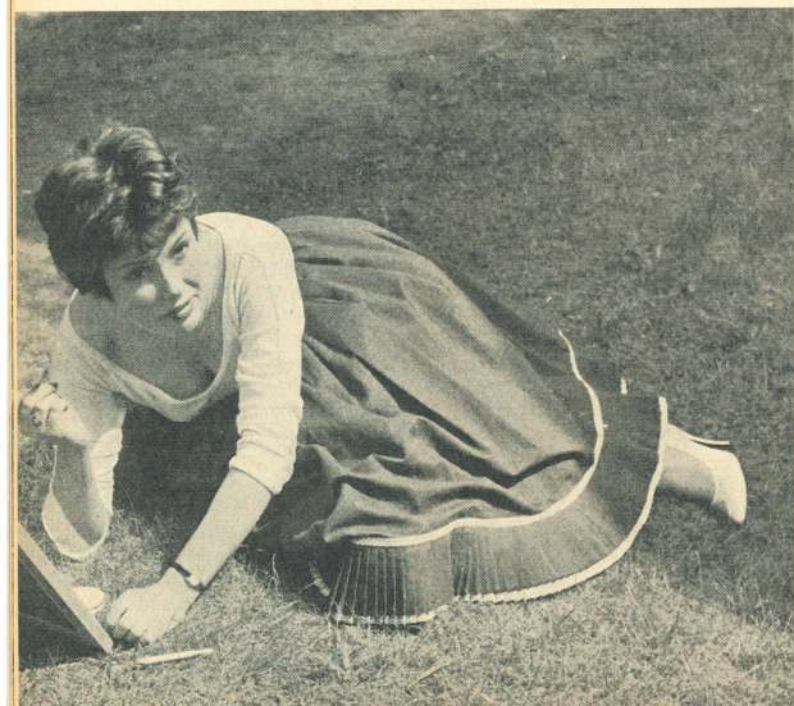
So, Seemann, nun wachse zu der seelischen Größe:

„Nö, Mutti, den laß mal kunststopfen. Jetzt bist du erst einmal dran!“

In der Familie kannst du nämlich das machen, was aus einem Arbeitsvertrag schlecht abzuleiten ist. Also, Seemann, vergiß es nie: An Mutti darfst du nicht sparen, für sie ist nichts zu teuer.

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . die Flagge der Kaiserlichen Marine aus der Kriegsflagge des Norddeutschen Bundes hervorging und zum ersten Mal am 1. Oktober 1867 gesetzt wurde? Sie wurde 1871 ohne Änderung vom Deutschen Kaiserreich übernommen. Erst im Jahre 1903 erfuhr sie eine geringfügige Änderung durch eine Verbreiterung des schwarzen Balkenkreuzes und einiger sonstigen Kleinigkeiten.





Klar bei Schmünzelaüge

Der angehende Ingenieur steht im Examen. In Mathematik. Er soll den Lehrsatz des Pythagoras beweisen. Aber trotz aller Anläufe, trotz aller Kratzerei am Hinterkopf und trotz aller Bleistiftkauerei will ihm das nicht gelingen.

Der inzwischen ägerlich gewordene Dozent will gerade ein böses Wort sagen, da geht der junge Mann auf ihn zu und will ihm die Hand drücken: „Nichts für ungut, Herr Doktor, wenn ich den Beweis auch im Augenblick nicht zusammenkriege, aber Ehrenwort, der olle Grieche hat doch recht gehabt mit seinem Lehrsatz.“

Die deutsche Kolonie in dem südamerikanischen Hafen hat die Besatzung des Frachters zu einem Wohltätigkeitsbasar eingeladen. Eine hübsche junge Krankenschwester verkauft dem Kapitän Blumen, das Stück zu drei Pesos. — „Gern würde ich Ihnen zehn Stück abkaufen, schöne Schwester“, sagt der Kapitän, „wenn Sie mir versprechen, mich zu pflegen, sollte ich einmal krank werden!“ — Die Krankenschwester verspricht es und kassiert noch einmal 21 Pesos ein. Als er bezahlt hat, flüstert sie ihm zu: „Übrigens, Herr Kapitän, ich bin im Deutschen Krankenhaus auf der Entbindungsstation.“

Frau Giesecking ist mit dem Kleinen nach Antwerpen gefahren, um dort das Schiff mit ihrem Mann zu erwarten. Abends wollen sie ins Kino gehen. Aber wohin mit Baby? Einfach mitnehmen! Im Ausland wird das ja oft gemacht. Im Eingang steht der Geschäftsführer des Kinos. „Das Baby können Sie ruhig mit hineinnehmen. Ich muß aber darauf aufmerksam machen, daß, falls das Baby schreien sollte, Sie sofort das Theater verlassen müssen. Das Eintrittsgeld erhalten Sie selbstverständlich zurück.“

Das Baby ist auch ganz still und schläft friedlich. Als der Film dreiviertel zu Ende ist, wendet sich der Seemann an seine Frau: „Wie gefällt dir der Film?“ — „Gräßlich, verstehe auch kein Wort von dem Französisch.“ — „Ich auch nicht, los, kneif ihn, den Jungen.“

Vertreter haben es durchaus nicht leicht. Es ist aber auch für uns nicht leicht, einen Vertreter an der Haustür zu haben, der uns mit nicht endenwollendem Wortschwall seine Ware anbietet. — „Um des Himmels willen, hören Sie doch endlich auf. Ich habe schon Kopfschmerzen von Ihrem Gerede. Was wollen Sie denn eigentlich von mir?“ stöhnt die Hausfrau. — „Ihnen ein Mittel gegen Kopfschmerzen verkaufen!“ strahlte er.



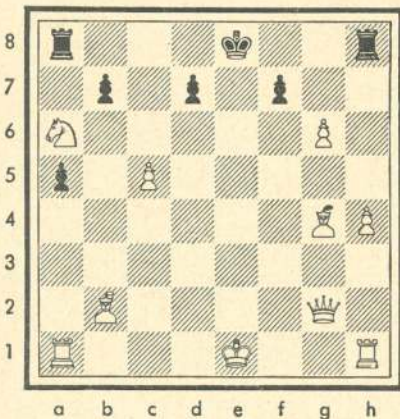
„Er nimmt seine Hobbies mächtig ernst...“

Irgendwo im Weltall begegnen sich zwei Atome. Sie hatten sich schon lange nicht mehr gesehen. „Wie geht es dir?“ fragt das eine Atom. — „Danke gut“, sagt das andere, „aber unser alter Freund Pannewitzer hat Pech gehabt.“ — „Hat Pech gehabt? Wieso denn das?“ — „Er ist in ein Laboratorium geraten und wurde dort gespalten.“ — „Wie entsetzlich! Dann wurde er ja zerrissen!“ — „Ja, wurde er. Das Laboratorium übrigens auch.“

UNSERE SCHACH-ECKE

Wie auf dem Fußballplatz

Von Knud Hannemann

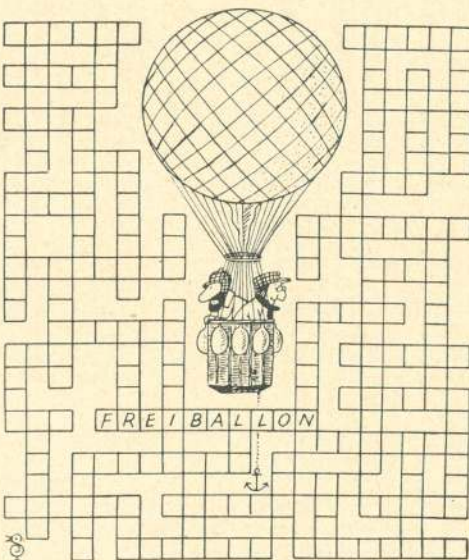


Weiß zieht an und setzt im 4. Zuge matt

Im Problemschach hat jeder das Rochaderecht, der es nicht nachweislich verwirkt hat. Demgemäß wird hier rochiert wie in den Sturmreihen der Fußball-Oberliga. (Und wer nicht glauben will, daß noch kein König oder Turm gezogen zu haben brauchen, der bastele sich eine „Beweispartie“ — es geht in 23 Zügen, vor denen Caissa ihr Haupt verhüllt!)

Kriss - Kross

Hier werden nicht die Wörter gesucht, sondern für vorhandene Wörter die Eintragestellen. Das ist nicht minder interessant. Das bereits eingetragene Schlüsselwort erleichtert den Beginn. (ch, ck = ein Buchstabe!)



- 3 Buchstaben:
SOU LIA GUT ELF DIN LOB SIE ULM
- 4 Buchstaben:
OBER SAAT KASE RAHM OCKER LORD
EBRO JOTA ERNA SEIL
- 5 Buchstaben:
OTTER ANGEL KASSE ORION PLATZ
NAGER ANGST
- 6 Buchstaben:
WOLKEN TORTUR UGANDA PARADE
KRETIN OKTAVE EGMONT INSEKT
TRAUBE EGOIST ENZIAN NANSEN
- 7 Buchstaben:
FLITTER OKARINA OKTOBER MESSINA
KASERNE ROULADE
- 8 Buchstaben:
SCHINDELN INTERNAT ERINNERN
PANORAMA LAUSANNE ROULETTE
KAVALIER OKLAHOMA
- 9 Buchstaben:
LOMBARDEI
- 10 Buchstaben:
RESTAURANT FREIBALLON

Auflösung aus Nr. 8

- 1. Kadett; 2. Odessa; 3. Meridian; 4. Morgenland; 5. Mahagoni; 6. Isogone; 7. Rudertelegraf; 8. Nevada; 9. Indikator; 10. Cherub; 11. Hafensperre.
- Komm mir nicht an die Farbe.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

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

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

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



Was den Seemann sonst noch interessiert

Es war vor wenigen Jahren, als in dem Frankfurter Industrie-Unternehmen, in dem Meister Hartmann arbeitete, mehrere alte Maschinen durch neue, modernere ersetzt wurden. Als die Montagearbeiten am Abend beendet waren und Herr Hartmann für diesen Tag den Schraubenschlüssel beiseite legen konnte, warf er vor dem Nachhausegehen noch einen Blick auf die großen blitzenden Maschinen, durch die der Wert des Unternehmens jetzt noch mehr gestiegen war. „Ein imposantes Bild“, dachte er, „wem gehört das alles? Den Aktionären, die hier ihr Geld hineingesteckt haben, weil sie wissen, daß solch ein Unternehmen Sicherheit bedeutet! Und Gewinn! Wenn auch ich hier irgend etwas besitzen würde, meinestwegen ein Maschinenteil zu 100,— oder 200,— DM, und die Firma würde damit arbeiten — das wäre eine sichere und gewinnbringende Geldanlage! Aber wer gibt mir mit meinem Einkommen dazu schon Gelegenheit? Na ja, die süßesten Früchte ...“

Bald erhielten Herr Hartmann und alle gleichdenkenden Menschen die Möglichkeit, auch kleine Geldbeträge in der Wirtschaft anzulegen — und Aktionär zu werden! Es entstanden nämlich auch in Deutschland die im Ausland schon lange bekannten INVESTMENT-GESELLSCHAFTEN. Sie eröffneten nach und nach sogenannte „Fonds“. In solch einem Investment-Fond sind Aktien von 30, 50 oder noch mehr erstklassigen Unternehmen wie in einem großen Topf konzentriert. Jeder, der sich beteiligen und damit Aktionär dieser Gesellschaften, wie z. B. AEG, BASF oder der Gutehoffnungshütte, werden wollte, konnte einen oder mehrere Anteile zum damaligen Preis von rd. 50,— bzw. 100,— DM kaufen.

Es war unglaublich, aber dem ersten Käufer eines Investment-Anteils, Herrn Hartmann aus Frankfurt, folgten ... zigtausend andere Käufer begeistert nach; hierdurch wuchsen die Fonds der verschiedenen INVESTMENT-GESELLSCHAFTEN in wenigen Jahren derart an, daß selbst die kühnsten Optimisten aus der Fassung gebracht wurden. Aber es bewies auch, mit welcher Freude diese großartige Möglichkeit der Geldanlage in namhaften Unternehmen begrüßt und ausgenutzt wurde. Warum hatten Herr Hartmann und all die anderen „Investment-Aktionäre“ nicht schon früher Aktien gekauft, wenn sie doch eine so hohe Meinung vom Aktienbesitz hatten? — Sie taten es deshalb nicht, weil sie als „kleine Leute“ nicht an Aktien und sonstige Wertpapiere herankamen. Denn einmal hatten sie keine rechte Vorstellung von den „geheimnisvollen“ und komplizierten Börsenvorgängen, von Kursen, Dividenden, Bezugsrechten und Kursgewinnen. Oft hatten sie auch nicht die mehreren hundert Mark, die sie für eine einzige Aktie hätten bezahlen müssen. Und erst recht hatten sie nicht so viel Geld auf einmal zur Verfügung, um gleich Aktien verschiedener

Unternehmen kaufen und so den etwaigen Kursverlust einer einzelnen Aktie ausgleichen zu können.

Diesen Mängeln helfen jetzt die Investment-Gesellschaften ab, denn jede bei ihnen vorgenommene Sparanlage, gleich ob es sich um kleine oder große Beträge handelt, erfährt eine Betreuung, die kaum besser gedacht werden kann: die spezialisierten Bankfachleute der INVESTMENT-GESELLSCHAFT wählen die Wertpapiere für den Fonds nach langjährigen Erfahrungen und besten Informationen aus, vertreten die Interessen der Sparer auf den Hauptversammlungen, nehmen die Ausübung oder Veräußerung der Bezugsrechte vor, wickeln die verwaltungstechnischen Vorgänge ab und sorgen dafür, daß aus dem Anteil eines jeden Sparers eine „ertragsreiche“ Sache wird — ohne daß er sich um irgend etwas kümmern müßte.

Die in einem Investment-Fond liegenden Wertpapiere werfen bekanntlich Dividende ab. Je besser die Unternehmen und die Wirtschaftslage, desto höher die Dividenden. Diese kommen natürlich dem „Investment-Aktionär“ zugute — eben als „Erträge“, die ihm einmal im Jahr bei Einreichung seiner „Ertragscheine“ ausgeschüttet werden. Die Höhe der Erträge ist jedoch nicht allein von den Dividenden der Fondsaktien abhängig. Auch realisierte Kursgewinne und Erlöse aus dem Verkauf von Bezugsrechten werden den Dividenden der Fondsaktien zugeschlagen, soweit sie nicht zum Neuankauf von Aktien und damit zur Stärkung des Fonds Verwendung finden. (Zur Erklärung: ein Kursgewinn ist die Differenz zwischen dem Ankaufswert und dem zuweilen höher liegenden Verkaufswert eines Wertpapiers. Das Bezugsrecht ist das Recht des Aktienbesitzers, neu herauskommende Aktien seiner Gesellschaft zu erwerben, die oft zu einem niedrigeren Preis, also unter dem Börsenkurs der „alten“ Aktien, ausgegeben werden. Dieser Preisvorteil stellt einen Geldwert dar, der verkauft werden kann. Die INVESTMENT-GESELLSCHAFT hat hier jeweils zu entscheiden, ob es günstiger ist, die Bezugsrechte auszuüben oder zu veräußern.)

Die Vorteile des sogenannten Investmentsparens sind außerhalb Deutschlands längst bekannt. Seit Jahrzehnten gibt es in Amerika, England, in der Schweiz und vielen anderen Ländern INVESTMENT-GESELLSCHAFTEN. Die deutschen INVESTMENT-GESELLSCHAFTEN können sich daher die im Ausland erarbeiteten Erfahrungen zunutze machen. Wie weit das Investmentsparen im Ausland verbreitet ist, mag folgender Vergleich zeigen: In der Schweiz entfallen z. B. auf jeden Einwohner für 400,— DM Investment-Anteile, in Deutschland dagegen nur für 23,— DM. Aber das liegt eben daran, daß diese Form des Anlegens und Sparens bei uns noch nicht so be-

kannt ist. Doch die bisherige Entwicklung berechtigt zu kühnen Hoffnungen: waren Ende des Jahres 1956 Spargelder in Höhe von 108 Millionen DM von der deutschen Bevölkerung in Investment-Anteilen angelegt, so waren es Ende 1957 schon 317 Millionen DM. Zur Zeit haben die von deutschen INVESTMENT-GESELLSCHAFTEN verwalteten Spargelder einen Umfang von rd. 1,2 Milliarden DM.

Bekanntere Unternehmen stehen heute hinter jedem Investment-Anteil. An diesen Unternehmen ist der Sparer schon durch den Kauf eines einzigen Anteils global als Miteigentümer beteiligt, an ihrem Wert, an ihrem Erfolg und Gewinn! Dabei ist das mit dem Aktienbesitz naturgemäß verbundene Risiko weitgehend gemindert — gemindert durch die sorgfältige Auslese der Aktien sowie dadurch, daß die Wertpapierfachleute der INVESTMENT-GESELLSCHAFT bei der Auswahl außerdem darauf achten, daß sich der betreffende Fond aus Aktien von Unternehmen verschiedener Branchen zusammensetzt.

Das ist ein unschätzbare Vorteil des Investmentsparens: man hat sein Geld in festen Werten angelegt und kann seinen Anteil dennoch von einer Stunde zur anderen verkaufen. Normalerweise verbindet sich ja mit dem „guten Geldanlagen“ der Nachteile, daß man die angelegten Beträge auf lange Zeit hinaus nicht mehr flüssig machen kann. Beim Investmentsparen ist das anders: man ist an keine Zeit gebunden, denn die INVESTMENT-GESELLSCHAFTEN nehmen die Anteile auf Wunsch jederzeit zurück. Jedoch wer sein Geld über einen Investment-Fond in der Wirtschaft anlegt, der sollte es dort auch längere Zeit für sich arbeiten lassen. Das kann bisweilen zu recht erfreulichen Gewinnen führen. Wer z. B. zu Beginn des Jahres 1958 einen Anteil für rd. 100,— DM erwarb, konnte Ende 1958, also ein knappes Jahr später, feststellen, daß sein Anteil inzwischen rd. 150,— DM wert war. Allerdings darf man eine solche Wertsteigerung nicht als Regel ansehen. Die wirtschaftliche Entwicklung macht einmal größere, einmal kleinere Fortschritte. In bezug auf die künftige Entwicklung darf man im allgemeinen zwar zuversichtlich sein, doch muß man auch einen vorübergehenden Stillstand oder gar eine Abschwächung in der Wirtschaft einkalkulieren. Investment-Anteile müssen daher nicht immer im Wert steigen, sie können auch sinken, sogar unter den Wert, den sie zur Zeit des Kaufs hatten. Das mit jedem Aktienbesitz naturgemäß verbundene Risiko wird durch das Investmentsparen nicht völlig ausgeschaltet, jedoch durch die sorgfältige Auswahl der Fondsaktien und ihre branchenmäßige Streuung soweit wie möglich vermindert.

Aus dem Börsenteil der Tageszeitungen und aus den Kurstafeln an den Banken kann jeder Sparer den augenblicklichen Wert seines Anteils ersehen. Er wird jeden Tag neu errechnet und beruht auf dem Betrag, der sich im Wege der Teilung des gesamten Fondsvermögens durch die Anzahl der ausgegebenen Anteile ergibt.

Für Inländer hat das sog. Sparprämien-gesetz eine besondere Vergünstigung geschaffen: falls der Sparer neu ausgegebene Anteile kauft und sich verpflichtet, diese 5 Jahre lang nicht wieder zu veräußern, kann er eine Prämie erhalten. Die Prämie ist steuerfrei und beträgt $\frac{1}{5}$ des angelegten Sparbetrags.

(Schluß auf Seite 144)



KARL GRAMMERSTORF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtensau

Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 33 88 55 - Privat: 42 48 40 - Kiel: 3 61 12 / 3 61 13 - Brunsbüttelkoog: 566
Fernschreiber: Hamburg: 021 2488 Kiel: 029 834 Brunsbüttelkoog: 028 871



Elbe: Hamburg-Altona: Gr. Elbstraße 132
 Hamburg: Wolfgangsweg 12
 Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
 Weser: Brake: Weserstraße
 Bremen: Stephanikirchhof
 Bremerhaven: Fischereihafen: Hoebelstr. 10
 Br.-Mitte: Schifferstraße 53/55
 Brunsbüttelkoog: Seemannsfrauenheim,
 Schleuse
 Übriges Bundesgebiet: Büsum: Fischereijugendheim
 Cuxhaven: Deichstraße 45
 Emden: Am Außenhafen
 Helgoland
 Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64
 Südschleuse, Seemannsfrauenheim
 Lübeck: Untertrave 1
 Wilhelmshaven: Im Hospiz, Marienstr. 12

Vorsicht beim Anlandgehen

Es gibt Gegenden auf der Erdkugel, in denen man dem Seemann zwar nicht gerade nach dem Leben aber zumindest nach seiner Geldbörse und seinen Wertsachen trachtet. Dies ist besonders in den Hafentädten — auch den deutschen — der Fall, so daß nach Möglichkeit stille und winklige Hafenviertel gemieden werden sollen und grundsätzlich mehrere Seeleute zusammen an Land gehen sollten. In letzter Zeit haben sich z. B. folgende Fälle ereignet:

Drei Jungleute hatten in einem Lokal eines nicht gerade bestbelemundeten Stadtteils miteinander Abschied gefeiert, weil einer der drei das Schiff wegen Ummusterung wechseln mußte. Eine ganze Zeit vor Mitternacht verließen sie, nicht mehr ganz nüchtern, das Lokal, und zwar ging der eine von ihnen schon auf die Straße, während die anderen beiden noch bezahlten. Als diese beiden auf die Straße kamen, hatte ihr Kamerad eine Schlägerei mit einem Gleichartigen, der behauptete, jener habe ihn beleidigt. Jugendliche Zuschauer umringten die Gruppe. Durch einen Schlag fiel der Jungmann hintenüber, und zwar mit dem Kopf auf den Kantstein des Bürgersteiges. Darauf ließ der Raubfroh von seinem Opfer ab und man trennte sich. Die drei Jungleute verspeisten dann noch Würstchen an einem Stand, und da sich der Überfallene unwohl fühlte, äußerte er den Wunsch, an Bord zurückzukehren, wozu er sich eine Taxe mietete und losfuhr. Am nächsten Vormittag nach Dienstbeginn fand man den Überfallenen in seiner Koje halb entkleidet und bewußtlos. Er wurde auf Veranlassung der Schiffsleitung sofort ins Krankenhaus eingeliefert, wo man einen Schädelbasisbruch feststellte. Nach viertägiger Bewußtlosigkeit ist dann der Tod eingetreten.

Ein Seemann betrat in betrunkenem Zustand ein Lokal, bestellte weitere alkoholische Getränke und zog aus seiner Brusttasche ein Bündel Fünzigmarkscheine, um damit seine Zeche zu begleichen. Daraufhin kam es zwischen ihm und dem Kellner zu Streitigkeiten, da der Seemann behauptete, er habe dem Kellner einen Hunderter gegeben, was dieser abstriet und betonte, es sei nur ein Fünzigger gewesen. Schließlich wurde der Seemann gewaltsam aus dem Lokal entfernt und von zwei Männern und einer Frau verfolgt. Letztere hatten gesehen, daß er über reichliches Geld verfügte. Auf der Straße machte sich das Mädchen an ihn heran und ging mit dem Seemann in ein Trümmeregelände. Dorthin folgten auch die Männer, schlugen ihn zusammen und beraubten ihn seiner gesamten Heuer in Höhe von DM 1000,—.



Seefahrtsschule Cuxhaven

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** bestanden am 27. bis 30. 7. 1959 die Herren: Horst Bartel, Reinhold Behrend, Karl-Heinz Behrens, Ernst-Friedr. Diercks, Bruno Dietrich, Johannes Esders, Martin Gehrmann, Alfred Golke, Siegfried Goohs, Karl Grell, Horst Hauke, Herbert v. Holt, Rudolf Klindt, Hans-Walter Ludwig, Claus Malkowsky, Günter Mandalka, Willi Meyer, Martin Meyer, Johannes Müller, Edgar Pahl, Paul Postina, Theodor Rabeler, Emil Rammin, Meinhard Sassen, Arnold Seemann, Reinhard Schaub, Karl-Heinz Starke, Karl-Heinz Steger, Willy Wollerich.

Die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4)** bestanden am 30. bis 31. 7. 1959 die Herren: Friedrich Brockhoff, Horst Fick, Theodor Haßelbusch, Fritz Hösel, Martin Kummer, Alfred Ladzik, Günter Lange, Gerhard Rohden, Walter Suhr, Hans Schmidt, Viktor Schulz, Richard Werner.

Die Prüfung zum **Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5)** bestanden am 17. 8. 1959 die Herren: Karl Bauer, Erich Böhm, Hubert Bäcker, Helmut Howaldt, Fritz Krause, Jürgen Rüsche, Uwe Schnurr.

Die Prüfung zum **Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4)** bestanden am 18. 8. 1959 die Herren: Heinz Arbschat, Karl-Hans Behrens, Horst Lück, Cobers Reymer, Heinz Rotwinkel, Günter Sassen, Josef Savoir, Hubert Wardeski, Arno Wiedmann, Fritz Stark.



Die nächsten Seemannsgrüßungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 12. September und 10. Oktober 1959. Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 6/59.

Was ist

unsere



im Ausland wert

Äthiopien: 0,58 äthiop. \$; Algerien: 117,55 alg. Fr.; Argentinien: 15,32 arg. Peso; Australien: 0,106 austr. £; Bahrain-Inseln: 1,13 Rupien; Belgien: 11,96 belg. Fr.; Burma: 1,13 Kyat; Bolivien: 2839,88 Boliviano; Brasilien (amt. Kurs): 4,33 Cruzeiros; (Freikurs 34,40 Cruzeiros); Brit. Guyana: 0,45 brit.-westind. \$; Brit.-Honduras: 0,33 brit. Honduras-£; Brit.-Nordborneo: 0,72 Malay-£; Brit. Ostafrika (Kenia, Sansibar, Tanganjika, Uganda): 1,69 ostaf. Shilling; Erit. Westafrika (Gambia, Nigeria, Sierra Leone): 0,08 westaf. £; Bulgarien: 1,62 Lew; Ceylon: 1,12 Rupie; Chile: 250,47 Pesos; China (Lkw): 0,58 Yuan; Costa Rica: 1,33 Colon; Curacao: 0,44 niederl. Antillen-Gulden; Cypern: 0,08 Cyp.-£; Danemark: 1,65 dän. Kr.; Dominikanische Republik: 0,23 Pesos; Ecuador: 3,97 Sucre; El Salvador: 0,59 Colon; Finnland: 7,40 Finnmark; Formosa: 5,80 Taiwan-£; Frankreich: 117,35 Fr.; Franz. Äquatorial-Afrika: 58,77 CFA-Fr.; Franz. Guyana: 117,55 Guayana-Fr.; Ghana: 0,08 Ghana-£; Griechenland: 7,10 Drachmen; Großbritannien: 0,08 £ Sterling; Guatemala: 0,23 Quetzal; Haiti: 1,19 Gourde; Honduras: 0,47 Lempira; Hongkong: 1,36 Hongkong-£; Indien: 1,13 Rupien; Indonesien: 2,70 Rupiah; Irak: 0,08 Dinar; Iran: 17,36 Rial; Irland: 0,08 irisch. £; Island: 3,87 isl. Kr.; Israel: 0,42 israel. £; Italien: 148,76 Lire; Jamaika: 0,05 Jamaika-£; Japan: 85,03 Yen; Jugoslawien: 72,15 Dinar; Kanada: 0,23 kanad. \$; Kolumbien: 1,93 Peso; Korea (Süd): 119,04 Hwan; Kuba: 0,23 Peso; Liberia: 0,23 Liberia-£; Libyen: 0,08 libysch. £; Macao: 1,13 Pataca; Madagaskar: 58,77 CFA-Fr.; Maleisischer Bund: 0,72 Malay-£; Malta: 0,08 Malta-£; Marokko (franz.): 99,20 marok. Fr.; Mexiko: 2,97 Peso; Mozambique: 6,80 Escudo; Neu-Kaledonien: 21,36 CFP-Fr.; Neuseeland: 0,80 Neuseel.-£; Nicaragua: 1,66 Cordoba; Niederlande: 0,90 Gulden; Niederl. Antillen: 0,44 niederl. Ant. Gulden; Norwegen: 1,70 norw. Kr.; Pakistan: 1,12 Rupie; Panama: 0,23 Balboa; Peru: 5,05 Sol; Philippinen: 0,47 Peso; Polen: 0,92 Zloty; Portugal: 6,83 Escudo; Port. Indien: 1,12 Rupie; Rhodesien: 0,08 rhod. £; Rumänien: 1,429 Leu; Saudi-Arabien: 0,89 Riyal; Schweden: 1,23 schwed. Kr.; Singapur: 0,72 Malay-£; Spanien: 9,92 Peseta; Südafrikan. Union: 0,08 südaf. £; Thailand: 4,96 Baht; Türkei: 0,66 türk. £; Tunesien: 0,09 Dinar; UdSSR: 0,95 Rubel; Uruguay: 2,41 Peso; Venezuela: 0,07 Bolivar; Ver. Arab. Republiken: 0,08 ägypt. £; Vereinigte Staaten von Amerika: 0,23 \$. (Ohne Gewähr).

31-jährige Sekretärin

1,68, schlank, dunkler Typ, sucht Briefwechsel mit gebildetem Seefahrer ab 36 Jahre, evtl. späterer Heirat.

Zuschriften unter „K002“ an die Schriftleitung „Kehrwieder“ erbeten.

In einem Lokal zechte ein 19-jähriger Seemann bis gegen 2 Uhr. In stark angetrunkenem Zustand verließ er zu dieser Zeit das Lokal und wurde auf der Straße von einem unbekanntem Mann niedergeschlagen und ausgeraubt. In dem bezeichneten Lokal hatte er eine Zeche von etwa DM 40,— gemacht, ein Mädchen, das sich ihm zugesellte, freigehalten und einem männlichen Gast alkoholische Getränke spendiert. Während das Mädchen etwas früher wegging, folgte dieser dem Geschädigten. Der Seemann war aber so betrunken, daß er nicht mehr angeben konnte, wieviel Personen ihn dann niederschlugen und ob sein Zechkumpan dabei war.

In einem Lokal lernte ein 55-jähriger Schiffsheizer einen Unbekannten kennen, den er im Laufe des Abends freihielt. Der Heizer ließ dem Fremden gegenüber erkennen, daß er über reichliche Barmittel verfüge; infolgedessen wich dieser nicht von seiner Seite. Beim Verlassen des Lokals bot er seinem Wohltäter an, dessen Koffer zu tragen und ihn zum Hafen zu begleiten. Unterwegs schlug der Fremde den Seemann nieder, raubte ihm seine Barchaft in in- und ausländischer Währung im Gesamtwert von DM 300,—.

Ein 31-jähriger Seemann wurde gegen Morgen auf der Straße bewußtlos aufgefunden und anschließend ins Krankenhaus eingeliefert. Nach seinen Angaben war er auf dem Wege zu seinem Schiff von einem unbekanntem Mann überfallen und seiner Uhr und des Bargeldes beraubt worden. Der Seemann war angetrunken gewesen.

Wir wollen nicht als Moralprediger auftreten und sind uns darüber klar, daß bestimmte Viertel der Hafentädte immer wieder, auch in Zukunft, aufgesucht werden, und daß an Land gern über den Durst getrunken wird. Aber auf zwei Punkte möchten wir hinweisen, die es zu beachten gibt:

1. Es ist eine leichtsinnige Herausforderung, an Land in Lokalen mit der oft recht reichlich verdienten Heuer zu prahlen und damit jene Subjekte anzulocken, die von Diebstahl und Raub ihr Dasein fristen. Es ist besser, die Heuer sicher zu verwahren und nur einen geringen Betrag an Land mitzunehmen.
2. Diese Viertel der Hafentädte sollten grundsätzlich nur zu mehreren aufgesucht werden, die dann den ganzen Abend über zusammenbleiben. Ganz besonders dürfen Lokale auf keinen Fall einzeln verlassen werden. Erst, wenn alle bezahlt haben, sollte man die Straße betreten. Der anfangs geschilderte tragische Vorfall würde sich vielleicht nicht ereignet haben, wenn alle drei zu gleicher Zeit das Lokal verlassen hätten. In der englischen Handelsmarine ist es ungeschriebenes Gesetz, daß die Seeleute immer zu mehreren an Land zusammenbleiben. Wir halten diese englische Sitte durchaus für nachahmenswert.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Akt.-Ges. „Weser“ (Werkaufn.) S. 137; Bremer Vulkan (Werkaufn.) S. 136; Busumer Schiffswerft W. & E. Sielaff (Werkaufn.) S. 137; Conti-Press: S. 131, 137; Willy Dethlefs Umschlagbild; Alfred Hagedorn (Werkaufn.) S. 136; Ernst de Jong S. 132, 134, 137; Kieler Howaldtswerke (Werkaufn.) S. 136, 137; Hugo Klement (Kap Horn) S. 132; Paul Lindenau (Werkaufn.) S. 136; Walter Lüden S. 129; Opal-Strumpfwerke S. 140; Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenbau-Ges. (Werkaufn.) S. 136; Hugo Peters (Werkaufn.) S. 136; Schlieker-Werft (Werkaufn.) S. 137; Kurt Schmidske S. 135, 137; Schulte & Bruns (Werkaufn.) S. 136; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 136, 137; Stückenwerft (Werkaufn.) S. 137; Ferdinand Urbans S. 130; Werft Nobiskrug (Werkaufn.) S. 136.

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



Die Werften melden...

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

1327 MS „Figaro“, 15 000 tdw, f. Walleniusrederierna, Stockholm. Probef. 20. 8. 59

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

- 841 MS „Despina“, 9312 BRT, f. Compania „Aeolia“ de Navigacion S/A, Panama. Probef. 24. 8. 59
- 842 MS „Uhenfels“, 9525 BRT, f. D.D.G. „Hansa“, Bremen. Ausged. 12. 8. 59
- 843 MS „Hilversum“, 13 000 tdw, f. Reederei N. V. Stoomvaart Maatschappij „Oostzee“, Amsterdam. Ausged. 12. 8. 59
- 860 MS „Mieke Legenhausen“, 3500 tdw, f. Carl Meentzen Schifffahrt u. Handel GmbH., Bremen. Probef. 4. 8. 59

Atlas-Werke, Bremen

398 MS „Tove Lilian“, 5651 BRT, f. Borges Rederi A/S, Tonsberg. Probef. 20. 8. 59

Heinrich Brand, Oldenburg i. O.

147 MS „Rotesand“, 1000 BRT, f. Part. Reed. „Rotesand“ (KR.: Hans Beilken), Brake. Probef. 29. 8. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 872 MS „Ilstein“, 4900 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Probef. 11. 8. 59
- 883 MS „Madame Butterfly“, 14 200 tdw, f. Walleniusrederierna, Stockholm. Stapell. 18. 8. 59
- 895 MS „Wesermünde“, 3500 tdw, f. Union Part. Reed., Bremen. Stapell. 3. 8. 59

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Fulda“, 370 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 19. 8. 59

Constructions Mécaniques de Normandie, Cherbourg

Küstenminensuchboot „Hamel“, 378 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 20. 8. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

- 740 D (tu) „Rio Manamo“, 35 000 tdw, f. Transworld Carriers Corp., New York (Hendy National Corp., Panama). Ausged. 11. 8. 59
- 752 TMS „John Augustus Essberger“, 13 200 BRT, f. John T. Essberger, Hamburg. Stapell. 25. 8. 59

Gutehoffnungshütte, Werk Blexen/Weser

Schwimmdock, 11 000 t, f. Rhein Stahl-Nordseewerke, Emden. Stapell. 20. 8. 59

Howaldtwerke A.-G., Hamburg

925 TD (tu) „Esso Aruba“, 32 000 BRT, f. Panama Transport Co., Panama. Stapell. 15. 8. 59

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

66 Unbemanntes Feuerschiff, f. National Iranian Oil Co., Teheran. Stapell. 18. 8. 59

Kieler Howaldtwerke A.-G.

- 1077 TD (tu) „Asprella“, 18 000 tdw, f. Shell Tankers Ltd., London. Probef. 11. 8. 59
- 1080 MS „Höegh Trader“, 21 800 tdw, f. Leif Höegh & Co., Oslo. Probef. 25. 8. 59
- 1086 TD (tu) Verberghus“, 32 500 tdw, f. Trelleborg Anfgartys A/B, Trelleborg. Stapell. 6. 8. 59
- 1110 MS „Asseburg“, 3060 BRT, f. Harald Schuldt & Co., Hamburg. Stapell. 7. 8. 59

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

1089 MS „Vargas“, 2300 tdw, f. MacAndrews & Co. Ltd., London. Stapell. 22. 8. 59

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

111 MS „Christine Schulte“, 2197 BRT, f. Bernhard Schulte, Hamburg. Probef. 15. 8. 59

Lübecker Flender-Werke

506 MS „Slesvig“, 16 500 tdw, f. A/S Det Dansk-Franske Dampskipselskab, Kopenhagen. Stapell. 14. 8. 59

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13286 Schnellboot „Kranich“, 140 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 15. 8. 59

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

498 MS „Watapone“, 2300 tdw, f. Indonesische Staatsreederei Teln. Stapell. 12. 8. 59

Johann Oelkers, Hamburg-Wilhelmsburg

534 SMS (Taufe bei Fertigstellung), 675 PS, f. Petersen & Alpers, Hamburg. Stapell. 27. 8. 59

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.Ges.

- 554 Schwerlastkran, 250 t, f. Administracion General de Puertos (Empresa del Estado), Buenos Aires. Erprob. 31. 7. 59
- 558 Saugebagger „Oficial de Mar Landa“, 1100 BRT, f. Autoridad Portuaria del Callao, Peru. Stapell. 26. 8. 59

August Pahl, Hamburg-Finkenwerder

319 MS „Cap Bonavista“, 4042 BRT, f. Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck, Hamburg. Stapell. 17. 8. 59

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

500 MS „Sonderberg“, 210 Fahrg., f. Willy Zenner, Kiel. Probef. 8. 8. 59

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

309 MS „Betty“, 16 800 tdw, f. Reederei Skips A/S „KIM“ (Christian F. Bonnevie), Oslo. Probef. 4. 8. 59

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

407 MS „Bremer Banken“, 499 BRT, f. Bruno Bischoff, Bremen. Probef. 12. 8. 59

Schulte & Bruns, Emden

203 SMS „Sophie Wessels“, 1050 PS, f. Bugsier- u. Bergungsgeschäft P. W. Wessels Wwe., Emden. Probef. 4. 8. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- 447 MS „Alexander von Humboldt“, 2124 BRT, f. Rudolf A. Oetker, Hamburg. Probef. 18. 8. 59
- 449 MS „Heinrich Hauschildt“, 424 BRT, f. Kapt. Julius Hauschildt, Hamburg-Cranz. Stapell. 29. 8. 59
- 452 MS „Orange Moon“, 910 BRT, f. Neuenfelder Schifffahrts GmbH., Hamburg-Neuenfelde. Probef. 19. 8. 59
- 455 MS „Ingrid Horn“, 850 tdw, f. Heinrich C. Horn, Hamburg. Stapell. 8. 8. 59

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

191 MS „Este“, 715 tdw, f. deutsche Rechnung. Stapell. 6. 8. 59

Stülckenwerft, Hamburg

- 877 MS „Trautenfels“, 12 750 tdw, f. D.D.G. „Hansa“, Bremen. Probef. 17. 8. 59
- 883 Geleitboot „Augsburg“, 2100 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 15. 8. 59

Valmet O. Y., Turku

MS „Artenburg“, 2800 BRT, f. Harald Schuldt, Hamburg. Stapell. 12. 8. 59

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes

MS „Achim Griese“, ex „Conrad Lühning“, 219 BRT, erb. 21 Brake. 8. 59 verk. v. Achim Griese, Kiel, an Willibald Marsen, Orth/Fehmarn. Neuer Name: „Moana“.

MS „Clara“, 122 BRT, erb. 09 Holland. 8. 59 verk. v. Gustav Jungclaus, Stade, an Hans K. W. Dolling, Assel. Neuer Name: „Sonja“.

MS „Johannes“, 102 BRT, erb. 10 Hamburg-Neuenfelde. 8. 59 verk. v. Heinrich Somfleth, Estebügge, an Walter Duhn, Freiburg/Elbe. Neuer Name: „Sirene“.

MS „Lissy“, ex „Libelle“, 200 BRT, erb. 11 Elmshorn. 8. 59 verk. v. Westfäl. Transport-A.-G., Emden, an Hermann von Linte, Haren/Ems. Neuer Name: „Ran“.

Ankäufe aus dem Ausland

D „Grelmarion“, 6715 BRT, erb. 41. 8. 59 angek. v. Bowring and Curry GmbH., Hamburg, aus Griechenland (KR.: Rob. M. Sloman jr., Hamburg). Neuer Name: „Rachel“.

„KMSB 2213“, 8. 59 angek. v. Bundesamt f. Wehrtechnik und Beschaffung, Koblenz, aus USA. Umbau auf der Husumer Werft. Neuer Name: „Adolf Bestelmeyer“.

„KMSB 2279“, 8. 59 angek. v. dems. aus USA für Erprobungszwecke. Umbau auf der Krögerwerft, Rendsburg. Neuer Name: ?

Kabelleger „President Krüger“, 8299 BRT, erb. 55 England. 8. 59 angek. v. Union Kabellegungs- u. Schiffahrtsges. m.b.H., Nordenham, aus Südafrika. Neuer Name: „Neptun“.

Verkäufe ins Ausland

D „Auguste Levers“, ex „Prins Philips Willem“, 1280 BRT, erb. 38 Norwegen. 8. 59 verk. v. Ernst A. Levers, Hamburg, nach Indien. Neuer Name: ?

D „Carl Levers“, ex „Prins Maurits“, 1323 BRT, erb. 36 Norwegen. 8. 59 verk. v. Ernst A. Levers, Hamburg, nach Indien. Neuer Name: ?

MS „Erik Seyd“, ex „Peter“, 472 BRT, erb. 11 Boizenburg. 8. 59 verk. v. Frachtschiffahrt Erik Seyd, Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: „Odissos“.

MS „Transatlanta“, 6160 BRT, erb. 53 Emden. 8. 59 verk. v. Transatlanta Schifffahrt GmbH., Hamburg, an Aquila Reederei A.G., Basel. Neuer Name: „Rigi“.

Umbenennungen

MS „Ankara“, ex „Babitonga“, 4609 BRT, erb. 53 Lübeck Reederei Bock, Godeffroy & Co., Hamburg.

TMS „Inka“, ex „Robert Weitert“, ex „Rheinland“, 1495 BRT, erb. 52 Hamburg. Part. Reed. Inka (KR.: Atlantic Rhederei F. & W. Joch), Hamburg.

MS „Orange Star“, ex „Uthlande“, 334 BRT, erb. 55 Husum. In Zeitcharter an Orange Lijn, Basse & Co., Kopenhagen.

Abgewrackt werden

D „Rhoda“, ex „Monika Wiards“, ex „Ispahan“, ex „Tom-boutou“, ex „Kopwickhall“, ex „Ballygally Head“, 5532 BRT, erb. 19 England. 8. 59 v. Bowring and Curry G.m.b.H., Hamburg, nach Hongkong.

D „Ruth“, ex „Regulus“, ex „Glenora“, 5135 BRT, erb. 20 USA. 8. 59 v. Bowring and Curry G.m.b.H., Hamburg, nach Japan.

D „Werner“, 875 BRT, erb. 09 Stettin. 8. 59 v. Mathies Reederei K.-G., Hamburg, an Walter Ritscher, Hamburg

TMS „Winnetou“, ex „Lucerna“, 6554 BRT, erb. 30 England. 8. 59 v. Hansa Tank-Reederei GmbH., Hamburg (KR.: Atlantic-Rhederei F. & W. Joch), Hamburg, an Eckardt & Co., Bremen.



Das Wörterbuch

Werner Dietel: „Seefahrts-Wörterbuch — Deutsch-Englisch, Englisch-Deutsch“. J. F. Lehmanns Verlag, München. 288 S. Ln. flex. DM 14,80, Pbd. 12,50.

Englisch ist die Sprache, die jeder Seemann beherrschen muß und die, hat er erstmal seine Nase hinaus in die Welt gesteckt, auch beherrscht. Es gibt da aber doch noch so manches Wort, so mandien seemännischen oder technischen Ausdruck, den er im Verkehr mit den Hafenbehörden unbedingt wissen muß und ihm im Augenblick entfallen ist. Hier hilft ihm das handliche Seefahrts-Wörterbuch, das er bequem in der Tasche tragen kann und immer zur Hand hat. Die Anschaffung des „Dietel“ kann dem Seefahrer nur empfohlen werden. ge.

Ein Mann griff zu Millionenwerten!

(Schluß)

Kaufen — aber wie und wo? Es ist ganz einfach: man geht zu der Geschäftsstelle einer Bank oder Sparkasse. Dort werden einem von eigens geschulten Wertpapierberatern alle evtl. noch offenen Fragen ausführlich beantwortet. Der Kauf macht keine Schwierigkeiten: man erwirbt ganz nach Belieben einen oder mehrere Anteile des Fonds zum Tagespreis, erhält die Anteil- und Ertragnisscheine ausgehändigt, und schon ist das Geschäft perfekt. Es empfiehlt sich, die Anteilscheine bei einer Bank oder Sparkasse zu deponieren — das erfolgt im allgemeinen kostenlos. Dort sind sie vor Verlust geschützt, und außerdem übernimmt die Bank oder Sparkasse für den Anteilinhaber den Einzug der Ertragnisscheine.

Kleine Beträge — große Sicherheit, das ist das Prinzip des Investmentsparens! Schon mit etwa 70,— bis 200,— DM — die Anteile haben je nach ihrer Größe unterschiedliche Preise — kann man sich an einem Investment-Fond beteiligen und erhält damit die Chance, die oisher nicht gegeben war: Beteiligung an der Entwicklung unserer Wirtschaft, Sicherheit und gewinnbringendes Sparen selbst kleiner Beträge, Miteigentum und doch stets verfügbare Geldanlage.



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

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschifffahrt



Vermögensbildung

jetzt leicht gemacht

20%

SPARPRÄMIE



HAMBURGER SPARCASSE VON 1827

WILLEM II

ZIGARREN

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



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

CARL PLÜCKER

ROTTERDAM

AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT

EXPORT



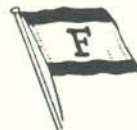
gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487



SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

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

JOHS. FRITZEN & SOHN

KIEL

HAMBURG

WILHELMSHAVEN

NEW YORK

Sihi

PUMPEN

für Schiffbau und Verladeanlagen

Schulz & Vanselow

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

HANSEATIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG FRICKE & LANKE



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

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

Telegramme: Shipchandlers Hamburg

**BUGSIER-,
REEDEREI- UND BERGUNGS-AG.
HAMBURG**

Johannisbollwerk 10 · Telefon 31 12 81
Telegr.: BUGSIER-Hamburg · Telex 02 12 228, 02 14 203

TRAMPFAHRT

LINIENFAHRT

HAMBURG/BREMEN
IRLAND - WEST- UND SÜDKÜSTE ENGLAND
HAMBURG/DÄNEMARK
LEICHTER-VERKEHR HAMBURG-BREMEN

BERGUNGSSTATIONEN

DEUTSCHE KÜSTE
LA CORUNA (Spanien)

SCHLEPPASSISTENZ

HAMBURG
BRUNSBUTTELKOOGE
WILHELMSHAVEN

ÜBERSEESCHLEPPUNGEN



A.G. 'WESER'

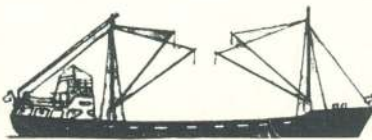
SCHIFFBAU
SCHIFFSREPARATUR
MASCHINEN- UND KESSELBAU
TRADITIONELLE HERSTELLER VON
ABDAMPF-TURBINEN „BAUER-WACH“
„VULCAN“-KUPPLUNGEN
„VULCAN“-GETRIEBEN



BREMEN · BREMERHAVEN (SEEBECK)

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Drahtseile

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

**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 altbekannten 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-Allona, 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



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212. 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 (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 6,—.



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