

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Kalkutta
- Investmentsparen
- Englische Luxusjacht in Seenot
- Unsere Fischereischutzboote
- Flottenumschau
- Shanty
- Große Bilderseite
- Elektrizität hilft beim Fischfang
- Der Untergang der „Olga Oliana“
- Klar bei Schmunzelauge
- Aufnahmeprüfung für A 5-Lehrgänge
- Nachdenken als Hobby



Fruchtstand im Hafen von La Gualra

ÜBERALL IN DER WELT-
FÜR ALLE SCHIFFSTYPEN



Hempel's Schiffsfarben

HAMBURG 1 · BERGSTRASSE 11 · RUF: SAMMELNUMMER: 33 89 44

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB
WILHELMSHAVEN

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen,
Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachtereie
Gegründet 1855

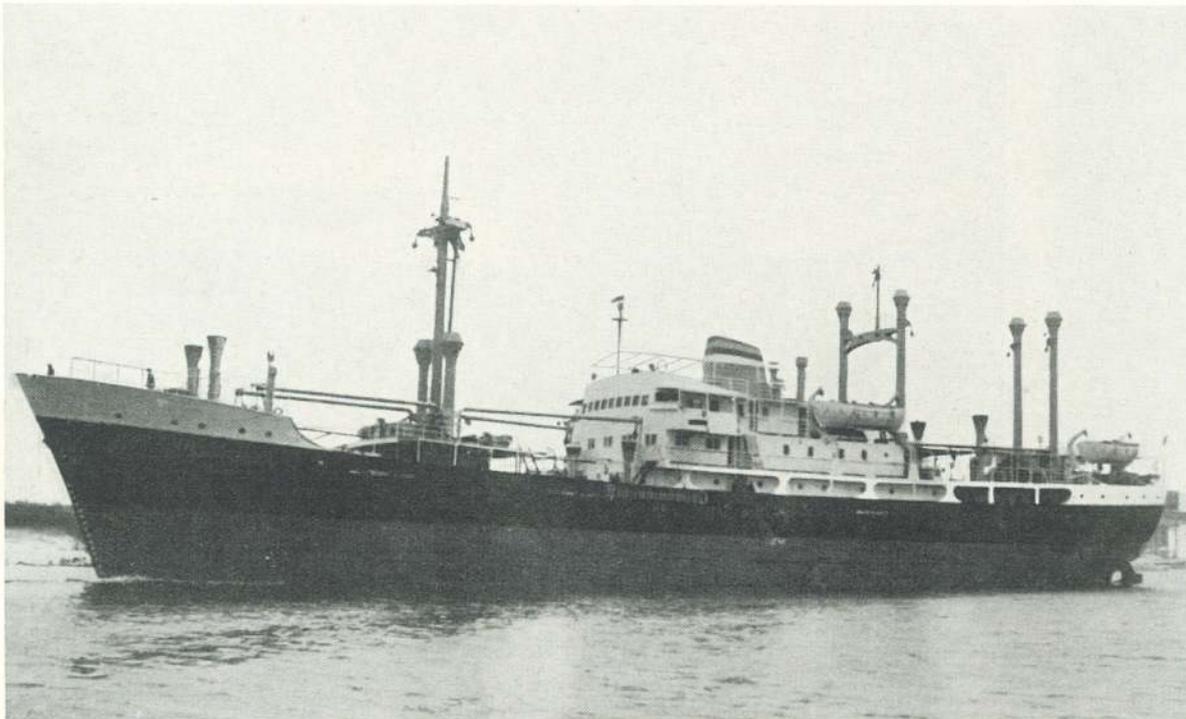
ROTTERDAM: Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)
Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),
nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JEGEEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr
Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

JOS. L. MEYER - Papenburg a. d. Ems

Gegründet 1795



M/S „WATUDAMBO“

*

Schiffswerft
Maschinenfabrik
Kesselschmiede
Eisengießerei

*

See- und Fluß-Schiffe
bis 5000 t dw. · Schiffsmaschinen, Schiffskessel,
Kompressoren bis 250 atü
Gießerei-Erzeugnisse
bis 5 t Stückgewicht

Telefon: 741

Telex: 027 890

Telegramm: Meyerwerft



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

Juni 1960

Nr. 6



Am Reilkompaß

Das Frühjahr 1960 steht im Zeichen von Tagungen verschiedener maritimer Organisationen. Vom 17. März bis 26. April tagte in Genf die Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen, auf der 88 Länder vertreten waren. Während bei der früheren Zusammenkunft im Jahre 1958 eine Reihe von Entwürfen für internationale Konventionen beraten wurden, ging es diesmal in Genf nur um die Frage der Breiteder Hoheitsgewässer. Über dieses Thema hatte man sich weder im Jahre 1958 noch im Jahre 1930 beim damaligen Völkerbund einigen können.

Bei der jetzigen Zusammenkunft standen zwei Vorschläge zur Diskussion. Einmal der Vorschlag der USA und Kanadas, der die Hoheitsgewässer auf eine Breite von höchstens 6 Seemeilen begrenzen sollte. Darüber hinaus sollte aber jeder Küstenstaat die Berechtigung haben, in einer den Hoheitsgewässern vorgelagerten Zone von weiteren 6 Seemeilen die Fischereirechte auszuüben. Schließlich sah der Vorschlag noch eine Übergangsregelung für diejenigen Staaten vor, die bisher in den neu zu errichtenden Fischereizonen Fischerei betrieben haben. Diese Staaten sollten berechtigt sein, noch weitere 10 Jahre in diesen Gewässern zu fischen.

Dem gegenüber stand ein Vorschlag von 18 asiatischen, afrikanischen und südamerikanischen Ländern, demzufolge jeder Staat berechtigt sein sollte, seine Hoheitsgewässer bis auf 12 Seemeilen auszudehnen. Staaten, die von diesem Recht keinen Gebrauch machen würden, könnten aber in jedem Fall eine Fischereizone bis zu 12 Meilen vor der Küste beanspruchen.

Die Diskussion über diese beiden Vorschläge ergab, daß die Ostblockstaaten, die bereits zum Teil Hoheitsgewässer von 12 Meilen für sich in Anspruch nehmen, und eine Anzahl der jungen asiatischen und afrikanischen Entwicklungsländer nicht bereit waren, ihre Forderungen auf möglichst breite Hoheitsgewässer aufzugeben. Das Argument dieser Gegner des ersten Vorschlages, nämlich die Sicherheit des Anliegerstaates, vermochte die Konferenzmitglieder nicht zu überzeugen.

Die traditionellen Schifffahrtsländer betonten dagegen, daß das Prinzip der Freiheit der Meere möglichst schmale Hoheitsgewässer verlangen und der Schiffsverkehr durch eine Ausweitung dieser Gewässer auf 12 Meilen nur gehindert werden würde. Insbesondere würde durch eine Zwölfmeilen-Regelung eine „Nationalisierung“ vieler Meeresstraßen durchgeführt. Der Kompromißvorschlag von 6 Meilen bedeute bereits ein erhebliches Entgegenkommen gegenüber der bisher von diesen Staaten vertretenen Auffassung, daß die Hoheitsgewässer nur drei Meilen betragen dürfen.

Die Abstimmung über die erwähnten Vorschläge am letzten Tag der Konferenz ergab, daß der gemeinsame Vorschlag der USA und Kanadas die notwendige Zweidrittelmehrheit nicht erreichte. Der Zwölfmeilen-Vorschlag war bereits bei einer Vorabstimmung abgelehnt worden, so daß die Konferenz ohne Ergebnis auseinander ging. Die bisherige Rechtsunsicherheit der Schifffahrt und der Fischerei bleibt somit weiterhin bestehen. Die USA erwägen aber, die 54 Staaten, die auf der Genfer Zusammenkunft für ihren Vorschlag stimmten, zu einer neuen Konferenz einzuladen, um für ihre Bereiche zu einer Einigung zu kommen.

In London findet vom 17. Mai bis 17. Juni die IV. Internationale Schiffsicherheitskonferenz statt, zu der 500 Delegierte aus 65 Nationen eingeladen sind. Im wesentlichen sollen hier die „Internationale Vereinbarung zum Schutze des menschlichen Lebens auf See“ und das „Internationale

Übereinkommen zur Verhinderung von Zusammenstößen auf See“ revidiert werden. Diese Vereinbarungen, die im Jahre 1948 von 52 Ländern ratifiziert worden waren, müssen dem neuesten Stand der Technik angepaßt werden. Zur Debatte stehen also Sicherheitseinrichtungen auf allen Gebieten des Schiffbaues und der Schifffahrt, darunter die Einführung von Rettungsschlauchbooten auf Handelsschiffen.

Die Arbeitsgebiete teilen sich im einzelnen wie folgt auf: Allgemeine Verordnungen und Konstruktionsvorschriften mit den Unterabteilungen: maschinelle und elektrische Einrichtungen, Stabilität, Feuerverhütung und -bekämpfung, Rettungsgeräte, Funk-einrichtungen, Sicherheit der Navigation, Getreide-, Erz und andere Bulkladungen, Laden von gefährlichen Gütern und Sicherheit auf atomgetriebenen Schiffen.

Schließlich führte am 23. Mai die „International Shipping Federation“, die internationale Organisation der nationalen Reederverbände auf sozialpolitischem Gebiet, in Den Haag ihre 64. Mitgliederversammlung durch. Auf der Tagesordnung standen u. a. als wichtigste Themen Fragen der Internationalen Arbeits-Konferenz 1958 in Genf, der billigen Flaggen, des St. Lorenz-See-weges und die rechtliche Stellung staatenloser Seeleute. Außerdem bot diese Tagung Gelegenheit, über die gesetzlichen und tarifpolitischen Entwicklungen in den einzelnen Schifffahrtsländern zu sprechen.

Der Wachoffizier

Vor 47 Jahren wurde das 1172 BRT große Fährschiff auf den Stettiner Oderwerken auf den Namen „Bubendey“ getauft. Bis 1939 war es im Seedienst Ostpreußen eingesetzt, bewährte sich im 2. Weltkrieg als Lazarett-schiff und war nach 1945 zwischen Bremerhaven und Helgoland wohlbekannt. Kürzlich wäre es beinahe nach Jugoslawien verkauft worden. Jetzt wird das Motorschiff unter Hadagflagge zunächst den Dienst zwischen Helgoland und Sylt aufnehmen, nachdem es seit dem 24. Mai den gleichen schönen Namen wie unsere Zeitschrift trägt.





Der Mann am Ausgück

Man kann es schon kaum noch hören, das Wort Gipfel. Unter den Schlagworten, die in den letzten Jahren durch die Weltpolitik geisterten, ist es eines der zähesten und zugleich blamabelsten für die westliche Welt.

Dabei ist der Begriff der Gipfelkonferenz kaum 25 Jahre alt. Als erste Gipfelkonferenz bezeichnete man in der neuesten Geschichte das Treffen von München im Jahre 1938. Hier versuchten England und Frankreich durch die Preisgabe der Tschechoslowakei den Frieden zu retten. Sie hatten keinen Erfolg, wie auch die Preisgabe Polens und Osteuropas an die Sowjetmacht in den Gipfelkonferenzen von Teheran, Jalta und Potsdam (1943 bis 1945) die Aufspaltung der Weltmächte und den Ausbruch des kalten Krieges zwischen Ost und West nicht verhinderte. Und Genf 1955? Sie hat am wenigsten Schaden angerichtet, wenn sie auch keinen Nutzen stiftete.

Man muß sich das vor Augen führen, wenn man daran denkt, daß jetzt schon wieder fieberhafte Vorbereitungen getroffen werden, um die nächste Gipfelkonferenz in sechs oder acht Monaten inszenieren zu können. Warum diese Hast? Sollte man nicht lieber daran arbeiten, die Verhandlungen zwischen den Staaten den dazu berufenen und fähigen Diplomaten zu überlassen? Sollte man nicht von dem höchst zweifelhaften Theater, das bisher unter dem Namen „Gipfel“ gespielt wurde, genug haben?

Verträge

Drei Präsidenten der USA haben sich seit 1943 auf die Reise begeben, um russische Diktatoren zu treffen und zu versuchen, Abkommen für friedliche Beziehungen zwischen den beiden Ländern abzuschließen. Wichtige Verträge wurden unterzeichnet und fast gleich darauf wieder gebrochen in völliger Mißachtung der gemachten Zusagen. Jede Weltkrise, die seit Ende des Krieges ausbrach, war von den Sowjets ausgelöst und geplant. Der kalte Krieg ist ein russisches Produkt. Die Liste der sowjet-russischen Täuschungsmanöver in angeblich freien Ländern ist in der Geschichte ohne Vorbild. Man bedenke nur, was der Kreml in Polen, in der Tschechoslowakei, in Bulgarien, Rumänien und Ungarn gemacht hat.“ Der diese Worte sprach, ist kein Geringerer als Harry S. Truman, Präsident der USA von 1945 bis 1953. Er hat hinter die Kulissen gesehen und weiß, was er von den östlichen Widersachern zu halten hat.

Prompt folgte dem Donnerschlag in Paris dann auch das süße Flöten des Lockvogels. China müsse unbedingt zur nächsten Gipfelkonferenz hinzugezogen werden. So tönte es aus Moskau. Und nicht nur China, sondern selbstverständlich auch Indien und Indonesien. Wäre nämlich China der alleinige Vertreter des asiatischen Kontinents, dann könnte immerhin der Fall eintreten, daß die Chinesen — wie es schon geschehen ist — trotz aller Linientreue ihre eigenen Wege

gehen. Um einige Trümpfe mehr im Spiel zu haben, will man sich Indiens und Indonesiens versichern. Die Rolle des Kremels wäre es dann, das Gleichgewicht dieses Systems auf dem asiatischen Kontinent zu erhalten.

Auch Frankreich gegenüber zieht man die Daumenschrauben an. Hatte man sich bisher in Moskau zur französischen Algerienpolitik abwartend verhalten, so heißt es heute: „Der französische Kolonialismus führt seit fünf Jahren Krieg gegen das algerische Volk, das heroisch um seine Unabhängigkeit kämpft.“

Eine dritte und vierte Großmacht?

Ob die Rechnung Moskaus aufgeht, sich auf dem asiatischen Kontinent neue Trabanten zu schaffen, ist nicht sicher. Ebenso ist es möglich, daß der größte dieser „Trabanten“, China, sich selbst zur Großmacht entwickelt. Am Ende des zweiten Weltkrieges schien es so, als wären wir der Zeit nahe, da nur ein Weltstaat bestehen bleibt. Was die Philosophen sich erdacht, das sollte Wirklichkeit werden. Völker aller Nationen vereinigt euch! Das goldene Zeitalter ist angebrochen. Aber es war nur ein Traum. Erst sah man, daß es Sieger und Besiegte gab. Und dann dauerte es nicht lange bis sich der Reiß unter den Siegern selbst zeigte. Europa war nicht mehr. Wer sich retten wollte, mußte sich für den Westen oder für den Osten bekennen. Und wer zu lange damit zögerte, der wurde „einkassiert“. Fünfzehn Jahre hat sich nun die Teilung in Ost und West gehalten. Nennt man diesen Zustand nun Ko-Existenz, kalten Krieg oder kalte Ko-Existenz — feststeht, daß dieser Zustand nicht ewig dauern wird. Schon zeichnet sich China als kommende dritte Macht ab. Vor einigen Jahren konnte man der Meinung sein, daß Indien sich diese Rolle im friedlichen Wettbewerb der Völker aneignen würde. Die Ereignisse sind darüber hinweggegangen. China steht vor der Tür — mit oder ohne Unterstützung Moskaus, und man tut gut daran, sich diese Aspekte zu vergegenwärtigen.

Man sollte sich auch nicht der Aussicht verschließen, daß Europa in absehbarer Zeit wieder sein Gewicht als Machtblock in die Waagschale legen kann. England hat seine europäische Aufgabe erkannt, Frankreich erstarbt zusehends, Spanien ist der Rolle des Aschenbrödels entwachsen, die man diesem stolzen Land zugeteilt hatte, und alle übrigen Völker beeilen sich, Schritt zu halten. Jedenfalls hat Europa seine düstersten Jahre überwunden, und die Zeit scheint nicht mehr fern, da es sich wieder mit Ansprüchen den Großen nähern kann.

Was den Afrikanern recht ist . . .

Der britische Premierminister ist der Meinung, man sollte trotz der Enttäuschung von Paris weiter an der Entspannung arbeiten. Das ist ein guter Vorsatz, er darf aber nicht in Nachgiebigkeit ausarten. Davor warnt die britische Sonntagszeitung „The Observer“. Sie unterstreicht das Selbstbestimmungsrecht der Völker und sagt: „Wenn es gut für die Afrikaner ist, sich selbst zu regieren, so ist das auch für die Deutschen gut. Die Ostdeutschen werden jedoch gegenwärtig von einer kommunistischen Diktatur regiert, die ihnen von außen aufgezwungen worden ist und die auch von außen aufrechterhalten wird.“

Fritz Roßberg



Unser schönes

Deutschland

An der Mündung des Neckars in den Rhein liegt das idyllische, vielbesungene Heidelberg. Berühmt ist Heidelberg vor allem wegen seiner Universität, der ältesten Deutschlands, die 1386 gegründet wurde. Im Hintergrund auf halber Höhe die Ruine des Heidelberger Schlosses, ein Renaissancebau aus dem 14. Jahrhundert. Es war einst die Hochburg der Calvinisten, Reformatoren, die strengste Kirchenzucht lehrten. Ende des 17. Jahrhunderts wurde es von den Franzosen zerstört.

Kalkutta ist die Hauptstadt der indischen Provinz Bengalen. Die Stadt liegt im feuchtwarmen, ungesunden Klima am westlichen Hauptmündungsarm des Ganges, am Hugli, 140 km von der Küste entfernt. Die Stadt zählt — einer längst überholten Statistik nach — offiziell immer noch etwa drei Millionen Einwohner. Kalkutta ist als Hafen und Handelsplatz vornehmlich für Jute und Tee bedeutsam, die Industrie verarbeitet Holz und Eisen. Kalkuttas Universität wurde 1857 gegründet, die Stadt ist Sitz eines Erzbischofs. Das sind die nüchternen Daten. Was aber steht dahinter? ...

Kalkutta! Calcutta! — Das ist Indien, das ist das Gangesdelta. Das sind die Höhen des Hugli-Flusses. Eine Stadt von Kultur. In unserem Motto sagten wir es schon. Wie nett sich solch Motto liest. Fast drei Millionen Einwohner? London hat dreieinhalb, New York hat fast acht. Die Zahlen sind falsch, wenn auch nicht gefälscht. Die größte Stadt der Welt ist Kalkutta. Wieviel Einwohner hat sie? — wer will das wissen? Ein Reporter von „Sydsvenska Dagebladet“-Malmö sagte über die Stadt: „dies ist die Stadt ohne Gott, ohne Gnade, die Stadt ohne Ehrfurcht, ohne Seele.“

Rund um den Kali-Tempel verhungern die Todgeweihten

Der Bettler unter dem Hotelfenster besitzt als einzige Habe eine leere Blechbüchse und einen zerschissenen Sack. Neben ihm hockt ein Weib. er scheert sich nicht drum. Das Weib trägt ein Kind im Schoß. Das Kind hustet in der Nacht. Das stört die Hotelgäste. Der Hotelier hat sich verpflichtet, das Bettlerkind davonzujagen. Er hat es nicht gewagt.

Kalkutta ist der riesigste Flüchtlingsplatz der Welt. Viele Tausende, Menschen ohne Heimat, drängen sich hier in Zelten, schlafen hinter windschiefen Pappzäunen, belegen — buchstäblich — den Fußboden von Sealdha, der großen Eisenbahnstation. Auf dem Perron dieses Bahnhofs spielen sich alle Phasen des Lebens ab, aller Welt sichtbar. Hier werden Kinder gezeugt, geboren. Hier stöhnt man sich müde, hier stirbt man ohne Namen, ohne Priester, ohne Samariter.

Es sind Flüchtlinge aus Ost-Pakistan, Hindus, die ihres Glaubens wegen verjagt wurden. Niemand spricht davon, niemand sieht das Grauen. Auch der Mensch aus christlichem Glauben kann mit dieser Qual nicht fertig werden, denn jeder Mensch, ob Christ, ob Hindu, ob Mohamadaner, ist nach einigen Tagen Landaufenthalt in Kalkutta „einfach fertig“. Man sieht nichts mehr als ein irres Gewimmel von Bettlern, Kupplern und besseren Leuten. Vielleicht versucht man am Abend einen Bummel auf der Showring, der Prachtstraße, man wird sehr bald den Versuch aufgeben, denn es glückt dem Gutangezogenen nicht, auch nur eine Sekunde allein zu sein. Bettler wechseln sich ab, Frauen mit nackten Kindern plärren den Fremden an, Kuppler vertreiben ein dreckiges, hungerndes Weib und offerieren: „You want nice girl for the night...?“

Am Tage ist das Leben noch lauter, noch erregender. Englische Autos, oxsenbespannte Karren, Rikschas, von dürren Menschen gezogen. Und kommunistische Straßenversammlungen, lärmende Verkäufer, betende Greise. Auf den Bürgersteigen schlafen Menschen, dazwischen schlurften Gestalten, die einen Toten zur Leichenverbrennung tragen, zum Ganges hinunter. Dazwischen die Hunderte von ausgemergelten Kühen, die zielloos, planlos durch den Verkehr trotten, unberührt, denn sie sind heilig. Kalkutta. Rund um den Kali-Tempel konzentriert sich die Menge der Bettler, der Krüppel, der Todgeweihten. Der unheilbar Ausgehungerter, der Todkranken. Ein Brahmanpriester, ein Hindu also, hilft dem Europäer, die Weihstätte zu begreifen. Aber das abstoßend erschreckende Bild der Göttin gestattet er nur aus der Ferne zu betrachten. Es ist ein Bild der Göttin der

Fruchtbarkeit, hierher kommen die Mütter mit ihren Töchtern und flehen den Kali, die Göttin an: „Mach meine Tochter fruchtbar, schenk meiner Tochter Söhne...!“ Warum, wozu? Damit auch sie hungern und eines Tages hungrig sterben.



Kühle, friedvolle Dämmerung herrscht in den weitläufigen Gängen und Hallen der Hindu-tempel. Die üppige Pracht ihrer Architektur weiß nichts von dem Elend vor ihren Mauern.

Kontraststark ist der Hinduismus

Unweit des Kali-Tempels liegt Kalighat, die Leichenverbrennungsstätte der Verlorenen. Tag und Nacht flammen dort unten die Leichenfeuer, am Ganges, am heiligen Fluß. Es sterben in dieser riesigen Karawanserei Tag um Tag hunderte von Menschen. Manche, die sich noch rüstig genug fühlen, gehen, trotten, wanken zu Fuß nach Benares, um dort zu sterben, um dort verbrannt zu werden. Aber die meisten der armen Menschen können das nicht. Sie sterben hier, in der Gosse, im Sudelwasser der Straße, im trockenen Staub.

Wer in Kalkutta Menschen hatte, der wird in einen Stoffetzen gehüllt. Der älteste Sohn stößt dem Toten ein Holz in den Mund und zündet es an. Dann wird dem Leichnam der Schädel aufgeschlagen, damit der Geist entweichen kann. Man trägt den Toten zum Ganges hinunter, sein Leib wird von den Flammen verzehrt, die Asche in ein geheiligtes Gefäß getan. Dann wird Wasser des heiligen Flusses hineingeträufelt und das alles in den träge fließenden Fluß gegossen.

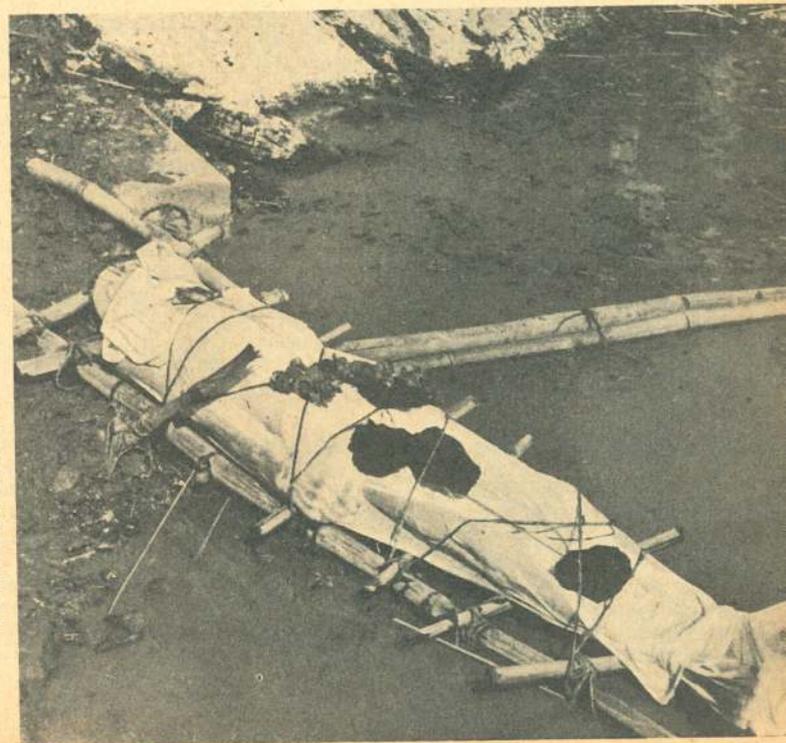
Doch wie kontraststark der Hinduismus ist! Hier Kalighat, die Leichenfeuer, dort der mächtige Ganges und weiter entfernt — der Jain-Tempel, ein Platz der Schönheit und der Stille. Die Jainisten sind auch Hindus, eine streng orthodoxe Sekte. Sie sind Vegetarier. In Kalkutta steht auch der Hindu-Tempel Dakshineswar, hier lebte einst der Yogi Ramakrishna, der wundersame Worte der Weisheit schrieb. Unweit der schrecklichen Verbrennungsstätte liegt Mutter Therasas „Heim für sterbende Arme“, hier gehen katholische Schwestern von Bahre zu Bahre, um den Todgeweihten einen letzten Liebesdienst zu erweisen. Sie haben viel Arbeit, sehr viel Arbeit.

Zehn Millionen Menschen in Kalkutta?

Die Behörden von Kalkutta haben viereinhalb Millionen Flüchtlinge aus den pakistanischen Landesteilen registriert. Sie sind der Meinung, die echte Zahl sei doppelt so hoch. Dazu müßten noch die „Einheimischen“ gerechnet werden. Mit Sicherheit leben gut zehn Millionen Menschen in dieser Stadt, wahrscheinlich aber mehr.

Die traurigsten Geschöpfe sind die „Anglo-Inder“, das sind jene, die einen englischen Vater und eine indische Mutter haben, umgekehrt ist selten. Niemand will sie sehen, haben, niemand erkennt sie an. Der reine Weiße, er hat seinen Platz, sein Ansehen, der reine Inder, hat seine Welt, seine Freunde. Das Mischvolk? — no, nein, non!

Kalkutta ist die größte Stadt der Welt, weil in ihren Gossen die vielen Flüchtlinge aus Pakistan verhungern. Kalkutta ist eine Stadt ohne Gott, ohne Gnade, ohne Ehrfurcht, ohne Seele. Eine Stadt ohne Licht — wenn man nicht an die Feuer am Ganges denken will Red. O.



Ein einziges, großes Krematorium sind in Kalkutta die Ufer des Heiligen Stromes. Die Leichenfeuer brennen bei Tag und bei Nacht. Unser Foto zeigt ein alltägliches Bild am Ganges: eine der unzähligen zur Verbrennung vorbereiteten Leichen mit aufgeschlagenem Schädel.

Investment-Sparen

erfreut sich in Deutschland

steigender Beliebtheit

Nicht nur im Ausland, sondern auch in Deutschland hat es sich in den letzten Jahren gezeigt, daß sich das Investment-Sparen einer ständig steigenden Beliebtheit erfreut. Im Jahre 1950, also vor heute zehn Jahren, gab es in der Bundesrepublik nur eine Gesellschaft, die sich mit der Herausgabe von Investmentpapieren beschäftigte. Abgesehen von einigen Spezialfonds, die meist ausländischen Ursprungs sind, bestehen heute dagegen bei uns bereits neun Gesellschaften, die insgesamt neunzehn verschiedene Investmentfonds verwalten. Der Inventarwert aller deutschen Investmentfonds ist damit von etwa 1,8 Millionen D-Mark im Jahre 1950 auf ein gegenwärtiges Fondsvermögen von rd. 2,43 Milliarden D-Mark angewachsen.

Im Ausland ist das Investment-Sparen bereits seit etwa 100 Jahren bekannt. In Schottland wurde schon im Jahre 1873 die erste Investmentgesellschaft gegründet. In den USA hat sich diese Form des Sparens vor allem seit dem Beginn der dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts immer stärker durchgesetzt. So ist der Wert der in Investmentpapieren angelegten Mittel in den USA, der im Jahre 1940 erst eine Milliarde \$ betrug, inzwischen auf etwa 17 Milliarden \$ angestiegen.

Wie ist es dazu gekommen, daß sich das Investment-Sparen auch in Deutschland immer mehr Freunde erworben hat und daß sich immer mehr Sparer dazu entscheiden, diese Sparform anderen Formen der Geldanlage vorzuziehen? Dieser „Siegesszug“ des Investment-Sparens wird eigentlich nur dann verständlich, wenn man sich einmal klarmacht, was hierunter zu verstehen ist und welches die Vorteile sind, die dem Sparer durch das Investment-Sparen geboten werden.

Das Investment-Sparen ist kein Kontensparen. Ein Investment-Sparer vertraut seine Ersparnisse vielmehr einer Investmentgesellschaft an, die ihm hierfür einen Anteilschein an dem bei ihr gebildeten sog. „Investmentfonds“ gibt. Dieser Investmentfonds ist ein „großer Topf“, in den alle bei der Investmentgesellschaft Sparenden ihre Gelder einzahlen und der allen Besitzern der Investment-Anteilscheine gemeinsam gehört. Die Investmentgesellschaft kann sich natürlich nicht damit begnügen, diesen „Topf“ zu verwalten, ohne daß er ihr Erträge bringt. Daher legt die Gesellschaft, die über erfahrene Bank- und Börsenfachleute verfügt, dieses Geld in Aktien an, die sie an der Börse kauft. Bei dem Erwerb der Aktien wird darauf geachtet, daß die zu kaufenden Papiere einer Vielzahl von Unternehmungen der verschiedensten Branchen angehören. Durch den Aktienwerb der Gesellschaft wird der Investment-Sparer über seinen Anteilschein am Investmentfonds Teilhaber an dem gesamten Aktienvermögen der Investmentgesellschaft und damit auch mittelbar Aktionär an fünfzig oder gar hundert Aktiengesellschaften.

Der Unterschied zwischen der Geldanlage in Investmentpapieren und dem Erwerb von Aktien besteht also darin, daß der Erwerber von Aktien — wirtschaftlich gesehen — direkter Eigentümer seiner Papiere ist, während der Investment-Sparer nur mittelbar, nämlich über seine Istvestmentgesellschaft, an den jeweiligen Aktiengesellschaften beteiligt ist. Der entscheidende Unterschied zwischen beiden Sparformen ist aber darin zu erblicken, daß

der Investment-Sparer weitgehend vor dem bei dem Aktienbesitz immer vorhandenen Kursrisiko geschützt wird, während der Sparer in Aktien diese Sicherheit nicht besitzt. Ein Aktionär muß ständig befürchten, daß der Kurs seines Papiers durch irgendwelche Vorgänge an der Börse plötzlich sinkt und daß er dadurch einen erheblichen Wertverlust erleidet. Diese Gefahr ist beim Investment-Sparen durch die Breite des von der Gesellschaft erworbenen Aktienvermögens weitgehend ausgeschlossen. Außerdem sichern sich einige Gesellschaften dadurch, daß sie einen Teil ihres Geldes in festverzinslichen Papieren anlegen, bei denen sowieso kein Kursrisiko besteht.

Wie bei den Aktien, so hängt naturgemäß auch der Wert des Investmentpapiers in erster Linie von den Kursen der Aktien ab, die die Investmentgesellschaft in ihrem Besitz hat.

Steigt die Mehrzahl der Aktien, die sich im Investmentfonds befinden, im Kurs, so erhöht sich ebenso der Wert der Anteilscheine. Der Investment-Sparer ist damit ebenso wie der Aktionär am Wachstum und an den Gewinnen der Wirtschaft beteiligt. Hinzu kommt, daß der Investment-Sparer auch dadurch Erträge erzielen kann, daß die Gesellschaft immer alle Chancen, die sich an der Börse bieten, auszunutzen versucht. Die Investmentgesellschaft beobachtet ständig die Börsenentwicklung, um jederzeit ein gut sortiertes Aktienvermögen zu besitzen. Diese Mühe und diese Sorgfalt der Kapitalmarktforschung kann ein kleiner Sparer keinesfalls aufbringen.

Am Schluß eines jeden Geschäftsjahres werden die Erträge der Gesellschaft an die Anteilseigner ausgeschüttet. Da die Investmentgesellschaften die Kapitalertragsteuer vom Finanzamt vergütet erhalten, können alle Erträge ohne Steuerabzug ausbezahlt werden. In den letzten Jahren haben die Investment-Sparer im Vergleich zu anderen Sparformen teilweise recht erhebliche Erträge erzielen können. Die tatsächliche Verzinsung einer Aktie errechnet sich aus dem Verhältnis zwischen der gezahlten Dividende und dem Kurswert. Bei den gegenwärtig hohen Aktienkursen kann trotz hoher Dividende durchaus der Fall eintreten, daß der tatsächliche Ertrag einer Aktie nicht höher ist als der augenblickliche Sparkassenzinssatz von $3\frac{1}{2}$ bis $4\frac{1}{2}\%$. Im Gegensatz hierzu haben die Investmentgesellschaften kürzlich $5-5\frac{1}{2}\%$ des Anteilwertes ausgeschüttet.

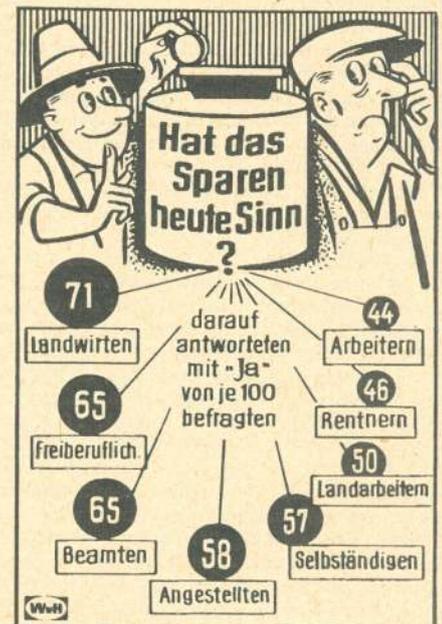
Obleich die Investmentpapiere nicht an der Börse gehandelt werden, sind sie dennoch jederzeit verkäuflich. Gegenwärtig werden die Anteile von fast allen Banken aufgekauft. Darüber hinaus bestimmt das seit 1957 in Deutschland für Investmentgesellschaften geltende Recht, daß die Gesellschaften verpflichtet sind, die Anteile jederzeit vom Käufer zurückzukaufen.

Der Gedanke, auf dem das Investment-Sparen beruht, geht davon aus, dem Sparer alle Entwicklungen, die der Kapitalmarkt ihm bietet, zugute kommen zu lassen, ihm aber gleichzeitig einen großen Teil der Mühen und Risiken, die mit dieser Form des Sparens verbunden sind, abzunehmen. Gerade dieser Grundgedanke läßt erwarten, daß diese Sparform auch in Zukunft wachsende Bedeutung erlangen wird. Nach Repräsentativumfragen

hat sich heute schon gezeigt, daß insbesondere bei Privatleuten ein lebhaftes Interesse an diesen Papieren besteht. An erster Stelle der Käufer, die diese Investment-Zertifikate erwerben, stehen Angestellte und Beamte, deren Anteil an der gesamten Käuferschaft etwa 40% beträgt. Danach folgen die freien Berufe, Hausfrauen, Gewerbetreibende und Arbeiter, die mit insgesamt rd. 33% an dem Vermögen der deutschen Investmentfonds beteiligt sind. Insbesondere die Tatsache, daß bei dieser Sparform neuerdings auch ein Ratensparen möglich ist und daß andererseits der „Kundendienst“ der Investmentgesellschaften immer umfassender wird, dürfte dem Investment-Sparen auch in Deutschland schon in nächster Zukunft weitere Freunde erschließen. Über weitere Einzelheiten hinsichtlich des Erwerbs der Investmentpapiere geben sicherlich alle Banken Auskunft. S.

Sparen im Spiegel der Berufe

Es gibt einen Eifer, der kostet weder Mühe, noch Zeit, noch Nerven. Er bringt Erleichterung, Muße und Beruhigung. Dieser Eifer kennt keine Aufregung, nur Anregung und schenkt uns das sichere Gefühl, daß es mit uns vorwärts geht und aufwärts. Dieser wunderbare Eifer ist der Spareifer. Wie es in den verschiedenen Berufen heute damit steht, zeigt untenstehendes Schaubild.



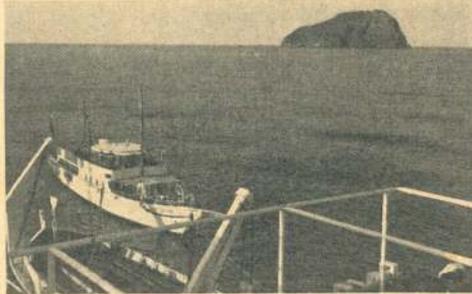
Seit 1948 haben die Bundesbürger von Jahr zu Jahr neue Sparrekorde aufgestellt. Von 4,1 Milliarden DM Ende 1950 stieg das westdeutsche Sparkapital auf 43 Milliarden zu Beginn dieses Jahres. Jetzt hat eine Repräsentativ-Umfrage der „Intermarket“ bei 3500 Personen einen neuen Beweis des ungebrochenen Sparwillens im westlichen Deutschland erbracht. Sie zeigt, daß mit dem steigenden Einkommen auch der Spareifer wächst. In der unteren Einkommensgruppe (bis 500 DM netto monatlich) hält sich die Sparneigung bei jeweils rund fünfzig Prozent der Befragten ziemlich konstant und klettert bei über 500 DM an, um bei mehr als 900 DM die 70-Prozent-Marke zu übertreffen. Unter den Berufsgruppen sind vor allem die Landwirte vom Sinn des Sparens in heutiger Zeit überzeugt, ihnen folgen die Freiberufllichen, die Beamten, Angestellten und Selbständigen.

Englische Luxusjacht in Seenot Deutscher Tanker eilt zur Hilfe

Der Turbinentanker „C“ befand sich am 16. 4. 1960 auf der Reise von Bannias nach Hamburg unter der Südküste von Kreta. Es herrschte Nordsturm, Stärke 8, in Böen 9. Starker Regen verschlechterte die Sicht. Der Tanker lief mit einem Kessel 12 kn.

Um 14.00 Uhr wurde von Athen-Radio ein SOS-Ruf empfangen. Die Luxusjacht „Corisande“ trieb mit Maschinenschaden im schweren Nordsturm mit sechs Passagieren und neun Mann Besatzung auf Kap Sparta zu.

Ab 16.00 Uhr konnte auf „C“ mit voller Kraft gefahren werden. Es wurde errechnet, daß man um 19.00 Uhr bei dem Havaristen sein könnte. Das Leinenwurfgerät, sowie eine 12“-Manillaleine wurde nebst Vorläufer klargemacht und Kurs auf die Unfallposition genommen. Um 14.30 Uhr nahm „C“ durch Vermittlung von Athen-Radio unmittelbar Sprechverbindung mit der Luxusjacht auf. Ihre Lage war äußerst kritisch und sie wiederholte ihre dringenden Hilferufe in immer kürzeren Abständen. Das Schiff trieb in etwa 2 sm Abstand von Kap Sparta mit etwa 2 kn Drift in die Kismou-Bucht auf die felsige Küste zu. Es war fraglich, ob der herbeieilende Tanker den Havaristen noch vor der Strandung erreichen würde.



Als SS „Corisande“ in Sicherheit gebracht ist und längsseit geholt wird, weiß der strahlende Morgen nichts von den durchstandenen Kämpfen der vergangenen Nacht.

An SS „Corisande“ wurden Verhaltensmaßregeln gegeben, Anker zu werfen, um das Schiff von der Küste freizuhalten. Gegen 18.15 Uhr wurde gemeldet, daß die Anker der „Corisande“ Grund gefaßt hatten und das Schiff eine Meile vor der Steilküste hielten. Wind und Wetter hatten sich nicht geändert.

Um 18.15 Uhr lief die „C“ ausschließlich unter Radar-Navigation in die Kismou-Bucht ein. Inzwischen war die Dunkelheit eingebrochen und schwere Regengüsse verschlechterten die Sicht vollends. Kap Sparta wurde in nur 2 sm Abstand passiert, konnte jedoch optisch nicht ausgemacht werden. Das Fehlen von Spezialkarten erschwerte die Navigation erheblich. Man war ausschließlich auf die Angaben des Segelhandbuches angewiesen.

Um 19.00 Uhr wurde endlich der Havarist ausgemacht. Er war nur noch eine Meile von der Küste entfernt. Um 19.25 Uhr stoppte „C“ die Maschine und trieb langsam auf SS „Corisande“ zu. Bei dem schlechten Wetter und der groben See wurde unter schwierigen Manövern versucht, an den Havaristen heranzukommen, der sich für die Bergung in einer äußerst schlechten und ungünstigen Position befand. Nach langwierigen Manövern gelang es nach 19.45 Uhr, die erste Raketenleine abzuschließen. Auf kurzer Distanz schor der Tanker an dem Havaristen vorbei, wobei eine Leine übergeben werden sollte. Nachdem die Raketenleine und die daran befestigte 4“-Leine SS „Corisande“ fast erreicht hatten, brach die Verbindung mit dem Havaristen wieder ab. Wieder manövrierte sich der schwere, 200 m lange Tanker vorsichtig an die Jacht heran. Wieder wurde der Abstand auf ein Mindestmaß ver-

ringert und eine zweite Rakete abgeschossen. Diese wie auch die dritte, die um 20.05 Uhr abgeschossen wurde, trieb der Wind soweit ab, daß sie den Havaristen nicht erreichte. Erst nach einem weiteren Manöver konnte das Heck des hilfeleistenden Tankers wieder dicht genug an den Havaristen herangebracht werden, um eine vierte Rakete abzuschließen. Um 21.40 Uhr wurde endlich die Verbindung zwischen beiden Schiffen hergestellt.

Der Abstand zum Havaristen wurde auf etwa 30 m gehalten, damit die Übernahme der schweren Leine durch die kleine, stark rollende Jacht überhaupt ermöglicht wurde.

In der Zwischenzeit waren Wind und See abgeflaut, es lief jedoch noch eine lange Dünung. Vornehmlich mittels Radar-Navigation und sehr häufigen Maschinenmanövern wurde „C“ auf Position gehalten. Die Gefahr, auf die Küste zu treiben, war während der ganzen Bergungsaktion auch für das hilfeleistende Schiff sehr groß. Um 22.30 Uhr waren endlich zwei Manilla-leinen auf der „Corisande“ fest. Dann wurden auf beide Schleppleinen je eine weitere aufgesetzt, so daß ein Schleppabstand von ca. 300 m hergestellt werden konnte. SS „Corisande“ begann nun ihre Anker zu hieven, wobei die Kette des Steuerbordankers brach. Mit ganz langsamer Fahrt verließ „C“ mit der „Corisande“ im Schlepp endlich gegen Mitternacht die Kismou-Bucht in Richtung Capsali-Bucht auf Kytheria.

Am 17. April warf „C“ gegen 6.00 Uhr morgens in der Capsali-Bucht Anker und nahm den geretteten Havaristen längsseit.

Nach Erledigung der Formalitäten zwischen beiden Kapitänen und nach herzlichem Abschied trennten sich beide Schiffe.

Die „C“ setzte ihre Reise nach Hamburg fort, wo guter Bergelohn auf die tüchtige Besatzung wartete.

Kreiselkompass in der Steuersäule

In Zukunft wird es kein Problem mehr bedeuten, beim Planen eines Schiffes den geeigneten Platz für den Einbau einer Kreiselkompaß-Anlage zu finden. Ebenfalls bieten die Installation und Placierung des Mutterkompasses und der Steuertochter auf der Brücke keine Schwierigkeiten mehr. Aber nicht nur für den Kompaß, sondern auch für die Ruderanlage, und zwar gleichzeitig für Hand-, Druckknopf- und Selbststeuerung ist die schlechterdings vollkommene Lösung der Anordnung sowie des Einbaues gelungen.

Auf der diesjährigen Industriemesse in Hannover wurde der „Kreiselkompass“, ein kombiniertes Kompaß-Steuergerät ausgestellt, das die Hamburger Firma C. Plath in Zusammenarbeit mit der AEG-Schiffbau entwickelt hat. Diese gelungene Kombination von Kreiselkompaß mit allen Steuerteilen findet nicht nur in allen interessierten Schiffsfahrtskreisen reges Interesse, sondern wird auch die Nautiker überzeugen. Den an der Entwicklung dieses Gerätes beteiligten Firmen ist es als Verdienst anzurechnen, daß sie das mit erheblichen Kosten verbundene Risiko eingegangen sind, Kompaß- und Ruderanlage in einer Steuersäule zu vereinigen. Der Gedanke mag nahe gelegen haben, trotzdem überrascht die Verwirklichung und Ausführung.

Die Vorteile dieses neuen Gerätes liegen auf der Hand. Der Rudersmann hat Kimm, Landmarken und Kompaßrose in einem Blick. Das bedeutet eine wesentliche Verbesserung der Navigationssicherheit.

Besonders auf nächtlichen Revierfahrten wird es sich als wesentlich gefahrminierend erweisen, wenn der Rudersmann beim Halten sowie bei der Beobachtung des Auswanderns von Land-



marken nicht erst die seitlich angeordnete Kompaßrose (Bild oben) suchen muß, um zu wissen, was am Kompaß anliegt. Vielmehr kann er nun auch eine Kursänderung gleichzeitig am Kompaß und nach Marken beobachten. Der unmittelbar vor dem Ruderstand angeordnete Kreiselkompaß bedeutete schon eine gewisse Verbesserung in dieser Hinsicht, jedoch erst der „Kreiselkompass“ läßt nichts mehr zu wünschen übrig.

Die technische Zusammenfassung der beiden Systeme bringt für die Schiffsleitung außerdem eine wesentliche Vereinfachung für das Überwachen und Warten der Anlage mit sich. Darüberhinaus ist die Verkabelung für die neue Anlage wesentlich unkomplizierter als beim getrennten Einbau.

In Anbetracht der Tatsache, daß der Kreiselkompaß mit Gebermotor für alle üblichen Tochtergeräte zusammen mit sämtlichen Steuerarten in einer einzigen Säule vereinigt werden konnte, ist es besonders erstaunlich, daß bei der Konstruktion ein handiges und praktisches Gerät entwickelt wurde (Bild unten), das kaum größer ist, als die bisher gebräuchliche Hauptsteuerung.



UNSERE FISCHEREISCHUTZBOOTE

Einsatzgebiete:

FSB „Frithjof“ (432 BRT)

= Nordsee, Kanal u. Irische See

FSB „Meerkatze“ (673 BRT)

= Island, Nordnorwegen u. nördliche Nordsee

FSB „Poseidon“ (934 BRT)

= Island, Labrador u. Neufundland

Auch im Jahre 1959 wurden die drei Fischereischutzboote des BML bis an die Grenze der Beanspruchungsmöglichkeit von Schiff und Mannschaft eingesetzt, um den Besatzungen der Fischereifahrzeuge auf See ärztliche und technische Hilfe zu bringen und sie mit Wetternachrichten zu versorgen.

Gegenüber 1958 trat eine erhebliche Steigerung der behandelten Krankheits- und Unglücksfälle ein; ebenso nahm die Zahl der technischen Hilfeleistungen beachtlich zu. (Krankheitsfälle 740 und technische Hilfeleistungen 249 mehr als im Vorjahr).

Im Jahre 1959 lag das Schwergewicht des Fischereischutzes bei der ärztlichen und technischen Hilfeleistung sowie bei der Wetterberatung, die sich immer mehr zu einer unentbehrlichen Hilfe für Fischereifahrzeuge, besonders auf den weit entfernten Fangplätzen, entwickelt. Die polizeiliche Tätigkeit beschränkte sich dagegen im wesentlichen darauf, die Einhaltung der bestehenden internationalen Vorschriften zu überwachen. Schwerwiegende Verstöße wurden nicht gemeldet.

Das Fischereiforschungsschiff „Anton Dohrn“ wurde auf seinen 7 mehrwöchigen Forschungsreisen soweit wie möglich ebenfalls im Fischereischutz eingesetzt. Es legte 30 877 sm zurück. An wissenschaftlichen Arbeiten wurden 984 hydrographische und biologische Stationen durchgeführt. Die Reisen des FFS erstreckten sich bis nach Island, in die Barentssee, in die Nordsee und die Irische See.

Besonderes Gewicht legten die Kapitäne der Schiffe auf enge und freundschaftliche Zusammenarbeit mit den Schutzbooten und Forschungsschiffen anderer Nationen.

Die Tätigkeit der Fischereischutzboote fand in der breiten Öffentlichkeit starke Beachtung, als der dänische König den Kapitän des FSB „Poseidon“ für die Teilnahme an der Suchaktion nach dem am 30. Januar 1959 vor der südgrönländischen Küste bei orkanartigen Schneestürmen verschollenen dänischen Passagierschiff „Hans Hedtoft“ mit dem Ritterkreuz des Dannebrog-Ordens auszeichnete. Für den gleichen Einsatz verlieh der Bundespräsident fünf Mitgliedern der Besatzung das Bundesverdienstkreuz am Bande und der übrigen Besatzung die Bundesverdienstmedaille.

Im allgemeinen jedoch vollzieht sich die harte und verantwortungsvolle Arbeit der im Fischereischutz tätigen Männer unbeachtet von der Öffentlichkeit. Die in der Hochseefischerei tätigen Menschen aber wissen die Einrichtung des Fischereischutzes und die unermüdete Einsatzbereitschaft der Besatzungen der Fischereischutzboote als wertvolle und unentbehrliche Hilfe zu schätzen.

— 10 Jahre Fischereischutzboot „Meerkatze“

Das von den Besatzungen deutscher und ausländischer Fischereifahrzeuge gleichermaßen geschätzte Fischereischutzboot „Meerkatze“ des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten befindet sich am 21. Mai 1960 zehnte Jahr im Dienst. Das Schiff hat sich in dieser Zeit außerordentlich bewährt. Es ist 673 BRT groß und mit einem komplett eingerichteten Lazarett, einschließlich Operationsraum, einer technischen Werkstatt, Taucherausrüstung, Schleppvorrichtung und einer Wetterstation versehen.

Sie war auf 85 Seereisen über 2400 Tage auf See und legte rund 320 000 Seemeilen zurück.

Rund 7000 verletzte oder erkrankte Seeleute fanden an Bord des Schiffes oder über Funk ärztliche Hilfe. Viele von ihnen wurden in das Bordlazarett aufgenommen und konnten bei der Rückkehr des Schiffes bereits als geheilt entlassen oder spezialärztlicher Behandlung zugeführt werden. In Notfällen fanden häufig auch Operationen auf hoher See statt.

In zahlreichen Fällen konnten havarierte Fischereifahrzeuge teilweise unter schwierigsten Umständen geborgen werden. Eine Spezialität ist das Flottmachen von Fischereifahrzeugen, denen Draht oder Netzwerk in die Schraube geraten ist, durch Tauchereinsatz.

G. Hellmich

Die Glocke bei Lloyds

... macht wieder von sich reden

Es ist die Glocke der „Lutine“, einer britischen Fregatte, die 1799 vor der holländischen Küste bei Terschelling versank. Ungezählte andere Schiffsglocken sind auf gleiche Weise für immer verstummt, doch kein Hahn kräht heute mehr nach ihnen.

Was ist es gerade mit dieser Glocke, mit der Glocke der „Lutine“?

Ihre Berühmtheit rührt nicht von jenen zweihundertsiebzig britischen Soldaten her, die mit ihr versanken. Gold und Silber ist es. Gold und Silber im Wert von über 2 Millionen Pfund, was der Glocke der „Lutine“ ihren Glanz verleiht. Das Wrack der „Lutine“ hat es in ihrem Bauch, immer noch, obwohl es gar nicht so tief unter Wasser liegt.

FLOTTEN - UMSCHAU

Für die Bundesmarine liefen zwischen Ende April und Ende Mai vier Neubauten bei deutschen Werften vom Stapel. Drei neue Minensuchboote wurden in Dienst gestellt.

Bei der Kröger-Werft in Rendsburg wurde am 23. 4. 1960 das Küstenwachboot „Ariadne“ zu Wasser gelassen. Dieser Typ des Hafenschutzbootes ist etwa 34,5 m lang und hat 150 t Wasserverdrängung. Der Eisbrecher „Eisvogel“, ein Typ, der als Schlepper und Eisbrecher Verwendung finden kann, lief am 28. 4. bei der Hitzler-Werft in Lauenburg vom Stapel. Das Schiff ist 38 m lang, 10 m breit und hat eine Dieselanlage von 2000 PS. Bei der Schlieker-Werft in Hamburg ging am 5. Mai der zweite Tender im Querablauf zu Wasser. Das etwa 100 m lange Schiff hat rund 2000 t Wasserverdrängung. Am 7. Mai lief das zwanzigste Schnellboot der 140-t-Serie bei der Lürssen-Werft vom Stapel. Es wurde auf den Namen „Reiher“ getauft.

Das schnelle Minensuchboot „Gemma“ wurde am 10. Mai für das 5. Minensuchgeschwader in Dienst gestellt. Das am 30. 4. in Cherbourg in Dienst gestellte KM-Boot „Worms“ traf Anfang Mai in Bremerhaven ein. Am 21. Mai wurden in Bremen-Burg das KM-Boot „Völklingen“ in Dienst gestellt. Diese aus 18 Booten bestehende Serie der Küstenminensuchboote läuft jetzt aus.

Die Kieler Woche findet vom 18. bis 25. Juni statt. Erwartet werden vier britische Fregatten, ein dänisches Depotschiff mit acht S-Booten, je ein norwegisches, niederländisches und belgisches Schiff, je ein schwedisches und amerikanischer Zerstörer und französische Besucher.

*

Vom 21. April bis Anfang Mai fand ein gemeinsames norwegisch-dänisch-deutsches Schnellbootsmanöver statt, an dem 19 Fahrzeuge beteiligt waren. Die unter dem Namen „Nodame VII“ durchgeführte gemeinsame Übung diente der Zusammenarbeit der Boote nach NATO-

Im Jahre 1858 drangen Bergungsleute noch bis zur Brücke vor und holten die Glocke. Sie schenkten sie Lloyds, weil diese Versicherungsgesellschaft das Bergungsunternehmen finanziert hatte. Seitdem hängt die berühmteste Schiffsglocke im großen Saal der bekanntesten Versicherungsgesellschaft, bei Lloyds in London. Sie hat dort einen Ehrenplatz zwischen zwei Säulen an einem steinernen Kranz. Weit über die Grenzen Englands hinaus weiß man, was die Stunde geschlagen hat, wenn sie läutet.

Wird sie nämlich einmal angeschlagen, so kündigt ihr Schlag eine Hiobsbotschaft, meist den Verlust eines Schiffes. Das geschieht durchschnittlich zweimal am Tage. Erklärt sie aber zweimal, so meldet sie eine Freudenbotschaft, etwa das Wiederauftauchen eines verschollenen oder aufgegebenen Schiffes oder wie kürzlich den glatten Stapellauf des längsten Schiffes der Welt, der „France“.

An dem zweihundertjährigen Geburtstag bei Lloyds am 16. Mai hoffte man auf ihren frohen Doppelschlag, und zwar unmittelbar im Zusammenhang mit dem Wrack, von dem sie stammt, mit dem Wrack der „Lutine“. Unter der Leitung eines holländischen Kapitäns ist nämlich wieder einmal ein Großangriff auf das Gold der „Lutine“ im Gange. Wieder ist es Lloyds, die den Bergungsleuten zwei Drittel des Schatzes versprochen hat, wenn, ja wenn...

Zunächst konnte Kapitän van Wienen nur prophezeien: „Die Glocke wird zweimal läuten, denn wir werden...“

„Nein, niemals,“ sagen die holländischen Fischerleute um Terschelling, „niemals wird die „Lutine“ ihr Gold hergeben, zweihundertsiebzig tote Seemänner bewachen es.“

Richtlinien und erstreckte sich von der Kieler Bucht bis Südnorwegen. Von Anfang bis Mitte Mai lief in der Nordsee die NATO-Übung „Wolf Gris“ an der holländische, belgische, englische, französische und deutsche Fahrzeuge beteiligt waren.

Der Oberbefehlshaber der Königlich Norwegischen Marine, Vizeadmiral Hostved, besuchte Bonn, Kiel und Flensburg. Er zeigte auch Interesse für die bei den Kieler Howaldtswerken in Bau befindlichen 350-t-U-Boote. In der norwegischen Marine werden in erster Linie kleine U-Boote sowie schnelle Überwasserfahrzeuge benötigt.

Der sowjetische atomgetriebene Eisbrecher „Lenin“ passierte in Begleitung des Eisbrechers „Kapitan Woronin“ am 1. Mai den Großen Belt mit Kurs auf das nördliche Eismeer. „Lenin“, ein Schiff mit 16 000 t Wasserverdrängung und 44 000 PS, hat etwa 9,5 m Tiefgang.

Das im November 1959 in Dienst gestellte amerikanische atomgetriebene U-Boot „Triton“, mit 5900 t Wasserverdrängung das größte U-Boot aller Marinen, hat in 84 Tagen den Erdball unter Wasser umfahren. In diesen knapp drei Monaten war das Boot zweimal halb aufgetaucht. Die Reise verlief von der amerikanischen Ostküste durch den Nord- und Südatlantik, um Kap Horn, durch den Pazifik, durch die Makassar-Straße und den Indischen Ozean, um das Kap der Guten Hoffnung wieder in den Atlantik und über Spanien nach den USA. Das Boot hatte 145 Mann an Bord. Es soll unter Wasser 35 Knoten laufen können, der Brennstoffvorrat reicht für eine Strecke von mehr als 100 000 Seemeilen. Während dieser 84tägigen Unterwasserfahrt wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt. Das erste britische U-Boot mit Atomtrieb, „Dreadnought“, soll im Oktober d. J. am Jahrestag der Seeschlacht von Trafalgar von Königin Elizabeth getauft werden und dann zu Wasser laufen.

—R—



Die Freiwache



Nennt man das auch gestohlen?

Von Kapitän Friedrich Behrens

Wir hatten geladen und fuhren zu unserm südamerikanischen Löschhafen. Weit draußen, etwa drei Stunden vor dem eigentlichen Hafen, kommt bereits der Lotse an Bord. Wir hatten unser Signal gesetzt, fuhren langsam, und die Schaluppe kam in Sicht. Mit pustendem Motor gelang es ihr schließlich, als wir noch weiter mit der Fahrt heruntergegangen waren, längsseits zu kommen. So konnte der Lotse, der noch einen Assistenten bei sich hatte, endlich übers Fallreep an Bord kommen. Beide hatten einen Koffer mit, in dem ihre wenigen Habseligkeiten verstaut waren.

Als mich der alte Lotse auf der Brücke begrüßte und seinen Assistenten vorstellte, dachte ich unwillkürlich an Opa und Enkel. Vielleicht hatte der Enkel seinen Großvater auf der Lotsenstation besucht und wollte nun auf billige Art wieder nach Hause kommen. Oder aber es wohnten beide draußen und der Junge wollte nur mal in die Stadt, um einzukaufen.

Na, mir konnte es gleich sein. In Südamerika kommen bekanntlich allerlei komische Sachen vor.

Wir erreichten unsern Löschplatz, hatten festgemacht und begannen nun mit dem Löschen. Da wir an Bord außer dem Hospital nur zwei freie Kammern hatten, hatte ich den alten Lotsen gefragt, ob er wohl mit seinem Assistenten in einer davon wohnen wollte. Natürlich war er damit einverstanden. Die Kammer lag auf dem Offiziersdeck zwischen der des Ersten Offiziers und dem Hospital. Sämtliche Schränke darin waren abgeschlossen, Decken, Kissen und alles Geschirr ausgeräumt. Ab und zu öffneten wir die Tür zum Lüften.

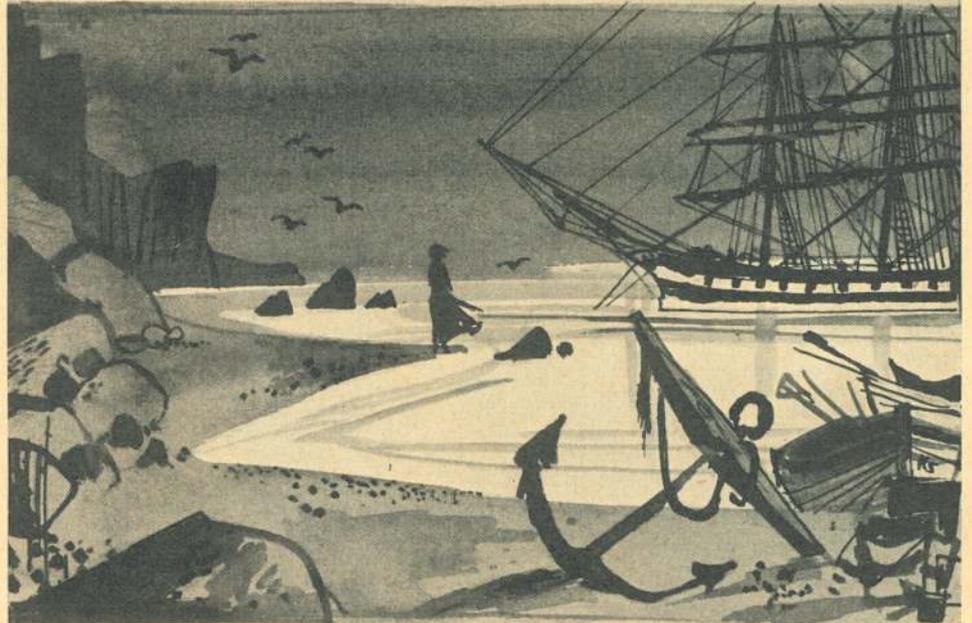
Wir hatten den Hafen gerade zur günstigsten Jahreszeit erreicht, denn wir konnten Obst und Gemüse in Hülle und Fülle kaufen. Es war zudem spottbillig. Jeder von uns deckte sich ein. Mangos, Avocador-Birnen, Ananas, Bananen und Apfelsinen lagen in allen Kammern, teils gekauft, teils billig eingetauscht. Vor allen Dingen waren die Ananas süß, saftig und groß. Auch der Erste Offizier hatte sich drei Mustere Exemplare eingehandelt, und da er in seiner Kammer allerhand „Laufkundschaft“ wie Ladungsempfänger, Behörden usw. zu empfangen hatte, gab ich ihm die Erlaubnis, seine drei Ananas im Hospital an einer Leine aufzuhängen. Auch die beiden Lotsen hatten sich mit Obst eingedeckt.

Am nächsten Tag waren wir mit dem Löschen fertig, und der Opa brachte uns wieder nach See bis zur Lotsenstation. Nachdem er für sich noch eine Flasche Scotch Whisky und für jeden eine Stange Zigaretten geschnurrt hatte, schickte er seinen Assistenten nach unten, um die Sachen in den Koffern zu verstauen. Allem Anschein nach waren diese aber bereits voll, denn als der Erste Offizier den Lotsen hinter brachte, stand dort schon sein Assistent mit den dickvollen Koffern und drei Ananassen an einem Band über der Schulter. Der Alte, der außer dem Mantel nichts hatte, nahm ihm die Ananas ab und stieg das Fallreep hinunter. Er kam nur sehr langsam vorwärts, denn er mußte sich, seines Alters wegen, mit beiden Händen festhalten. Dabei schlackerten die Ananas, die er sich über die Schulter gehängt hatte, immer hin und her. Unser

Albertina

Das Lied von der „Albertina“ ist unter den skandinavischen Seeleuten sehr schnell bekannt geworden. Höchstwahrscheinlich stammt es aus Norwegen, denn es wurde fast immer in einer Mundart gesungen, die dem norwegischen Dialekt ähnlich ist. Der Text variiert mehrfach, „bayrisch Bier und Wein“ ist jedoch immer dabei. Es ist ein typischer Gangspill-Shanty. Die Melodie ist selbst unter Landratten bekannt. Hier haben wir es mit einer der ältesten Fassungen dieses Liedes zu tun.

Berechtigte Übersetzung aus dem Buch von Sigurd Sternvall „Sang under Segel“, Stockholm 1935, von Ludwig Dinklage.



Man will bauen ein Schiff wohl im Norden.
„Albertina“ wird es heißen, dieses Schiff.
Pumpa lenz!

„Albertina“, sollst du haben, „Albertina“,
ohne Fahren,
„Albertina“ wird heißen dies Schiff.
Pumpa lenz!

Und das Schiff wird beladen auf Reede,
Wird beladen mit bayrisch Bier und Wein.
Pumpa lenz!

Wird beladen, sollst du haben, wird beladen,
ohne Fahren,
Wird beladen mit bayrisch Bier und Wein.
Pumpa lenz!

Und die Grabschrift, die wird noch geschrieben,
Wird geschrieben im allerfeinsten Latein.
Pumpa lenz!

Wird geschrieben, sollst du haben, wird geschrieben, denn wir fahren,
Wird geschrieben im allerfeinsten Latein.
Pumpa lenz!

An dem Strande steht Ingrid und sie weinet.
Ja, sie weint wohl nach ihrem kleinen Freund.
Pumpa lenz!

Ja, sie weint wohl, sollst du haben, ja,
sie weint wohl, denn wir fahren,
Ja, sie weint wohl nach ihrem kleinen Freund.
Pumpa lenz!

Jedem Seemann sie graben die Gräber,
Ja, man hat sie gegraben in den Well'n.
Pumpa lenz!

Sie gegraben, sollst du haben, sie gegraben,
denn wir fahren,
Ja, man hat sie gegraben in den Well'n.
Pumpa lenz!

Erster Offizier nahm ihm die Dinger ab und langte sie ihm dann in seine Schaluppe. Der Alte bedankte sich überschwänglich. Der Junge kam mit seinen beiden Koffern auch gut in die Barkasse. Zum Abschied wurde noch dreimal getutet und wir setzten unsere Reise fort. Es war noch keine halbe Stunde vergangen, da kam der Erste Offizier fluchend mit hochrotem Kopf zu mir auf die Brücke: „So eine gemeine Bande, die verdammten Gauner! Die haben mir doch meine Prachtexemplare von

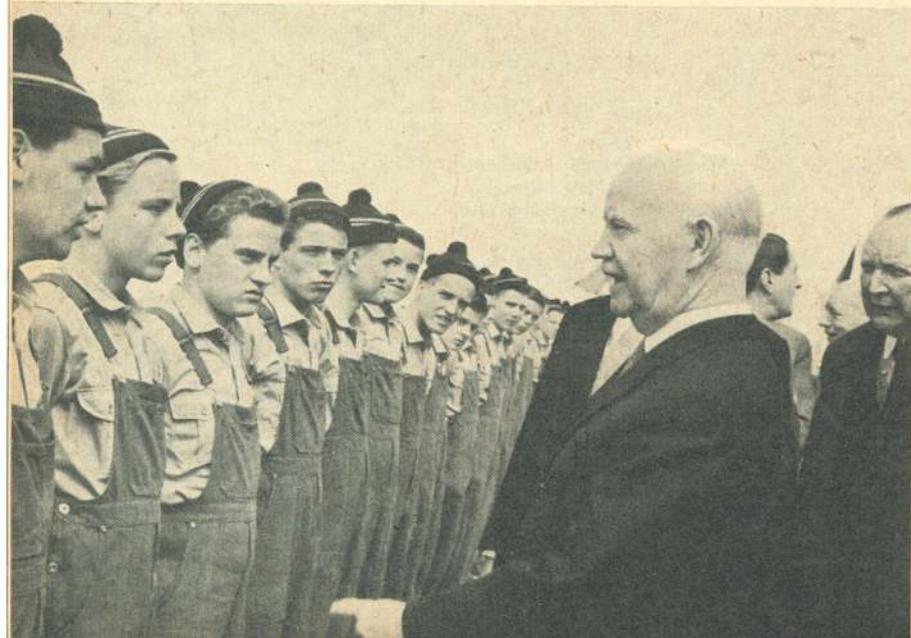
Ananassen geklaut!“ Auf meine Frage, wer es denn getan hätte, erwiderte der Erste: „Nun, die beiden Lotsen natürlich.“ — „Ja,“ meinte ich ganz sachlich, „geklaut kann man dazu nicht recht sagen, Sie haben ihnen ja selbst Ihre Ananas in die Barkasse gereicht.“ Im Augenblick konnte der Erste Offizier nichts mehr sagen. Kopfschüttelnd ging er nach unten. Später haben wir noch oft über diese Geschichte gelacht. Soviel ich weiß, ist meinem Ersten etwas Ähnliches nie wieder passiert.



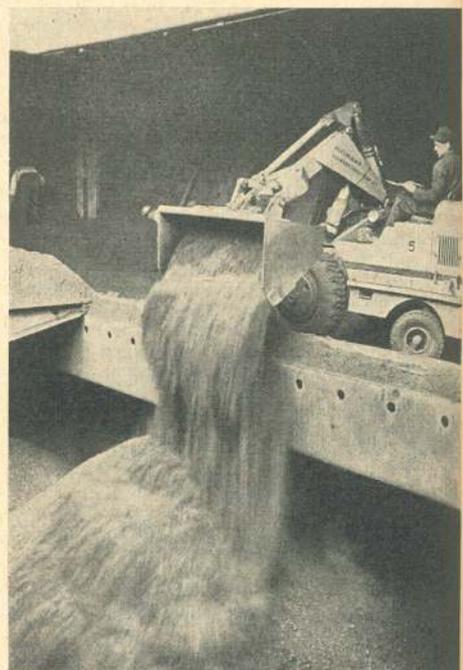
Will sie das alles alleine austrinken?

Wer den Pudel ablösen könnte —, würde naß, pudelnaß sozusagen. Aber hier liegt des Pudels Kern nicht in der Nässe, sondern in der Nähe.

Der Bundespräsident Dr. h. c. Lübke im Gespräch mit unserem jüngsten Nachwuchs. Die Schiffsjungen hatten sich anlässlich der Überseetages 1960, dem 771. Geburtstag des Hamburger Hafens, zur Begrüßung des Präsidenten im Hafen eingefunden.



Auch im Kohle- und Erzumschlag macht man sich die Technik zunutze. Über ein Funksprechgerät dirigiert, kann der Greifer noch rationeller und schneller arbeiten.

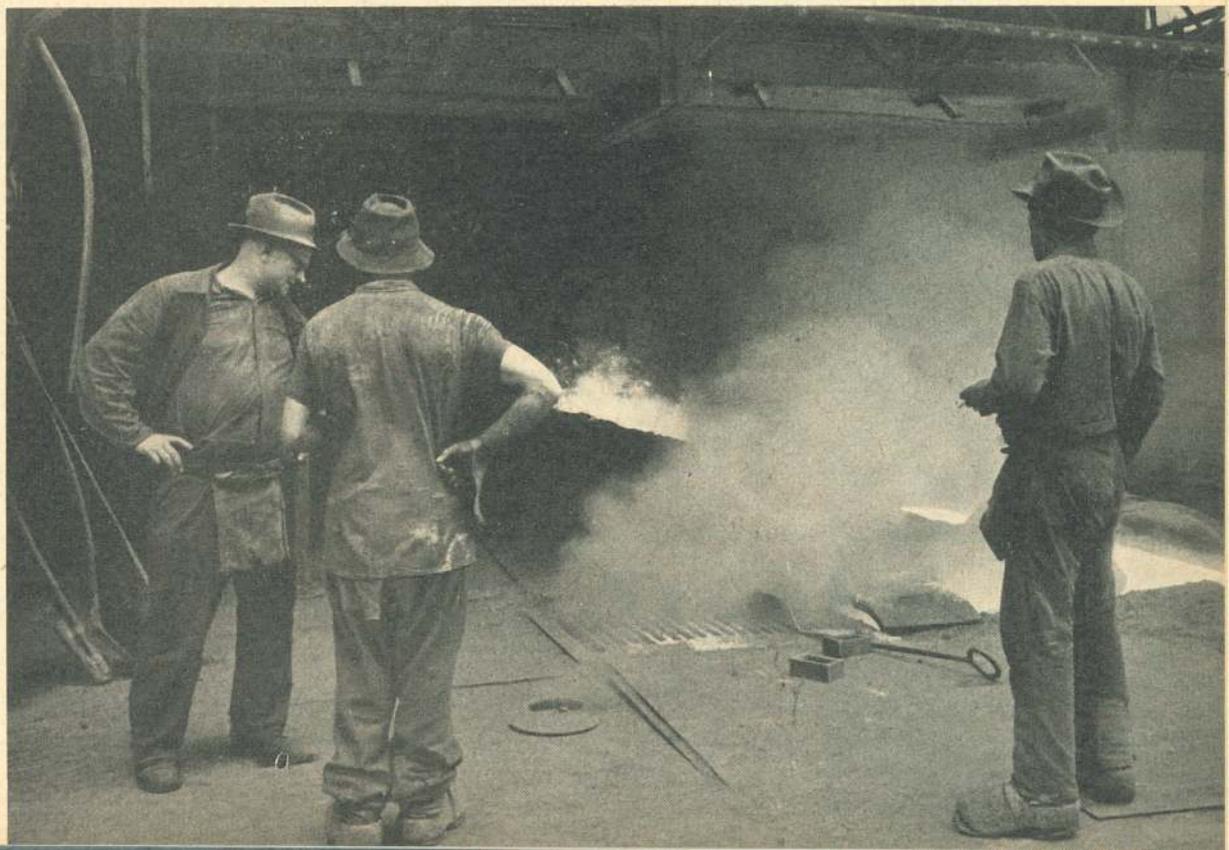


Über diese Konkurrenz dürfte kein Hafearbeiter böse sein, denn das Trimmen von Kohle oder anderen Schüttgütern war eine harte „Knochenarbeit“. Heute bringen Schwenkschaufler die Kohle aus den Zwischendecks in den Arbeitsbereich der Greifer.



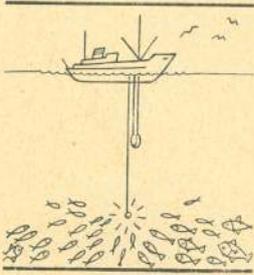
1300 VW auf einem Schiff wurden Anfang Mai nach den großen Seen verladen. Das ist bisher Rekord.

*Immer wieder
spannender Moment in
den Gießereien des
Ruhrgebietes. Abstich —
weißglühend fließt
das Metall. Erster ent-
scheidender Vorgang
beim Herstellen
von Rohmaterial für den
Schiffbau.*

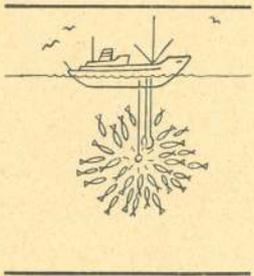


Elektrizität hilft beim Fischfang

Die Elektro-Fischerei erweitert ihr Einsatzgebiet von den Binnengewässern nun auch auf die hohe See, um die harte Arbeit der Fischer zu erleichtern. Dabei werden die Fische zunächst mit einer Lichtquelle aus ihren tieferen Standorten angelockt.

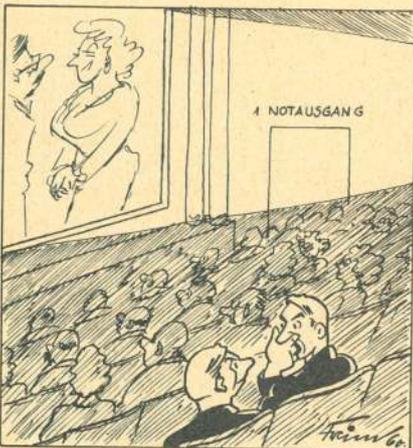


Die Lichtquelle wird, wenn sich ein genügend großer Schwarm von Fischen um sie versammelt hat, hochgezogen, bis sie sich an der Ansaugöffnung eines Rohres befindet. Der Fischschwarm folgt dabei der Lichtquelle nach.



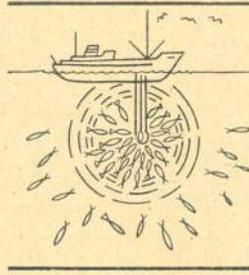
Eine an der Ansaugöffnung befindliche Anode wird eingeschaltet. Dadurch baut sich im Was-

Der „Witz vom Dienst“

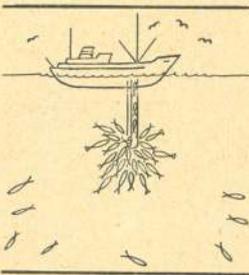


„Bist du das, Tetje, oder spielen sie da 'nen Duftfilm?“

ser ein elektrisches Spannungsfeld auf, das die Jungfische erschreckt und vertreibt, während die größeren Fische auf die Anode zuschwimmen.



Beim Einschalten einer Pumpe werden die um die Ansaugöffnung versammelten Fische durch das Saugrohr in das Schiffinnere gesaugt, wonach der Vorgang von neuem beginnen kann. Zum Anlocken werden anstelle der Lichtquelle auch Ködertiere gebraucht.



Von Karl-Fritz Ludwig

„Olga Oliana', ohee!“

Der Hafenmeister von Zara, damals noch italienische Enklave an der Küste Dalmatiens, steht auf der Mole und ruft das Trabakel „Olga Oliana“, einen der italienischen Küstensegler aus Pirano, an.

„Olga Oliana', ohee! Habt ihr in der Jungfrau Maria Namen immer noch nicht ausgeschlafen?“

„Ah, Signore?“ taucht ein schwarzer Wuschelkopf aus der Vorluke des Küstenseglers. Es ist der Beppo Larghi, der Bestmann.

„Los, Marinaio, sagt euerm Padrone Bescheid! Ihr müßt an einen anderen Platz verholen. Gleich kommt der Postdampfer aus Triest. Trolit euch an den Barcagno-Kai!“

Ein alter, wurmstichiger Frachtsegler ist die „Olga Oliana“, schon gut und gern ihre fünfzig Jahre alt. Sie hat Eisenzeug und Zement geladen für die Festungsbauten in Zara. Mit Öl und Getreide soll sie wieder zurück nach Venedig.

Giulio Bornetti, der Padrone der „Olga Oliana“, braucht sich um die Manöver gar nicht zu kümmern. Das macht der Beppo alles allein. Kaum hat die „Olga Oliana“ festgemacht, als auch schon der weiße Postdampfer um die Molo Porporella biegt.

Wo heet de Damper?

Ein schmuckes weißes Schiff kommt auf. Ein glatter gelber Schornstein, mit der Brücke zu einer Einheit verschmolzen. Natürlich einer von den schnellen „Bananenkreuzern“ der Reederei F. Laeisz. Der Name fängt mit einem „P“ an, wie überhaupt jeder Schiffsname dieses Reeders seit der kleinen Bark „Pudel“ von 1857. Jetzt ist auch der Name zu entziffern.

„PORTUNUS“

heißt das Schiff, 3063 BRT groß und 1955 auf den Kieler Howaldtswerken erbaut.

„Portunus“, das hat doch irgendetwas mit dem Wort „Hafen“ zu tun, dem lateinischen „Portus“. Aus diesem Portus leitet sich auch der Ausdruck „Portolano“ für Segelhandbuch in der italienischen Sprache ab. Früher nannte man auf den französischen, portugiesischen und italienischen Kauffahrern auch den Steuermann „Portulan“ oder „Portolano“. Sicher deshalb, weil er in den Häfen so gut Bescheid wußte.

Die Römer, die ja für jedes Ding einen besonderen Gott hatten, dem Opfer dargebracht werden mußten, hatten natürlich auch einen Hafengott, der ihre Seehäfen beschützte. Er hieß Portunus. Er wird es nicht geahnt haben, daß er einmal zum Taufpaten eines Motorschiffes der Hamburger Reederei F. Laeisz avancieren sollte.

Übrigens hatten auch die Griechen ihren Hafengott, den sie „Palämon“ nannten. Diesem ist aber meines Wissens in der Seefahrt noch kein Denkmal gesetzt worden. Käpten Brass

Der Untergang der „Olga Oliana“

„Hei, das ist ja die ‚Dorico‘ aus Triest, dieser kleine Pott! Ob ihn Kapitän Coloric immer noch fährt?“ bemerkt Padrone Bornetti zu seinem Bestmann.

Kapitän Coloric ist von der Insel Arbe, wo die besten Seeleute der ganzen Adria zu Hause sind. Beide sind zusammen auf der Schifferschule in Fiume gewesen. Kriegskameraden waren sie ebenfalls, beide österreichische Torpedobootfahrer unter Admiral Horthy.

Abends haben sie sich in der Trattoria della bella Isoletta getroffen, haben zusammen einen schönen Humpen Dalmatinerwein geleert.

Der Coloric hat seine Tochter mitgebracht, die Emilia. Ein paar Tische weiter sitzt Beppo Larghi, schlürft seinen Wein und zerbröckelt sein Weißbrot dazu. Teufel auch, solche Augen, wie die der Emilia, die hat der Nocchiere, der Bestmann, an der ganzen Adriaküste von Monfalcone bis hinunter nach Saseno noch nicht gesehen.

Er spitzt die Ohren und lauscht dem Gespräch der drei da drüben am Tisch. Was hört er doch gleich? Die „Dorico“ soll nicht, wie es erst hieß, nach Ancona, sondern einen südslawischen Platz anlaufen? Sie soll nach Kotor? Deshalb kann also Emilia nicht mit, denn sie hat ja kein südslawisches Visum in ihrem Paß.



C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

HAMBURG 39, Gertigstraße 48, Telefon 27 11 61-64, Telex 021 3483

Kreiselkompaß „PLATH“ · Reflektions-Kompaßstand „HANSA“ · „PLATH“ Sextant

Ob Giulio Bornetti sie wohl mitnehmen würde nach Venedig? Ja, natürlich will er das, wenn er damit seinem Freunde einen Dienst erweisen kann, und wenn die junge Signorita mit dem elenden Wrack der „Olga Oliana“ fürliebnehmen will.

In dieser Nacht hat Beppo Larghi fast keine Ruhe finden können. Eine Frau, noch dazu eine schöne Frau auf einem Trabakel!

Es wird die köstlichste Reise seines Lebens werden.

Am anderen Morgen läuft der kleine Postdampfer aus, südwärts nach Kotor. Die „Olga Oliana“ aber bleibt in Zara liegen, obgleich sie bereits ihre Ladung übernommen und auch die Luke schon dicht gemacht hat. Der Schirotto hat mächtig aufgefrischt.

„Warum gehen wir dann nicht in See, Padrone? Es weht ein herrlicher Schirotto!“

„O nein, Signorita Emilia! Am 8., 19. und 31. bekommen wir Bora, steht es im Kalender. Heute haben wir den 17. März.“

Wir kommen nicht mehr hinüber bis nach Venedig.“

„Kalender hin, Kalender her! Wer wird jetzt noch an solch leeres Geschwätz glauben? Ihr Trabakelschiffer seid eben nicht mit der Zeit gegangen. Ihr habt keinen Motor an Bord, habt keinen Sprechfunk, ihr seid noch Wind und Wetter untertan. Italien aber verlangt moderne Menschen.“

„Sie mögen vielleicht recht haben, Signorita Emilia, daß wir Trabakelfahrer zu fest am alten kleben. Der Wind und die Segel haben unsere Vorväter ernährt. Sie werden auch uns ernähren. Wir wollen keine Maschinen im Schiff. Die Adria und die Gewässer Dalmatiens gehören dem Segler.“

Emilia lacht spöttisch.

„Ha, dann hätte ich ja heute mit dem Postflugzeug nach Venedig fliegen können, und ich wäre schneller nach Haus gekommen als mit euerm altväterischen Trabacolo!“

Da muß den Schiffer wohl die Tarantel gestochen haben.

„Holla, Nocchiere Beppo, wir segeln sofort! Mach alles klar!“

„Und die Bora, Signore Padrone?“

„Bora hin, Bora her! Es weht Schirotto. Aber das sind meine Angelegenheiten.“

Das mit dem altväterischen Trabakel konnte er wohl nicht verdauen. Viel schneller als sonst haben der Beppo und der Giorgio den Anker eingehievt und die Segel gesetzt. Sie wollen der Signorita einmal zeigen, wie schnell man auf den Segelschiffen zu arbeiten versteht.

Achtern in der Schifferkajüte ist Emilia untergebracht worden. Der Kapitän ist nach vorn

gezogen in die Koje des Bootsmanns. Beppo selbst will in dem kleinen Steuerhaus schlafen. Dieser Bretterverschlag als Schutz gegen kühle Nächte ist die einzige Neuerung, die Padrone Bornetti sich in den langen Jahren geleistet hat. Erst will er zwar den Jungen darin unterbringen, doch gleich hat sich der Beppo dazwischengedrängt und gesagt, daß dort kein unbefahrene Mozzo schlafen dürfte. Die Hafenbehörden nähmen das jetzt sehr genau.

Heimlich denkt aber der Bootsmann daran, daß er vom Fenster aus durch das Oberlicht in die Kajüte blicken kann. Davon hat er dem Alten natürlich nichts gesagt.

Am ersten Tag geht es leidlich an. Immer noch weht es frisch aus Südwest, und der Wind

Nicht ein einziges Mal kommt Emilia an Deck. Das Essen und den Wein bringt ihr der Schiffer selbst nach unten. Beppo ist die ganze Zeit nicht vom Ruder gewichen und hat fortgesetzt versucht, einen Blick von ihr zu erhaschen.

Es ist ihm nicht gelungen. Und dabei glaubt er immer, sie unten hantieren zu hören, wenn er oben im Steuerhaus hockt. Er kann nicht einmal durch das Oberlicht nach unten blicken. Der Padrone hat es mit einem Persenning gegen überkommendes Spritzwasser gesichert. In der Nacht endlich bekommen sie das Feuer von Kap Promontore in Sicht. Die Böen sind viel härter geworden. Der frische Schirotto hat aufgebrist zu einem regelrechten Sturm. Das beste würde sein, jetzt hinter die Insel Cherso zu laufen. Dort könnten sie im ruhigen

Wasser liegen und abwarten, bis es sich draußen ausgetobt hat. Aber der Böse muß ja wohl den Alten reiten. Er will dieser Signorita di Vapore, diesem Dampferfräulein, einmal zeigen, was überhaupt Segeln heißt!

Fock und Schunersegel sind schon längst festgemacht. Nur ein winziger Klüver und das dreifach gereifte Großsegel stehen noch.

Immer von neuem klettert die alte „Olga Oliana“ die Seen hinauf, fällt dann mit einem Donnerkrach ins Tal hinein. Sie können keinen Kurs anliegen. Sie steuern nur nach den Seen und weichen ihnen aus, so gut es geht.

Padrone Bornetti steht jetzt selbst am Ruder. Sorglich prüft Beppo alles Tauwerk und setzt hier und da einen zweiten Stropp auf. Er traut den alten Grasleinen nicht mehr so recht. Und wenn hier etwas bricht! Jesus, Maria und Joseph, das wäre nicht auszudenken!

Plötzlich flaut der Wind ab. Eine unheimliche Stille folgt. Ruhiger und feierlicher kann es nicht in der Kirche von San Marco sein. Die Trabakelfahrer wissen, was das zu bedeuten hat. Und sie stehen noch zwanzig Seemeilen von Istrien ab. Pola kommt also für sie als Nothafen nicht in Frage.

Kaum haben sie Zeit, alles Tauwerk noch einmal zu überprüfen, die Segel noch fester zurren, die Luken und Oberlichter noch mehr zu sichern. Da fegt es bereits schwarz über das Wasser.

Aus Südosten kommt die Bö. Mit Donnern und Krachen fällt sie über das Schiff her, legt es hart auf die Seite. Den Sturmklüver weg!

Zu spät. Der lange, dünne Klüverbaum ist bereits weggebrochen wie Glas. Sie werfen das Ruder herum. Das Schiff muß mit dem Bug in den Wind. Eine zweite Bö fällt ein, noch östlicher als die erste, eine dritte, jetzt schon aus dem Golf von Quarnero, aus Nordosten! Bora!



ist warm. Bornetti steuert zwischen den vielen Inseln, um dann bei der Nordspitze von Lussin Piccolo quer hinüberzulaufen nach Kap Promontore, der Südspitze Istriens.

Nur langsam kommen sie von der Stelle, denn die hohen Inseln nehmen allen Wind weg. Hört gelegentlich der Inselschutz auf, backsen die gelehrt kommenden Seen das Schiff gleich so, daß es sich hart auf die Seite legt. Dann ist das ganze Deck in weißen Gischt gefüllt.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE • SCHMIEROELE

ESSO



Maria, unser aller Mutter! Kein Schiff ist mehr draußen bei dem Unwetter. Jeder wußte es, daß die Bora kommen würde, jeder blieb im sicheren Hafen, brachte einen zweiten Anker aus, legte Reservetrossen klar. Nur sie mußten segeln, sie von der „Olga Oliana“. Sie haben sich beschwatzen lassen von dem Dampferfräulein. Welch ein Ende wird das nehmen?

Sie haben keine Zeit, lange darüber nachzudenken.

Eine schwarze, glasige Wand steigt vor ihnen auf. Wie eine Teufelsmähne flattert oben darauf der schwefelgelbe Kamm. Die Wand rollt gegen sie an, wird immer höher. Ganz tief im Wellental wiegt sich der morsche Sarg. Sekunden werden zu Ewigkeiten. Ganz still ist es unten an Deck, kein Windhauch.

Und die See wächst noch, wird noch höher, wird noch schwärzer, kommt noch glasiger auf das Trabakel zu. Da, jetzt bricht sie sich, fällt zusammen, just vorm Schiff, rollt unter dem Kiel hindurch, hebt ihn empor zum Sturm. Donnernd und orgelnd fällt die Bö in das Takelwerk hinein. Das Tauwerk ächzt, Planken und Spanten stöhnen. Hart legt sich das Schiff auf die Seite. Das Wasser überspült schon das Deck, reicht schon bis an die Luke. Wird diese dem ungeheuren Wasserdruck standhalten?

Die nächste See rollt heran, haut auf das Vorschiff, schlägt das Ankerspill von Deck, so mir nichts, dir nichts, als ob es von Pappe wäre!

Endlich dreht das Schiff in den Wind. Die längste und stärkste Trosse muß hinaus durch die Klüshölzer.

Zu langsam geht die Arbeit voran. Die alte Dünung wirft das Schiff immer wieder herum. Es liegt platt auf der Seite. Im Raum kollern und poltern die Ölfässer. Die Ladung geht über. Das Getreide rutscht zur Seite. Das ist der Anfang vom Ende.

Fieberhaft arbeiten Beppo und Giorgio auf dem Vordeck, bringen die dicke Kokostrosse

hinunterreißen.

Gerade in diesem Augenblick wird die Niedergangsklappe aufgeschoben. Emilia kommt heraus.

„Ist etwas vorgefallen, Signore Padrone?“

Wieder ist es ganz still an Deck, die feierliche Ruhe der Kirche von San Marco! Die glasige Wand voraus schluckt allen Lärm. Doch da bricht sie schon über das Schiff herein. Es ist ein Zischen und Sausen, ein Donnern und Krachen, ein Splittern und Prasseln. Die Hölle scheint los zu sein.

Er weiß nicht, wie es gekommen ist, aber plötzlich steht Beppo achtern und hat die Signorita im Arm, hält sie eisern fest. Unter ihnen sackt das Schiff weg. Es geht alles schnell. Er macht kräftige Schwimmstöße, um nicht mit hinuntergerissen zu werden in den Strudel. Da stößt er auf etwas Hartes, Festes, klammert sich daran fest, zieht sich hinauf, zieht Emilia mit. Etwas Tauwerk ist auch daran. Damit bindet er sie und sich fest. Jetzt steigt sein Fahrzeug zu einer Welle empor. Oben auf dem Kamm blickt er sich um. Nein, nichts ist mehr zu sehen von der „Olga Oliana“, gar nichts mehr.

„Padrone! Padrone!“

Niemand meldet sich, kein Mensch.

Er ist allein mit der Signorita, ganz allein. Nur graues und schwefelgelbes Wasser um sie her. Vorgestern in der Trattoria della bella Isoletta, da hatte er es sich noch gewünscht, einmal allein zu sein mit der schönen Signorita Emilia Coloric.

Er blickt ihr in die flackernden Augen, streicht ihr das wirre, nachtschwarze Haar aus der Stirn. Emilia zittert vor Kälte und Nässe. Beppo reibt sie und spricht ihr gut zu, wie einem kranken Kind.

Das Steuerhaus des Trabakels ist es, auf dem sie treiben. Die See hat es losgerissen, hat es von Deck gespült.

aus. Da verliert der Schiffsjunge den Halt, rutscht aus. Ein Schrei! Die Dunkelheit hat ihn aufgenommen.

„Mann über Bord!“

Der Schiffer antwortet nicht, spricht wohl nur ein Vaterunser. Ein Rettungsmanöver wäre jetzt gänzlich ausgeschlossen. „Mann über Bord!“ „Mann über Bord!“ klingt noch der Schreckensruf in seinen Ohren nach.

Wieder kommt eine gewaltige Sturzsee angerollt. Noch höher, noch steiler, noch schwärzer als die ersten. Jetzt steht die See gerade vorm Schiff. Jungfrau Maria im Himmel, stehen auf dem Trabakel bei! Gleich wird sich die See auf das Schiff stürzen, wird es

Die Liebe zum Leben kehrt zurück. Er will leben, sie will leben, sie wollen beide zusammen leben, ja, zusammen, immer zusammen. Er hat ihr wohl viel Dummes und Liebes gesagt, auch, ob sie seine Frau werden will. Jetzt, hier, mitten auf der Adria.

Beppo hat keine Furcht mehr, nicht vor dem Sturm, nicht vor der grimmigen Kälte der Bora. Emilia hat auch keine Furcht. Sie ist eine Kroatin von der Insel Arbe, wo die besten Seeleute wohnen.

Aber wird sie hier jemand finden oder wird die See auch diesen letzten, schwanken Untersatz zerschmettern?

Viele Stunden haben sie so gelegen. Es wird wieder Abend und wieder Nacht. Unvermindert in der Stärke bleibt die Bora. Nur die Seen laufen regelmäßiger. Die alte Dünung des Schirokko hat sich totgelaufen.

Sie haben Hunger und Durst. Und haben kein Wasser und kein Brot. Nur etwas Zigaretten-tabak. Den teilen sie als Kameraden. Er brennt auf der Zunge, im Gaumen.

Der Morgen ist da. Es ist windstill geworden. Eine hohe, wilde Dünung läßt das Steuerhaus noch auf und nieder tanzen. Wenn sie unten sind, liegen sie wie in einem gläsernen Sarg. Kommt das Fahrzeug nach oben, sehen sie auch nur Himmel und Wasser. Doch kein Schiff, keine Küste kommt in Sicht. Sie müssen ein Notsignal setzen. Eine Flagge hätten sie schon. Es ist Emilias roter Schal.

Beppo versucht, in das Deckshaus zu gelangen. Es ist nicht ganz voll Wasser. Unter der Decke hält sich noch eine Luftblase. Er taucht durch die Tür hinein, tastet das kleine Bord ab. Eine Schüssel findet er, mit Ziegenkäse. Es ist nicht allzuviel Wasser hineingedrungen. Aber er findet nichts, was sie als Notmast setzen könnten.

Vor Erschöpfung haben sie sich wieder hingelegt auf das grüne Steuerhaus, haben abwechselnd mit den Händen den roten Schal hochgehalten und sich auf und ab wiegen lassen von der See. Doch keiner sieht das Notsignal.

Zwei Tage sind sie nun schon auf ihrer Brautkutsche getrieben, zwei Tage bei Tabak und Ziegenkäse. Es war eine harte Zeit. Einen dritten Tag hätte Emilia vielleicht nicht überlebt.

Da hören sie ein Brummen in der Luft: das Postflugzeug. Es fliegt von Pola nach Zara. Der Pilot hat den roten Schal über der grauen See gesichtet. Er ist niedergegangen, hat eine Wasserlandung gemacht, ist ganz dicht an die Schiffbrüchigen herangekommen. Der Kopilot ist über Bord gesprungen, mit einer Leine, kommt angeschwommen und holt sie hinüber, erst Emilia, dann Beppo. Zwei Stunden später liegen sie bereits im Spital zu Zara.

Ja, die beiden sind doch noch ein Paar geworden. Kapitän Coloric wollte seine Tochter allerdings keinem Segelschiffsmann zur Frau geben, sondern nur einem, der mit der Zeit geht. Da ist der Beppo dann auf die Fliegerschule in Venedig gegangen und hat sein Pilotenexamen gemacht. Jetzt ist er Postflieger zwischen Catania und Tripolis. Jeden Morgen kommt er über seinen kleinen Weinberg gesurrt, und dann winkt ihm Emilia mit dem roten Schal zu.

J A U C H & H Ü B E N E R

VERSICHERUNGSMAKLER

HAMBURG 11 · TROSTBRÜCKE 3

Telefon 36 27 21 · Fernschreiber 02-11219

MULHEIM/RUHR

BERLIN

FRANKFURT a.M.

SAARBRÜCKEN

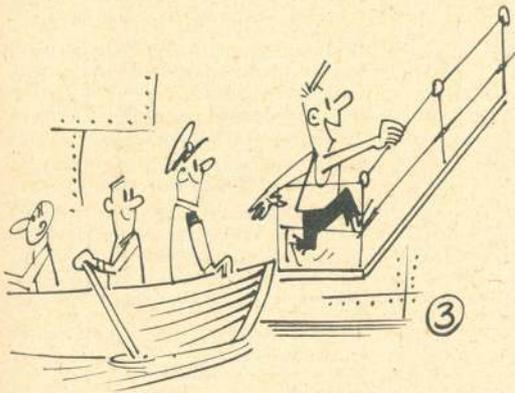
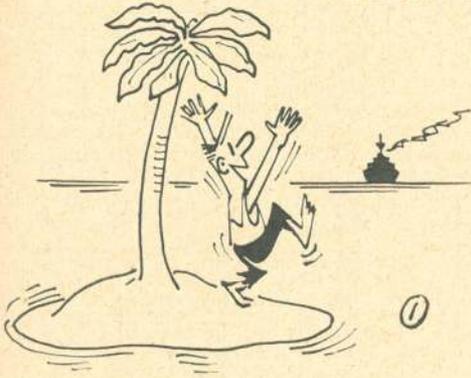
WIEN

Klar bei

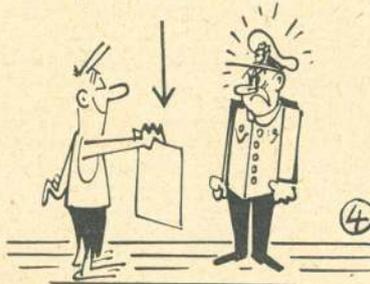
Schmünzelaüge



DANKBARKEIT



RECHNUNG FÜR HAFENGEBÜHREN



Mißweisung

Zum Steuermannslehrgang gehört auch Kompaßkunde. Man gurkt dazu mit einem kleinen Dämpfling kreuz und quer durch den Hafen. Der Dozent und ein gutes Dutzend Steuermannsschüler drängen sich dann im Ruderhaus und stieren auf die Kompaßnadel. Beim Vergleich mit dem mitgebrachten eigenen Kompaß treten aber einige Abweichungen auf. Vielleicht hat der Bordkompaß nicht richtig kompensiert.

An Backbord neben dem Kompaß steht Hans Behrens, der größte und blondeste Steuermannsschüler. Er hat immer einen im Sinn. So auch hier: „Herr Doktor, wissen Sie, woher das kommt? Das ist meine eiserne Gesundheit, die ihn ablenkt.“

Der kleine Navigationslehrer sieht ihn von unten nach oben an. Als seine Augen endlich oben sind, sagt er: „Nee, Behrens, das ist nich Ihre eiserne Jesundheit, det is dat Blech, wat Se immer reden. Det macht de Mißweisung.“

Der Durchblick

Der Seemann ist zwar abgehärtet, aber gefeit gegen Krankheiten ist er nicht. In solchem Fall ist er auf einem großen Musikdampfer mit Schiffsarzt und Revier besser aufgehoben, als auf einem alten Tramp, wo sich der Kapitän seiner weit zurückliegenden Medizinstunden auf der Seefahrtsschule erinnern und aus der Bordapotheke ein vielleicht helfendes Mittelchen herauskramen muß. Jim war Decks-hand auf einem Musikdampfer, und als er mehrere Tage lang wahnsinnige Ohrenschmerzen hatte, schob er ganz beruhigt zum Schiffs-doktor. Der entfernte aus Jims Ohr erst mal einen gewaltigen Pfropfen Werg, setzte dann den Ohrenspiegel an und studierte sorgfältig den Gehörgang. Jim blieb eine Weile ganz friedlich, dann sagte er energisch: „Doktor, da können Sie noch nicht durchsehen, ich hab doch im anderen Ohr auch noch 'nen Werg-proppen!“

Wohlbefinden

Vor 3 Jahren hatte Tim Hoyer nach langer Junggesellenzeit geheiratet. Sie war ein niedliches, kurvenreiches Frauchen, immer noch in ihren Tim verliebt. Bei seinen seltenen Ankünften im Heimathafen stand sie schon wartend an der Pier und klemmte ihn sich gleich unter den Arm. War's doch nur für wenige Tage! Dann mußte er wieder fort, nach Fernost, denn seit seiner Hochzeit fuhr Tim nur noch auf Großer Fahrt und war nur einmal im Jahr daheim. Darüber hatten sich seine Kameraden bereits oft gewundert.

Jetzt stand Tim wieder in herrlicher Tropennacht am Ruder. Nur das Rauschen der Bugwelle und das dumpfe Arbeiten der Maschine war hörbar. Da sprach ihn der Wachhabende an: „Hör mal, Tim, du warst den größten Teil deines Lebens Junggeselle und hast wohl auch nicht schlecht gelebt. Dann hast du eine prächtige kleine Frau genommen und fährst seitdem auf diesem Pott nur lange Reisen. Wozu hast du eigentlich geheiratet? Es geht mich zwar nichts an; aber von der Ehe hast du doch gar nichts.“ Tom kratzte sich etwas verlegen hinter dem Ohr und sagte schließlich: „Doch! Ich mochte mich früher selbst nicht leiden, ich fühlte mich zuhause nicht wohl und draußen auch nicht. Jetzt fühle ich mich wenigstens draußen wohl!“

Knifflige Sachen

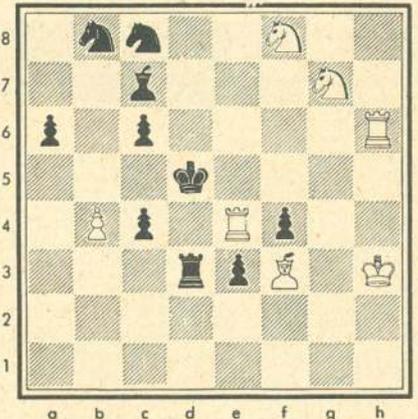
Wer kennt ihre Vornamen?

Wer die Vornamen der nachstehenden Persönlichkeiten kennt und deren Anfangsbuchstaben hintereinander der Reihe nach liest, wird den Namen eines wichtigen Instrumentes der Navigation erhalten.

—?— Behring, —?— Spitzweg, —?— Eckener, —?— Nicolai, —?— Richter, —?— Wilde, —?— Fontane.

Zwei Möglichkeiten?

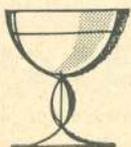
Von W. W. Rudenko
(Problemkomponisten-Wettkampf Holland—Sowjetunion 1956/57)



Weiß zieht an und setzt im 2. Zuge matt
Lc7 ist offenbar der Hauptakteur, wie bringt man ihn vom Fleck? — Seit etwa 25 Jahren gibt es Länderkämpfe auch im Problemschach. Champions sind die Holländer, die aber von der Sowjetunion bei ihrem ersten Auftreten eine vernichtende Niederlage bezogen. Durch eine Fehlentscheidung des Schiedsrichters (auch das gibt es!) kam die hübsche Arbeit Rudenkos nur auf Platz 22 unter 30.



VOR DEM BIER UND NACH DEM ESSEN



Bommerlunder

NICHT VERGESSEN





Seefahrtschule Leer

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A2) bzw. zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischer (B2) am 24. 5. 1960 folgende Herren:

Harm Ammermann, Kaspar Brügge, Erich Eschen, Johann Focken, Gerd Focken, Detmer Freimuth, Otto Friesenborg, Franz Gollert, Heinrich Heeren, Werner Heinrichsdorf, Wilhelm Janssen, Wilhelm Jüngerhans, Hermann Kampen, Heinz-Georg Manßen, Erich Marcuse, Dietrich Rademacher, Friedrich Saathoff, Gerhard Schoon, Anton Semann, Erich Siefken, Bernharu Steffen.

Seefahrtschule Lübeck

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A6) am 21. 5. 1960 folgende Herren:

Gerhard Behrend, Peter Bleicken, Friedrich Bonken, Horst Dietze, Otto Ekhoff, Peter Eick, Gert-Hinrich Entzian, Wilfried Faermann, Karl Fendler, Uwe Hinrichs, Hans Klein, Alfred Klier, Ernst Köhler, Harry Körfer, Hans Meier, Wilkelm Möller, Peter Nissen, Thorwald Ropcke, Erwin Schuran, Wilhelm Sievers, Wolfgang Traub, Erich Wald, Wilfried Wruck.

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A4) am 14. 5. 1960 folgende Herren:

Heinrich Beutler, Helmut Bredfeldt, Gerd Christiansen, Joachim Dührkop, Günter Dürrfeld, Karl Ehwalt, Hans Gehl, Manfred Heinemann Erich Hermann, Fritz Hoffmann, Uwe Lemke, Manfred Löwert, Horst Melz, Günter Müller, Uwe Nicolaisen, Gerd Ratzburg, Ernst Schöning, Adolf Schroeter, Gerhard Siegel.

Bau- und Ingenieurschule Bremerhaven

Die Prüfung zum Schiffingenieur II (C5) bestanden im Mai 1960 die Herren:

Claus Adler, Kurt Asbeck, Horst Bigus, Max Birkhahn, Willi Bohlmann, Helmut Bornhöft, Helmut Griese, Dieter Kunz, Dieter Gerd Mante, Gerhold Müller, Werner Pohle, Horst Rübesamen, Herbert Schüring, Dieter Schwarzwald, Werner Thurow, Hans-Dieter Ulrich, Heinz Voigt, Friedhelm Warnke.

Die Prüfung zum Seemaschinen II (C3) bestanden die Herren:

Klaus Becker, Robert Becker, Wilfried Bohn, Friedrich Deelwater, Klaus v. Döhren, Heinrich Engelhardt, Alfred Gunz, Klaus Hein, Kurt Himz, Rudolf Karsunke, Friedhelm Kettermann, Hans-Detlef Klein-Altstedde, Rolf Kronacker, Lüder Kunkel, Horst Martens, Günter Mentzel, Erwin Nissel, Gerhard Oltmanns, Günter Plehn, Reimar Reimers, Rudi Roder, Walter Sauter, Günter Seipke, Reinhold Seyer, Werner Schale, Rolf Scheizky, Adolf Schirmer, Robert Scholz, Erwin Schroeter, Norbert Schultz, Fredi Schumacher, Manfred Steiner, Horst Tanzen, Günter Tietje, Harald Umland, Karl-Hermann Waller, Kurt Wehmeier, Werner Wiechert, Jürgen-Peter Witzstrock, Karl Zierke



Das Bücherbrett

Berichtsbuch des XV. Kongresses der Cap Horniers. Herausgegeben von der Deutschen Sektion Amicale Internationale Des Capitaines Au Long-Cours für ihre Mitglieder und Freunde (kostenlos, falls 2. Auflage erscheint, Einzelpreis DM 6,20).

Gefällige Aufmachung und reiche, geschmackvolle Ausstattung des Buches entspricht ganz dem Inhalt: ein lebendiges, plastisches Bild vom Verlauf des Kongresses in Hamburg und Bremen, in würdiger, unaufdringlicher Form. Noch zwei Dinge spürt man beim Durchblättern dieses bemerkenswerten Dokumentes in Buchform aus jeder Seite zwischen den Zeilen: gelassener Stolz auf seamännische Leistungen, die nur noch die Cap Horniers selbst ganz zu würdigen wissen und überhaupt verstehen und das Bewußtsein, daß es diese Leistungen, diese Schiffe und diese Männer, die sie segelten, wohl nie wieder geben wird. In diesem Buche staut sich förmlich seamännische Tradition. In diesem Buche werden unüberhörbar die aufgerufen, die sie weitertragen sollen. Deshalb ist besonders allen den Reedereien und der Schifffahrt nahestehenden Firmen zu danken, die bei der Gestaltung dieses schönen Werkes halfen.

Dieser Kongreßbericht ist viel mehr als die Niederlegung eines maritimen Ereignisses von einmaliger Prägung, dieses Buch kündigt den Geist von St. Malo.

Es ist der Geist von übernationaler Kameradschaft, der Geist der klärblickenden Vernunft all derer in aller Welt, die guten Willens sind. Wie unter alten Fahrernmännern gar nicht anders denkbar, wird hier wahrhaft groß das Große und klein das Kleine gemessen. Diesen Maßstab möchte man heute allen Menschen wünschen, denn nach ihm wird gegenseitige Hilfsbereitschaft, Achtung und Toleranz groß gemessen — ungeachtet der Flagge, unter der gesegelt wird. Schp.

Deutscher Schiffsmarkt

Abgeliefert:

MS „Moni“, 344 BRT, am 7. 5. 60, an Kapitän Hans Krüger in Elsfleth, von der Schiffs- und Bootswerft Gebr. Schürenstedt K.G. in Bardenfleth.

Fährschiff „Frisia III“, am 14. 5. 60, an die A.G. Reederei Norden-Frisia auf Norderney von der Werft Jos. L. Meyer in Papenburg.

Verkauft:

MS „Alfred Porr“, 570 BRT, von der Firma Franz Hagen, Hamburg, als Korrespondent-reeder für eine Partenerederei an die Reederei H. Parchmann & Co., Bremen. Neuer Name: „Vera Parchmann“.

D „Lucy Essberger“, 2553 BRT, von der Reederei John T. Essberger, Hamburg, nach Jugoslawien.

MS „Irak“, 407 BRT, von der DDG „Hansa“, Bremen, an Kapitän Erich Hanisch in Bremen. Neuer Name: „Seebär“.

MS „Iran“, 524 BRT, von der DDG „Hansa“, Bremen, an Kapitän Arnold Ferdinand, Hamburg.

D „Marianne J. Nimitz“, 2828 BRT, von der Reederei Franz L. Nimitz, Hamburg, nach Jugoslawien.

MS „Eilenau“, 5199 BRT, von der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-A.G., Hamburg, an die Reederei W. Schuchmann in Bremerhaven. Neuer Name: „Weissesee“.

Die Fischdampfer „Andenach“ und „Peine“ von der „Nordsee“ Deutsche Hochseefischer A.G., Cuxhaven, an die Fischereigesellschaft Saipa in Ravenna.

MS „Kolonius“, 4627 BRT, von der Reederei Ernst Rickertsen, Hamburg, nach Japan.

MS „Kapt. Jan Reinecke“, 1489 NRT, von der Reederei J. A. Reinecke, Hamburg, nach Jugoslawien (in Charter der Hellenic Lines). Neuer Name: „Bozava“.

MT „Benno“, 2637 BRT, von der Atlantik Reederei F. & W. Joch, Hamburg als Korrespondent-reeder für die Nord Tank GmbH., Hamburg, nach Frankreich. Neuer Name: „Alize“.

D „Arion“, 3156 BRT, von der Dampfschiff fahrtsgesellschaft „Neptun“, Bremen, an die A/BR. Nordström & Co. in Lovisa, Finnland.

MS „Hercules“, 1726 BRT und MS „Hector“ von der DG „Neptun“ in Bremen an jugoslawische Interessenten.

Zum Abbruch:

MT „Esso Bolivar“, 10 728 BRT, von der Esso Tankschiff Reederei GmbH., Hamburg, an die Eisen & Metall AG., Hamburg.

Fischdampfer „Ludwig Janssen“, 644 BRT, von der Reederei Ludw. Janssen & Co., Bremerhaven, nach Belgien.

D „Harriet Siedler“, 1489 BRT, von der Reederei Hans Günther Siedler, Lübeck, an die Eisen & Metall AG., Hamburg.

D „Olga“, 6005 BRT, von der Reederei H. Schlieker & Co., Hamburg, nach Belgien.



Elbe: Hamburg-Altona: Gr. Elbstraße 132
Hamburg: Krayenkamp 5
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42

Weser: Brake: Weserstraße
Bremen: Stephanikirchhof
Bremerhaven: Fischereihafen: Hoebelstr. 10
Br.-Mitte: Schifferstraße 53/55

Übriges Bundesgebiet: Brunsbüttelkoog: Seemannsfrauenheim, Schleuse
Bäum: Fischereijugendheim
Cuxhaven: Deichstraße 45
Emden: Am Außenhafen
Helgoland
Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64
Südschleuse, Seemannsfrauenheim
Lübeck: Untertrave 1
Wilhelmshaven: Im Hospiz, Marienstr. 12

Im Ostseeraum: Finnland: Helsinki: Bernhardsgatan 4
Abo/Turku: Satamakatu 27

Schweden: Göteborg: Skangatan 27;
Schwedisches Freizeitheim Stigbergstorget
Malmö: Ingelstädgatan 4
Stockholm: Svarimgatan 16 (Kellergesch.)

Norwegen: Oslo: Lamberiseter Glimmarveien 10

Großbritannien: Aberdeen: 12 Watson Street
Bristol: 29 Fernbank Rd., Redland, Bristol 6
Cardiff: 77 Cowbridge Rd. C-East
Glasgow: 77 Barrington Drive
Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South
Leith und schottische Häfen: 1 Chalmers Crescent, Edingburgh 9
Liverpool: 25 Langdale Rd., Sefton Park
London: 59 Alie Street, Whitechapel, E 1
Middlesbrough: 188 Borough Rd.
Newcastle-on-Tyne: 43 Lovane Place
South-Shields: 9 King George Road

Irland: Belfast: 169a, Ormeau Rd.
Dublin (Irland): 21, Merlyn Park

Island: Reykjavik: Isländisches Heim
Reykjavik: Isländisches Heim

Niederlande: Amsterdam: Keizergracht 733
Rotterdam: Westzeedijk 94

Belgien: Antwerpen: Schwedisches SH 213 Avenue d'Italie
Gent: Agence Maritime, Doornzelestraat 255

Spanien und Mittelmeer: Athen: Odos Sina 66
Barcelona: Calle Brusi 94
Beirut: BP 40 18
Bilbao: Apartado 775
Genua: Salita S Rocco 3/18
Haifa: Skand, Meier Str. 41
Istanbul-Beyoglu: Aynalicesme Emin Cami sok 42, W.
HUL, im Deutschen Klub „Teutonia“, Galipdede, Cadessi 83



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

... werden diesmal am 16. Juni aus Lübeck gesendet, und zwar von Angehörigen der Besatzungen folgender Schiffe:

- D „Karl Christian“ (Gribel)
- D „Travemünde“ (Lübeck-Linie)
- TM „Wilhelmine Essberger“ (John T. Essberger)
- MS „Marie Horn“ (Heinrich C. Horn)
- MS „Klosterfrau“ (D. G. Neptun)

Der NDR freut sich, diese Sendung zum ersten Mal ausschließlich aus Grußwünschen fahrender Seeleute zusammenstellen zu können.

(Frequenzen und Sendezeiten brachten wir für unsere Leser bereits im Maiheft.)

48 zigerin

stattl. Erschng., gesund, Frohnat., eigen. Untern., best. Verh., Hs. u. Gräbes., sucht zuverl., aufr., gebild. Lebenspartn. Näh. d. Contract Center, Hambg. 22, Karlstr. 18



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



Was den Seemann sonst noch interessiert

Eröffnung der Radarstation Cuxhaven

Anlässlich der Inbetriebnahme der Sicherungsradaranlage an der „Alten Liebe“ in Cuxhaven führte der Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. Seeböhm, u. a. folgendes aus:

„Wir stehen hier an dem verkehrsreichsten Punkt der deutschen Seeschiffahrtsstraßen. 1959 passierten über 75 000 Schiffe Cuxhaven, von denen etwa die Hälfte von und nach Hamburg und die andere Hälfte von und zum Nord-Ostsee-Kanal gefahren ist. Dieser Seeschiffahrtsstraße gilt neben Ems, Jade und Weser im Westen und der Trave im Osten mein besonderes Interesse.

Hamburg ist der größte Überseehafen der Bundesrepublik. Im Staatsvertrag von 1921 hat das ehemalige Deutsche Reich der Hansestadt Hamburg zugesichert, auf der Elbe ein solches Fahrwasser vorzuhalten, daß in der Regel die größten Seeschiffe Hamburg unter Ausnutzung des Hochwassers erreichen können. Bisher hatte die Unterelbe eine Wassertiefe von 10 m unter mittlerem Niedrigwasser. Seit 1958 ist die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung dabei, durch Baggerungen diese Tiefe auf 11 m zu vergrößern. Diese Arbeiten sollen Ende dieses Jahres beendet sein. Es können also ab 1961 Schiffe mit etwa 40 000 tdw Hamburg erreichen. Da die Schiffstiefgänge aber weiter steigen, soll im Anschluß an den 11-m-Ausbau mit dem weiteren Ausbau auf 12 m begonnen werden. Für diesen Ausbau wird ein besonderes Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Auch die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal soll erheblich verbessert und erleichtert werden. Ohne zunächst den Kanal zu vertiefen — seine jetzige Tiefe von 11 m läßt den Verkehr von 20 000- bis 22 000-tdw-Schiffe zu —, ist ein umfangreiches Programm mit Kurvenverbesserung, Schleuseninstandsetzung, Hafenan- und Fährneubauten sowie Modernisierung des Schiffslenkungsdienstes in Angriff genommen. Die Zufahrt zum ölhafen Brunsbüttelkoog wird für Schiffe bis 35 000 tdw ausgebaut. Das Gesamtprogramm für den Nord-Ostsee-Kanal erfordert einen Aufwand von insgesamt 50 Mill. DM, die Ausführungszeit etwa fünf bis sechs Jahre.

Ähnliche Aufwendungen sind bisher und werden auch in den nächsten Jahren für Ems, Jade, Weser und Trave aufgebracht. Mit diesen Bemühungen, für die Schifffahrt ausreichende Fahrwassertiefe und -breite vorzuhalten, steht im engen Zusammenhang unsere Sorge für das Sicherungswesen für diesen Verkehr auf den Seeschiffahrtsstraßen; ich meine die Seezeichen und Signale. Etwa 15 bis 16 Mill. DM geben wir jährlich für ihren Bau, Betrieb und ihre Unterhaltung aus. Erst durch sie wird es dem Kapitän ermöglicht, diese Wasserstraßen sicher zu befahren. Der Bau der zehn festen Radar-Antennenstationen und der drei Zentralen an Elbe und Weser ist so geplant, daß die Stationen, wenn



Bundesverkehrsminister Dr. Seeböhm (rechts) während der Einweihungsfeier vor der neuen Radarstation im Gespräch mit dem Cuxhavener Oberbürgermeister Karl Olfers (links) und Dr.-Ing. Arved Bolle, Erster Baudirektor des Strom- und Hafenbaus, Hamburg (Mitte).

die Haushaltsmittel entsprechend zur Verfügung gestellt werden, im wesentlichen 1961 in Betrieb genommen werden können. Die Gesamtkosten für die Sicherungs-Radaranlagen an der 190 km Seeschiffahrtsstraße an Elbe und Weser einschließlich UKW-Funk, Radar-Bildübertragung und Fernwirkeinrichtung für die abgesetzten Radar-Antennenstationen betragen rund 23 000 000 DM.

Bei dem Anwachsen der Schiffsgrößen auf unseren Seeschiffahrtsstraßen wird die Fahrt für Kapitän und Lotsen trotz des Ausbaues der Wasserstraßen schwerer werden, da das Verhältnis von Schiffsquerschnitt zu Querschnitt des Fahrwassers ungünstiger und damit der Spielraum für das Fahren geringer wird. Der Raum zur Begegnung oder Überholen wird für die immer größeren Schiffe enger, in manchen Fällen sogar ortsabhängig werden. Auch Tide- und Wasserstand wird für die Beurteilung einer Fahrt wieder an Bedeu-

tung gewinnen. Um die Fahrten trotzdem mit der notwendigen Sicherheit und ohne Zeitverlust durchführen zu können, sind auch erhöhte Anstrengungen für die Seezeichen und Signale nicht nur der Menge, sondern auch der Qualität nach notwendig. Die Sicherungs-Radarstationen mit UKW-Sprechfunk versprechen diese Verbesserung. Ihr voller Wert wird sich erst in der Zukunft auswirken. Wir prüfen zur Zeit auch die Verhältnisse an anderen Seeschiffahrtsstraßen, z. B. an Ems und Kieler Förde, ob und in welchem Umfang diese neuen Seezeichen dort als Ergänzung notwendig werden.

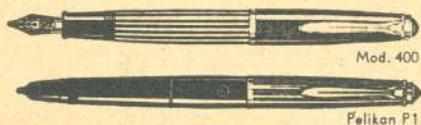
Mit der Inbetriebnahme der Station Cuxhaven ist außerdem eine andere Entwicklung, die uns besonders am Herzen liegt, aus dem Stadium der Überlegung in das der praktischen Durchführung getreten: Die Automatisierung und damit Rationalisierung der verschiedenen Elemente der Seezeichenanlagen wie Leuchfeuer, Funkfeuer oder Luftschallnebelender sind bereits eine Weile angefallen. Die Methode der Fernwirktechnik wird aber durch diese Radaranlagen zuerst in die Tat umgesetzt. Nach längeren Versuchen und Ausbreitungsmessungen in Cuxhaven und an der Weser, haben wir uns zu einer Übertragung der Radarbilder im GHz (Gigahertz)-Band durch Funk von den Radarantennen zu den Beobachtungszentralen entschlossen. Die Fernwirkvorgänge, die für einen unbemannten Betrieb der Radar-Antennenstation notwendig sind, werden auch über diese Frequenz abgewickelt werden.

Für die Seezeichen besteht die Absicht, im Laufe der Zeit die Anlagen eines Bezirks zusammenzufassen und von einer zentralen Stelle aus zu überwachen und fernschalten zu lassen. Als Zentrale bieten sich hier in Cuxhaven diese Station, in Brunsbüttelkoog und Bremen die anderen Radarzentralen an.“

Aufnahmeprüfung für A-5-Lehrgänge

In der letzten Nummer der Zeitschrift waren Ausführungen über die Forderungen gemacht worden, die bei den Aufnahmeprüfungen an die Prüflinge gestellt werden. Aus den Berichten über das Ergebnis dieser Prüfungen geht hervor, daß noch eine sehr erhebliche Anzahl von Prüflingen durchfällt. So haben z. B. an einer Seefahrtsschule im zweiten Halbjahr 1959 von insgesamt 191 Bewerbern nur 114 = 59% die Prüfung bestanden, während 77 = 41% durchgefallen sind und die Prüfung wiederholen müssen. Dieser hohe Prozentsatz von nicht bestandenen Prüfungen, der sich gegenüber dem 1. Halbjahr 1959 noch um einige Prozente erhöht hat, ist nicht etwa darauf zurückzuführen, daß die Beurteilung strenger geworden ist. Vielmehr wird von der Schule ausdrücklich betont, daß die schriftlichen Aufgaben die gleichen waren wie in den vorherigen Prüfungen. Mit Recht wird darauf hingewiesen, daß ein besseres Prüfungsergebnis erst dann erzielt werden kann, wenn allgemein bekannt geworden ist, daß bei der Aufnahmeprüfung für die A-5-Lehrgänge gewisse Anforderungen gestellt werden. Es sollte in jedem Fall aber auch von den Bewerbern vorher ernsthaft erwogen werden, ob ihre Fähigkeiten und Kenntnisse für die Schiffsoffizierslaufbahn der großen Fahrt oder vielleicht doch nur für die gleiche Laufbahn der kleinen Fahrt ausreichend sind.

(Fortsetzung umseitig)



Pelikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MONKEDAMM 17-18

FOLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF





Mein Hobby

Diese Anzeige sollte Hobbyfreunde nachdenklich stimmen

AGENTUR

Solide schwedische Firma sucht technische Neuheiten für den Gebrauch an Bord von Schiffen u. Schiffswerften

Nachdenken kann auch als Hobby betrieben werden

Nachdenken, richtig und geübt nachdenken, macht nicht nur Freude, weil es kurzweilig ist, sondern es ist auch billig und weder an Ort noch Zeit gebunden. Außerdem können dabei Ideen herauskommen, die Gold wert sind.

Als typische Beispiele solcher Ideen von Goldeswert seien nur drei genannt: die Idee des Reißverschlusses, des Streichholzes, des Kreiselkompasses.

Wie bekommt man solche Ideen?

Oft durch Ärger und Unbehagen. So komisch es klingen mag: Ärger über einen Zustand, eine Einrichtung, über eine umständliche und zeitraubende Vorrichtung gibt oft Anlaß zu den besten Ideen. Immer sind eine gute Beobachtungsgabe und die Fähigkeit, sich noch wundern zu können, Voraussetzung für eine glänzende Idee.

Hierfür ein bekanntes Beispiel aus der Naturwissenschaft: Saß da vor etwa 200 Jahren ein Italiener auf seinem Balkon und dachte zunächst an gar nichts. Er war ein Feinschmecker. Froschschenkel hatte er an einem Kupferdraht aufgereiht und zum Trocknen auf seinen Balkon gehängt. Die Schenkel bewegten sich, schaukelten offenbar im Wind. Warum auch nicht, was war dabei? Ein ganz natürlicher Vorgang, nicht im geringsten beachtenswert. Aber dieser Italiener hatte sich angewöhnt, nichts selbstverständlich zu finden und gedankenlos hinzunehmen. In seiner Welt war alles frisch und neu geblieben wie am ersten Tag der Schöpfung. Alles war wunderbar und des Erforschens und Nachdenkens wert. Zunächst stellte er fest, daß auf seinem Balkon auch nicht das leiseste Lüftchen wehte. Es war drückend und windstill wie vor einem Gewitter. Trotzdem bewegten sich die Schenkel. Nun erschrak er geradezu, denn die Schenkel zuckten, als wären sie lebendig. Er sagte sich, daß diese seltsame Erscheinung, die schon unzählige Feinschmecker vor ihm beobachtet hätten, eine Ursache haben müßte. So begann er darüber nachzudenken und stellte Experimente mit den Froschschenkeln an und fand die nach ihm benannten Galvanischen Ströme.

Scharfes Beobachten und Sich-dabei-was-denken hatte das Zeitalter der Elektrizität eingeleitet.

Ein gewisser Diesel hatte sich gewundert, daß eine gewöhnliche Handluftpumpe an dem Ende, wo die Luft gepreßt wird, immer sehr heiß wird. Er fand das sehr seltsam im Gegensatz zu allen anderen, die dieselbe Beobachtung gemacht, sie aber als selbstverständliche Tatsache hingenommen hatten. Er dachte darüber nach

und erfand die Zündung durch Luftkompression, den Dieselmotor.

Bei der genialen Erfindung des Kreiselkompasses ging es ganz ähnlich zu. Aber man vergleiche nur das erste Modell des Kreiselkompasses und des Dieselmotors mit den heute konstruierten! Noch viele Menschen mußten unzufrieden sein über Mängel und Unzulänglichkeiten, mußten über deren Ursache und Behebung nachdenken, um alle die Verbesserungen, Vereinfachungen und Leistungssteigerungen zu entwickeln, die heute einen Dieselmotor und einen Kreiselkompaß so zuverlässig und ausgereift sein lassen.

Ist die Fähigkeit, Ideen zu haben nur Genies vorbehalten? Keineswegs. Ideenträger ist vielmehr jedermann, meistens allerdings ohne es zu wissen. Genauso wie jedermann Bazillenträger ist, ohne sich dessen bewußt zu sein. Der Prozeß des Nachdenkens bedarf nur eines Anlasses und einer gewissen Bereitschaft. Was die Ideen betrifft, so ist, wie gesagt, ein bißchen Ärger sehr oft dieser willkommene Anlaß. Immer wieder diese Umständlichkeit beim Zuwasserlassen der Boote (Leckproppen nicht vergessen!) oder beim Festmachen mit Wurfleine, Manila und Winde! Nebenbei: Alsterdampfer werden bereits magnetisch an die Pier geholt und festgehalten.

Ein bißchen Kopfzerbrechen, wie man so vieles besser, einfacher einrichten könnte, sollten sich nachdenkliche Hobbyfreunde zur Gewohnheit machen und beginnen, Ideen zu sammeln.

Nicht gleich den Mut verlieren! So ein Problem löst sich nur in den seltensten Fällen auf Anhieb. Nein, dranbleiben, ein paarmal darüber schlafen, mit Kameraden darüber sprechen. Und dann, meistens ganz unverhofft, fällt es einem wie Schuppen von den Augen und die Lösung ist da.

Gerade auf See gibt es viele für den Kopf unausgefüllte Stunden, gerade der Seemann hat noch die seltene Chance, sich zu sammeln und nachzudenken.

Es ist erstaunlich, was in den Köpfen der fahrenden Seeleute, die von Berufs wegen praktisch eingestellt sind, alles an guten brauchbaren Ideen, Verbesserungsvorschlägen oder Betriebsvereinfachungen ungenutzt herumgetragen wird.

Meistens sind die Ideenträger enttäuscht, weil keiner etwas von ihren Neuerungen wissen will. Sie können bei niemanden landen, erwecken kein Interesse, so resignieren sie und verstummen.

Aber die „Kehrwieder“, fragt nun ihre Leser gerade danach und möchte alle Ideen sammeln, veröffentlichen und dabei versuchen sie an den Mann zu bringen. Also Hobbyfreunde; schickt bitte Ideen und Verbesserungsvorschläge für den Schiffsbetrieb, sei es an Deck, in der Maschine oder in der Kombüse.

Nochmals: Nachdenken ist eines der kurzweiligsten und ganz entschieden das billigste Hobby und eine gute Idee kann Gold wert sein. Schp.

Aufnahmeprüfung für A-5-Lehrgänge

(Fortsetzung von Seite 95)

Um den angehenden Schiffsoffizieren die Möglichkeit zu geben, sich vor der Anmeldung zu der Aufnahmeprüfung entsprechend vorzubereiten, geben die Seefahrtsschulen ein Merkblatt heraus, in dem diejenigen Lehrbücher und Schriften aufgeführt sind, die für die Vorbereitung zu einer Aufnahmeprüfung empfohlen werden:

1. Seemannschaft

„Decksarbeit“ von Wagner (Verlag: Hammerich & Lesser, Hamburg)

„Unfallverhaltungsvorschriften für Dampf-, Motor- und Segelschiffe“ See-Berufsgenossenschaft

2. Geographie

„Atlas mit beschreibendem Text“ nach eigener Wahl

3. Mathematik

„Rechenlehre“ Deutsche Postgewerkschaft (Verlag: Deutsche Postgewerkschaft-Verlag G.m.b.H., Frankfurt/Main; kann nur durch den Verlag bezogen werden) ∞

„Mathematik für Nautiker“ von Dr. E. Gundelach und Prof. Steppes — neue erweiterte Auflage — (Verlag Arthur Geist, Bremen).

„Mathematische Aufgaben für Seefahrtsschulen“ von Dr. Johannes Lütjen und Eberhard Kegel (Verlag: Arthur Geist, Bremen)

insbesondere

Seite 9 bis 37 (bis Aufg. 48)

Seite 40 (Aufg. 1) bis

Seite 41 (bis Aufg. 30)

Seite 52 bis Seite 56 (bis Aufg. 25)

Seite 88 bis Seite 93 (bis Aufg. 5)

Seite 94 bis Seite 95 (bis Aufg. 50)

Seite 182,

Seite 185,

Seite 187,

Seite 190 (Aufg. 66—69)

Seite 191 (Aufg. 72—77)

4. Englische Sprache

a) Lernbuch

„Einführung in das Britische Englisch“ (mindestens bis Lektion 25) von Eckermann-Pierr (Verlag: Ernst Klett, Stuttgart)

b) Lektüre

„The Ship that turned over“ von John Anderson (Verlag: Lambert Lensing, Dortmund)

5. Deutsche Sprache

„Deutsch — Rechtschreibung — Wortlehre, Satzlehre — Zeichensetzung — Stil und Aufsatzkunde“

Deutsche Postgewerkschaft (kann nur durch den Verlag bezogen werden)

„Die Rechtschreibschule“ von Waldemar Straube (Winklers Verlag, Gebrüder Grimm, Darmstadt)

„Die deutsche Sprachschule“ von Ahrens-Straube (derselbe Verlag).

Auflösung von Seite 93

Wer kennt ihre Vornamen?

Auflösung: Emil Behring, Carl Spitzweg, Hugo Eckener, Otto Nicolai, Ludwig Richter, Oskar Wilde, Theodor Fontane = Echolot.

Lösung des Problems Rudenko (Nr. 106)

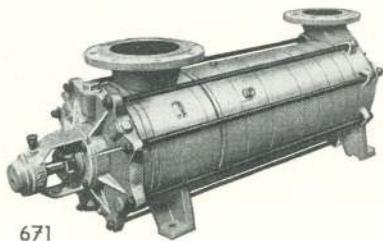
1. Sg7—e8? (droht 2. Se8x7 matt) Lc7—b6 (a5) 2. Th6—b5 matt, Lc7—e5 2. Te4x4 matt, Lc7—d6 2. Se8—f6 matt, Lc7—d8 — hopp! kein Matt. Also doch 1. Sg7—e6! und nun ganz anders: Kd5—d6 2. Se6x4 matt, Lc7—a5 (b6, d8) 2. Se6x4 matt, Lc7—e5 2. Te4—d4 matt, Lc7—d6 2. Te4x63 matt.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Conti-Press S. 81, 88/89, 95; L. Dinklage, Archiv, S. 92; Germin S. 88/89; Losen-Foto S. 82; W. Lüden S. 88/89; v. Medvey S. 91; Hans Meyer Veden S. 88/89; Fr. Mücke S. 90; Niebel S. 85; C. Plath Bildstelle S. 85; Popperfoto S. 83; Redaktionsbüro H. Bernick S. 84; K. Schmiscke S. 87.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verballen und Laschen von Ladung

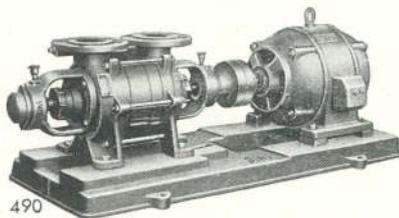
HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 - Tel.-Adr.: Lindham
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß: Hamburg-Süd PL 1104



671

Sihl PUMPEN für den SCHIFFBAU

Schulz & Vanselow
HAMBURG 39
Hudtwalkerstraße 10
Tel. 47 52 54 u. 47 70 08



490

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 Kapitansgröße.

GEORG P.



GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

EWALD HARMS
Schiffsausrüstungen
Bremen
Proviant- Deck- und
Maschinenausrüstungen

BREMER SCHIFFSHILFE G.M.B.H.
Schiffsreparaturen und Mech. Werkstätten
Bremen

Alle Reparaturen, Schweiß- und
Montage-Arbeiten
Kurbelwellen schleifen o. Ausbau

Telefon: 7 02 18, 7 02 19, 7 12 63 u. 7 09 39 · Telegramm-Adresse: „Nordexport“
Telex: 02 44132

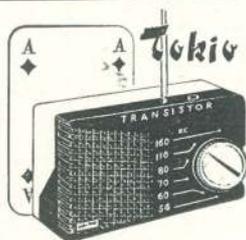
**Wie erreiche
ich wen?**

Ausgabe 1960

erscheint Ende Juli/Anf. August

Vorbestellungen werden schon
jetzt entgegengenommen

Seefahrt-Verlag G.m.b.H.



**Transistoren-
Kleinstempfänger**

Groß in der Leistung
Klein im Format
Klein im Preis

Groß in der Ausstattung
4-Stufen-Teleskop-Antenne - Zu-
sätzlicher Ohrhörer - Schutz- und
Tragetasche - mit Batterie.
Ideal für Camping und Reisen -
stets überall empfangsbereit!

49.50 mit
Zubehör

Porto- u. verpackungsfreier Versand!
8 Tage Rücknahmegarantie!
Bestellen Sie heute noch!

ELBE
HANDELSGESELLSCHAFT M. B. H.
Abt. 18 Hamburg 6, Postfach 96



mit dem eleganten
Profilpreßblech - alles
blitzsauber aufgeräumt!

GEBR. BRUGMANN
HAMBURG 1, Ferdinandstraße 32
Telefon: 32 31 69 und 33 30 88



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Robbe 512



Lindolin-Farben

F.A.C. van der Linden & Co
Hamburg · Hovestraße 57-59
Gegründet am 1. März 1828

ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

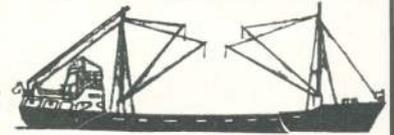
für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

und für **Überwasseranstrich** innen-
und außenbords die altbewährten

Lindolin-Qualitäten

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Bordapotheken -Neueinrichtungen
Schiffshospital-Einrichtung
Günther Wilke, Hamburg 19, Eppendorfer Weg 6, Tel. 43 40 36

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

Pumpen für alle Bordverhältnisse, Reparaturen aller Systeme
PUMPEN PRINZ
Pumpenfabrik - Hamburg-Altona, Nopitschstraße 15
Telefon 31 12 66 - Fernschreiber 021 3218

**Schiffs-Positions-
Laternen** **J. H. PETERS & BEY** HAMBURG 11
Körplangerstraße 8/14 - Fernsprecher Sa -Nr. 34 73 35
PEBEPRA-HANDEFEUERLÖSCHER METALLWAREN FÜR
DECK- UND MASCHINE · REPARATUREN

Uniformen *Steinmetz & Hehl* gegr. 187
Ausrüstung für Seeleute · Zivilkleidung
HAMBURG 11 - STUBBENHUK - TEL. 34 72 28

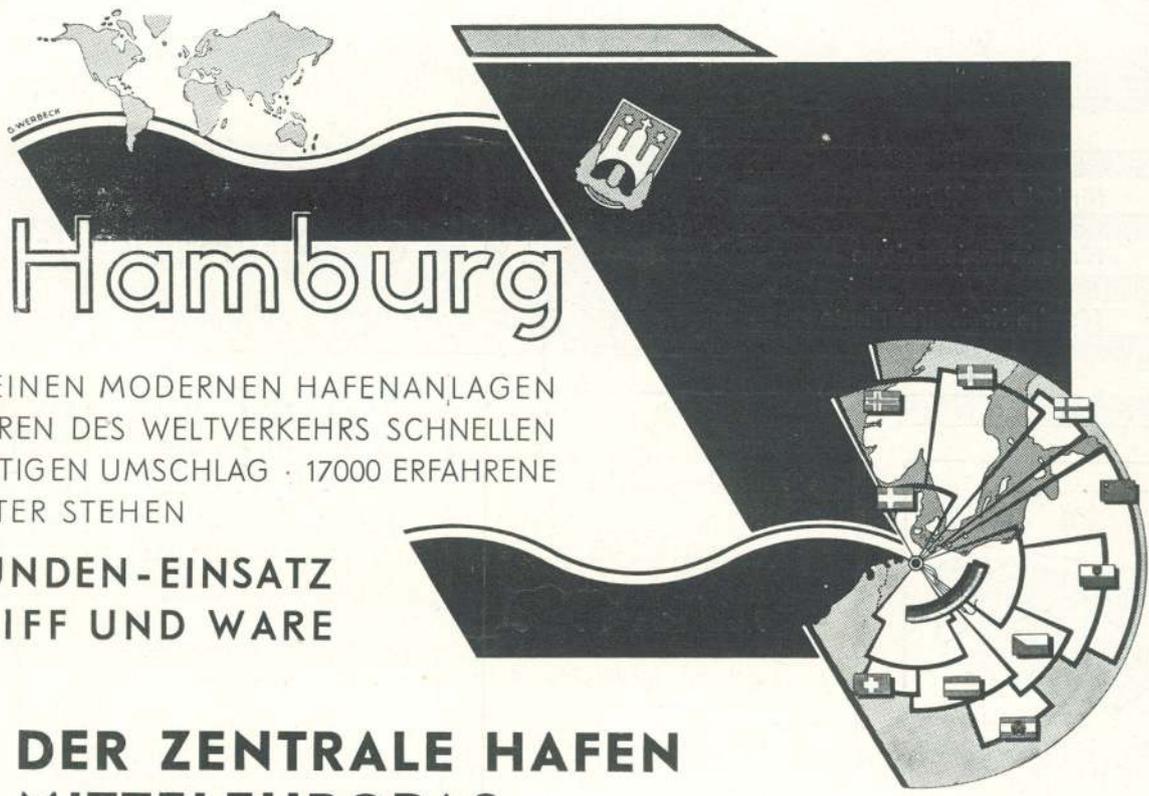


BEISSER GEBRÜDER
FLEISCHIMPORT - FLEISCHWARENFABRIK

Langjähriger Lieferant namhafter deutscher
Reedereien und Schiffsausrüstungsfirmen

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28

Telefon: Sa.-Nr. 36 58 92 · Privat: 42 39 82



Hamburg

BIETET AN SEINEN MODERNEN HAFENANLAGEN
FÜR ALLE WAREN DES WELTVERKEHRS SCHNELLEN
UND SORGFÄLTIGEN UMSCHLAG · 17000 ERFAHRENE
HAFENARBEITER STEHEN

IM 24-STUNDEN-EINSATZ
FÜR SCHIFF UND WARE

**DER ZENTRALE HAFEN
MITTELEUROPAS**

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210-212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: i. V. Heinrich Schopper,
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 ein-
gesandte 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.