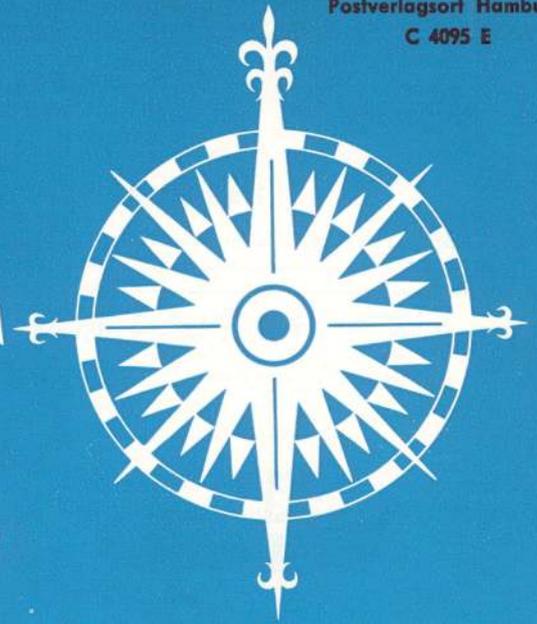


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- New York
- Strukturwandel in der deutschen Küstenschiffahrt
- Unsere Ladung
- Flottenumschau
- Sport an Bord
- Große Bilderseite
- Der Fischdampfer
- Klar bei Schmunzelauge
- Vom Heuerbaas zur Heuerstelle
- Hobby, Döntjes und Hunde



Decklast seeklar

Gegründet 1903 (1893)

# CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

**HAMBURG 11**

**SCHIFFSMAKLER**

**HAMBURG-ALTONA**

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

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

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN

**HANSEATIC**  
SCHIFFSAUSRÜSTUNG FRICKE & LAMKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

**HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8**

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

# HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.



**HAMBURG 11**

**SCHIFFSWERFT UND MASCHINENFABRIK**

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

**6 Schwimmdocks mit insgesamt 70 000 to Tragfähigkeit**

Helgenanlage für den Bau von  
Seeschiffen bis 100 000 Tdw  
Größte Helgenlänge 260 m  
Größte Helgenbreite 51 m

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

*Hempel Schiffsfarben*

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



**ÜBERALL IN DER WELT-  
FÜR ALLE SCHIFFSTYPEN**

# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

Juli 1960

Nr. 7



## Am Reilkompaß

Als sich im Jahre 1912 mit dem Untergang der „Titanic“ im Nordatlantik die furchtbarste Schiffskatastrophe ereignete, die die Menschheit jemals erlebt hatte, eine Katastrophe, deren Ausmaß jede Vorstellung übertraf, begann man in den schiffahrtstreibenden Nationen unter dem frischen Eindruck dieses Untergangs in verstärktem Maße darüber nachzudenken, auf welche Art und Weise derartige Unglücksfälle künftig verhindert werden könnten. In der Erwägung, daß sich die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See am einheitlichsten und daher am wirksamsten fördern und erhöhen lasse, wenn alle Schiffahrtsnationen gemeinsam um die Verbesserung bestehender und die Entwicklung neuer Sicherheitseinrichtungen bemüht seien, kamen zahlreiche Regierungen überein, in einem internationalen Abkommen Vorschriften über die Schiffssicherheit festzulegen. Eine Konferenz, die in London stattfinden sollte, wurde geplant und vorbereitet. Ihr Ziel war, daß die Vertreter interessierter Nationen sich über ihre Kenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich der Sicherheit des menschlichen Lebens auf See verständigen und die Ergebnisse ihrer Beratungen in dem Entwurf eines Vertrages zusammenfassen sollten. Die Durchführung dieses Plans wurde durch den Ausbruch des ersten Weltkrieges verhindert. Nach seiner Beendigung trat der Gedanke, die Schiffssicherheit international zu regeln, zunächst in den Hintergrund; erst im Jahre 1929 hatten sich die Verhältnisse soweit gefestigt, daß man dem alten Vorhaben wieder näher trat. Die seinerzeit geplante Konferenz fand nun statt; ihr Ergebnis war der Abschluß eines internationalen Übereinkommens zum Schutze des menschlichen Lebens auf See, dem auch das damalige Deutsche Reich beitrug. Dieser Vertrag blieb, da während des zweiten Weltkrieges die Abhaltung einer Konferenz unter Beteiligung aller Vertragsstaaten oder auch nur eines Teils von ihnen naturgemäß nicht möglich war, lange Zeit unverändert in Kraft. Erst im Jahre 1948 fand — wiederum in London — eine zweite Schiffssicherheitskonferenz statt. Ihr Zweck war es, den alten Vertrag aus dem Jahre 1929 auf der Grundlage der in der Schiffahrtspraxis seitdem gewonnenen Erfahrungen und unter

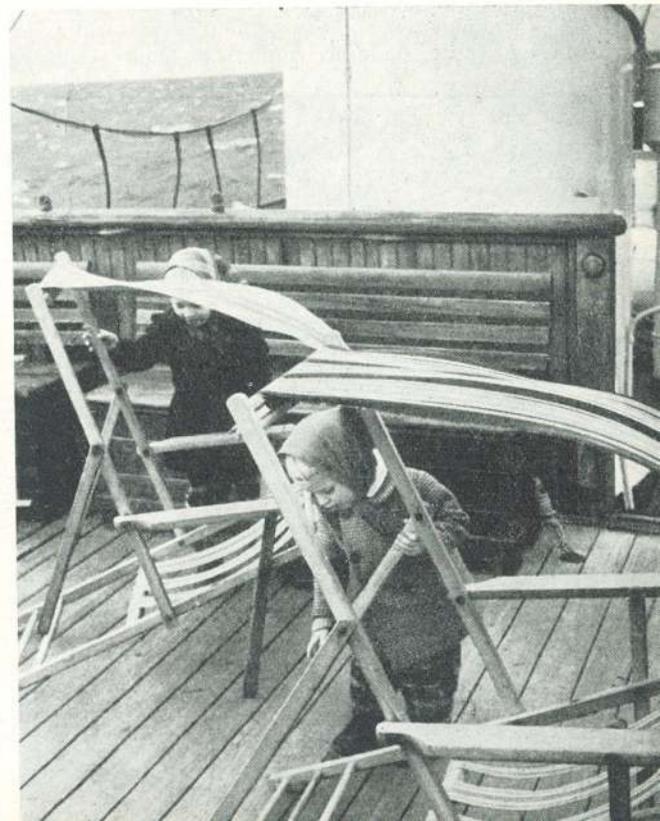
Berücksichtigung der technischen Entwicklung zu erneuern und zu verbessern. So geschah es: das erste Übereinkommen wurde abgelöst durch den „Schiffssicherheitsvertrag London 1948“. Deutschland, das zu jener Zeit unter der Militärverwaltung der Alliierten stand und keine eigene Regierung besaß, war auf der Konferenz von 1948 nicht vertreten. Die Bundesrepublik schloß sich dem neuen Vertrag im Jahre 1953 an. In der Zeit seit 1948 ergaben sich nun wiederum so viele technische Fortschritte, und es wurden im Zusammenhang mit Seeunfällen so zahlreiche neue Erfahrungen gesammelt, daß nach der Auffassung vieler dem Schiffssicherheitsvertrag angeschlossenen Nationen im Jahre 1959 der Zeitpunkt gekommen zu sein schien, eine neue Konferenz vorzubereiten, um den Vertrag zu überprüfen und zu modernisieren. Diese Konferenz hat nun vom 17. Mai bis zum 17. Juni 1960 in London stattgefunden. 54 Länder haben sich beteiligt und insgesamt ca. 2500 Anträge zur Neugestaltung

des Schiffssicherheitsvertrages behandelt. Das Ergebnis der Konferenz ist ein neuer Vertragstext, den an ihrem Schlußtage die beteiligten Vertreter von 31 Nationen unterzeichnet haben, unter ihnen auch die Bundesrepublik Deutschland. Da eine Frist von einem Monat, beginnend am 17. Juni 1960, vereinbart worden ist, bis zu deren Ablauf der „Schiffssicherheitsvertrag London 1960“ noch unterzeichnet werden kann, ist zu hoffen, daß sich weitere Länder anschließen werden. Die Unterzeichnung des Schlußprotokolls bedeutet nun freilich nicht, daß der Inhalt des neuen Vertrages seit dem 17. Juni 1960 unter den Staaten, die ihre Unterschrift geleistet haben, bereits gilt. Der Vertrag tritt vielmehr erst in Kraft, wenn ihn mindestens 15 Länder „ratifiziert“, d. h. in ihrem eigenen Bereich in Kraft gesetzt haben. Unter diesen 15 Ländern müssen 7 Länder sein, die mindestens je 1 Millionen Bruttoregistertonen Schiffsraum besitzen. Bis dahin gilt der Vertrag aus dem Jahre 1948 weiter.

An diesem Überblick über die zeitliche Entwicklung der Schiffssicherheit auf internationaler Ebene soll sich eine kurze Darstellung der wesentlichen Abschnitte des neuen Vertrages von 1960 anschließen, wobei auf das bisher gültige Abkommen von 1848 Bezug genommen werden soll.

Der Wachoffizier

*Kleine Kinder nehmen alles sehr ernst, auch wenn es gilt über See in die Sommerfrische zu fahren. Liegestühle sind an sich schon vertrackt genug, aber wenn der Seewind hineinfährt, dann wird die Sache ganz kompliziert. Versucht's doch mal in Lee!*



Johann Wolfgang von Goethe, unser größter Dichter, bewies seine Menschenkenntnis, als er den Bürger in seinem „Faust“ sagen ließ: „Nichts Bessers weiß ich mir an Sonn- und Feiertagen, als ein Gespräch von Krieg und Kriegsgeschrei, wenn hinten weit, in der Türkei, die Völker aufeinanderschlagen.“ Diese beschaulichen Zeiten sind vorüber. Was damals, am Ausgang des Spätmittelalters, galt, das gilt heute nicht mehr. Wenn heute die Völker am Suezkanal, in Korea oder in Tibet „aufeinanderschlagen“, dann interessiert uns das beträchtlich. Denn die Entfernungen sind geringer geworden, und die mehr oder weniger gewaltsamen Auseinandersetzungen diesseits und jenseits des Äquators sind mehr oder weniger Ausstrahlungen der beiden großen Gruppen, die sich nach dem zweiten Weltkrieg gebildet haben. Denken wir an Tibet. Rotchinesische Truppen marschierten hier ein, um die Tibetener zu „befreien“. Aber die Tibetener wollten gar nicht „befreit“ werden, und so müssen die Befreier jetzt Forts und Flugplätze bauen, um sich vor der Begeisterung der angeblich Befreiten retten zu können.

#### Tschu En-lai braucht hundert Jahre

Wovon wollte man die Tibetener befreien? Die Bewohner des größten Hochlandes der Erde lebten anderthalb Jahrtausende friedlich bei ihren Herden und erkannten den Dalai-Lama und den Panschen-Lama als geistliche und weltliche Oberhäupter an. In einer abenteuerlichen Flucht hat sich der Dalai-Lama nach Indien abgesetzt, ohne aber auf seine Rechte verzichtet zu haben. Tibet besitzt große Bodenschätze, die nicht ausgebeutet sind. Ob China ein Auge darauf geworfen hat oder ob andere Gründe zum Angriff auf Tibet geführt haben, ist nicht ohne weiteres zu erkennen. Wenn man China mangelndes Verständnis für fremde Völker vorwirft, dann bestätigt sich dieser Vorwurf hier in besonderem Maße. Der Chinese Tschu En-lai, Mitbegründer der kommunistischen Partei Chinas, zeitweise Außenminister und Ministerpräsident Rotchinas, soll einmal gesagt haben, daß die kommunistische Umgestaltung Tibets hundert Jahre dauern werde. So lange



## Der Mann am Ausgück

wollte man vermutlich in anderen Parteilagern nicht warten und schickte Truppen aus, um den Vorgang zu beschleunigen. Denn in hundert Jahren kann sich manches ereignen, wie wir am eigenen Leibe erfahren haben.

#### Die Geschichte

rechnet mit Hunderttausenden von Jahren

Sind hundert Jahre nun eine lange Zeit, auch wenn sie reich an Ereignissen abliefen? Lang oder kurz — das kommt auf die Einstellung an. Das Alter der Erde als selbständiger Himmelskörper wird von den Gelehrten auf drei bis vier Milliarden Jahre geschätzt.

Leben auf der Erde soll es seit etwa drei Millionen Jahren geben, und das Menschengeschlecht soll „nur“ 300 000 Jahre alt sein. Woher wir das wissen? Nun es gibt Historiker, die sich bemühen, die Geschichte der Menschheit, die Geschichte der Kulturen und der Staaten aufzuklären. Schriftliche Zeugnisse aus der Urgeschichte gibt es wenige. Zehntausende von Jahren lebten unsere Vorfahren ohne Schrift. Die Forscher sind also in erster Linie auf die Bodenfunde angewiesen. Und diese Bodenfunde sind sehr aufschlußreich. Dem Urmenschen muß es unheimlich gewesen sein, wenn sein Bruder oder Freund, den er eben noch lebendig neben sich sah, tot und starr vor ihm lag. Er grub ihn tief und fest in die Erde ein und gab ihm Schmuck, Waffen und Nahrungsmittel mit, damit er im Jenseits zu leben habe. Auch die spätere Brandbestattung hatte ihren Ursprung in der Angst vor dem Verstorbenen; man wollte vor den Geistern Ruhe haben. Die Überbleibsel im Boden — besonders bei Erdbestattungen — gaben unseren Historikern genug an die Hand, um ihre Thesen aufzustellen. Das Wissen um die Urgeschichte ist umfassend, wenn auch noch nicht vollständig. Zweifellos haben es

die Historiker, die sich mit unseren letzten Jahrhunderten zu befassen haben, leichter, denn es gibt Unterlagen genug, von den Papyrusblättern angefangen über die Pergamentrollen bis zu den Filmstreifen und Tonbändern unserer Tage. Das heißt, wenn nicht . . .

Niemand wird so verrückt sein . . .

Ja, wenn nicht . . . Nach der Gipfelkonferenz ist nun auch die Abrüstungskonferenz geplatzt, und dem „freien Spiel der Kräfte“ sind Tür und Tor geöffnet. Damit kehren wir nach unserem Ausflug in die Weltgeschichte in die Gegenwart zurück. Leider. Denn die Beschäftigung mit der Geschichte kann uns allen ein wahrer Trost und Helfer sein. Ging es auch oft bunt genug zu, so lief sich doch meist alles wieder zurecht. Und das soll auch heute unsere Hoffnung sein. Wir glauben nicht, daß irgend jemand so wahnwitzig sein kann, auf den bewußten Knopf zu drücken. Die Auseinandersetzung beginnt sich auf anderer Ebene zu entfalten. Es hat ein Ringen um die Seelen der Völker eingesetzt, das ohne Beispiel ist. Wir erleben es in Afrika, in Asien und in Europa.

#### Nicht Gefühl,

sondern Verstand soll die Politik regieren

Während der Ostblock mit allen Mitteln der Diktatur zusammengehalten wird, haben die Staaten des Westblocks — um diese Bezeichnung hier einmal zu gebrauchen — noch keineswegs eine einheitliche Konzeption gefunden. Das zeigen nicht zuletzt die Vorgänge in Japan. Selbst alten Japanfreunden in Europa fiel es schwer, auch nur einigermaßen zu verstehen, was sich dort abspielte. Nachdem der umstrittene Sicherheitsvertrag zwischen Japan und Amerika trotz aller Aufmärsche nun gegengezeichnet ist — der Vertrag ist zehn Jahre unkündbar —, kann weder eine neue Regierung noch die Straße etwas daran ändern.

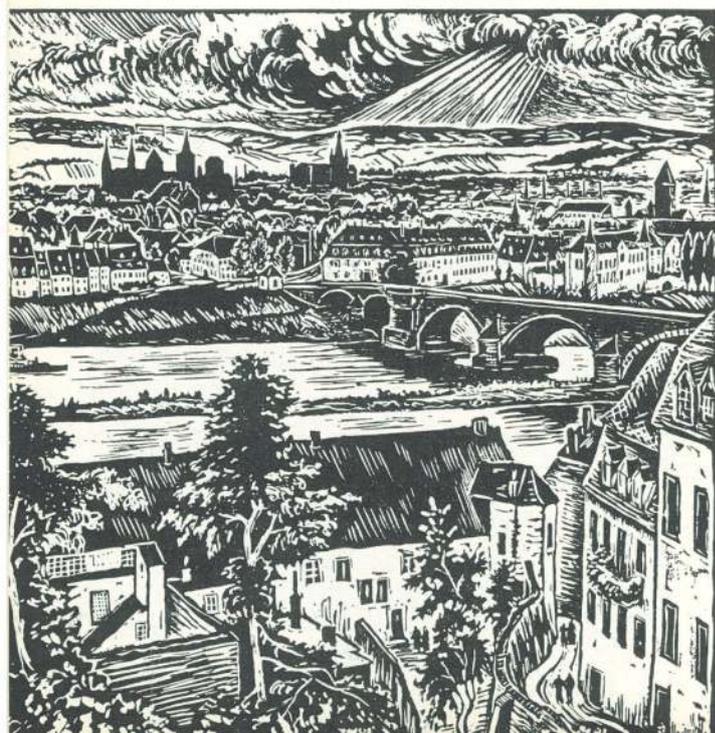
In der japanischen Verfassung von 1946 war bestimmt, daß das japanische Volk für immer auf den Krieg als ein souveränes Recht der Nation verzichte. Fünf Jahre später wurde ein Sicherheitsvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Japan abgeschlossen, in dem es heißt: „Japan gewährt und die Vereinigten Staaten übernehmen das Recht, in und um Japan Land-, Luft- und Seestreitkräfte zu stationieren. Japan wird ohne Zustimmung der USA an keine dritte Macht Stützpunkte vergeben.“ Und schließlich sagt der neue japanisch-amerikanische Sicherheitsvertrag vom 19. Januar 1960: „Japan und Amerika verpflichten sich zu gegenseitiger Hilfeleistung im Falle eines bewaffneten Angriffs gegen einen der beiden, sofern die Aggression auf japanischem Territorium erfolgt. Japan ist nicht verpflichtet, Hilfe zu leisten, wenn Amerika oder amerikanische Truppen außerhalb des japanischen Hoheitsgebietes angegriffen werden.“ Und damit ist die Mehrheit des japanischen Volkes einverstanden.

Fritz Roßberg.

## Unser schönes

### Deutschland

Trier an der Mosel ist allen Liebhabern eines guten Tropfens wohl bekannt. Durch viele Jahrhunderte war Trier Brennpunkt europäischer Geschichte. Seinen Namen verdankt es dem germanischen Stamm der Treverer. Von der hochentwickelten Baukunst der Römer zeugen die berühmte Porta Nigra, ein Amphitheater und kunstvolle Wasserbäder. Im frühen Mittelalter war Trier Kaiserresidenz. Fast 1000 Jahre lang regierten hier Kurfürsten. Triers Erzbischöfe gehörten zu den drei geistlichen Säulen des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation, das 962 von Otto dem Großen gegründet wurde.





# Der Hafen

## New York

Auf 6450 qkm leben 14 Millionen Menschen; das sind dreimal mehr als der dänische König regiert. Seiner amtlichen Einwohnerzahl nach ist es die größte Stadt der Welt.

Alle Proportionen und Dimensionen New Yorks sind gewaltig, gigantisch, maßlos. Fast alles, was von New York zu sagen ist, muß in der höchsten Steigerungsform gesagt werden. 1240 km lang ist die Wasserfront des Naturhafens New York. Die Anzahl der Docks beträgt 1800. An die 500 Schiffe können an 200 Piers gleichzeitig laden und löschen. Und trotzdem — unter der himmelragenden Silhouette New Yorks, unter seiner berühmten Skyline erscheint dieser imponierende Hafen nur wie ein Anhängsel.

### Ein Labyrinth von Gegensätzen

Flüchtige Besucher dieser energiegeladenen Mammutstadt, zu denen auch der Seemann gehört, sind entweder von der massierten Konzentration einer himmelstürmenden Architektur ohnegleichen beeindruckt bis zur Ehrfurcht, oder bedrückt bis zum Schaudern, bis zum Schwindel vor solchen wahnwitzigen Straßenschluchten, erschlagen von der seelenlosen Rechtwinklichkeit aus Beton, Glas und Asphalt, verwirrt und entnervt von dem hektischen Getriebe wimmelnder Menschenmassen. Wer auf dem Grunde dieses Steinmeeres durch die Streets und Avenues bummelt oder sich in die mehrstöckige Tiefe der höllisch lärmenden, ratternden und stoßenden Subway begibt, wer im fast lautlosen, endlosen Strom nickel- und lackglänzender Wagenkolonnen in nie nachlassendem Tempo dahingleitet, der ist entweder mitgerissen von der pulsierenden Aktivität und Dynamik dieser Stadt, in der er beinahe körperlich eine Geladenheit spürt, die ihn in einen Zustand atemverschlagender Spannung versetzt, oder er wendet sich bedrückt von diesen kribbelnden Menschenmassen aus rund 60 Nationen mit Schaudern ab.

New York gleicht einem Labyrinth von Gegensätzen. Man kann New York nicht in einer Rundfahrt kennenlernen. Eine kurze Liegezeit in New York reicht nicht aus, um dahinterzukommen, warum all diese Deutschen, Engländer, Iren, Holländer, Chinesen, Südamerikaner, Afrikaner usw. so selbstbewußt und stolz sind auf ihr New York. Wer nur oberflächlich betrachtet, der kann nicht begreifen, wieso diese harte, ja brutale Stadt eine riesige Gemeinschaft von Tüchtigen, Lebensbejahenden in einer Freiheit darstellt, die durch nichts eingeschränkt ist, als durch die Mängel des eigenen Charakters. Erst wer als Seemann, der viele Städte und Häfen der Welt miteinander vergleichen kann, mehrmals die Freiheitsstatue passierte, gewinnt Einblick und Abstand genug, um seine Eindrücke zu schildern.

### Landgang

Bei meiner ersten Liegezeit bin ich allein an Land gegangen und durch Manhattan gebummelt, d. h. ich wollte bummeln, aber in kurzer Zeit war daraus eine Strapaze geworden. Eindrücke und Reizangebote sind für europäische Maßstäbe zu massiert.

Es ist nicht etwa der Lärm, der so entsetzlich an den Nerven reißt, denn New York ist gar nicht laut. Fast kein Auto hupt, keine Straßebahn kreischt. Es ist die hektische Präzision, mit der sich jede Bewegung in diesen quadratischen Straßenschluchten vollzieht. Das ist mehr als nur „business“ oder Emsigkeit, soviel mehr, daß sie nur durch äußerste Konzentration oder äußerste Abgestumpftheit zu ertragen ist. Diese Konzentration und Abgestumpftheit wie ein Harnisch über allen schemenhaft vorbeiflutenden Gesichtern aller Rassen und aller Rassenmischungen! Nirgends sehen die Menschen so kontakt- und beziehungslos an einem vorbei, durch einen hindurch, wie in den Straßen Manhattens; auch auf dem stecknadelkopffartigen Schemel eines Drugstores oder wenn man sich auf der Straße heiße Maronen kauft oder in einem Shop Schallplatten, was man übrigens auch um Mitternacht tun kann. Man braucht dabei kein Wort zu wechseln. Schweigend drückt das schwarze Mädchen im adretten blauen Kittel dem Hungerigen sein „Hot Dog“ in die Hand. Ohne ein Wort legt man die ungestört ausgesuchte Schallplatte auf den Tisch, bekommt seinen Bon, bezahlt, und geht großlos. Das ist es, was den unvorbereiteten Fremdling in Manhattan so verlassen sein läßt: diese Massen von schweigenden Harnischen um ihn herum.

Gewitzt durch diese Erfahrung nehme ich das nächste Mal einen Freund mit. Wir flüchten uns in kurze Bemerkungen und Hinweise: Auf die riesigen Tüten der einkaufenden Frauen oder auf einen jungen Mann mit ätherischem Teint und Haar- und Barttracht wie ein kitschiges Jesusbild; oder auf eine Negermami mit solch gebirgiger Körperlichkeit, daß sie sich getrost auf Hamburgs Dom sehen lassen könnte; oder auf einen Volkswagen, der sich in diesem Verkehr ausnimmt wie ein Marienkäferchen unter Zeppelin.

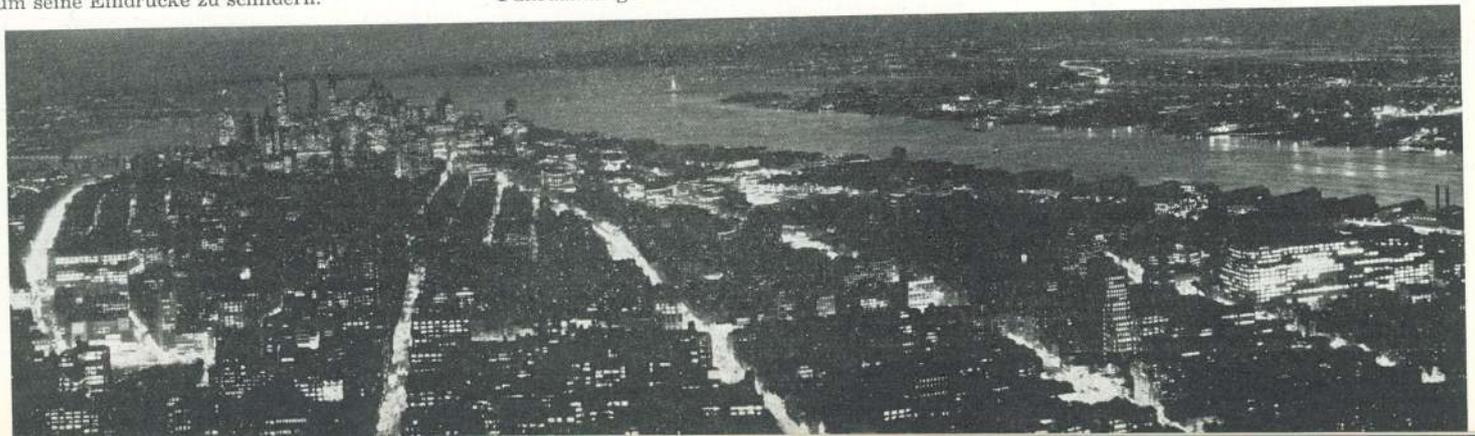
Aber wir sind die trostlos Einzigen, die das wahrnehmen. Wie in keiner anderen Stadt können Gebirgsmami und Jesusjüngling so beruhigt sein, daß keiner von ihnen Notiz nimmt, wie in New York. Wir bezweifeln, ob es mit der Monroe anders wäre ohne Publicity. Vielleicht deshalb gerade die Notwendigkeit dieser schreienden Publicity und Reklame.

Plötzlich sind wir im Gespräch vertieft auf den Fahrdamm getreten. Der nächste Wagen saust

auf uns zu. Erschrocken fassen wir uns an den Arm. Der Wagen stoppt, steht vor uns. Freundliches Lächeln hinter der Windschutzscheibe, einladende Geste. „Go on“. Noch einer verlangsamte die Fahrt. Dasselbe freundliche Lächeln, dieselbe Geste. Oder dieser romantische Anblick zweier Schutzleute auf dem Broadway hoch zu Roß! Oder zwischen dem lautlosen Gleiten der nicht abreißen Kette von Straßenkreuzern im Centralpark plötzlich — trab trab — ein Wiener Fiaker! Oder der Schutzmann, den wir um Auskunft baten und der, nachdem er sie uns freundlich gegeben hatte, noch hinter uns herlief über den Fahrdamm, nur um uns eine noch bessere und preiswertere Verbindung zu sagen und begann, Vorschläge zu machen, was man in New York alles anstellen könnte! Oder das adrette Girl, das uns als Touristen durch das Rockefeller Center, einer Stadt in der Stadt, führt und ihrer kleinen Gesellschaft in unnachahmlich anmutigem Stolz erklärt, so, wie man sie hier sähe, sei sie eine waschechte Amerikanerin, in New York geboren. Oder der Subwayführer, der, als er gerade anfahren will, an meinem erschrockenen Gesicht auf dem Bahnsteig abliest, daß seine automatisch schließende Tür meinen Freund von mir getrennt hat und sie lächelnd wieder öffnet. Oder, oder . . . man könnte die Reihe beliebig fortsetzen. So wird man dann warm in New York, wenn man dahintergekommen ist, hinter das Visier, wenn man diese stets bereite, selbstverständliche Hilfsbereitschaft, diese versteckte Romantik und uneingestandene Sentimentalität, diesen heiteren, unaufdringlichen Stolz auf ihre Stadt entdeckt hat. Ist es nicht großartig in New York?

Wie großartig es ist, begreift man, wenn man ohrensaugend mit einem Lift in solch einem Wolkenkratzer hochgejagt wird, und dann bei anbrechender Nacht dieses phantastische Manhattan plötzlich unter sich ausgebreitet sieht. Hier drängt sich zum ersten Mal ein summarischer und absoluter Superlativ auf: das eindrucksvollste Stadtgebilde, das man je sah. Man kennt Neapel und auch Rio. Aber diese Städte empfangen ihre Schönheit von der Landschaft, in die sie eingebettet sind. Aber hier am Hudson war nur eine simple, langweilige Flußmündung wie hundert andere, bevor 1609 die Holländer kamen und nicht ahnten, daß aus ihrer Siedlung Neu Amsterdam die größte Stadt der Welt werden sollte. Hier oben auf dem Wolkenkratzer würde jetzt eine Fotografie zum abstrakten Gemälde. Dieses Ineinanderverwobensein von Geometrie und grandioser Unregelmäßigkeit und Asymmetrie, wie sonst nur die Natur sie hervorbringt! Myriaden von Lichtern, schillernd und glitzernd in allen Farben, auf gekurvten Bändern und wie Perlenstränge aufgereiht. Diese wahnwitzigen von oben in's Bodenlose herabstürzenden Perspektiven! Die Farben in Bewegung, wechselnd, blitzend, in ganzen Kaskaden. In ihrem zuckenden Licht kriechende Stäubchen: Autos. Die Schiffe in den Docks mit angestrahnten Schornsteinen, diese schwimmenden Städte: winzig. Nicht erkennbar am Grunde der Schluchten, das Winzigste in diesem gigantischen Panorama: der Mensch, der das alles geschaffen hat, der New Yorker.

— Schp —



# Strukturwandel in der deutschen Küstenschifffahrt

Von der deutschen Seeschifffahrt ist der Öffentlichkeit bereits weitgehend bekanntgeworden, daß sich hier in den letzten Jahren im Vergleich zur Vorkriegszeit in vieler Beziehung ein grundlegender Strukturwandel vollzogen hat. Dieser Strukturwandel kommt einmal zum Ausdruck in dem gewaltigen technischen Umbruch bei den Antriebsarten. Er ergibt sich weiterhin aus der Entwicklung zum größeren Schiff, die gerade im letzten Jahr so häufig diskutiert wurde. Schließlich offenbart sich dieser Strukturwandel darin, daß sich in der Aufgliederung der deutschen Handelsflotte nach den Einsatzbereichen eine erhebliche Verschiebung zugunsten der Trampschifffahrt im Laufe der letzten 10 Jahre ergeben hat. Von dem Gesamtbestand der deutschen Seeschiffstonnage in Höhe von 4,352 Millionen BRT, der etwa dem Vorkriegstonnagebestand entspricht, waren am 1. Januar 1960 etwa 0,8 Millionen BRT weniger in der Linienschifffahrt beschäftigt als 1939. Der Anteil der Linienschifffahrt an der Gesamttonnage ist damit von 69 % im Jahre 1939 auf gegenwärtig 44,3 % gesunken. Demgegenüber ist die Trampschifffahrt, die vor dem Kriege nur etwa 25 % der deutschen Tonnage beschäftigte, heute mit 38 % an der deutschen Seeschiffstonnage beteiligt. Eine ähnliche Steigerung des Tonnageanteils ist in der Tankfahrt festzustellen, auf die gegenwärtig 14 %, 1939 aber nur 5,2 % der Tonnage entfielen.

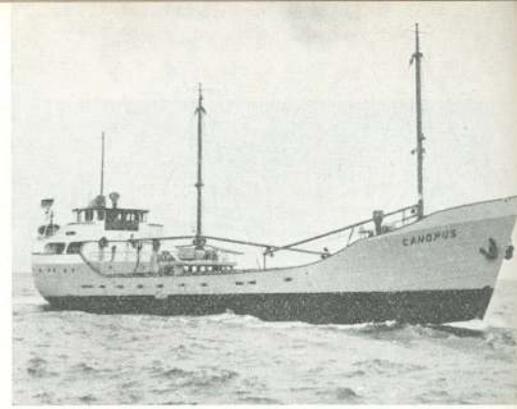
Diesem Strukturwandel innerhalb der deutschen Seeschifffahrt parallel verlaufen ähnliche Veränderungen auch in der deutschen Küstenschifffahrt. Auch hier haben sich in den letzten 10 Jahren grundlegende Wandlungen in struktureller Hinsicht ergeben, Wandlungen, die das Bild und die wirtschaftliche Funktion der Küstenschifffahrt im Vergleich zur Vorkriegszeit in mehr als einer Beziehung umgestaltet haben.

Schon seit altersher sind die Seegebiete der Nord- und Ostsee das traditionelle Fahrtgebiet

der deutschen Küstenschifffahrt. Zu Beginn der dreißiger Jahre umfaßte die Küstenschifffahrt etwa 900 Schiffseinheiten mit etwas mehr als 85 000 BRT. Der überwiegende Teil dieser Schiffe bestand aus Motorseglern und wurde deshalb vorwiegend innerhalb der Watt- und kleinen Küstenfahrt eingesetzt. Nur etwa 100 Schiffe konnten auch in der gesamten Nord- und Ostseefahrt eingesetzt werden. Durch die Einführung des Dieselmotors, durch den auch die Küstenschifffahrt einen neuen Aufschwung erlebte, und durch die immer weiter durchgeführte technische Verbesserung der Schiffe gelang es jedoch der Küstenschifffahrt, im Laufe der Zeit auch die Transportleistungen im Auslandsverkehr ständig zu erhöhen. So wurden im Jahre 1936 durch deutsche Küstenschiffe insgesamt 3,6 Millionen Tonnen Güter abgefahren. Der Anteil des Auslandsverkehrs betrug in diesem Zeitpunkt allein schon 54 %.

Durch die Auswirkungen des Krieges und durch den Verlust eines Teils des Tonnagebestandes wurde die deutsche Küstenschifffahrt nach 1945 in ihrem traditionellen Beschäftigungsbereich empfindlich beeinträchtigt. Zur gleichen Zeit ergaben sich in dem Warenaustausch innerhalb der skandinavischen Länder für den Küstenverkehr ganz wesentliche Veränderungen. Auf Grund der in Europa vorhandenen Bestrebungen zur kleinen Lagerhaltung nahmen die Funktionen der kleineren skandinavischen Häfen in der Nachkriegszeit erheblich zu. Daher erhielt der Cross-trade im zwischenstaatlichen Güterverkehr eine wesentlich größere Bedeutung als in der Vorkriegszeit. Hinzukam, daß der Wunsch der Konsumenten nach einem differenzierteren Güter- und Qualitätsangebot auch die Verschiffung der Güter beeinflusste. Aus diesen Gründen stand die deutsche Küstenschifffahrt bei Beginn ihres Wiederaufbaus vor der Notwendigkeit, sowohl die Kriegsverluste durch Neubauten zu ersetzen und den Tonnagebestand zu erweitern als auch die noch vorhandene Tonnage entsprechend den gestiegenen Verkehrsbedürfnissen zu modernisieren.

Insbesondere die veränderten verkehrswirtschaftlichen Gegebenheiten in der Nord- und Ostseefahrt brachten es mit sich, daß sich der Schiffstyp des Küstenmotorschiffes im Vergleich zur Vorkriegszeit wesentlich verändern mußte. Zunächst wurden noch Einheiten bis zu einer Größe von 300 BRT gebaut. Bald stellte es sich jedoch heraus, daß auch ein mittlerer Schiffstyp in der Größe von 400 bis 500 BRT dringend benötigt wurde. Noch im Jahre 1948 waren über 50 % der Küstenschiffstonnage unter 100 BRT groß. Am 1. Mai 1960 dagegen entfielen — von der Zahl der Schiffe her gesehen — nur noch 15 % der Tonnage auf Schiffseinheiten unter 100 BRT. Gegenwärtig fallen etwa 55 % der Küstenschiffstonnage in die Größenklasse zwischen 290 und 499 BRT. Allein die Größenklasse zwischen 400 und 500 BRT umfaßt 35 % des Tonnagebestandes. Obgleich die Zahl der Schiffe im Vergleich zum Jahre 1948 nicht in nennenswertem Umfang gestiegen ist, bewirkte es dieser Trend zum größeren Küstenschiff, daß die Ladefähigkeit aller Schiffe im Laufe der letzten 10 Jahre beträchtlich zugenommen hat. Von 1948 bis heute ist die gesamte Ladefähigkeit der deutschen Küstenschifffahrt von 157 000 Tonnen auf 374 000 Tonnen gestiegen. Ähnlich wie in der Seeschifffahrt, so haben auch in der Küstenschifffahrt die einzelnen Größenklassen jeweils unterschiedliche Transportaufgaben zu erfüllen. Die kleineren Schiffe befördern Güter des Inlandsverkehrs. Wichtiger noch ist aber



ihre Funktion in der Abwicklung des mengenmäßig sehr umfangreichen Transitverkehrs von Bremen und Hamburg nach Dänemark und Südschweden. Insbesondere der Getreide- und Futtermittelverkehr von Hamburg in die skandinavischen Länder wird auch heute noch vorwiegend von den kleineren Schiffseinheiten durchgeführt. Die größeren Küstenmotorschiffe werden überwiegend im Cross-trade eingesetzt. Sie dienen also unmittelbar der Durchführung des zwischenstaatlichen Güterverkehrs im skandinavischen Raum bzw. im Verkehr zwischen den skandinavischen Ländern und anderen Staaten. Im Rahmen dieser Verkehre hat vor allem die Holzfahrt seit 1952 ständig an Bedeutung gewonnen.

Der Wiederaufbau der deutschen Küstenschifffahrt nach dem Kriege trug auch weitgehend der notwendigen Verjüngung Rechnung. Bis zum 1. Mai 1960 waren insgesamt 354 Schiffe mit 133 500 BRT — das sind ca. 54 % der Gesamttonnage — fertiggestellt worden. In gleichem Maße nahm der Bestand der älteren Schiffe mit Baujahren bis zum Jahre 1930 von 810 auf 525 Einheiten ab.

Die Gesamtleistung der deutschen Küstenschifffahrt hat sich seit dem Jahre 1948 um das Viereinhalbfache erhöht. Dabei ist der Ladetonnagebestand nur um das Zweieinhalbfache angestiegen, wobei allerdings die erheblich längeren Transportwege infolge der überwiegenden Auslandsfahrt zusätzlich zu berücksichtigen sind. Die Umschlagshäufigkeit der Ladetonnen erhöhte sich von 15,4 im Jahre 1948 auf 28,5 im Jahre 1959.

Eine Aufgliederung der Transportleistungen der Küstenschifffahrt zeigt, daß im Jahre 1948 insgesamt 2,369 Millionen Tonnen gefahren wurden, davon rund 2 Millionen Tonnen im Verkehr zwischen deutschen Häfen. Von den 10,747 Millionen Tonnen, die von der deutschen Küstenschifffahrt im Jahre 1959 befördert wurden, stammten jedoch nur noch 0,728 Millionen Tonnen aus dem innerdeutschen Verkehr. Fast 5 Millionen Tonnen wurden in der Fahrt zwischen deutschen und ausländischen Häfen befördert. Allein der Cross-trade belief sich auf 3,823 Millionen Tonnen. Außerdem beförderte die deutsche Küstenschifffahrt insgesamt 1,238 Millionen Tonnen im Liniendienst oder in Zeitcharter.

Diese strukturellen Veränderungen kennzeichnen in aller Kürze, wie sich auch die deutsche Küstenschifffahrt an das allgemeine Entwicklungsbild der Seeschifffahrt nach dem 2. Weltkrieg angepaßt hat. Vielleicht dürften in diesem Zusammenhang noch einige wichtige Zahlen aus der Entwicklung der Größengliederung der deutschen Reedertonnage interessieren: Der Trend zu großen Schiffseinheiten dokumentiert sich vor allem an dem ständig steigenden Anteil der über 7000 und 10 000 BRT großen Schiffe am Gesamttonnagebestand. Am 1. Mai 1960 waren 159 Schiffe mit ca. 1,8 Millionen Tonnen größer als 7000 BRT, 69 Schiffe mit ca. 1 Millionen Tonnen waren größer als 10 000 BRT. Damit sind gegenwärtig mehr als 60 % der deutschen Seeschiffstonnage über 7000 BRT groß. Dieser Anteil hat sich seit dem Jahre 1955 etwa verdreifacht.



Immer bedeutsamer wird die Rolle des Transportfaktors Wasser. Mehr als 200 Millionen Tonnen Güter wurden über See und auf den Binnenwasserstraßen im vorigen Jahr befördert. Was den Güterverkehr über See betrifft, so wuchs er nach dem Rückgang von 1958 im letzten Jahr wieder. Der Auslandsempfang erreichte mit einem Anteil von 72,5 Prozent am Gesamtverkehr einen Rekordstand.

# Unsere Ladung: **Kakao**

## Vor dem Laden

Genauso empfindlich wie die eingesackten Bohnen an Bord ist auch der 5—6 m hohe Baum, von dem sie stammen. Er verträgt keine zu starke Sonneneinstrahlung und auch keinen Wind. Deshalb läßt man ihn gern im Schatten des Urwaldes wachsen oder pflanzt ihn unter Schattenbäumen an. Die ersten Früchte trägt der Kakaobaum nach 5 Jahren. Es sind gurkenähnliche, etwa 20 cm lange, kurzstielige Gebilde, in deren Mitte die Bohnen in gelbes Fruchtfleisch eingebettet liegen. Eine botanische Seltsamkeit ist es, daß diese Früchte unmittelbar aus dem Stamm oder aus dicken Ästen am Ansatz abgefallener Blätter wachsen. Man erntet sie mit gekrümmten Messern an langen Stangen. Die herausgelösten Bohnen, 40 bis 60 Stück je Frucht, werden in mit Bananblättern ausgelegten und bedeckten Gruben eine Woche lang fermentiert. Dabei machen sie einen chemischen Prozeß durch, bei dem Eiweiß umgewandelt wird. Bei dieser Gärung steigt die Temperatur bis auf 45 Grad C. Täglich müssen die Bohnen umgeschaufelt werden. Danach haben sie ihre schöne, dunkelbraune typische Kakaofarbe und besitzen Aroma. In der Sonne werden sie zwei Wochen lang getrocknet und dann zum Verladen eingesackt.

## Behandlung an Bord

Eine kostbare und sehr empfindliche Ladung ist der Kakao. Die meisten und größten Partien laden wir in Brasilien und vor allem an der Goldküste Westafrikas.

Schon bevor die Kakaosäcke übernommen werden, erfordern sie unsere Aufmerksamkeit, denn wenn die Säcke in Brandungsbooten längsleits kommen, können sie bereits durch Seewasser beschädigt worden sein. Diese dürfen auf keinen Fall übernommen werden, auch wenn sie wieder getrocknet sind. Salz zieht Feuchtigkeit an, so daß erhebliche Teile der Ladung durchnäßt würden. Feind Nr. 1 ist für Kakao die Feuchtigkeit. Deshalb ist sorgfältig zu garnieren und jede Berührung mit Eisenteilen zu

vermeiden. Da der Kakao selbst stark ausdünstet, ist seitlich und oberhalb immer genügend Freiraum für den Abzug (Ventilation auf Absaugen stellen) dieser Ladungsfeuchtigkeit zu lassen. Dieser Freiraum ist gleichzeitig für die Wärmeisolation nötig, die für diese Ladung unbedingt erforderlich ist.

Für Kakao eignen sich am besten untere Zwischendecks oder wegen der isolierenden Bauchdielen die Unterräume. Auch sind diese Räume während der Reise nicht so großem Temperaturabfall ausgesetzt, wie die über der Wasserlinie. Schutz gegen Schweißwasser, Wärmeisolation und Abzugslüftung sind die wesentlichen Grundsätze beim Stauen von Kakao. Es dürfen jedoch nur Matten und Jutekleider zum Abdecken verwendet werden, niemals luftundurchlässige Persenninge. Bei Verwendung von Segeltuch besteht die große Gefahr, daß durch Druck und Luftabgeschlossenheit ein unerwünschter Fermentierungsprozeß einsetzt, der die gesamte Ladung zu einer glitschigen Masse verdirbt. Vor Öffnen der Luken, vor allem wintertags, sind in den obersten Decks die Matten über der Ladung zu verdoppeln und ein saugfähiges Jutekleid darüberzubereiten, weil dann der relativ warme Kakao in der Kälte noch viel Feuchtigkeit ausdünstet, was an den stark abgekühlten Eisenteilen zu erheblicher Schweißbildung führt.

## Nach dem Löschen

Nachdem unser Ladung nach dem Löschen von Quartiersleuten auf Lager genommen worden ist, oder nach erfolgter Klassifizierung auf Grund entnommener Proben zur Weiterverarbeitung des Rohkakaos in der Fabrik angekommen ist, hat er bis zur fertigen Schokolade noch einen weiten Weg vor sich. Da die Qualität sehr unterschiedlich ist, werden die Bohnen vor der Aufnahme in die Produktion noch einmal hinsichtlich ihres Verwendungszweckes sehr sorgfältig geprüft und sortiert. Zunächst kommen sie auf ein Schüttelsieb, um von Fremdkörpern, Staub usw. gereinigt und ausgelesen zu werden. Nun wird das Aroma noch



So wächst die Kakaofrucht unmittelbar aus dem Stamm und aus dicken Ästen.

einmal verbessert und verstärkt. Dazu marschieren sie in den Röster, wo sie auch ihre Feuchtigkeit verlieren. Dann kann die Brechmaschine die Trennung von Schale und Kern vornehmen.

Diese liefert erstmalig reinen Kakao, aber noch lange nicht das bekannte feine Pulver, sondern zunächst Kakaobruch. Der wandert dann in die Mühle, wo er so fein gemahlen wird, daß die Zunge nichts Sandiges mehr findet. Leider ist das Produkt immer noch nicht das begehrte handelsfertige Pulver, vielmehr entsteht durch hohen Fettgehalt und Hitze zunächst ein Brei, die Kakaomasse. Diesem wird in der Kakapresse unter einem Druck von 400 Atü die Kakaobutter entzogen. Übrig bleibt ein relativ trockener und fettloser Kakaokuchen. Außer als Zusatz für Schokolade verwendet man die Kakaobutter auch als Basissubstanz für Lippenstifte und zur Herstellung von Zäpfchen in der pharmazeutischen Industrie. Sie hat nämlich die Eigenschaft, bei Körperwärme zu schmelzen.

Der Kakaokuchen wird in Kuchenbrechern zerkleinert, um anschließend in der Pulvermühle staubfein gemahlen zu werden. Das ist endlich das Kakaopulver, das verpackt wird und in den Handel kommt.

Zur Herstellung von Schokolade wird die Kakaomasse weiter verarbeitet. In der Mischmaschine wird sie geknetet und erhält Zusätze von Kakaobutter, Milchpulver, Zucker, Vanille je nach Geschmacksrichtung der gewünschten Schokolade. Es entsteht zunächst ein Schokoladeteig. Die Verbindung der Bestandteile ist aber weder den Herstellern noch den verwöhnten Ansprüchen der Konsumenten schon innig genug. Deshalb muß dieser Teig noch einmal in einer Maschine mit 5 Walzen zwei bis dreimal feingewalzt werden. Ihren letzten Schliff erhält die Schokolade in einem sogenannten Längsreiber, in dem sie bis 80 Stunden lang geschlagen wird, wobei sie den letzten Rest Feuchtigkeit verliert und wodurch das spezifische Schokoladenaroma erzeugt wird. Diese Masse kommt dann in Metallformen auf eine Klopfbahn, wo Luftbläschen herausgeklopft werden und für eine einwandfreie glatte Oberfläche der Tafeln gesorgt wird. Nun endlich werden die Tafeln gekühlt und anschließend verpackt.

— Schp —



Im Probenzimmer werden die Proben derjenigen Kakaoladungen, die aus dem Schiff in den Schuppen bzw. direkt ins Binnenland weitergehen, begutachtet.



# Flotten-Umschau

Zwischen Ende Mai und Ende Juni liefen für die Bundesmarine sieben Fahrzeuge vom Stapel, ein Schnelles Minensuchboot wurde in Dienst gestellt. Bei den zu Wasser gelassenen Booten handelt es sich um die beiden Schnellen Minensuchboote „Spica“ und „Neptun“, je einen Eisbrecher, Tender, ein Küstenminensuchboot und ein Küstenwachboot.

Die Tonnagebegrenzung von 3000 t für Kriegsschiffe erweist sich insofern immer mehr als nachteilig, als bei Zerstörern die heute sehr viel Raum verlangende elektronische Ausrüstung und die neuzeitliche Bewaffnung einen größeren Schiffstyp erfordern. Es erscheint deshalb zur Zeit nicht ganz sicher, ob bei Einhaltung der 3000-t-Grenze und Beibehaltung einer relativ einfachen Waffenausstattung der Bau einer größeren Anzahl von Zerstörern, die auch bei ihren defensiven Aufgaben im Geleitedienst kampfkraftig sein müßten, programmgemäß weiterlaufen wird. Möglicherweise muß in diesen Fragen erst eine Klärung mit allen beteiligten Stellen herbeigeführt werden.

Die Schulfregatten „Hipper“ und „Graf Spee“ sind von einer über 14 000 Seemeilen langen, dreimonatigen Ausbildungsreise über Madeira, Tarent, Istanbul, Piräus, Malaga und Dublin wieder in Kiel eingetroffen. Auf beiden Fahrzeugen waren insgesamt etwa 470 Mann ein-

geschifft. Der fünfte der sechs 2750-t-Leihzerstörer trat Anfang Juni in Charleston/USA die Reise nach Bremerhaven an. Sie führte „Z 5“ über die Bermudas und die Azoren nach Bremerhaven.

Dänemark hat Ende März ein neues Verteidigungsgesetz erhalten. Marine, Luftwaffe und Armee werden modernisiert. Für die Marine ist der Bau von Zerstörern und Schnellbooten geplant. Wie Norwegen, so verfügt auch Dänemark über Raketenbatterien der Typen „Ajax“ und „Herkules“, die jedoch einfache Sprengköpfe tragen.

Die finnische Marine besitzt nur wenige kleine Fahrzeuge und besteht aus etwa 3000 Mann. Eine in Uusikaupunki in Auftrag gegebene Schulfregatte von rund 1100 t Wasserverdrängung, die Ende 1961 zu Wasser gelassen werden soll, wird das größte Fahrzeug dieser Marine werden. Da derartige Schiffe heute gern als Mehrzweckfahrzeuge gebaut werden, ist eine Verwendung als Eisbrecher und als Minenleger in die Planung einbezogen.

Israel beabsichtigt den Aufbau seiner Marine. Nach Pressemeldungen ist mit dem Ankauf von weiteren 2 Zerstörern und 3 U-Booten in Großbritannien zu rechnen. Der Bau von S- und M-Booten sowie U-Boots-Jägern ist geplant.

Die japanische Marine besteht vorwiegend aus modernen Schiffen bis zur Zerstörergröße und umfaßt 35 000 Mann. Es sind 18 Zerstörer im Dienst, etwa 30 Fregatten, zwei U-Boote, 10 U-Boots-Jäger, etwa 50 Minensuchfahrzeuge, 10 Landungsboote und eine Anzahl von Begleit-, Wach- und Versorgungsfahrzeugen. Die neueren Boote wurden fast alle auf japanischen Werften hergestellt.

Mitte Juli läuft in Newport News der erste atomgetriebene Flugzeugträger der USA vom Stapel. Das 85 000 t große Schiff soll auf den Namen „Enterprise“ getauft werden. Der Bau dieses etwa 331 m langen Riesen, der Ende 1961 in Dienst gestellt werden soll, wird rund 440 Millionen Dollar kosten. Einschließlich der Flugzeugbesatzungen und des Wartepersonals werden 3500 Menschen an Bord eingeschifft sein. Die neuen Mittel des Atomenergieantriebs, der Lenkwaffentechnik und der Elektronik werden auf diesem Schiff vereint sein.

Die Südafrikanische Union, Äbessinien und Liberia waren die drei unabhängigen afrikanischen Staaten vor dem zweiten Weltkrieg. Es kamen in den letzten 15 Jahren Ägypten, Ghana, Guinea, Libyen und Marokko hinzu. Eine größere Anzahl von Staaten oder Gebieten Französisch-West-Afrikas oder Französisch-Äquatorial-Afrikas sowie der Belgisch-Kongo erhielten ihre Selbstverwaltung. Nigeria, Togo, Somaliland und Kamerun werden mehr oder weniger unabhängige Staaten werden. Damit ist eine völlig veränderte seestrategische Lage rund um Afrika eingetreten, die besonders für die großen Marinen eine erhebliche Bedeutung hat. Die Verhältnisse in der Verteilung der Flottenbasen und Luftstützpunkte können sich weiterhin entscheidend für alle Flotten verändern.



## Sport an Bord

### So spielen unsere Bordmannschaften Fußball

#### F. C. „Ariadne“

2 : 2 gegen eine Amateurligaelf in Havana-Cuba. 5 Neulinge mußten sich erst einspielen. Das Spiel wurde mit großer Härte ausgetragen, die Cubaner entwickelten zeitweise etwas mehr als nur sportliches Temperament.

2 : 1 gegen die „Swiss Footballteam“ in San Juan, Puerto-Rico.

Das war die erste Niederlage der Schweizer, die ihnen durch eine Schiffself beigebracht wurde. Hier kamen alle Sportler und Sportfreunde auf ihre Kosten; ein schönes und faires Spiel. Es wurde in der Abendkühle unter Flutlicht ausgetragen.

2 : 4 gegen den „Soccer-Club“ in New Orleans. Die Ariadne-Elf kam nicht recht in Gang und erfüllte in der ersten Halbzeit mehr statistische Aufgaben. Erst in der zweiten Halbzeit bekamen sie zeitweilig den Ball unter die Füße und das Spielgeschehen in die Hand. Im Rückspiel erfocht sich F. C. „Ariadne“ ein Unentschieden von 2 : 2.

3 : 0 gegen MS „Stella-Polaris“ (schwed.) in Christobal.

Lebhaft und einsatzfreudig wurde auf beiden Seiten gekämpft. Die bessere Kondition der Deutschen gab den Ausschlag.

2 : 0 gegen „Empress of England“ (engl.) in Kingston, Jamaika.

Die Engländer hatten in der Ballbehandlung bessere Einzelspieler, die sich aber gegen das bessere Zusammenspiel der Hapag-Elf nicht durchsetzen konnten.

2 : 4 gegen „Soccer-Team-National“ in Manaos. Hier bestätigten die Brasilianer ihren guten Ruf als Fußballer. Leichtfüßig, mit unvermindertem Tempo umspielten sie wie flinke Wiesel die Recken der Ariadne, die mit dem Schlamm des aufgeweichten Platzes nicht fertig werden konnten.

4 : 1 gegen „Ocean-Monarch“ (engl.) in St. Georges, Bermuda.

Das schönste Spiel auf dieser Reise, beste Spiellaune auf beiden Seiten, ohne jedes Foul.

#### MS „Brandenburg“ (Hapag)

4 : 2 gegen MS „Valeria“ (Kirsten) in Maracaibo.

Ein erfreuliches Ergebnis für eine völlig neu zusammengestellte Mannschaft.

2 : 0 gegen MS „Asseburg“ (Schuldt) in Port Limon.

Die unverdrossen angreifenden Gegner drückten sehr stark auf das Tor der „Brandenburger“ und obwohl sie den Platz zeitweise vollkommen beherrschten, blieb das Glück der jungen Mannschaft vom MS „Brandenburg“ treu.

7 : 0 gegen MS „Memnon“ (holl.) in Port Limon.

Das eigene Tor kam nie ernstlich in Gefahr. Wieder hat sich eine vielversprechende Schiffsmannschaft in einem Sportgeist gefunden, der sich auch wohltuend auf den Bordgeist auswirkte.

MS „Ravenstein“ (NDL) gegen MS „Solingen“ (Hapag) in Rotterdam 6 : 2.

Die bessere Verfassung der ausgezeichnet zusammenspielenden Lloydmannschaft ließ allen Anstrengungen der „Solinger“ keine Chance.

MS „Vogtland“ (Hapag) gegen MS „Pacific Unity“ in Vancouver 12 : 4.

Anfänglicher Elan des Gegners und ein stets schnelles Sturmspiel konnten weder gegen das ausgezeichnete Zusammenspiel, noch gegen die im Stoppen ganz große Verteidigung der Deutschen etwas ausrichten.

## Wußten Sie schon daß...

... Tintenfische sich nach modernem Düsenstrahlprinzip fortbewegen? Sie nehmen Wasser in einen muskulösen Sack und stoßen es heftig durch ein achterliches Düsenrohr, das sie verstellen können. Damit erzielen sie eine ausgezeichnete Steuerfähigkeit.

... sich Wale mittels Schall- und Ultraschallempfangsorgane unter Wasser orientieren? Hier liegt wie bei den Fledermäusen das Radarprinzip vor, denn durch Strahlung und Reflexion von Wellenimpulsen, die wieder empfangen und ausgewertet werden orientiert sich der Wal.

... es Krabben gibt, die sich zu ihrer Tarnung Tang auf ihren Rücken pflanzen, den sie beschneiden, wenn er zu lang wird?

... nur 29% der Erdoberfläche sich aus den Weltmeeren erhebt?

... die chemischen Zusammensetzungen unserer Blutflüssigkeit, des Meerwassers und des Chlorophylls, sehr große Ähnlichkeit aufweisen?

... alles Wasser auf dem festen Lande aus dem Meere stammt?



# Die Freiwache



## Wo heet de Dampfer?

Bei den Schiffsnamen der Hanseatischen Reederei Emil Offen & Co. stößt man immer wieder auf alte Hamburger Namen von gutem Klang, wofür wir ihr ganz besonders dankbar sein müssen. So führt eines ihrer schönen Motorschiffe den Namen

### Simon von Utrecht.

Das 5666 BRT große Schiff mit seinem 3000 PS leistenden MAN-Motor, 12,5 Knoten laufend, wurde 1954 auf den Lübecker Flenderwerken erbaut

Gegen Ende des 14. Jahrhunderts war aus Holland ein Mann namens Simon von Utrecht in Hamburg eingewandert und erwarb dort 1400 das Bürgerrecht. Er sollte noch eine bedeutende Rolle in dieser Stadt spielen. Wahrscheinlich war Simon Kaufmann und Schiffseigentümer. Bereits 1401 hatte er an dem Zug gegen die ostfriesischen Vitalienbrüder unter Claus Störtebeker, Godeke Michel und Magister Wigbold teilgenommen, die vor Helgoland vernichtend geschlagen wurden. Bei dieser Gelegenheit tauchte sein Name zuerst in der Geschichte auf. Nach diesem Kampf ließ er sich am Rödingsmarkt ein Haus bauen und wurde 1425 zum Ratsherrn gewählt. Da das „vermaledeyte, heillose Volk, die Teufelskinder“, die Vitalier Ostfrieslands, die Seeräuberei nicht lassen konnten, mußten die Hamburger und Lübecker, die den meisten Schaden davon hatten, wieder zu den Waffen greifen. So segelte Simon von Utrecht im Jahre 1432 mit einigen gut bewaffneten Schiffen nach der Ems unter dem Vorwande, dort in friedlicher Weise Handel zu treiben. Als er nun mit seinen Schiffen auf der Ems lag, lud er den Häuptling Imelo auf sein Schiff zu einem Gastmahl ein. Herrlich wurde nun gegessen und pökuliert, doch als die Lust ihren Höhepunkt überschritten hatte und Imelo eingenickt war, traten plötzlich Soldaten in die Kajüte und banden ihn an Händen und Füßen. Die Anker wurden gelichtet und Imelo als Gefangener nach Hamburg gebracht. Er wurde des Seeraubes angeklagt und zu lebenslänglicher Gefangenschaft verurteilt.

Im selben Jahr fuhr Simon von Utrecht wieder mit einer größeren Flotte nach der Ems und traf dort auf mehrere Piratenschiffe, die er unverzüglich angriff. Das Schiff des Hauptmanns Sibeth wurde genommen und dieser selbst und 48 weitere Seeräuber im Turm des Winser-tors eingesperrt.

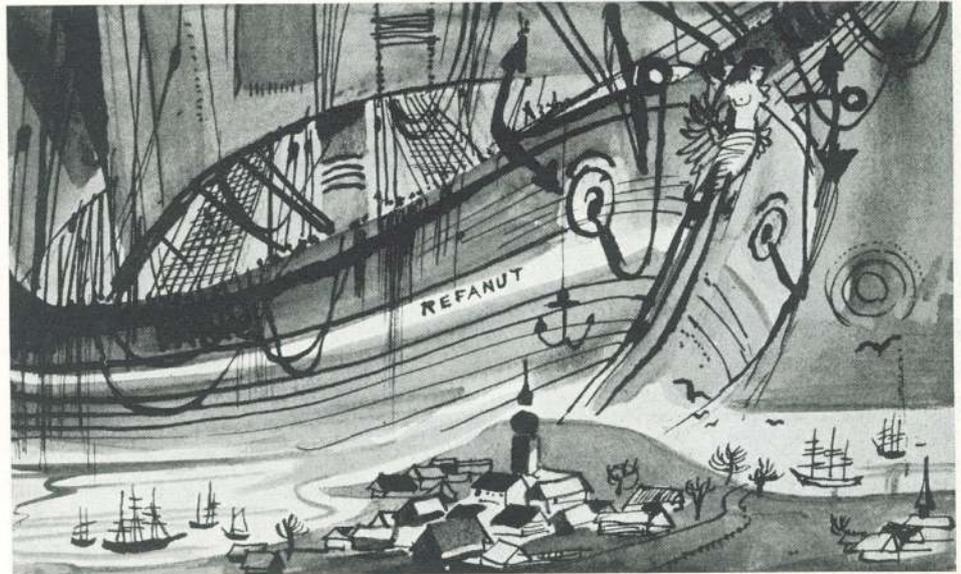
Noch ein weiteres Mal fuhr die Hamburger Flotte unter Simon von Utrecht nach der Ems und belagerte Emden. Nach heftiger Beschießung und Berennung der starken Schloßes, wobei 600 Feinde umkamen, aber auch die Hamburger starke Verluste hatten, ergaben sich Stadt und Schloß Emden.

Als neun friesische Schiffe auf der Weser einen bremischen Bergenfahrer überfallen hatten, erschienen die Hamburger unter Bürgermeister Simon von Utrecht mit einer starken Flotte auf der Weser, besetzten das Wangerland und Rüstringen und belagerten die Sibethsburg, die in der Gegend des heutigen Wilhelmshaven an der Jade lag. Am 25. Juli 1434 kam es bei Bargerbur zu einer heißen Schlacht, in der die Hamburger den Sieg davontrugen. (Fortsetzung auf Seite 106)

## Das Schiff „REFANUT“

Dieses Lied, das ursprünglich der klassischen Seesage in ungebundener Form angehörte, wird oft in den Seemannsliederbüchern der Insel Gotland wiedergefunden. Wir finden das Lied auch in der 1892 von A. J. Stahl herausgegebenen „Samling av Svenska Sangstycka“. Der 1852 in Gothen, Visby, geborene Kapitän N. O. Fredriksen hat es aufgeschrieben.

Berechtigte Übertragung aus dem Buch „Sang unter Segel“ von Kapitän Sigurd Sternvall von Ludwig Dinklage.



Von dem Schiffe möcht'  
Ich ein schönes Garn euch spinnen.  
Wenn ihr's hören mögt,  
Werde ich sofort beginnen.

Erstmal sage ich,  
Dieses zu des Schiffes Ehre,  
Größ're gab es nicht,  
Welche fuhren auf dem Meere.

Auf dem Decke sind  
Vier Großstädte, acht Marktflecken.  
Kommt ein Regenwind,  
Marse hinter Wolkendecken.

Usch, die dicke Schut'  
Ist so groß wie's ganze Schweden.  
Und der Großmast tut  
Sich zum höchsten Berg erheben.

Jungens, wie ich weiß,  
Bleiben auf dem Schiffe immer,  
Noch als graue Greis'  
Tun sie ihre Pflicht im Glimmer.

Und am Ruder dann  
Sechzehntausend Mann wohl drehen,  
Auf der Marsrah kann  
Eine Herde Ochsen stehen.

Dort gibt's auch 'nen Wald,  
Dort gibt's Gärten, Wiesen, Felder.  
Bauern pflügen bald,  
Auch ein Wirtshaus, hast du Gelder.

Koch ist ein Mulatt,  
Er soll gradsteh'n für das Essen.

Kriegt die Mannschaft satt,  
Darf er 's Einteil'n nicht vergessen.

Kessel, den er hat,  
Fleisch von manchem alten Ochsen,  
Jedem 's Deputat  
Zuzuteilen, ist zum Kotzen.

Einmal kam der Trog  
In die Ostsee rein, die enge,  
Wollte über Stag,  
Platz, der langte nicht zur Wende.

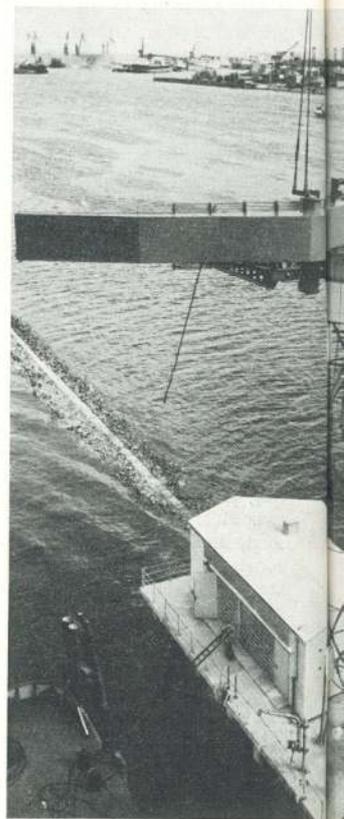
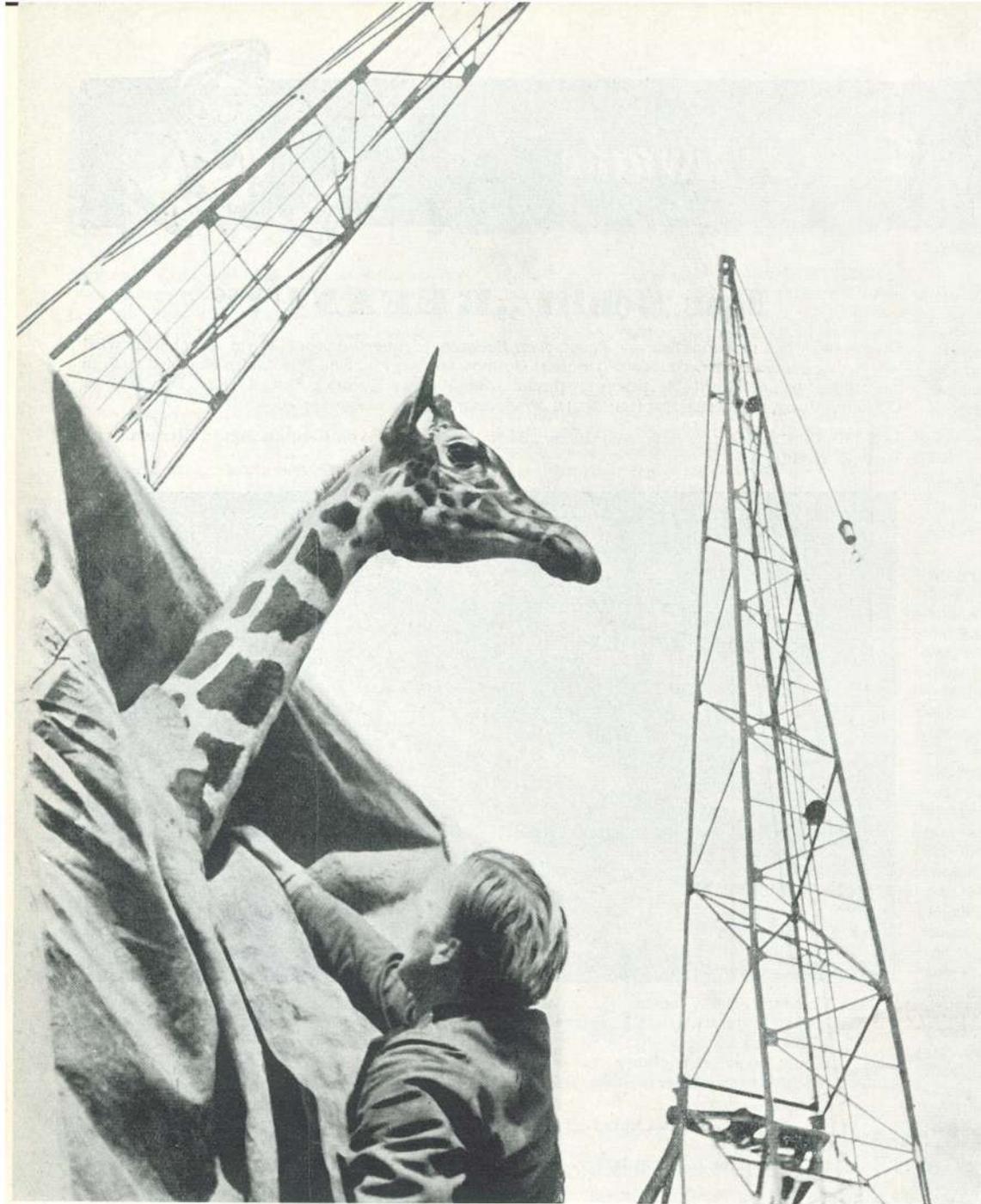
Bugsprit kam zu Schand',  
Wasser rein fiel Land ein Haufen,  
Aland wird's genannt,  
Nahm in Acht sich vorm Versaufen.

Kapitän sofort  
Warf die ganze Fracht ins Wasser,  
Husch husch über Bord,  
Was geschah nach dem Desaster?

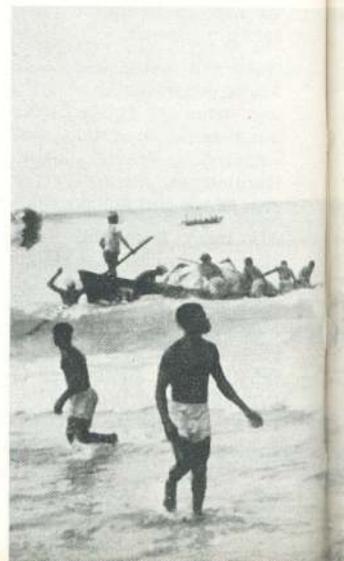
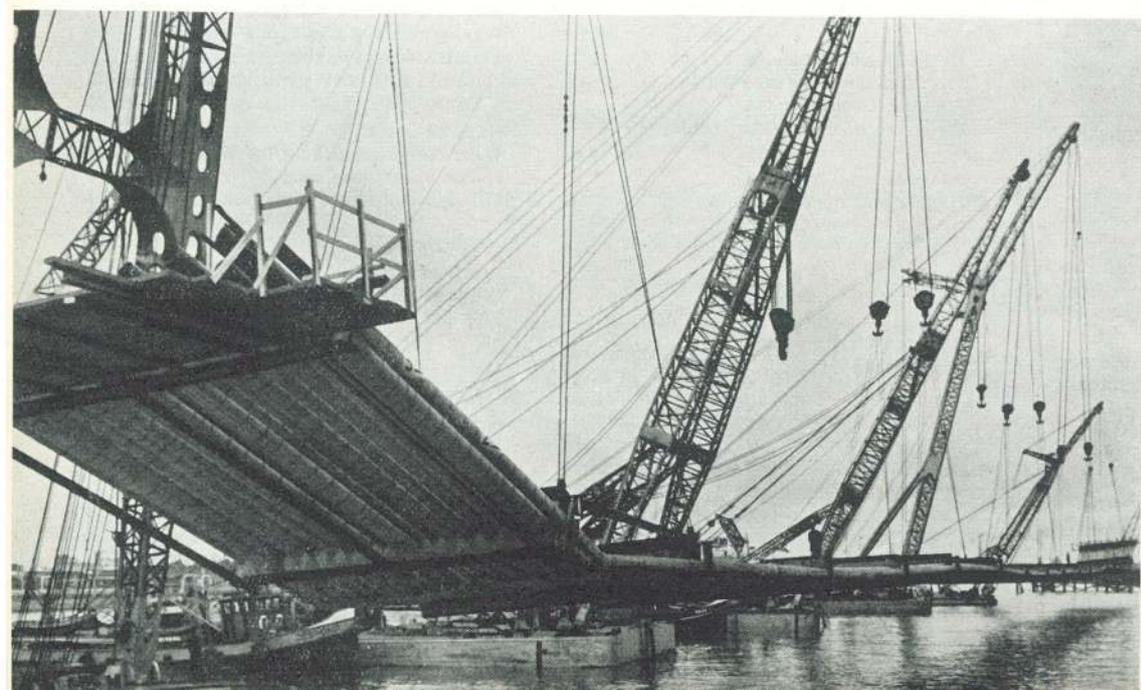
Was nun über Bord  
Ward geworfen Steuerbordseiten,  
Gotland heißt's hinfort,  
Auf den Wellen wird es reiten.

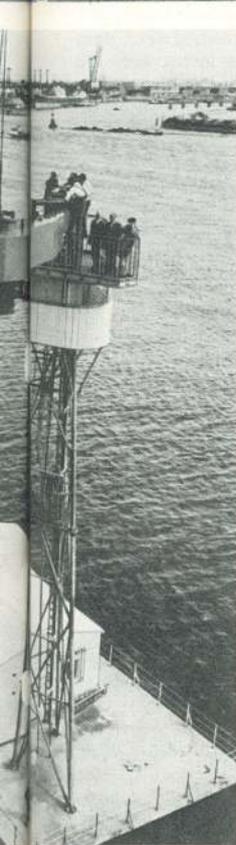
Und auf Backbordbug,  
Schlanke Öland, wie ein Kuchen,  
Als ins Wasser schlug.  
Småland konnt' man später suchen.

Dann ging's über Stag  
Aus dem Sund, das Ruder nieder.  
Doch seit diesem Tag  
Kam das dicke Schiff nicht wieder.



*Endlich wird klar, womit Giraffen so eine frappante Ähnlichkeit haben: mit Hafenkranen.*





New York, die massierteste Zusammenballung von Zivilisation, die größte Stadt der Welt. Teilansicht Manhattens vom Hubschrauber aus gesehen. Zu unserem Bericht auf Seite 99.

Mitte oben Um mit eigenem Geschirr löschen zu können, ohne dabei die empfindlichen Tragflächen zu beschädigen, mußte erst Schlagseite gegeben werden. Es handelt sich um ein italienisches Tragflächenboot, das für Norwegen bestimmt ist. Es soll 35 Knoten laufen und 105 Passagiere fassen.

Mitte Im Blickpunkt der Hafenverwaltungen in aller Welt: die Errichtung einer völlig neuartigen Radarleitanlage im Hafen von Hamburg. Mit solchen Antennen mit einer Strahlbreite von 7,60 m werden Bildschärpen erzielt, die es gestatten, ein Festmacherboot auf den Meter genau zu verfolgen.

Links unten 15 Rohre gebündelt in 165 m Länge werden hier in einem Stück von Schwimmböcken versenkt. Bei solcher rationellen Arbeitsweise geht der Bau des neuen riesigen Ölhafens in Pernis (Rotterdam) mit Riesenschritten voran.

Mitte unten Zu unserem Bericht auf Seite 101. Crewboys in Accra bringen in ihren Booten die Kakao-ladung durch die Brandung.

Die einzigen Sängerknaben, die in Schauermannskitteln auftreten: die von Michael Jary betreuten „Buttjes“. Mit ihren Seemanns- und Hafenedlern singen sie sich überall in die Herzen ihrer begeisterten Zuhörer.



## Wo heet de Dampfer?

(Fortsetzung von Seite 103)

Jetzt kehrte die hamburgische Flotte zur Elbe zurück. Inren tapieren Anführer, dem Bürgermeister Simon von Utrecht, wurden von der Stadt die höchsten Ehren erwiesen. Schon im Jahre zuvor, 1433, war er zum außerordentlichen oder Ehrenbürgermeister erwählt worden. Diese hohe Auszeichnung ist nachdem nie wieder einem Hamburger zuteil geworden. Im Jahre 1437, als er sein Ende herannahen fühlte, machte er ein Testament, worin er neben einigen Messen und Armenspenden eine gewisse Summe jährlich dem Unterhalt Hamburger Kriegsschiffe vermachte. Simon von Utrecht ist am 14. Oktober 1437 sanft entschlafen und wurde in der Nikolaikirche beigesetzt.

Im Jahre 1566 ging die Kirchengemeinde von St. Nikolai mit dem Gedanken um, das Grab zu verkaufen, da die Ruhezeit abgelaufen war. Es fand sich auch wirklich ein Käufer, Heinrich Rheder, doch da schritt der Rat ein „dewile Herr Simon von Utrecht dar in begraven is, de so veelfaltige Deenste düsser guden Stadt ertöget heet.“

Der Grabstein wurde durch den großen Hamburger Brand von 1842 nicht zerstört, sondern befindet sich wohl erhalten in der Sammlung hamburgischer Altertümer. Unter dem Familienwappen Simon von Utrechts sieht man Trümmer zerstörter Schiffe und die Inschrift:

Discat posteritas majorum facta  
Sectari patriae ne cadat urbis honos.

Übersetzt bedeutet dieses:

Daß nicht sinke die Ehre der Stadt  
mögen die Nachkommen sich bestreben  
den Vorfahren zu gleichen an tapferen,  
mannhaften Taten.

Käpten Brass.

## Fische helfen beim Bau des Panamakanals

Der erste Versuch Ferdinand von Lesseps, den Panamakanal zu bauen, scheiterte 1859 an dem massenhaften Auftreten der Malaria-mücken. Dieser Krankheit fielen Tausende und aber Tausende von Arbeitern zum Opfer. Als 13 Jahre später die Vereinigten Staaten die Rechte der französischen Panamagesellschaft aufkauften, um den Bau des Kanals fortzusetzen, wollten diese sich nicht der Gefahr aussetzen, daß wiederum ihre Arbeiter von dieser



Krankheit dahingerafft wurden. Sie griffen zu einem ganz neuartigen Mittel. In alle im Bereich des Kanals liegenden Gewässer setzten sie Zahnkarpfen aus. Diese kleinen, lebendgebärenden Fische, zu denen auch die allen Aquarienfreunden bekannten Guppys gehören, räumten unter den Larven der Gabelmücken, die die Erreger dieser Krankheit sind, derart auf, daß die Gegend bald frei von Malariafieber wurde. Nun konnte der Bau des Kanals ungehindert und ohne Ausfälle durch die Malaria begonnen werden. Am 15. August 1914 konnte das erste Schiff den Kanal passieren, der den Seeweg von Europa nach San Franzisko um 13 000 km verkürzt.

## Weltschmerz

Von Ralph Urbanetz

In der Bar „Zum Leuchtturm“ saß an einem kleinen Tisch ein Matrose. Den Kopf in die Hände gestützt starrte er auf das abgegriffene Lichtbild, das vor ihm lag. Jedesmal, wenn ihm der Kellner einen doppelten Gin brachte, trank er ihn in sich hinein und versank wieder in dumpfes Brüten. Bald wurden die Gäste am Bartisch auf den stillen Zecher aufmerksam. Einen von ihnen plagte die Neugierde so, daß er hinter den Seemann trat und über dessen Schulter hinweg jenes Foto sehen konnte. Es stellte eine exotisch wirkende Frau dar. Nach einer Weile klopfte der Mann dem Matrosen auf den Rücken. „Hallo, Seemann“, fragte er ihn. „Weltschmerz?“

„Das kann man wohl sagen“, antwortete der ohne aufzuschauen. „Deswegen saufe ich auch so.“

„Aha“, nickte der andere. „Wohl um zu vergessen?“

„Genau so ist es“, gab der Seemann zu und schlug auf das Bild. „Die da wollte ich vergessen.“

„Du kannst sie doch nicht vergessen“, warf der Hintermann ein, „solange du ihr Foto angiotzt.“

„Doch“, behauptete der Matrose. „Seit dem achten Gin weiß ich gar nicht mehr, wer die Frau war.“

„Hm“, machte der andere, „warum säufst du dann noch weiter, wenn du dich sowieso nicht mehr an sie erinnern kannst?“

„Eben deswegen“, rief der Seemann. „Schließlich habe ich doch das Recht zu wissen, wer die Frau eigentlich gewesen ist, die ich da vergessen wollte. Aber dahinter komme ich schon noch.“ Und er kippte das nächste Glas.

## Der Fischdampfer

Von Käpten Brass

Dick wie Erbsensuppe liegt der Nebel über der grauen, bleiernnen See. Nichts unterbricht die Stille, kein Möwenschrei, kein Prusten einer Robbe. Plötzlich ein lautes Wehklagen in der Luft, ganz langegezogen, jäh in schrilles Krei-

schon übergehend, dann langsam ersterbend. Mählich lauter werdend poltert etwas, stampft etwas im regelmäßigen Takt, plätschert Wasser, knirschen zerberstende Eisschollen.

Ein Eisriese wächst aus dem Nebel, ein schwarzes Ungeheuer mit weißer, kunstvoll in Filigran gearbeiteter Mütze. Eiszapfen klettern an Tauen himmelwärts, wachsen nieder von Stangen und Drähten. Ein Eisberg mit Feuer und Dampf und Getöse und Fauchen im Leib zieht durch die einsame See.

Wieder heult der Angstschrei auf. Eine weiße Wolke entschwebt nach oben, fällt als Regen und Schnee ins Meer zurück. Nicht wie der gebieterische Warnruf eines Dampfers klingt das Heulen: So, hier bin ich! Macht, daß ihr mir aus dem Wege kommt! Nein, fast wie der Brunstruf des Raubtieres in der Steppe klingt er. Kein Gefährte, der ihm antwortet. „Marlene Sietas“, der Cuxhavener Fischdampfer, ist allein hier in der unwirtlichen Barents-See. Acht Tage lang hat der Trawler auf der Kanin-Bank gekurrt. Tag und Nacht, fast ohne Unterbrechung. Sie haben sich eilen müssen. Kaum den alten Fang beiseite, die Beute ausgeweidet und in den Eisräumen, sogar in den leer gewordenen Kohlenbunker verstaut, da pfeift der Alte schon wieder zum Einhieven. Quiet-schend und ächzend laufen die Kurrleinen über die Blöcke, rätert die große Wansch vor dem

Brückenhaus, kommt das Netz längsseits. Der Steuer-mann reißt den Kurrensteert auf. Eine neue Ladung zappelnder und schillernder Fisch-leiber prasselt an Deck. Hundertundfünfzig, hundertundachtzig, zweihundert Zentner Schell-fisch, Rotbarsch und Kabeljau hat ihnen auf den ergiebigen Fischgründen jeder Streek ein-gebracht.

Acht Tage lang sind die dreizehn Mann von der „Marlene Sietas“ nicht aus ihren Schaffel-mänteln herausgekommen, haben sie die hohen Fischermansstiefel nicht von den Beinen ge-habt, haben sie keine Koje gesehen, sich nur ab und zu einmal zwischen zwei Stréeks zu einem kurzen Mulsch auf die schmalen Holz-bänke gehauen, haben sie ihre Kumm voll Speckerbsen zwischen glietschigen Fischleibern ausgelöffelt. Möwengekrächze war ihr Tafelkonzert. Die Musikanten segeln im Gleitflug dicht über Deck, stürzen sich auf die Eingeweide, die die Matrosen ihnen zuwerfen, schnap-pen sich auch hin und wieder einen Fisch von Deck weg und sitzen dann, ihr Gefieder glät-tend, auf dem Boot oder den Netzgalgen. Nie-mand stört sie dort. Nur Willy Burowsky, der Leichtmatrose, der seine erste Reise auf einem Fischdampfer macht und vorher als Junge auf Tankdampfern Öl gepumpt, der hatte eine gekitscht und ihr aus reinem Übermut den Schna-bel mit Isolierband verklebt. Was nützte es dem armen Vogel, wenn Peter Feldmann, der älteste Fahrensman vorn im Logis, dem gott-verdamnten Taugenichts den Fischermann-spruch so ausnehmend gut beigebracht hatte,

### Der „Witz vom Dienst“



„Ha, du alter Lustmolch, jetzt weiß ich, warum du hier nicht an Land gehst!“



KREISELKOMPASS = *Sicherer Kurs*

„SELBSTEUER“ = *Schnelle Reise*

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt



daß er noch ganz krumm und lahm davon geht. Der arme Vogel wird doch Hungers sterben müssen.

Der Feldmann, das war noch ein Seemann vom alten Schlag. Er war auf Windjammern groß geworden, hatte mit den Finkenwerder Evern auf der Doggerbank nach Schollen gekurrt, hatte mit den Glückstädter Loggern vor den Lofoten den Hering belauert. Für ihn lebte in jeder Möwe die Seele eines auf See gebliebenen Fahrensmannes weiter. Wer eine Möwe tötet, dessen Schiff wird nie die Heimat wiedersehen. Es wird einlaufen in den großen Hafen der verlorenen Schiffe, aus dem es keine Abmusterung gibt. Für Peter Feldmann ist es jetzt eine unumstößliche Tatsache, daß die „Marlene Sietas“ nie wieder die Elbfeuerschiffe passieren wird, so lange der Willy Burrowsky an Bord ist.

„So'n ool'n Tühnbüdel!“ Damit tun die Jantjes das Unken ihres Mackers ab, als der Steuermann die Tür zum Logis aufreißt, um die Wache zu purren: „Reis' ut, Quartier, is mien

Verlang'n!

Reis' ut, Quartier, in Gottes

Nom'n!

Dee een van ji schallt Roer

verfang'n!

Reis' ut, Quartier, de Wach is

dohn.

Acht Glasen hett dat slohn!

Reis' ut, Quartier, in Gottes

Nom'n!

Hefft ji dat heurt?“

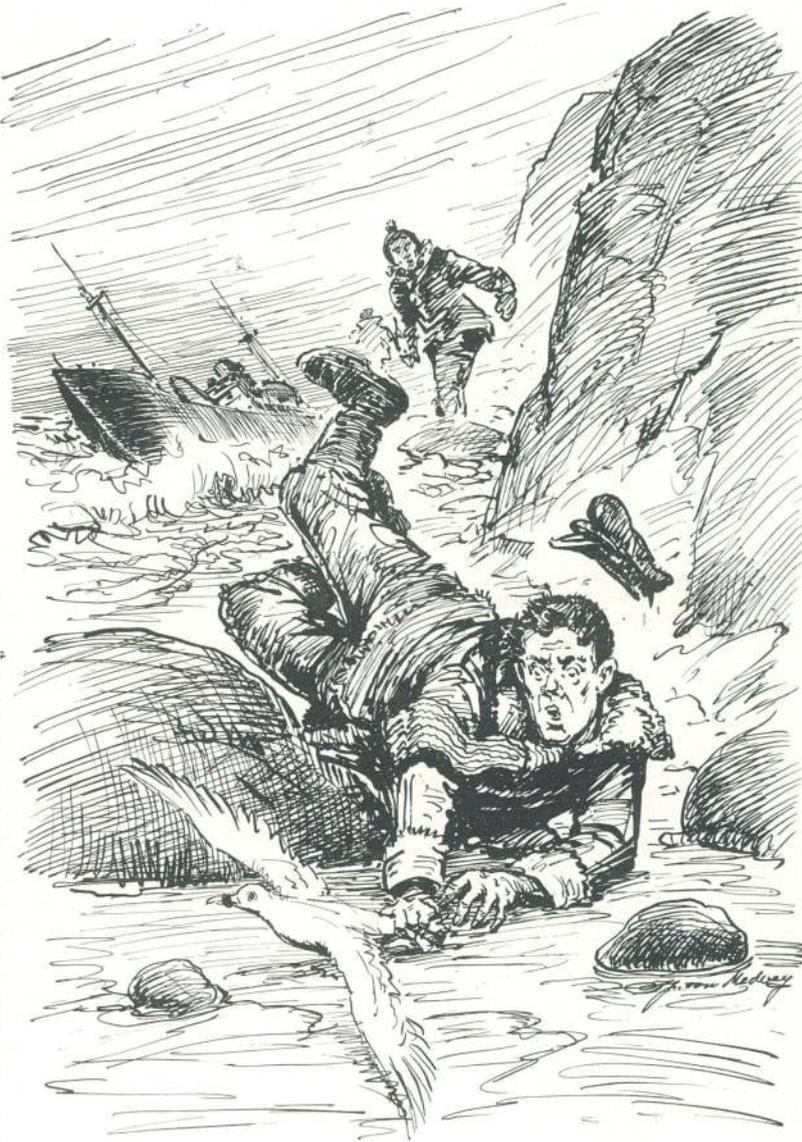
Steuermann Six hat es ausgelesen. Er lebt genau wie Feldmann noch in der Überlieferung der alten christlichen Seefahrt. Für ihn ist das Meer trotz stinkender Rohölmotoren, trotz Selbststeuer-Apparate, trotz drahtloser Telegraphie, Fernsehempfänger, Kreiselkompass und Radar noch immer voller Poesie. Und nun, da der Moloch Maschine mit den schwimmenden Fabriken und Hotels die stolzen Sternengraser mit der schimmernden Leinwand mehr und mehr von der See verdrängt, die letzten paar Windjammer keinen Platz mehr haben für die alten Fahrenleute, da ist er übergestiegen auf einen Hochseefischer, wo er immer noch mehr des Reizvollen und Abenteuerlichen zu finden hofft, als auf diesen neumodischen Qualmkotzern. Und die Mehrzahl der Leute von der „Marlene Sietas“ sind aus dem gleichen Holz geschnitzt.

Peter Feldmann verfängt das Ruder. Der Leichtmatrose besetzt den Ausguck auf der Back. Das ist bei fast dreißig Grad Kälte und dem dicken Nebel ein verdammt ungemütlicher Job. Anstatt nun hin und her zu trampeln, sich die Füße warm zu treten, hat er sich gleich faul auf das Spill gehockt. Plötzlich schiebt ihm einer die knülle Faust ins Genick. Wie ein Lappen sackt der Leichtmatrose in sich zusammen.

„Op Utkiek ward nich sloopen, du Swienjack, du Möwenschinner!“

Steuermann Six, der ihn hier eben aufgebiebert, hat auch einen Pik auf ihn.

Kapitän Laackmann ist den ganzen Tag noch nicht von der Brücke gekommen. Er traut hier oben dem Rummel nicht. Weder gestern noch heute hat er eine genaue Ortsbestimmung machen können. Nur mit Kompaß und Log blind durch den Nebel zu dampfen, ist ein gefährliches Spiel. Im Nordmeer ist kein Verlaß auf die beiden sonst so getreuen Freunde. Vor dem Weißen Meer läuft der Tidenstrom ver-



flucht hart, und die magnetischen Kompaßstörungen haben schon manches Schiff auf die Steine der Murmanküste gesetzt.

Und trotzdem jagt der Fischdampfer mit äußerster Kraft durch das Wasser. Es geht ja heimwärts. Außerdem wird es allerhöchste Zeit, aus dieser mulmigen Gegend zu verschwinden, wo in jeder Stunde die Eisfelder aus dem Norden weiter vordringen und den

Weg zum Atlantik versperren können. In kurzen Zwischenräumen warnt und schrillt und sucht die Dampfpeife. Der Steuermann lotet und vergleicht die Tiefen mit der Karte. Westkurs liegt an. Bald muß das Feuer von Swjatoinoss auf der Halbinsel Kola vor ihnen auftauchen.

Der Alte versucht mit dem Glas den Nebel zu durchdringen. Es scheint ihm fast, als ob eine hohe Küste dahinter läge. Er winkt Feldmann zu. Dieser legt den Hebel des Maschinentelegraphen auf „Halbe Fahrt“ und paßt doppelt auf den Kaneel.

Im gleichen Augenblick erfolgt ein Krachen und Zittern im Schiffe, ein Stoßen und Rucken. Es legt sich ein wenig auf die Seite, liegt dann bumsstill. Wie zum Hohn reißt vor ihnen plötzlich der Nebel zu einem breiten Spalt auseinander. Eine trostlose, steil ansteigende Küste liegt vor ihnen, schneebedeckt. Kein Baum, kein Strauch, kein Lebewesen, nur Eis und Sand und Fels und Schnee. Der Ebbstrom küselt um das Schiff, reißt das Wasser unterm Kiel fort. Kein Vorwärts und kein Rückwärts der Maschine, kein Rudermanöver bringt die „Marlene Sietas“ von der Klippe herunter.

Eine einzelne Möwe streicht über das Schiff. Sie stößt keinen Schrei aus, wie sie es sonst tun, um ihre Sippe herbeizurufen, wenn ein Fischermann in Sicht. Peter Feldmann starrt auf den stummen Vogel, vermeint einen schwarzen Schnabel zu erkennen, sieht dann nach Burrowsky hin. Eine maßlose Wut überfällt ihn dabei. Fast wäre er mit seinem Fischmesser auf den Leichtmatrosen losgegangen, wäre ihm nicht Steuermann Six in den Arm gefallen und hätte ihm verboten, seinen Platz am Ruder zu verlassen.

„Möwenschinner!“ brüllt er nur über Deck.

Keine Minute haben sie zu verlieren, wollen sie nicht an dieser einsamen Küste zerschellen. Mit dem Weichen des Nebels ist Wind aufgekommen. Erst eine leise Kühlte, ein paar Katzenpfoten auf dem Wasser, doch dann fegen auch schon steife Böen über die Seen hinweg. Eisigkalter Gischt weht über Deck, mit Hagelschauern vermischt, die den Männern ins Gesicht schneiden. See auf See backst gegen die Bordwand, hebt das Schiff auf, läßt es im Verebben dröhnend auf die Steine schlagen. Und das Wasser fällt, fällt von Minute zu Minute.

Der Steuermann hat das Boot aussetzen und nach achtern bringen lassen. Damit soll der kleine Warpanker nach See zu ausgebracht werden. Sie wollen versuchen, das Schiff mit der großen Netzwinde herunterzuziehen. Im-

sicht schneiden. See auf See backst gegen die Bordwand, hebt das Schiff auf, läßt es im Verebben dröhnend auf die Steine schlagen. Und das Wasser fällt, fällt von Minute zu Minute.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE • SCHMIEROELE

ESSO

mer mehr ebbt es ab. Schon kommt das kahle Gestein unter dem Kiel zum Vorschein. Der Meister hat die Pumpen gepeilt. In den Steuerbord-Tanks steht Wasser. Im dicken Strahl fördert es die Pumpe nach außenbords. Vor dem Schiff ist der Strand schon fast freige-ebbt. Sie müssen die „Marlene“ leichtern, wollen sie nachher mit auflaufendem Wasser wieder flott werden. Die ersten sind bereits über die Jakobsleiter an der Bordwand heruntergeentert, stehen nun knietief in dem seichten Wasser. Andere zunzeln die vereisten Netze los, mannen sie über das Schanzkleid, zerren sie ans Ufer.

Ein Krachen achtern, ein Aufschrei, ein Fluchen! Die Talje, mit der sie den Warpanker in die Jolle fierten, ist gebrochen. Aus guter Mannshöhe ist der Anker ins Boot gefallen, dieses unter sich zerschmetternd. Burowsky stand in der Jolle. Sie haben ihm schnell eine Leine zugeworfen und ziehen ihn nun ins flache Wasser. Holzsplitter sind ihm tief eingedrungen ins Fleisch. Peter Feldmann verzieht den Mund zu einem schadenfrohen Grinsen, als sie den Jungen ins Logis tragen.

„Dor kannst di woll noch öber freun, Peter! Is doch'n Hand weniger antopacken“, stößt ihn einer von seinen Mackern an. Feldmann erwidert nichts darauf. Er weiß, das der Burowsky allein die Schuld trägt. Die Möwe hat sich gerächt.

Bis zum Abend haben sie den Dampfer leichtert. Netze und Trossen und Ketten und Fang und alles sind von Bord gegeben. Ja, selbst die Kohlen aus den Bunkern haben sie in Körbe geschaufelt und an Land getragen. Immer noch wirft die Lenzpumpe das eindringende Wasser nach außenbords.

Die Nacht bricht herein. Herrschte am Tag schon ein Halbdunkel, die Polarnacht, so ist es jetzt vollständig finster geworden. Mit der einsetzenden Flut wächst wieder das Wasser. Der Wind frischt weiter auf, schwillt an zu Sturmstärke. Der Nordost wirft seine Seen gegen

das Schiff, schleudert es hin und her. Nun kann auch die Pumpe das Schiff nicht mehr lenzen halten. Fuß um Fuß steigt das Wasser zwischen den Kesseln und im Maschinenraum. Die Heizer müssen die Feuer löschen. Die Pumpe steht still. Wie Trommelfeuer dröhnt es von den Wogen, die gegen die stählernen Wände wuchten. Wie lange werden diese noch halten? Wann wird die erste See kommen, die den Dampfer überrollt, ihn ganz auseinanderbricht?

Kapitän Laackmann hält Schiffsrat ab mit dem Steuermann und dem Meister. Es hat keinen Zweck mehr. Sie müssen das Schiff aufgeben. Noch können sie über die Steine hinweg an Land waten. Bald wird ihnen auch dieser Weg abgeschnitten sein. Von der See her droht ihnen noch ein anderer Feind: die ständig weiter vordringenden Eisfelder.

So siedeln sie zum Strand über, ihren Zeugsack auf dem Rücken, holen dann noch Proviant, und ihre Matratzen und Schlafdecken. Andere haben an Land schon einen kleinen Unterschlupf gebaut aus Fischkisten, den Netzen und Persenningen. Inmitten dieser erbärmlichen Behausung hat der Koch einen kleinen Herd aus Steinen errichtet. Bei dreißig Grad Kälte darf ein wärmendes Feuer nicht fehlen, wollen sie nicht sämtlich in dieser Nacht erfrieren.

Der Alte geht nicht mit an Land. Er will das ihm anvertraute Schiff nicht verlassen. Er werkt noch in der Funkbude herum, Hilfe herbeizuholen. Noch ist der Apparat unversehrt. Doch sein Morsen ist vergeblich. Auf die SOS-Rufe meldet sich niemand. Wer sollte auch jetzt noch im September in der Barents-See und im Weißen Meer fischen? Dicht zusammengekauert um den kleinen Herd hockt die Mannschaft. Ergebungsvoll erwartet sie das Zerbrechen ihrer „Marlene Sietas“. Kein Mensch wird sie hier retten können. Ein ungewisses Schicksal liegt vor ihnen. Haben sie darum die Mühsal der Fangreise auf sich ge-

nommen, haben Tag und Nacht ohne Rast und Ruhe gearbeitet, um an einsamer Küste zu erfrieren und zu verhungern? Niemals würden ihre Frauen und Kinder erfahren, was aus ihnen geworden, keiner ihr Grab besuchen können. Manche halten es nicht mehr aus in dieser Enge. Sie wühlen sich aus den Decken, laufen laut schreiend in die Tundra hinaus, werden zurückgeschreckt von dem Heulen der Wölfe. von dem Jaulen der Füchse. Durch die Überbeanspruchung der Nerven zusammengebrochen, schleichen sie in ihren Unterschlupf zurück und finden doch keinen Schlaf.

Die Nacht ist lang. Ein dunkler Tag mit Hagel und Schneeböen zieht herauf. Das Wasser ist wieder abgeebbt. Noch hat die grausame See ihr Schiff nicht zerschlagen. Noch nicht! Wie die Katze mit der Maus, so scheint der Tod mit ihnen zu spielen. Ihr Kapitän, bleich und übernächtigt, kommt an Land. Ungehört verhalten seine ständigen SOS-Rufe in der Einsamkeit.

Schließlich müssen doch Menschen in der Nähe wohnen. Elende Lappenzelte würden ihnen als Luxushotels erscheinen. Sie wollen die Gegend nach einer Ansiedlung absuchen, wollen Hilfe herbeiholen, einen Schlepper aus Murmansk oder Archangelsk, der sie abbringt. Sie teilen sich in zwei Trupps. Der eine soll in die Tundra hineinziehen, der andere nach Südosten der Küste folgen. Nur den verletzten Burowsky müssen sie zurücklassen. Er sagt, er könne noch nicht laufen. Dafür soll er das Lager bewachen, soll Ausguck halten, ob nicht doch noch ein verspäteter Dampfer passiert.

Aus Bojenstangen haben sie sich Wanderstöcke gemacht, haben sich einen Kreeftsack voll Mundvorrat über die Schulter gehängt. So ziehen sie los. Peter Feldmann geht mit dem Steuermann den Küstenweg. Es ist ein beschwerlicher Marsch. Nur langsam kommen sie vorwärts. Felsen müssen sie überklettern, müssen über manchen jähen Abgrund jumpen, sacken manchmal bis an die Hüften ein in die Schneewehen. Eisiger Wind fegt über die Tundra, dringt durch die Schafspelze, die für diesen Landgang viel zu dürrig sind.

Der alte Feldmann ist etwas achteraus geblieben. Er ist nicht mehr so leifig auf den Beinen wie seine jüngeren Macker. Ganz unten am Strand, wo das Wasser Feek und Seegras und Muscheln zurückgelassen, hofft er einen besseren Weg zu finden. Still stapft er vor sich hin, hängt seinen eigenen Gedanken nach. Alle Elide der Welt möchte er darauf leisten, daß nur die Sache mit der Möwe die Schuld an der Strandung trifft. Das will er auch vor dem Seeamt sagen. Seeamt? Werden sie überhaupt jemals vor ein Seeamt kommen? Werden er und ein Dutzend Macker nicht bald als Möwen über den Fischdampfern kreisen? Als Möwen aus der Barents-See?

Plötzlich flattert zu seinen Füßen ein Vogel auf. Er greift danach. Das Tier ist zu schwach, noch wegfliegen zu können, macht nur ein paar kurze Hüpfer über die vereisten Steine, bleibt dann geduckt liegen, blickt mit großen ängstlichen Kugelaugen auf den Pelzmann. Jetzt hat Feldmann die Möwe erwischt, rutscht aber selbst dabei aus und bleibt liegen. Im Bein fühlt er einen stechenden Schmerz. Es scheint gebrochen. Aber er hat den Vogel.

„Feldmann, wo bliffst du denn? Nu kumm' doch!“ hört er seine Macker rufen. Er antwortet nicht, betrachtet nur staunend den Vogel, kann dieses Wunder noch gar nicht begreifen. So findet ihn Steuermann Six.

„Stürmann, wi kommt noh Hus, wi kriegt uns ool 'Marlene' wedder dol vun den Schiet! Kiek hier!“ und zeigt dabei voller Freude auf ein Stück schwarzes Isolierband neben sich im Schnee, das er der Möwe vom Schnabel genommen hat. Unterm Arm hat er jetzt den ängstlichen Vogel, füttert ihn mit Brotkrumen aus seinem Kreeftsack. (Schluß folgt)



## Immer die Mädchen!

Immer treiben die Mädchen ihren Spuk auf der letzten Freiwachen-Seite. Diesmal ist es das Filmsternchen Anja Brüning, das auf diese Weise ihren Hang zur christlichen Seefahrt bekunden will. „Immer die Mädchen“ heißt auch der Film, in dem sie ihre erste Rolle spielte.



## Klar bei Schmünzelauge

### Zeitfrage

Jochen Schönhals hatte sich im Heimathafen verliebt, diesmal ernsthaft. Irene war eine vielumworbene schwarzhaarige Schönheit, die aber nach seinen Beobachtungen sehr spröde und reserviert schien. Da die „Dora“, auf der er als Zweiter fuhr, in wenigen Tagen nach Ostasien in See gehen sollte, beschloß er, sich das Mädchen fürs Leben zu sichern. Da sie aber einmal erwähnt hatte, daß sie bereits verlobt gewesen war, eröffnete Jochen das entscheidende Gespräch als vorsichtiger Mann mit der Frage: „Sag mal, Irene, wie lange warst du eigentlich verlobt?“ Das Mädchen sah ihn nachdenklich an und antwortete mit der ausweichenden Gegenfrage: „Meinst du damit das letzte Mal oder alles in allem gerechnet?“

### Der Rufname

Jan war von dem heimischen Fischkutter der besseren Bezahlung halber auf einen Fischdampfer übergewechselt und lag nun zum ersten Mal in Aberdeen. Abends in „Sailor's Inn“ machte er die Bekanntschaft einer hübschen blonden Britin. Trotz erheblicher sprachlichen Schwierigkeiten kam er bei einigen Drinks ganz gut mit ihr klar. Schließlich



Bescheid sagen, wenn der Poller nicht hält.

wollte er ihren Namen wissen. Nachdem die Deern seine Frage begriffen hatte, flötete sie: „Beryl Evelyn Imogene Catherine Violet“. Vor diesem Massenangriff strich Jan zunächst die Flagge, dann versuchte er erfolglos zu sortieren. Endlich schüttelte er den Kopf: „Ik meen jo man blot dien Roopnohm!“ Dieses Mal verstand das Mädchen garnichts, und Jan kramte seine letzten Sprachkenntnisse zusammen: „How ye called by friends?“ Da strahlte die Schöne: „Oh, I see. Friends call me Darling!“

### Äußerst gesund!

Kuddel Schütte lag ernstlich krank im Hafenhospital. Nach langer Tropenfahrt hatte er aussteigen müssen, und der Arzt hatte bedenklich den Kopf geschüttelt. „Einzelzimmer, absolute Ruhe, strenge Diät, kein Alkohol, kein Tabak“, hatte er angeordnet. Und nun fühlte sich Kuddel schon wieder ganz wohl.

Jetzt öffnete sich die Tür des Krankenzimmers, und der Arzt trat zur Visite ein. Er blieb jedoch entsetzt stehen und starrte entgeistert auf den Patienten, der in dichte Rauchwolken gehüllt gemütlich im Bett saß und einen Krimilas. Erstaunt nahm er seinen Knösel aus dem Mund, um „Guten Morgen“ zu sagen, als der Doktor losbrach: „Ja, sind Sie denn komplett verrückt geworden? Ich habe Ihnen doch ausdrücklich jeden Tabakgenuß verboten!“ — Kuddel war tief beleidigt. Vorwurfsvoll erwiderte er: „Na, Herr Doktor, ich rauche doch Gesundheitste.“

### Die „Kostbare“ an der „Alten Liebe“

Die unter dem Sammelbegriff „Klütenerer“ segelnden Fahrzeuge pflegen von jeher ihre brave Unscheinbarkeit durch prächtige Namen auszugleichen. Je antiker die Namensgebung ist, desto größerer Beliebtheit erfreut sie sich. Sicherlich würden die heiteren und so überaus menschlichen Götter des Olymp lächeln, wenn sie sehen könnten, wie Klütenerer an deutschen Küsten ihrer Unsterblichkeit dienen. „Aphrodite“, „Herkules“, „Jupiter“ und „Juno“, „Pallas Athene“, „Flora“, „Victoria“, „Fortuna“ und „Audacia“, „Harmonia“, „Virgin“ und „Virtus“ wurden und werden oft bemöhrt. Klingende Namen in prangenden Lettern. Sie werden so groß gemalt, wie es der winzige Freibord eben noch zuläßt. Ist das Fahrzeug gut abgeladen, so muß sich die Götter- und Helden­schar schon bei Schulauf gefallen lassen, naß zu werden. Wenn bei der „Alten Liebe“ Ebbstrom läuft, und dazu ein steifer West weht, dann ist die See so klotzig, daß selbst der ehrwürdigste Klütenerername absäuft.

Heute kümmert sich keiner mehr darum. Aber anno dazumal bestand die Technik des Schiffs-

meldedienstes auf der „Alten Liebe“ nur aus Kieker, kräftiger Männerstimme und Flüster­tüte. Da war das schlimm.

Steht in alten Zeiten also der „Schiffsmel­dedienst“ breitbeinig auf der „Alten Liebe“ mit dem Megaphon am Ohr, als so ein Ewer in knuffiger See namenlos angeschippert kommt. An Bord grölen sie bereitwillig gleich ihren kostbaren Namen herüber:

„Preziosa!“

„Wat?“

„Prezio o o o o sa!“

„Wie heet dat?“

Das geht solange mit anwachsendem Stim­maufwand hin und her, bis die „Preziosa“ vor­beigeschippert ist und ihren Abstand wieder vergrößert.

Allerletzter Versuch mit schon gebrochener Stimme:

„Wiiiiie?“

Nunmehr von Bord: „Kleimiam . . .!“

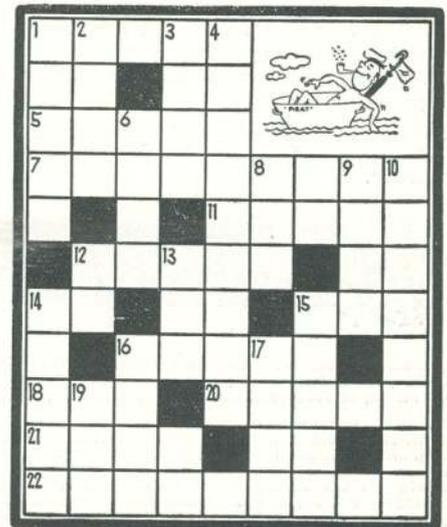
„Allright!“

Das hatte der Schiffsmeldedienst verstanden. „Preziosa“ heißt „Die Kostbare“.

\*

## Kniffliche Sachen

In meiner zweilundzwanzig bin ich Kapitän



**Waagerecht:** 1. Schiff für Sport und Vergnügen, 5. Fluß, an dem Hannover liegt, 7. für den Seemann das ärmste Geschöpf der Erde, 11. Inselreich, 12. unangenehm, 14. Abkürzung für eine Himmelsrichtung, 15. feierliches Gedicht, 16. hält das Schiff am Meeresgrund fest, 18. Raubvogel, 20. war einmal Hauptstadt des oberägyptischen Reiches, 21. Grundstoff, 22. das Planschbecken in der Wohnung.

**Senkrecht:** 1. Leichtes Beiboot oder Segelboot, 2. Fläche, 3. eine „Flosse“ des Menschen, 4. Spitzname des Matrosen, 6. alter Indianerstamm, 8. Fisch, 9. wertloses Zeug, 10. Künstlergruppe, 12. ein Name des Buddha, 13. erdiger Stoff, 14. feste Teilchen in der Luft, 15. heftige Luftbewegung, 16. Stadt in Rumänien, 17. Insel im Mittelmeer, 19. Tropenvogel.

### Wir formen Wörter um

Jedes der nachstehenden Wörter ist unter Verwendung sämtlicher Buchstaben in ein neues sinnvolles Wort umzuformen. Bei richtiger Lösung des Rätsels nennen die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter, der Reihe nach gelesen, ein gefährliches Schifffahrtshindernis.

Rede — Linse — Rast — Trab — Rebe — Eifer — Neige.



VOR DEM BIER UND NACH DEM ESSEN



**Bommerlunder**

NICHT  
VERGESSEN





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

**Weser:** Brake: Weserstraße  
Bremen: Stephanikirchhof  
Bremerhaven: Fischerhafen: Hoebelstr. 10  
Br-Mitte: Schifferstraße 53/55  
Brunsbüttelkoog: Seemannsfrauenheim, Schleuse  
Büsum: Fischereijugendheim  
Cuxhaven: Deichstraße 45  
Emden: Am Außenhafen  
Helgoland  
Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64  
Südschleuse, Seemannsfrauenheim  
Lübeck: Untertrave 1  
Wilhelmshaven: Im Hospiz, Marienstr. 12

**Übriges Bundesgebiet:**

### Die ev.-luth. Gemeinde in Caracas lädt ein:

„Wenn Sie schon einmal in La Guaira sind, dann sollten Sie auch nach Caracas kommen. Falls Sie dort keine Verwandten oder Freunde haben, dann besuchen Sie doch die ev.-luth. Auferstehungsgemeinde, denn in Caracas befindet sich eine der bekanntesten ev. Auslandsgemeinden der Welt. Sie liegt in einem schönen Stadtteil neben der Hazienda, von der aus Humboldt die Silla bestieg. Die genaue Anschrift lautet: Urb. La Castellana — Calle Redoma Apartado 4209. Diese Gemeinde hat Räume genug, um einige ruhige Stunden zu verbringen. Ferner finden Sie dort Landsleute, die Ihnen gern von Stadt und Land erzählen und Ihnen Verschiedenes zeigen können.“

Wenn Sie einen Besuch planen, so ist es günstig, sich vorher anzumelden. Telefon: Caracas 33 65 04“.



**Le Marine Militari nel Mondo 1960, Flottenhandbuch 1960.** G. Giorgerini/A. Nani Verlag der Seefahrtszeitschrift LE VIE DEL MARE, Mailand 1960; Ganzleinband 6000 Lire (42 DM).

Ein neues Flottenhandbuch im Format 30x23 cm, vorzüglich illustriert, auf Kunstdruckpapier liegt vor uns. Schon der hellgraue Leinenband mit dem hellblauen Titeindruck unterscheidet dieses Nachschlagewerk vorteilhaft von dem dunkelblau-gold der alteingeführten Handbücher. Aber nicht nur der gute Druck und die sauber ausgeführten Skizzen sprechen an, sondern mehr noch die peinliche Sorgfalt, mit der jedes Kriegsschiff der gegenwärtig 66 Marinen der Welt behandelt und auch seiner Geschichte nach in wenigen Worten charakterisiert wird. Im Aufbau ist das Buch eine gelungene Kombination des franz. „Les Flottes de Combat“ und des brit. „Jane's Fighting Ships“. Die alphabetisch angeordneten Marinen sind jeweils in einem Bilde mit der textlichen Behandlung der Schiffsklassen und einem Tabellenteil gegliedert, wobei der letztere alle interessierenden Daten übersichtlich und auch für den Nicht-Italiener in klar verständlicher Form enthält. Eine Liste aller äußerlich ersichtlichen Schiffskennungen — NATO Nrn usw. — ist dem Buch vorangesetzt. Daß die Erstausgabe des Werkes eine kleine Feiner und Druckfehler enthält, die erst der praktische Gebrauch ausmerzen kann, war kaum zu vermeiden.

**Handbuch für die deutsche Handelsschifffahrt:** Vom Bundesminister für Verkehr wurde das Handbuch für die deutsche Handelsschifffahrt nach dem Stande vom 1. 1. 1960 neu herausgegeben (Preis DM 30,—).

Es ist das einzige amtliche Nachschlagewerk, das sich bei sehr vielen Behörden des Bundes und der Länder, bei den einschlägigen Verbänden und Organisationen, Reedern, Schiffsmaklern, der umfangreichen Zubringerindustrie, dem an der Seeschifffahrt interessierten Verkehrs- und Speditionsgewerbe sowie den Werften und den deutschen Schiffsleitungen als zuverlässiger und unentbehrlicher Ratgeber in der täglichen Praxis erwiesen hat.

Infolge zahlreicher im abgelaufenen Jahre hinzugekommener Schiffsneubauten, vieler Schiffsumbauten, Heimathafenverlegungen, Eigentumswechsel, Namensänderungen usw. sowie wegen vieler Änderungen der für die Seeschifffahrt gültigen Rechtsvorschriften und mancherlei Änderungen bei den aufgeführten Behörden, Ausschüssen, Instituten, Schiffsverbänden, Ausgestellten der Nachrichten für Seefahrer usw. ist eine Neuauflage des Handbuches für das Jahr 1960 erforderlich geworden.

## Deutscher Schiffsmarkt

### Abgeliefert:

Seebäderschiff MS „Bremerhaven“, 2694 BRT, am 3. 6. 60 von der Adler Wertt GmbH, Bremen, an die Bremer Heigoland Dienst GmbH. MS „Indoi“, 1588 BRT, am 9. 6. 60 von der Krögerwerft GmbH, Rendsburg, an die Nordische Schifffahrt Gesellschaft m.b.H., Hamburg.

MS „Fresenburg“, 3982 BRT, am 15. 6. 60 von der Kieler Howaldtswerke A.G. an die Fruchtreederei H. Schuldt & Co., Hamburg.

Seebäderschiff „Ostfriesland“, 740 BRT, am 14. 6. 60 von der Wertt Jos. L. Meyer, Papenburg, an die Partenreederei MS „Ostfriesland“ (K.R.: A.G.- Ems, Emden).

MS „Hanse“, 9225 BRT, am 16. 6. 60 von der Lübecker Flenderwerke A.G. an die Lübeck Linie, Lübeck.

Autotransporter MS „Emma Johanna“, 11 612 BRT, am 27. 6. 60 von der Rhein Stahl Nordseewerke GmbH, Emden, an die Reederei Alfred C. Toepfer, Hamburg.

### Verkauft:

MS „Hans Honold“, „Heinrich Honold“, „Paul Honold“, ca 6200 BRT, von der Reederei Honold & Co., Bremen, an die Reederei Surrendra (Overseas) pvt. Ltd., Calcutta.

MT „Thorgerd“, 725 tdw, von der Tankreederei de Vries & Co., K.G., Hamburg, an die norwegische Reederei Skibs A/S, Karlander, Oslo. MS „Solveig Rickertsen“, 5883 BRT, von der Firma Ernst Rickertsen, Abt. Reederei, Hamburg, an Interessenten in Japan.

Fischdampfer „Ernst Gröschel“, 392 BRT, von der Reederei Grundmann & Gröschel, Hochseefischerei K.G., Bremerhaven, an die italienische Reederei Tontini.

MS „Rolandseck“, 1299 BRT, von der DDG „Hansa“, Bremen, an die Bundesmarine als Versorgungsschiff. Übergabe am 24. 6. in Hamburg.

MS „Lina Robert Müller“, 840 BRT, von der Reederei Robert Müller, Hamburg, an die Lauter-Elbe-Reederei GmbH, Lauterbach/Hamburg. Neuer Name „Hainig“.

MS „Simplon“ ex „Leine“, 600 BRT, von der Lloyd Seeschifffahrt GmbH, Hamburg, an die Deutsch-Nordische Schifffahrtsgesellschaft m.b.H., Hamburg.

### Zum Abbruch:

Fischdampfer „Eske“, 523 BRT, von den Eidelstedter Extraktions- und Fischmehlwerken Lübeck & Co., Hamburg. (K.R.: Ernst A. P. Koch) an Abbrecher in Belgien.

## Was sagen unsere Leses?

Antwerpen, den 24. 6. 1960

Obwohl wir Ihre Zeitschrift „Kehrwieder“ bei uns an Bord bekommen, möchte ich diese gute Zeitschrift auch für mich privat sammeln. . .

Mit freundlichem Gruß  
Rüdiger Gasser



### Seefahrtschule Hamburg

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) am 27. Juni 1960 folgende Herren:

Rudolf Beinhauer, Otto Bubbers, Wolfgang Choinka, Hans-Werner Dürkop, Klaus Firnhaber, Wilhelm Gaedike, Gerhard Habermann, Hans-Georg Hederich, Herbert Karting, Günter Klupsch, Karl-Günther Korittke, Peter Lange, Hermann Müller, Werner Musch, Walter Mussik, Uwe-Siegmar Oltmann, Carsten Petsch, Harro Rathmann, Erich Schinkel, Karl Schmidt, Hans-Peter Thießen, Heinrich Wesselhöft, Horst Wienecke, Rolf Wucherpfennig.

### Seefahrtschule Bremen

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Otmar Armin, Ludwig Emde, Heinz Heider, Helmut Kraft, Heinz Martens, Karl Müller, Wilhelm Reinke, Georg Seeg.

Die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) bestanden die Herren:

Manfred Baltrusch, Karl Diekmann, Heinrich Herber, Helmut Läßig, Manfred Liebig, Hans-Egon Martens, Werner Mastel, Josef Merkler, Walter Plugge, Ewald Schäfer, Günter Schwiur, Kurt Steinke, Friedhelm Tonner, Karl-Heinz Wilke, Johann Winkler.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) bestanden die Herren:

Heinz Böhme, Claus Bruhns, Peter Brundts, Hans Buschhoff, Helmut Czapet, Günther Frenzel, Jochen Gimm, Georg Groeneveld, Rudolf Illing, Klaus Kersen, Horst Kruse, Günter Küver, Günter Lehmann, Günter Lietzmann, Heinrich Lück, Egon Papenhausen, Paul Sauter, Kurt Schönhoff, Heinrich Schwarz, Walter Schwede, Ralf Siemsen, Hans Suckau, Hans Surbeck, Ditmar Wiese, Franz Woelke.

Die Prüfung zum Seefunksonderzeugnis bestanden die Herren:

Günter Becher, Dieter Braun, Bernd Gräper, Friedrich Oellrich, Hans Reiff, Sieghard Schröfel.

### Seefahrtschule Bremerhaven

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) folgende Herren:

Rudolf Adebahr, Curt Beyer, Fritz Ehrhardt, Ferdinand Friedrich, Henry Heins, Hans-Joachim Herzog, Karl-Heinz Hoffmann, Hans-Georg Holländer, Josef Huber, Grégar Juliusson, Albert Knöller, Erich Korsch, Heinz Kroll, Paul Piotraschke, Willi Schmidt, Helmut Sethmann;

zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4):

Bernhard Wilkening.

### Seefahrtschule Elsfleth

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) am 30. Juni 1960 folgende Herren:

Manfred Ebel, Jürgen Föbe, Uwe Friedrich, Henry Furrer, Manfred Gerloff, Max Hauschild, Johann Heeren, Franz Herbers, Franz Janda, Erwin Kieckhöfel, Werner Klaußer, Günter Mandt, Gerhard Marter, Uwe Memmen, Johannes Meyer, Georg Mumme, Wolfgang Niederstraßer, Martin Planert, Arnold Regenbogen, Gerhard Schmidt, Horst Schmidt, Heinz Schröder, Siegfried Schwarm, Volkert Stindt, Peter Töllner, Detlef Torp.



. . . werden am 14. Juli aus Berlin und am 11. August aus Hamburg gesendet.

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

### Auflösung von Seite 109

### Kreuzworträtsel

„In meiner zweiundzwanzig bin ich Kapitän“:

**Waagrecht:** 1. Jacht, 5. Leine, 7. Landratte, 11. Japan, 12. fatal, 14. SO, 15. Ode, 16. Anker, 18. Aar, 20. Elkab, 21. Uran, 22. Badewanne.

**Senkrecht:** 1. Jolle, 2. Area, 3. Hand, 4. Teerjacke, 6. Inka, 8. Aal, 9. Tand, 10. Ensemble, 12. Fo, 13. Ton, 14. Staub, 15. Orkan, 16. Arad, 17. Elba, 19. Ara.

### Wir formen Wörter um

Erde — Insel — Star — Bart — Erbe — Reife  
— Genie = Eisberg.



# HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

## Nachholelehrgänge an den Seemannsschulen

Die Ausbildungsinspektion für die Handels-schiffahrt im Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e. V. teilt folgendes mit:

„Die ‚Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen‘ (Eignungs-Verordnung) vom 28. Mai 1956 schreibt in § 3 Abs. 1 vor, daß jeder Decksjunge vor seiner Erst-Anmusterung mit Erfolg an einem dreimonatigen Lehrgang an einer staatlich anerkannten Seemannsschule teilgenommen haben muß. Diese Vorschrift gilt für alle Junggrade des Decksdienstes, die nach dem 1. 4. 1958 in die Seeschiffahrt eingetreten sind. Eine größere Anzahl Nachwuchskräfte ist jedoch auf Grund der Ausnahmerichtlinien der Küstenländer oder aus anderen zwingenden Gründen angemustert worden, ohne an einem solchen Lehrgang teilgenommen zu haben. Alle diese Junggrade sind verpflichtet, spätestens vor der Anmeldung zur Matrosenprüfung diesen Lehrgang nachzuholen. Ohne diesen Nachweis kann die Matrosenprüfung nicht abgelegt werden!

Diese Junggrade werden deshalb aufgefordert, sich baldmöglichst an einer Seemannsschule zu einem solchen Lehrgang anzumelden. Die Kosten für Unterkunft, Verpflegung und Krankenversicherung betragen DM 100 monatlich, also DM 300 für den Lehrgang. Als Taschengeld ist ein Betrag von etwa DM 80 bei Lehrgangsbeginn bei der Schulleitung zu hinterlegen. Anmeldungen nehmen die Schulleitungen der Seemannsschulen in Travemünde, Bremen und Elsfleth direkt entgegen. Diese Schulen stellen befahrene Junggrade in ihre laufenden Lehrgänge ein. Die Hamburger Seemannsschulen Hamburg-Blankenese, Hamburg-Finkenwerder und Hamburg-Bremervörde beabsichtigen, besondere Lehrgänge durchzuführen, in die nur befahrene Junggrade aufgenommen werden, und zwar beginnt ein Kursus am 1. Dezember 1960 und ein weiterer am 1. März 1961. Anmeldungen hierfür sind zu richten an die „Beratungsstelle für Schiffsberufe beim Arbeitsamt Hamburg.“

### Bei der letzten Matrosenprüfung in Hamburg

Wer sie hinter sich hat, weiß Bescheid. Wem sie noch bevorsteht, der bereite sich gut vor, denn ein Matrosenbrief kann in einem anerkannten Lehrberuf nur durch Kenntnisse und Leistungen erworben werden.



## Vom Heuerbaas zur Heuerstelle

Von O. E. Joerk

Wer heute eine der Heuerstellen in unseren Häfen betritt und den Heuer„baas“ sprechen will, wird feststellen, daß der Leiter der Heuerstelle diese Anrede nicht gerade gern hört, obwohl Baas „Herr“ oder „Meister“ bedeutet. Das hat seinen Grund. Zu sehr nämlich ist die Bezeichnung Heuerbaas vor langen Jahren von vielen ihrer Träger bei Fahrleuten in Mißkredit gebracht worden. Zu weit hat sich das moderne seemannische Heuerwesen nach Organisation und Aufgabe von der Tätigkeit der Baase entfernt. Zu gut auch ist sich der Heuerstellenleiter eben dieses Wandels und der Tatsache bewußt, daß seine Aufgabe die uneigennützig und unparteiische Arbeitsvermittlung im Dienste der Schifffahrt ist.

Der „Heuerbaas“ ist ein Stück Vergangenheit, ein Stück Geschichte, das nun schon um 40 Jahre zurückliegt.

Um die Jahreswende 1918/1919 war es, als die Seeleutegewerkschaften und die Reedereivereinigungen im deutschen Seefahrtsausschuß die Heuerstellen ins Leben riefen. Sie stellten sie unter die Aufsicht paritätisch von ihren Vertretern besetzter Organe mit einem neutralen, schiffahrtkundigen Vorsitzenden. Zwar hatten sich schon um die Jahrhundertwende Reedereivereinigungen und Großreedereien in Selbsthilfeaktionen darum bemüht, den Heuerbaasen das Handwerk zu legen und damit die gewerbsmäßige Stellenvermittlung in der Schifffahrt an der Wurzel zu treffen. Drakonische Anordnungen des Gesetzgebers waren ergangen. Aber das alles reichte noch nicht aus, um das Unwesen der Heuerbaase ganz zu beseitigen. Noch immer gelang es den Baasen, gutgläubige Seeleute, die nach langer Fahrt heimkehrten, nach allen Regeln der Kunst auszuplündern und sie durch die fragwürdigsten geschäftlichen Machenschaften um die sauer verdiente Heuer, um ihr ganzes Hab und Gut zu bringen. Noch immer war die gewerbsmäßige Stellenvermittlung für die Baase eine Pfründe erster Güte. „Landhaie“ nannte der Volksmund die Baase, und das sagt sicher mehr als genug.

„Wer anderen eine Grube gräbt, fällt selbst hinein“. Für die Heuerbaase wurde dieses Sprichwort bittere Wirklichkeit, als Seeleute und Reeder unmittelbar nach dem 1. Weltkrieg das seemannische Heuerwesen gemeinsam in die Hand nahmen und an die Stelle der gewerbsmäßigen Stellenvermittlung der Baase die nicht gewerbsmäßige Arbeitsvermittlung der paritätischen Heuerstellen setzten. Das war der Anfang. Schon im Jahre 1920 wurde dann von der Internationalen Arbeitsorganisation — einer Institution des Völkerbundes, in der Regierungen, Arbeitnehmer und Arbeitgeber mitwirken — ein Übereinkommen über die Stellenvermittlung für Seeleute verabschiedet, um den

## Was den Seemann sonst noch interessiert

nicht nur in Deutschland aufgetretenen Mißständen auf weltweiter Ebene entgegenzuwirken. Das Übereinkommen bekannte sich im Grundsätzlichen zur Einrichtung der paritätischen Heuerstelle. Nur dort, wo es an einem Zusammenwirken zwischen den Berufsverbänden der Seeleute und Reeder fehlt, ist nach seinen Regeln der Staat selbst mit seiner Verwaltung zur Durchführung der seemannischen Arbeitsvermittlung aufgerufen.

Für die deutschen Verhältnisse brachte das Übereinkommen also wenig Neues. Jedoch war es Anstoß zu einer Reihe gesetzgeberischer Maßnahmen. In kurzer Folge regelten nun im Jahre 1922 das Arbeitsnachweisgesetz im allgemeinen und im Jahre 1924 die „Verordnung über seemannische Heuerstellen“ in den Einzelheiten das deutsche seemannische Heuerwesen auf der Grundlage des Übereinkommens. Als dieses im Jahre 1925 für das Deutsche Reich völkerrechtlich bindend wurde, galt es seinem Inhalt nach schon einige Jahre.

Die Verordnung über seemannische Heuerstellen ist auch heute noch das „Grundgesetz“ des seemannischen Heuerwesens. Ihre Vorschriften regeln seinen Kern: die Errichtung der Heuerstellen, die paritätischen Organe des Heuerwesens und ihre Bestellung. Weiter enthalten die Vorschriften der Verordnung einige Grundregeln bei der Arbeitsvermittlung sowie Rechtsätze über die Aufsicht, denen die Heuerstellen unterworfen sind.

Der Leiter der Heuerstelle findet in der Verordnung ebenso Erwähnung wie sein Gehilfe, der Arbeitsvermittler. Von der Zusammensetzung des bei jeder Heuerstelle gebildeten paritätischen Verwaltungsausschusses und von der Wahl ihrer unparteiischen Vorsitzenden ist die Rede und auch vom „seemannischen Verwaltungsrat“ als der zentralen Aufsichts- und Beschwerdestelle des Heuerwesens. Dem seemannischen Verwaltungsrat oder dem Verwaltungsrat der seemannischen Heuerstellen (Sitz Hamburg), der gleichfalls paritätisch von Seeleuten und Reedern besetzt ist und unter Leitung eines unparteiischen Vorsitzenden steht, ist auch die Aufgabe zugewiesen, „Grundsätze über die Verfassung, Verwaltung und Geschäftsführung der seemannischen Heuerstellen“ zu erlassen. Darin kommt manche Einzelheit der seemannischen Arbeitsvermittlung und des Heuerstellenwesens zur Sprache. Erst in diesen Tagen ist eine Neufassung der „Grundsätze über die Verfassung, Verwaltung und Geschäftsführung der seemannischen Heuerstellen“ vom seemannischen Verwaltungsrat beschlossen und mit Zustimmung des Präsidenten der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung zum 1. Mai 1960 in Kraft gesetzt worden. Die Neufassung soll den Wortlaut der „Grundsätze“ an die neuere Entwicklung auf dem Gebiete der allgemeinen Arbeitsvermittlung anpassen. Sie vermittelt aber zugleich ein anschauliches Bild vom Wesen und Wirken der Heuerstellen und läßt mehr als diese Zeilen erkennen, warum der Heuerstellenleiter nicht mehr Heuerbaas genannt sein möchte.

# R. B. GREEN & SOERMANN

Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

Farbenfabrik  
Hamburg 11

Telefon 36 55 73



# Mein Hobby

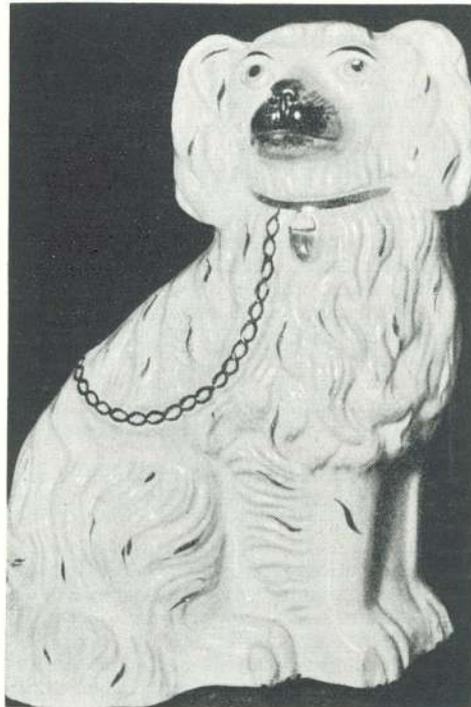
## Worte und Döntjes

Heute wollen wir einmal über eine andere, äußerst kurzweilige Freizeitbeschäftigung sprechen, nämlich über den Umgang mit dem gesprochen oder geschriebenen Wort.

Wer Freude an Schrift und Sprache hat, erkennt bald, welche geheimnisvollen gestaltungstarken Kräfte dem Wort innewohnen. Am Anfang aller Dinge schon soll es gewesen sein, das Wort. Wir sprechen von goldenen Worten und es wird behauptet, daß die Macht des Wortes gewaltiger sei als alle Waffen.

Das Wort vermag zu verletzen ja zu töten, andererseits kann es wie Medizin wirken, wie Balsam, der alle Wunden heilt. Das Wort kann auch erheitern, wenn es eine komische Sache oder Situation beschreibt oder wenn es von Menschen angewendet wird, die selbst Humor besitzen.

Von diesem Humor im Wort soll hier die Rede sein. Wer Spaß daran hat, mit dem gestaltbarsten und wohlfeilsten Material umzugehen, das es gibt, nämlich mit Worten, wer gern erzählt und schreibt, der sei hiermit aufgerufen, kleine Geschichten, sei es gereimt oder in Prosa, aufzuschreiben und an die Schriftleitung der „Kehrwieder“ zu schicken. Es gibt im täglichen Bordleben viele kleine Begebenheiten, die das tägliche Einerlei plötzlich durchbrechen wie ein heiterer Sonnenstrahl, die Schmunzeln, Grien oder schallendes Gelächter hervorrufen. Was dabei herauskommt, sind köstliche Döntjes. Die gilt es, der Vergangenheit zu entreißen. Sie verdienen es, daß alle daran teilhaben, die noch „Spaß an der Freude“ haben. Und das sind nicht wenige, denn Humor war noch nie eine schwache Seite der Fahrensleute.



## Dieser Hund

... *blickt treu  
und dumm  
und ist dabei  
ganz stumm. —  
Doch er verrät,  
was indiskret:*

Es gibt eine alte Kunde  
um diese dicken, dummen Hunde,  
die an den Küsten von Europa  
am Fenster stehn, sonst über'm Sofa,  
als mitgebrachte Liebespfänder  
der alten Sailors vieler Länder.  
Viel hatten sie oft zu verschenken  
und dabei praktisch noch zu denken. —

So müssen wir denn nun erfahren,  
wie streng damals die Bräuche waren!  
In dem pruden Albion  
war verboten damals schon,  
daß die leichten schönen Damen  
auf die Segelschiffe kamen,  
damit auf den soliden Planken  
nicht Seemannstreue kommt ins Wanken!  
Sie tarnten ihren Lebenswandel  
mit einem Steinguthundehandel!

Die einmal solchen Hund erworben,  
sind meistens wohl schon ausgestorben.  
Den Hund (auch ein Symbol der Treue)  
schenkten sie — meist ohne Reue —  
stolz wie eine Unschuldslilie  
als Souvenir ihrer Familie  
für Vertiko und Pfeifenbord  
Ach, mußte er dann wieder fort,  
fand man, daß es sich besser machte,  
wenn er noch ein Pendant mitbrachte!

Drum stehn — mitgebracht von Opa —  
meist zwei herum in Alt-Europa  
sich vis a vis auf dem Kamin,  
daß man in Treue denk' an ihn!  
Es sei ihm darum unbestritten,  
wer viel geliebt, hat viel gelitten!  
In alter Zeit gewesen isses,  
seit Ulysses!

Von E. Looff



## Zu unserem Hunde-Gedicht

In unserem Heft Nr. 7 vom Jahrgang 1957 brachten wir obenstehende Fotografie eines Steinguthundes. Hobbyfreunde, wer etwa Nippes sammelt, wie kleine Ebenholzelefanten, afrikanische Holzschnitzereien oder indische Reiher aus Kuhhorn, wie sie gern zum Schmuck von Vitrinen, Bücherbords, Fenstersimsen und Vertikos aufgestellt werden, der sehe sich diesen reinrassigen Pudelpinscher genau an, der ist nämlich unter Liebhabern heute gut 100 DM wert. Was es damit für eine Bewandnis hat, bringen wir unseren Lesern in diesem Zusammenhange gern zur Kenntnis, nicht weil dieses Gedicht etwa eine Kleinodie deutscher Dichtkunst darstellen würde oder weil wir begeistert wären, wenn man wieder einmal unsere Treue anzuzweifeln wagt. Nein, aber es verrät echte Freude am Wortspiel, an einer Liebhaberbeschäftigung, am Hobby.

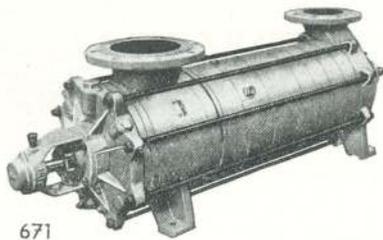
Fotos und Zeichnungen: Redaktionsbüro H. Bernick, 1 Mater S. 100; Conti-Press S. 97, 104/105; Constantin/Schmidt S. 108; Deike Matern S. 98, 106, 109; Foto Gläser S. 101; H. v. Medvey S. 107; F. Mücke S. 106; Quast & Cons. S. 101, 104/105; F.K. Rausch Farbfoto; K. Schmiscke S. 103; G. Schowalter S. 111; Seefahrt-Verlag GmbH. (Archiv) S. 99, 100, 112.



## Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung  
Verpallen und Laschen von Ladung

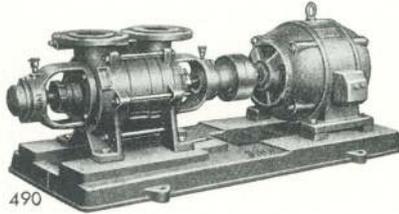
HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 - Tel.-Adr.: Lindham  
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß: Hamburg-Süd PL 1104



**Sihl**  
**PUMPEN**  
für den  
**SCHIFFBAU**

671

**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 Kapitänsgröße.



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



**CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11**

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

Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich unseren soeben erschienen Katalog

**Bücher für die Schifffahrt**

Schiffahrtsbuchhandlung · Verlag

**ECKARDT & MESSTORFF**

Amtl. zugel. Verkaufsstelle für Seekarten

HAMBURG 11 · Beim alten Waisenhaus 1



**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



**SCHIFFSMAAKER  
SPEDITEURE**

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

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

KIEL

HAMBURG

WILHELMSHAVEN

NEW YORK

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210-212, Ruf 24 78 00. 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 eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hofen-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.

**CARL PLÜCKER**  
 ROTTERDAM AMSTERDAM

Schiffs-Proviant  
 Deck- und Maschinen-Ausrüstungen  
 Segelmacherei

IMPORT EXPORT



gegründet 1890

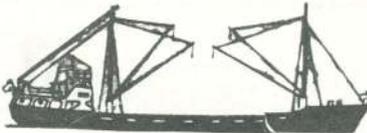
Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23  
 Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ  
 Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487

**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 1, Gotenstraße 6  
 Telefon 24 94 47/49

---

**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-Alltona, Nopitzstraße 15  
 Telefon 31 12 66 - Fernschreiber 021 3218

---

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

**DER WELT MEISTVERKAUFTE  
 ZIGARETTEN**



**Camel**  
 SEIT 11  
 AUFEINANDERFOLGENDEN  
 JAHREN



**Winston**  
 SEIT 5  
 AUFEINANDERFOLGENDEN  
 JAHREN



**Salem**  
 SEIT 3  
 AUFEINANDERFOLGENDEN  
 JAHREN

in Deutschland  
 gehandelt unter **Reyno**  
 1959

**FRESH FROM THE U.S.A.**

ZIGARETTENPRODUKTION NACH MARKEN IN U.S.A.

Nichtfilter		
1. CAMEL . . . . .	65,200,000,000	
2. Pall Mall . . . . .	63,200,000,000	
3. Lucky Strike . . . . .	44,500,000,000	
4. Chesterfield . . . . .	28,300,000,000	
5. Philip Morris . . . . .	10,400,000,000	
Filter		
1. WINSTON . . . . .	46,300,000,000	
2. Kent . . . . .	38,400,000,000	
3. L & M . . . . .	26,000,000,000	
4. Viceroy . . . . .	21,500,000,000	
5. Marlboro . . . . .	20,600,000,000	
Mentholisiert-Filter		
1. SALEM . . . . .	28,200,000,000	
2. Kool (Filter) . . . . .	9,300,000,000	

Gemäß Harry M. Wootten's Berechnung publiziert in *Printer's Ink* Magazine vom 25. 12. 59. Copyright 1959.



Eine Hand für Dich —  
 die andere für's Schiff

**Sicherheit für  
 das Personal der Schifffahrt**

Lebens- und Rentenversicherungen, Invaliden- und Alterszusatzversicherung, Unfall- und Sterbegeldversicherungen, Aussteuer- und Ausbildungsversicherungen.

Keine Beschränkung in den Tropen und in der kalten Zone bei Invaliditäts- und Alterszusatzversicherung.

Es berät Sie unser erfahrener Mitarbeiter:  
**Wilhelm Choinka, Hamburg 39, Semperstraße 40,  
 Ruf: 27 85 46**

**DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG**  
 Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

*gesichert sein  
 versichert sein*

Verwaltungsdirektion Hamburg,  
 Hamburg 11, Heiligengeistbrücke 3  
 Telefon: 34 88 78 / 79



**KARL GRAMMERSTORF**

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenuau  
 Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 33 88 55 - Privat: 42 48 40 - Kiel: 3 61 12 / 3 61 13 - Brunsbüttelkoog: 566

Fernschreiber: Hamburg: 021 2488 - Kiel: 029 834 - Brunsbüttelkoog: 028 871