

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Neapel
- Steigernder Wettbewerb im Schiffbau
- Schiffssicherheitsvertrag
- Flottenumschau
- Sport an Bord
- Moritätenlied
- Große Bilderseite
- Der Fischdampfer
- Gefährliche Begegnung
- Klar bei Schmunzelauge
- Der Mensch an Bord
- Preis Ausschreiben



Badegäste und eine frische Brise



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal

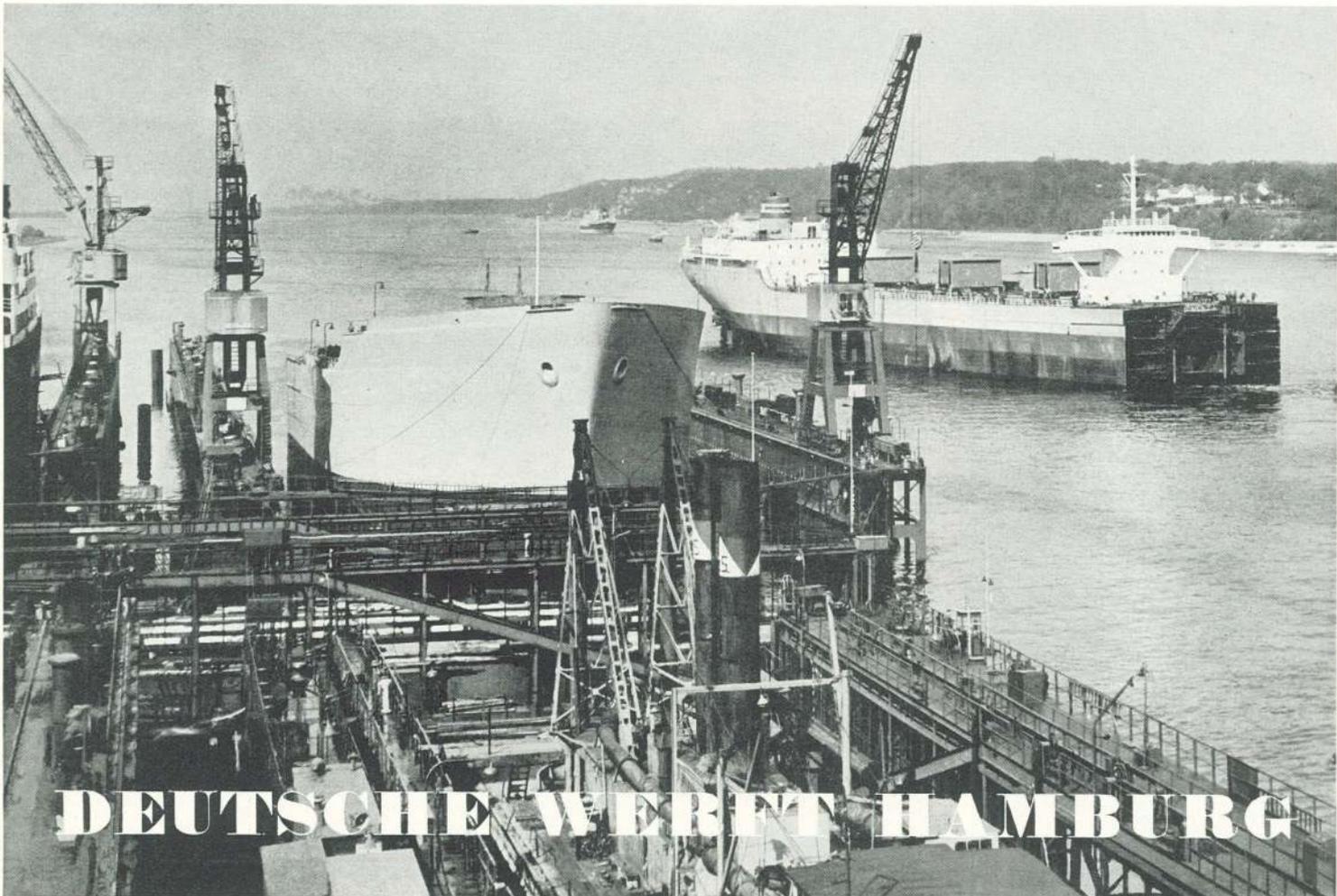


SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTELKOOE
WILHELMSHAVEN



EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht



DEUTSCHE WERFT HAMBURG

International



SCHIFFSFARBEN



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

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

August 1960

Nr. 8



Mitte des Monats Juli gaben die vier Tarifpartner der deutschen Seeschifffahrt eine gemeinsame Verlautbarung über den Abschluß eines neuen Heuertarifvertrages heraus. Dieser zwischen dem Verband Deutscher Reeder und dem Verband Deutscher Küstenschiffer einerseits, der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft andererseits, im Rahmen der zweiten Schlichtungsinstanz abgeschlossene Heuertarif ist mit Wirkung vom 1. Juli 1960 in Kraft getreten. Dem Abschluß in der zweiten Schlichtungsinstanz gingen voraus, wie es in der gemeinsamen Verlautbarung wörtlich heißt: „außerordentlich schwierige freie Verhandlungen von vier Monaten Dauer — wohl die problemreichsten Tarifgespräche der Nachkriegszeit.“

Was hat die Heuerverhandlungen dieses Mal so schwierig, so problemreich werden lassen? Von den Gründen können hier nur zwei wichtige skizziert werden: Einmal war maßgebend die seit dem Jahre 1957 anhaltende schlechte Schifffahrtssituation, die bekanntlich nur zeitweilig und auch nur in speziellen Fahrtbereichen eine geringe Besserung erfahren hat. Das geringe Frachtaufkommen ist noch durch eine Reihe von Steigerungen auf dem Kostensektor belastet worden. Dabei sollten Steigerungen auf dem Sektor der Personalunkosten, insbesondere durch die Tarife der Jahre 1954, 1956 und 1958, sowie durch das im Jahre 1958 in Kraft getretene Seemannsgesetz deswegen nicht außer acht gelassen werden, weil diese Steigerungen innerhalb der letzten 8 Jahre zwischen 70 oder 75% der gesamten Personalunkosten (also nicht etwa nur der Grundheuern) gelegen haben. Zum anderen war die Forderung in ihrer Höhe selbst ein Faktor, der im starken Gegensatz zur Schifffahrtssituation stand. Natürlich konnte und hat nicht außer acht gelassen werden können, daß die Gehälter und Löhne an Land in den letzten Jahren gestiegen sind und daß auch einige andere Schifffahrtsnationen Heuerverbesserungen durchgeführt haben, die jedoch für den Zeitraum der letzten vier Jahre nicht annähernd so hoch waren wie zunächst behauptet wurde.

In dieser Frontstellung ist es der Vorschlag der Reeder gewesen, anstelle einer für alle Seeleute gleichen Erhöhung strukturelle Veränderungen im Heuertarif durchzuführen. Dabei ging es darum, in dieser schweren Schifffahrtszeit gerade diejenigen entsprechend mehr zu bedenken, die eine relativ große Verantwortung an Bord tragen und ebenso diejenigen, die schon länger zur See fahren und daher über eine größere Berufserfahrung verfügen. Demgegenüber konnten die Anfangsbezüge in Anbetracht der schnellen Aufstiegsmöglichkeiten geringer in Ansatz kommen. Es ist von beiden Seiten der Verhandlungspartner als erfreulich bezeichnet worden, daß sich, von diesen Vorschlägen ausgehend, unter dem neutralen Vorsitz von Herrn Professor Krüger, Universität Hamburg, ein Kompromiß ergeben hat, der der Schifffahrt als Ganzem dient.

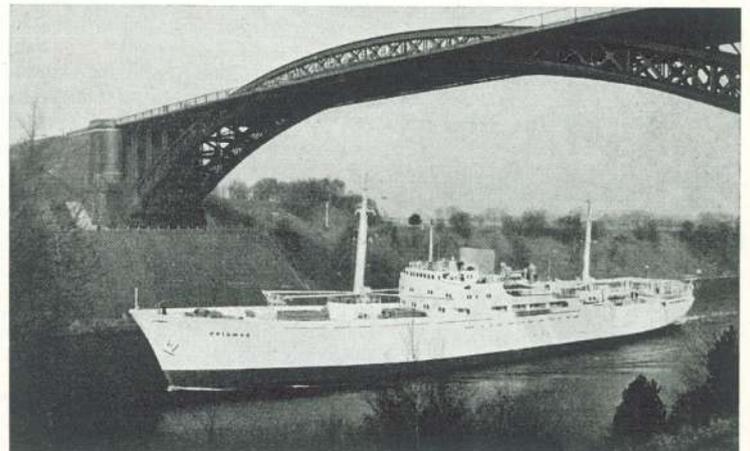
Der 16 Seiten umfassende neue Heuertarif kann hier nur in wenigen Beispielen der Grundheuer — entsprechende Verbesserungen gelten für die Mehrarbeitsvergütungen — wiedergegeben werden. Es erhält zum Beispiel in Zukunft der Matrose, für den vom 1. bis 8. Dienstjahr vier Altersstufen eingeführt sind, eine Grundheuer zwischen DM 325,— und 400,— (früher DM 300,— bis DM 350,—). Der Bootsmann und alle übrigen Unteroffiziere des Decks-, Maschinen- und Verpflegungssektors erhalten bei der gleichen Berufsaltersstaffelung zwischen DM 405,— und DM 490,— (früher DM 380,— bis DM 400,—). Beim Bedienungspersonal sind drei Altersstufen zwischen dem 1. und 7. Jahr eingeführt (bisher drei Staffeln zwischen dem 1. und 9. Berufsjahr). Der II. Ingenieur ist in der Großen Fahrt in den Kreis der Offiziere mit Festheuern einbezogen worden. Im übrigen ist bei den Offizieren und Angestellten neben der allgemeinen

Erhöhung der Fest- bzw. Grundheuern eine größere Differenzierung durch zwei Pauschalhöhen für die mittleren bzw. jüngeren Offiziersgrade eingeführt worden. Diejenigen jüngeren Offiziere, die auf diesem Wege nicht die gleiche Erhöhung wie ältere erreichen, werden dennoch für die Differenzierung Verständnis aufbringen, weil auch sie eines Tages in die höheren Bezüge der mittleren und höheren Dienstgrade hereingewachsen werden. Von diesem Gesichtspunkt aus ist es interessant, daß beispielsweise der I. Ingenieur in der Großen Fahrt (Linien-) mit einer Anhebung um 9,3% auf DM 1380,— als Festheuer gekommen ist. Die Bezüge für Kapitäne, deren Vereinbarung nicht zur Verhandlung stand, sind auf das freiwillige Angebot der Reederseite hin um durchschnittlich ca. 10,3% angehoben worden. Die Gesamtbelastung der Reedereien durch den neuen Heuertarif wird bei über 8,5% liegen.

Schon diese wenigen Zahlen zeigen, daß es sich um eine erhebliche Verbesserung der Heuern handelt. Das bestätigte auch Professor Krüger, der neutrale Vorsitzende der zweiten Schlichtungsinstanz, als er in einem Radio-Interview sagte: „Es ist mit dem neuen Heuertarif etwas Effektives geleistet worden in Gestalt eines Kompromisses zwischen der Notwendigkeit einer Heuererhöhung und der Notwendigkeit gewisser Korrekturen im Heuertarif selbst. Das Verantwortungsbewußtsein der Sozialpartner hat sich in den Verhandlungen und in der Schlichtungsinstanz bestens bewährt.“

Der Wachoffizier

Brücken über alle Meere, Brücken für den Reichtum unserer Erde und für die Güter, die Menschengestalt und -Fleiß daraus schaffen. Brücken für die Menschen daheim und in aller Welt; das ist unsere Seeschifffahrt.



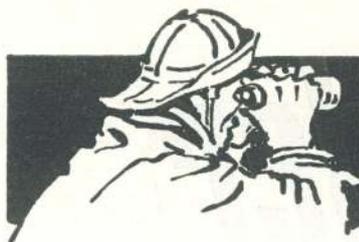
In der berühmten „Illustrierten Weltgeschichte“ von Ranke, Neuausgabe 1931, fanden wir als die „hauptsächlichen politischen Gefahrenpunkte für die Zukunft Europas“ die folgenden angegeben: Gibraltar, die Dardanellen, Savoyen, Südtirol, Siebenbürgen, Besarabien, Wilna und den polnischen Korridor. Auch der Streifen Eupen-Malmedy an der belgischen Grenze war verzeichnet. Über die meisten dieser „Gefahrenpunkte“ sind die Ereignisse der letzten dreißig Jahre hinweggerollt, und die jüngeren Generationen werden und können kaum wissen, wieso und warum die genannten Positionen Gefahren für Europa in sich bergen. Geblieben ist etwa die Festung Gibraltar, britische Kronkolonie seit 1740. Aber die maßvolle und vorsichtige Politik des spanischen Staatschefs Franco hat selbst während des zweiten Weltkrieges nicht an diese Position gerührt und wird es voraussichtlich auch in absehbarer Zeit nicht tun. An die Stelle des polnischen Korridors aber ist ein Gefahrenpunkt erster Ordnung in

Berlin

entstanden. Auch er wäre längst „überrollt“, und zwar vom Osten her, wenn nicht die maßgebenden Westmächte in unzweideutiger Form sich für die Freiheit Berlins eingesetzt hätten. Gefahrenpunkte für Europa sind weiter die sowjetisch besetzte Zone in Mitteldeutschland und die polnisch und sowjetisch besetzten Gebiete Ostdeutschlands. Wir werden mit besonderem Ernst und mit besonderer Liebe an sie und ihre Menschen denken, wenn wir am 11. September den „Tag der Heimat“ in der Bundesrepublik begehen.

Freunde auch in Südostasien

Aber nicht nur die sogenannten Westmächte sind Freunde eines freien Berlin. Wir hörten gerade in diesen Tagen, daß



Der Mann am Ausguck

der Premierminister des Staates Malaya, Tunku Abdul Rahman, dem Schicksal Berlins größte Anteilnahme entgegenbringt und daß diese Anteilnahme der wichtigste Grund für seine Reise in die Bundesrepublik im vergangenen Jahre war. Dabei hat Malaya, stolz auf seine erst jüngst erworbene Unabhängigkeit, auch seine Sorgen. Als die Briten um 1870 — damals die Herren in Malaya — Chinesen in Massen einwandern ließen, um billige Arbeitskräfte für die Zinngruben zu erhalten, ahnte niemand, daß Malaya sich einmal selbst regieren und damit vor die Frage der Ko-Existenz der Rassen gestellt werden würde. Der Malaiische Staatenbund besteht zur Hälfte aus Malaien (etwa 3,3 Millionen), 2,5 Millionen sind Chinesen und den Rest — etwa 3/4 Millionen — stellen die Inder. Die Erlangung der Unabhängigkeit ist in erster Linie Tunku Abdul Rahman zu danken. Er hat es auch fertiggebracht, bei den Wahlen zum Parlament eine Allianzpartei zu gründen, die eine Zweidrittelmehrheit erringen konnte. Diese Allianzpartei besteht aus Malaien, Chinesen und Indern.

Frauen in der Politik

Daß auch Frauen in der Führung von Staatsgeschäften bewandert sind, beweisen uns in der Gegenwart die Königinnen von England und Holland, um zwei der prominentesten zu nennen. Auch in der älteren Geschichte und in der Antike spielten Frauen eine Rolle an Königs- oder Kaiserhäusern. Allerdings taten sie das nicht immer zum Vorteil ihrer Völker, und blutige Rache setzte der Herrlichkeit ein Ende. Aber es ist doch so, wo kluge Frauen regieren oder mitregieren, zeigt sich neben der Macht ein Schimmer der Schönheit der Grazie. Das konnten wir vor wenigen Tagen selbst erleben, als der König von Thailand mit seiner reizenden Gemahlin Sirikit die Bundesrepublik besuchte. Es schien uns so, als wäre ein Traum der Vergangenheit wieder lebendig geworden. Und selbst die rauhen Schauer-

leute im Hamburger Hafen schwenkten ihre Mützen und riefen freundliche Worte, als das Königspaar in der Senatsbarkasse eine Hafenrundfahrt unternahm. Das Gesicht des Königs war ernst, wie schon bei der Ankunft und bei den offiziellen Empfängen. Aber die Königin strahlte, und wenn dieser Besuch aus fernen Landen hier an der Wasserkante — auch in Bonn soll es so gewesen sein — seine politischen Früchte trägt, dann ist das nicht zuletzt dem Lächeln der Königin zu danken. Bhumibol und Sirikit, diese beiden so romantisch klingenden Namen waren bald auch den Buttjes in Hamburgs Straßen bekannt. Und was tat das Königspaar in der Bundesrepublik? Natürlich wollte es neue Beziehungen anknüpfen und die alten pflegen. Daß das gelungen ist, dürfte kaum bezweifelt werden. Das Land Thailand ist unter seinem alten Namen Siam manchem geläufiger als unter dem neuen. Auch im fernen Osten ist die Geschichte nicht stehen geblieben. Und der alte junge Staat will den Anschluß an die Entwicklung der Gegenwart nicht verpassen.

Unabhängigkeit will gelernt sein

Über die Vorgänge am Kongo ist in den Zeitungen so viel geschrieben und im Rundfunk so viel gesprochen worden, daß wir es uns hier versagen können, das Thema zu erörtern. Man darf aber vielleicht darauf aufmerksam machen, daß der Generalsekretär der UNO, Dag Hammarskjöld, das Verbleiben der UNO-Truppen auf etwa fünf Jahre berechnet hat. Wer hat das Feuer entfacht, zu dessen Eindämmung die internationale „Feuerwehr“ einen solchen Zeitraum benötigt? Das Urteil wird die Geschichte sprechen. Nachdem Mauretanien die Unabhängigkeit erlangt hat, ist auch der zwischen Frankreich und Madagaskar geschlossene Unabhängigkeitspakt in Kraft getreten. Madagaskar ist so groß wie Frankreich, Holland und Belgien zusammen. Die Regierung liegt in den Händen des Ministerpräsidenten Tsiranana, eines gemäßigten Mannes, der bereit ist, einen Strich unter die Vergangenheit zu ziehen.

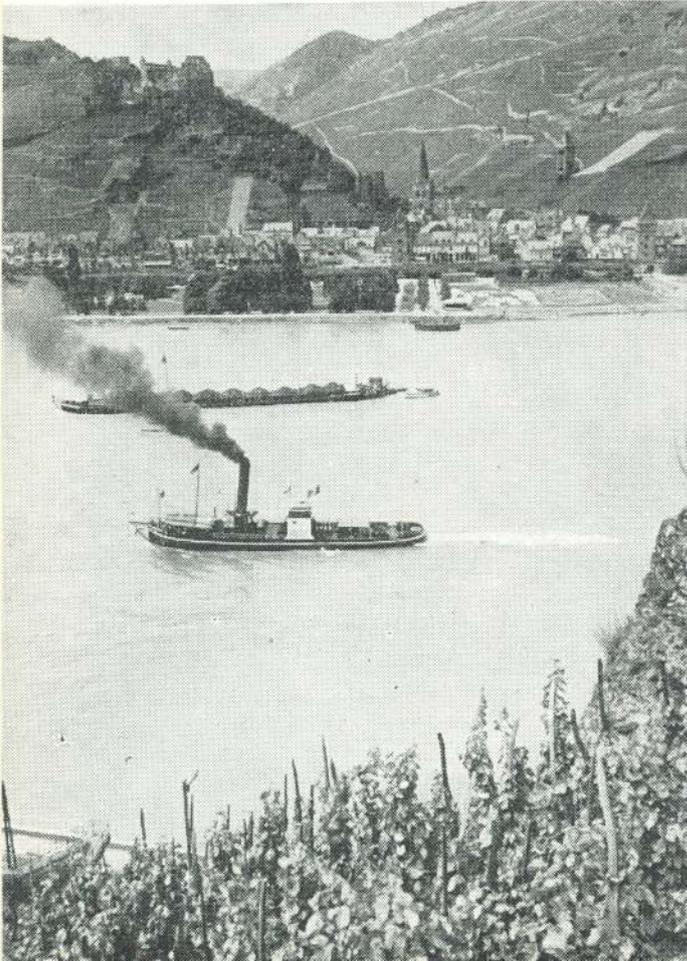
Australien — glücklichster Erdteil?

Mit den oben angeführten „hauptsächlichen politischen Gefahrenpunkten für Europa“ kommen wir heute nicht mehr aus. Die Weltpolitik beschränkt sich nicht mehr auf Erdteile, sie ist universal geworden. Denken wir an Algerien, an die Spannungen zwischen Ägypten und Palästina, an Tibet und Korea, und an Kuba. Wo heute noch Ruhe und Frieden zu herrschen scheinen, brechen plötzlich Feuerbrände auf, die auch Unbeteiligte bedrohen. Nur ein Erdteil scheint den Welthändeln entrückt zu sein. Das ist Australien. Das herrliche Land am Indischen Ozean mit den Fidschi- und Hawaii-Inseln, den Karolinen und Samoa atmet Frieden und Glückseligkeit. Oder scheint uns das nur so? Jedenfalls können wir nicht alle in jene glücklichen Gefilde auswandern. Fritz Roßberg

Unser schönes

Deutschland

Wo sich deutsches und französisches Schicksal über viele Jahrhunderte lang erfüllte, wo romantische Burgen und berühmte Ruinen von reben-geschmückten Höhen grüßen, da fließt der Rhein. Wer zählt die Lieder und Gesänge, die alten Sagen um diesen Strom! Unser Foto zeigt ihn bei Bacharach mit der Burg Stahleck.





Neapels Reichtum und zugleich Altersversorgung seiner meist armen Einwohner: Kinder.

Geschichtliches

Aus dem Altertum dringt wenig Kunde von Neapel zu uns. Capri im Süden des malerischen Golfes, dem Neapel seinen Namen gab, gefällt nicht nur unseren heutigen Globetrottern aus aller Welt, sondern war schon bei den römischen Kaisern als Residenz beliebt. Tiberius zog sich zur Zeit der Christenverfolgung nach Capri zurück und ließ sich und seiner Familie Villen bauen, deren Ruinen heute noch von Luxus und Pracht künden, wie die alten Römer sie liebten.

Fischer mögen schon damals am Strand des heutigen Neapel ihre Netze ausgefahren haben, wie sie es heute noch tun; Kaum daß die Bauart ihrer Boote sich wesentlich verändert hätte. Auch der mächtige, das ganze Panorama beherrschende Kegel des über 1000 m hohen Vesuv hat damals seine Rauchfahne in den seidigen Himmel geschickt, genau wie heute.

Im Jahre 79 nach Christi brach dieser Vulkan aus und begrub Herkulanum und Pompeji unter seiner Asche. Was dort ausgegraben ist, findet man heute als Kulturzeugnisse von unheimlicher Lebendigkeit in den Museen Neapels.

In den USA werden heute Wahrzeichen seiner Kultur konserviert und tief in die Erde versenkt, um der Nachwelt erhalten zu bleiben. Damals besorgte das die Vulkanasche des Vesuv.

12 km nördlich, in respektvoller Entfernung von dem tätigen Vulkan, entwickelte sich aus einem Fischerdorf langsam aber unaufhaltsam Neapel, drittgrößte Stadt Italiens, die heute über eine Million Einwohner zählt.

Neapel und Rom sind beides italienische Städte, aber sie sind so verschieden wie etwa Hamburg und München, dem Charakter, dem Dialekt nach und am meisten unterscheiden sie sich in ihren Sitten und Gebräuchen.

Neapel hat von jeher seine eigene, von Rom unabhängige Geschichte gehabt. Es gehörte bis in jüngerer Vergangenheit politisch mit Sizilien zusammen und bildete nach Zerfall des weströmischen Reiches mit dieser Insel ein eigenes Staatsgefüge, zunächst unter byzantinischer Herrschaft. Schon daher, von Ostrom also, erhielt und bewahrte sich Neapel seinen eigenen Akzent. Die Herrschaften und Abhängigkeiten lösten sich nun im Laufe der Jahrhunderte in bunter Reihenfolge ab. Es hat deutsche Kaiser, normannische Eroberer, die Habsburger, spanische Vizekönige, französische Statthalter, unter ihnen Napoleons Bruder Murat und die Bourbonen über sich ergehen lassen müssen. Alle hinterließen ihre Spuren, drückten Neapel ihren kulturellen und architektonischen Stempel auf.



Der Hafen

Neapel

In Barbarossas gutgeführtem Beamtenstaat erlebte Neapel eine Blütezeit.

Die Bourbonen herrschten absolut und feudal, drangsalierten das Volk und zogen rücksichtslos unmenschliche Steuern ein. Viel haben die Einwohner Neapels gelitten, selten gekämpft, von Kriegeruhm ist wenig Kunde. Die Schönheit dieser malerischen übersonnten Landschaft, in die Neapel gebettet ist, zog immer die Mächtigen an, hier Hütten zu bauen und zu regieren. Das eine fanden die Napolitaner selbst gut, das andere überließen sie den Fremden. Neapel ertrug sie und wuchs und lachte und sang dabei. Die Napolitaner waren noch nie ein Menschen-schlag, der wegen Staatsangelegenheiten übereilt zu den Waffen greift. Süßer als das Sterben für das Vaterland, wie es die alten Römer lehrten, als sie ihr Weltreich eroberten, süßer ist für den Napolitaner das Nichtstun. Anstatt zum Schwert greift er zur Gitarre. Anstatt zu kämpfen liebt er.

So mußte denn 1860 Garibaldi der Norditaliener, der Bismarck Italiens, kommen und Neapel von der Bourbonenherrschaft befreien, um es mit ganz Italien zu vereinen. Von da an blühte

Orient. In seinen schlecht gepflasterten, engen Gassen zwischen hohen Häusern gibt es nur einen Reichtum und das sind Kinder. Die Häuser heißen Palazios und bergen Wohnhöhlen, in denen sich die Toiletten in den Küchen befinden. Das Familienleben spielt sich auf der Straße ab. Hier beginnen in den Parterrewohnungen die einträchtigen Wohngemeinschaften zwischen Mulos (Maultieren), Hühnern und Menschen.

Wenn sich die Männer unterhalten, was sie mit Leidenschaft und eigentlich den ganzen Tag lang tun, glaubt der Besucher aus gemäßigten Zonen im nächsten Augenblick Backzähne fliegen zu sehen, so wild ist die Gestikulation. Aber es handelt sich nur um napolitanische Art von gemütlicher Konversation.

Die Mädchen aller Schichten (es gibt nur zwei: wenige Reiche, meist aus altem Aristokraten-geschlecht und viele Arme), sind berühmt wegen ihrer feurigen Schönheit. Das wenige, was sie anhaben, tragen sie ausnahmslos mit sicherem Instinkt für Charme und Geschmack.

Die Liebe wird groß geschrieben in Neapel.

Aber unerbittlich sind immer noch ihre Gesetze. Wer dagegen verstößt, hat selbst heute Sippenrache zu fürchten. Liebeslieder erklingen in allen Gassen und Winkeln und von dort bis nach New York und Sydney.

Obwohl hier das süße Nichtstun erfunden worden ist, das dolce far niente, haben die Arbeiter einen guten Ruf, auch die Schauerleute. In manchen Großstädten der Welt haben sich ausgewanderte Napolitaner das Monopol im Fruchthandel erobert.

Was Neapel der Welt zu schenken hat? Lieder, die jeder Verliebte versteht, auch wenn er nie ein Wort Italienisch gelernt hat. Neapel läßt alle ein, seine Schönheit zu genießen und von den Napolitanern die große Kunst zu lernen, das Glück in der Bescheidenheit zu suchen und zu finden. Und das ist nicht wenig — heutzutage. — Schp. —

„La Mola Raza“, Neapels Columbus Kai.



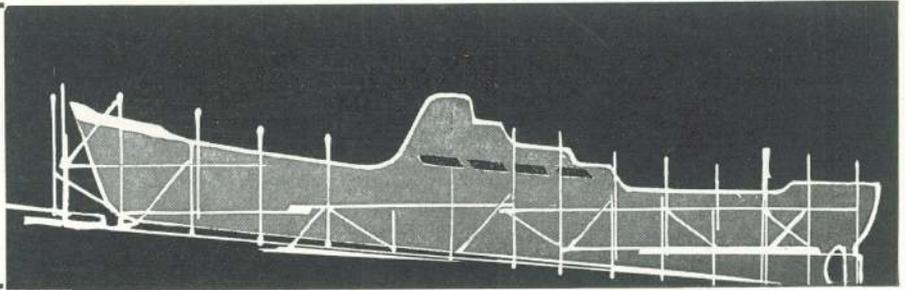
Neapel mächtig auf. Es wurde zum wichtigsten Verkehrsknotenpunkt für Straßen, Eisenbahn, Schiff und Flugzeug. Als Handelsplatz für Europa und Asien gewann es vor allem im Passagierverkehr große Bedeutung. Schwerindustrie siedelte sich an und Großwerften wuchsen aus dem Boden. Wissenschaft und Kunst empfangen neue, starke Impulse. Neben seiner alten immer lebendig gewesenen Volks- und Straßenmusik brachte Neapel seine eigenständige Komponistenschule hervor. Mussolini kam und ging, nicht ohne seine Handschrift in einem monumentalen Baustil zu hinterlassen. Die Deutschen kamen als Waffenbrüder und dann die Amerikaner. Was sich in diesen wilden Kriegsjahren und Nachkriegsjahren in Neapel abspielte, beschreibt Malaparte in seinem berühmten und berichtigten Buch „Die Haut“.

Die meisten sind arm

In Neapel beginnt immer noch der Süden, der echte, der unverfälschte, beinahe schon der



Steigender Wettbewerb im Schiffbau



Nach einer soeben veröffentlichten Statistik von Lloyd's Register of Shipping befinden sich gegenwärtig bei den Werften der Welt insgesamt 1464 Schiffe mit über 9 Mill. BRT im Bau. An der Spitze aller Schiffbauländer der Welt steht nach wie vor Großbritannien, das mit über 20% an der gesamten Schiffbauproduktion beteiligt ist. Danach folgen Japan, Deutschland, Holland, Italien und Schweden. Nach Größenklassen aufgliedert, zeigt diese Statistik wiederum, daß — auch nach der Zahl der Schiffe gesehen — die größeren Schiffseinheiten einen immer größeren Anteil an der Welttonnage erlangen. Dies kommt zwar in diesem Falle nicht so deutlich zum Ausdruck wie in einer Berechnung, die auf der Basis der Tonnageziffern vorgenommen wurde. Dennoch entfallen auch rein zahlenmäßig über 21% der in Bau befindlichen Schiffseinheiten in die Größenklassen über 10 000 BRT.

Fast die Hälfte — 243 Schiffe mit 4,4 Mill. BRT — der in der Welt im Bau befindlichen Tonnage entfällt auf Tanker-Neubauten. Diese

Neubauten sind in erster Linie für englische Eigentümer bestimmt. An nächster Stelle stehen jedoch bereits Liberia, wo 17 Tanker mit 513 000 BRT registriert werden sollen, und Norwegen, das 2/ Tanker mit 480 000 BRT im Bau hat.

Dieser an sich noch sehr erfreuliche Baubestand der Werften der Welt darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich der Weltschiffbau ebenso wie die Weltseeschifffahrt seit einigen Jahren bereits in einer angespannten Lage befindet. Die Beschäftigung und die Auftragslage im Schiffbau ist ein Spiegelbild der jeweiligen Situation in der Seeschifffahrt. Bei gutem Frachtenangebot und günstiger Ratenlage erhalten auch die Werften zahlreiche Bauaufträge für Schiffe, die die Reeder zur Erfüllung ihrer Transportleistungen benötigen. Sinken das Ladungsvolumen oder die Frachtraten, so werden auch die Werften von der Verschlechterung der Konjunktur in der Seeschifffahrt in Mitleidenschaft gezogen. In einer derartigen Situation nehmen die von den Reedern vergebenen Neubaufträge sehr schnell ab. Wenn auch die Werftkapazitäten zunächst noch durch die Abwicklung des noch vorhandenen Auftragsbestandes ausgenutzt werden können, so wird doch dieses Auftragsvolumen mit jedem Schiff, das abgeliefert wird, kleiner, ohne daß die Ausnutzung der Produktionsvorrichtungen durch die Erteilung von Anschlußaufträgen sichergestellt ist.

In einer ähnlichen Situation scheinen sich die Werften gegenwärtig zu befinden. Durch das Abnehmen der Auftragserteilung einerseits und durch die stets zunehmenden Konkurrenzverzerrungen infolge der Gewährung staatlicher Subventionen und Kredithilfen auf der anderen Seite ist in Zukunft mit einem immer schärferen Konkurrenzkampf im Weltschiffbau zu rechnen. Diese Lage hat bei den kleineren und mittleren Schiffbaubetrieben sowie bei den Binnenschiffwerften bereits im vergangenen Jahr zu Anspannungen und Erschwerissen geführt. Aber auch bei den größeren Werften ist bereits ein erheblicher Abbau der Auftragsbestände eingetreten, der teilweise davon begleitet war, daß viele Aufträge ohnehin schon nahe der Rentabilitätsgrenze lagen. Das Ablieferungsergebnis der deutschen Werften im Jahre 1959 stellte einen neuen Rekord für den deutschen Schiffbau dar. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 233 Schiffe mit 1,25 Mill. BRT von deutschen Werften gebaut. Mit diesem Ergebnis ist es im Vergleich zu den Ablieferungen des Jahres 1958 wiederum gelungen, die Produktion um mehr als 30 000 BRT zu erhöhen. Im Jahre 1958 wurden von den deutschen Werften 290 Schiffe mit 1,2 Mill. BRT, im Jahre 1957 337 Schiffe mit 1,16 Mill. BRT gebaut. Die Zuwachsrate der Produktion, die im Jahre 1957 noch etwa 140 000 BRT betragen hat, ist allerdings ganz erheblich gesunken.

Die starke Exportabhängigkeit des deutschen Schiffbaues blieb auch im vergangenen Jahr bestehen. Für ausländische Auftraggeber wurden insgesamt 105 Schiffe mit 764 933 BRT gebaut. Der Anteil des Exports ist somit in den vergangenen drei Jahren mit etwa 60% annähernd konstant geblieben. Größter Auslandskunde der deutschen Werften blieb nach wie vor Norwegen, das allein 25 Schiffe mit

etwa 280 000 BRT erhielt. An zweiter Stelle folgen die Niederlande, Panama, Großbritannien und Liberia. Interessant ist es, daß der Anteil der Flaggen Panamas und Liberias, der vor einigen Jahren noch ganz erheblich über dem der skandinavischen Länder gelegen hatte, im vergangenen Jahr nur 7 Schiffe mit 145 000 BRT betrug.

Der deutsche Schiffsexport im Jahre 1959

Auftraggeber	Zahl der Schiffe	BRT
Norwegen	25	279 430
Holland	11	83 597
Panama	5	76 649
Großbritannien	12	68 400
Liberia	3	68 350
USA	5	43 000
Schweden	5	42 515
Dänemark	7	28 365
Indien	3	24 461
Griechenland	4	19 702
Israel	5	12 090
Schweiz	1	9 709
Frankreich	4	3 107
Indonesien	1	2 168
Peru	1	1 122
Argentinien	1	1 096
Verschiedene	13	1 232
Gesamt	105	764 933

Nach Schiffstypen gliedert sich die Neubautonnage des Jahres 1959 auf in 141 Frachter, 27 Tanker, 12 Fährschiffe, 17 Fischereifahrzeuge, 15 Seeschlepper und 21 Spezialfahrzeuge. Der Anteil der Tanker beläuft sich mit 426 000 BRT auf 34% der gesamten Produktion im Vergleich zu 26,7% im Vorjahr. Nur 16 der insgesamt 233 abgelieferten Schiffseinheiten erhielten Dampftrieb.

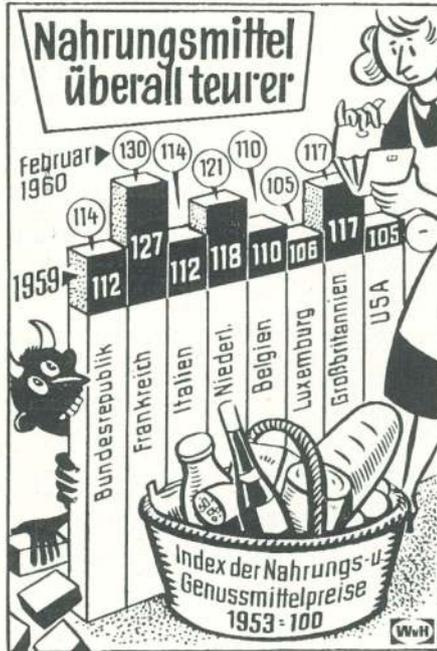
Als Baubestände werden in einem vor kurzem erschienenen Bericht der deutschen Werftindustrie zum Stichtag 31. Dezember 1959 insgesamt 204 Seeschiffe mit 1,3 Mill. BRT angegeben. Von dieser Ziffer entfallen 29 Schiffe mit 532 000 BRT, also 39,9% der Tonnage, auf Tanker. Hiervon wiederum sind 22 Tanker mit 418 155 BRT für ausländische Rechnung bestimmt, während der übrige Teil von deutschen Reedereien in Auftrag gegeben wurde.

Die Zahl der Beschäftigten auf den deutschen Werften ist von 113 023 im Durchschnitt des Jahres 1958 auf 103 846 im Jahre 1959 zurückgegangen. Im eigentlichen Schiffbau waren im Jahre 1959 insgesamt 93 097 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Die Zahlen der auf den Werften insgesamt tätigen Personen betragen im vergangenen Jahr in Hamburg 33 557, in Schleswig-Holstein 29 710, in Bremen 20 959, in Niedersachsen 9939 und in den übrigen Ländern des Bundesgebietes 9681.

Tonnagemäßig verteilte sich die Produktion der deutschen Werften im Jahre 1959 wie folgt auf die einzelnen Bundesländer:

Schleswig-Holstein	78 Schiffe mit 428 549 BRT = 34,2% der Gesamtproduktion
Hamburg	54 Schiffe mit 414 756 BRT = 33,2% der Gesamtproduktion
Bremen	51 Schiffe mit 308 032 BRT = 24,6% der Gesamtproduktion
Niedersachsen und übrige Bundesländer	50 Schiffe mit 100 057 BRT = 8,0% der Gesamtproduktion

— S —



Um den Appetit zu stillen, muß man heute in allen westeuropäischen Ländern tiefer ins Portemonnaie greifen als vor sieben Jahren. Das ergibt sich aus einer Übersicht des Statistischen Amtes der Europäischen Gemeinschaften in Brüssel. Aber die Preissteigerungen für Nahrungs- und Genußmittel in den einzelnen Ländern sind recht verschieden. Am besten schneidet Luxemburg ab, am empfindlichsten wurden die Franzosen betroffen, während sich bei uns als Resultat einer großzügigeren Bonner Einfuhrpolitik und eines teilweise preisdämpfenden reichen Angebots aus inländischer Produktion die Preiserhöhungen in engeren Grenzen hielten. Erfolgreicher als die Westeuropäer hat allerdings „Uncle Sam“ den Preisteufel bändigen können, denn in den Vereinigten Staaten war der Anstieg der Preise zwischen 1953 und 1959 noch geringer als im Fall des „Europa-Favoriten“ Luxemburg.

Was besagt der Schiffahrtsvertrag

Der zur Zeit noch geltende Schiffssicherheitsvertrag aus dem Jahre 1948 ist eingeteilt in sechs verschiedene Kapitel, die sich an einige einleitende grundsätzliche Bestimmungen anschließen. Sie betreffen sich mit Schiffbau, Rettungsmittel, Funk, Sicherheit der Schifffahrt und Beförderung von Getreide und gefährlichen Gütern. Wie sieht nun der Inhalt dieses umfangreichen Vertragswerkes aus? Alle Einzelheiten wiederzugeben, ist wegen der großen Fülle der Bestimmungen nicht möglich. Der nachfolgende Überblick umfaßt daher aus jedem Abschnitt des Vertrages nur die besonders bedeutsamen und interessanten Vorschriften.

Die einleitenden Artikel:

Diese regeln im wesentlichen Formalitäten, wie z. B. den Beitritt zu dem Vertrag, seine Kündigung und seine Abänderung. Wie es jedem Staat freisteht, dem Vertrag beizutreten oder nicht, so ist es auch jedem Staat gestattet, zu kündigen und sich wieder von dem Vertrag zu lösen, wenn er der Ansicht ist, daß eine derartige Notwendigkeit besteht. Um aber zu vermeiden, daß der Zweck des Vertrages — weltweite Schiffssicherheit — durch zu häufige Kündigungen gefährdet wird, ist festgelegt, daß der Staat, der dem Vertrage einmal beigetreten ist, erst frühestens nach Ablauf von fünf Jahren kündigen kann. Lediglich im Kriegsfall braucht die Frist von fünf Jahren nicht abgewartet zu werden; hier kann der Vertrag mit sofortiger Wirkung außer Kraft gesetzt werden. Ist der Krieg beendet, so kann die betreffende Regierung die Außerkraftsetzung jederzeit wieder rückgängig machen.

Kapitel I (Allgemeine Bestimmungen): In Kapitel I ist zunächst angegeben, für welche Schiffe der Vertrag gilt: Er umfaßt einmal grundsätzlich nur Schiffe in der Auslandsfahrt, und zwar Fahrgastschiffe, Frachtschiffe und Tanker. Fahrgastschiffe sind dabei solche Schiffe, die mehr als zwölf Fahrgäste befördern. Es kann also ein Schiff als Frachtschiff anzusehen sein, obwohl es Fahrgäste an Bord hat, wenn es nämlich nicht mehr als zwölf sind. Eine Reihe von Schiffarten ist von dem Vertrage ausgenommen, d. h. bei ihnen brauchen seine Vorschriften nicht beachtet zu werden: Kriegsschiffe und Truppentransporter, Frachtschiffe unter 500 BRT, Schiffe ohne mechanischen Antrieb, primitive Holzschiffe und Vergnügungsfahrzeuge.

Weiter enthält dieses Kapitel wichtige Bestimmungen über die regelmäßigen Schiffsbesichtigungen und über die Zeugnisse. Hier ist von großer Bedeutung die Vorschrift, daß die Zeugnisse, die von den Behörden eines dem Vertrage beigetretenen Landes ausgestellt worden sind, von den Behörden aller anderen Vertragsländer anerkannt werden müssen. Diese Regelung läßt erkennen, daß der Ver-

trag die Vorschriften über Schiffssicherheit in aller Welt nicht nur vereinheitlicht, sondern auch ihre Durchführung vereinfacht. Wenn allerdings eine Hafenbehörde meint, daß die Zeugnisse eines im Hafen liegenden ausländischen Schiffes den Tatsachen nicht entsprechen (weil z. B. nicht die vorgeschriebene und im Zeugnis bescheinigte Anzahl von Rettungsbooten an Bord ist), so kann sie das Auslaufen dieses Schiffes solange verhindern, bis der ordnungsmäßige Zustand wieder hergestellt ist.

Kapitel II (Bauart der Schiffe): Dieses Kapitel ist rein technischer Natur. Es ist aufgliedert in drei große Unterabschnitte, nämlich „Unterteilung und Stabilität“, „Elektrische Anlagen“ und „Feuerschutz“.

Der erste Abschnitt „Unterteilung und Stabilität“ gilt nur für Fahrgastschiffe mit einer Ausnahme: Nach Fertigstellung des Baues müssen sowohl bei Fahrgast- wie bei Frachtschiffen die Stabilitätswerte bestimmt werden; dies geschieht durch sogenannte „Krängungsversuche“. Im übrigen enthalten die Regeln dieses Abschnittes so viele technische Einzelheiten, daß sie hier nur in Schlagworten angegeben werden können: Die flutbare Länge des Schiffes, die Flutbarkeit der Räume unterhalb der Tauchgrenze, die zulässige Länge der Abteilungen, die Stabilität beschädigter Schiffe (die dazu ausreichen muß, daß das Schiff bei voller Überflutung einer Hauptabteilung noch stabil bleibt), Doppelböden, wasserdichte Schotte, Pumpenanlagen usw.

Der zweite Abschnitt „Elektrische Anlagen“ gilt ebenfalls nur für Fahrgastschiffe. Hier ist angeordnet, daß alle elektrischen Einrichtungen so angelegt sein müssen, daß sie auch im Notfall betriebsfähig bleiben, und daß die Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung vor Gefahren, die mit den elektrischen Einrichtungen zusammenhängen, gewährleistet ist. Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang das Verbot der einpoligen Verlegung von elektrischen Leitungen, d. h. der Schiffskörper darf nicht als Leiter von Stromverteilungsnetzen verwendet werden. Dieses Verbot war heftig umstritten, und ist im neuen Schiffssicherheitsvertrag unter bestimmten Bedingungen aufgehoben worden.

Der dritte Abschnitt des Kapitels II, der sich mit dem Feuerschutz befaßt, ist nochmals unterteilt in einen Unterabschnitt „Feuerschutz in Unterkünften- und Wirtschaftsräumen“, der wiederum nur für Fahrgastschiffe gilt, und einen weiteren Unterabschnitt „Feueranzeige und Feuerlöschung“, der auch auf Frachtschiffe Anwendung findet.

Im Unterabschnitt „Feuerschutz“ ist angeordnet, daß der Schiffskörper durch Schotte in sogenannte „Hauptfeuerabschnitte“ unterteilt sein muß. Dabei sind drei Baumethoden zuge-

lassen: Bei der Methode I, die die größte Sicherheit bietet, kommen nur unbrennbare Baustoffe zur Verwendung; nach den Methoden II und III sind brennbare Baustoffe in gewissem Umfang erlaubt, wobei nach der Methode II aber ergänzend der Einbau einer selbsttätigen Berieselungs- und Feuermeldeanlage vorgeschrieben ist. Ferner finden sich hier Bestimmungen über den Decksbelag, den Schutz der Niedergänge, der Fahrstühle, der Kontrollstellen, der Vorratsräume und der Fenster.

Der Unterabschnitt „Feueranzeige und Feuerlöschung“ schließlich enthält Vorschriften über Pumpen, Feuerlöschrohrleitungen, Wasseranschlüsse, Schläuche, Feuerlöschgeräte, Verwendung von feuererstickendem Gas für Lade- und Kesselräume und selbsttätige Berieselungsanlagen.

Kapitel III (Rettungsmittel): Dieses Kapitel enthält zunächst allgemeine Vorschriften über Rettungsboote und Rettungsgeräte, die sowohl bei Frachtschiffen wie bei Fahrgastschiffen beachtet werden müssen. Danach müssen z. B. Boote und Geräte im Notfall sofort verwendbar sein, d. h. sie müssen auch bei ungünstiger Schlagseite und Trimmelage sicher und schnell zu Wasser gelassen werden können, die Einschiffung der Boote muß schnell und in guter Ordnung vorgenommen werden können, und jedes Boot und jedes Gerät muß so aufgestellt sein, daß die Handhabung anderer Boote und Geräte nicht behindert wird. Darüber hinaus müssen Rettungsboote offene Boote mit festen Seitenwänden sein, ihre Länge darf nicht weniger als 4,88 m betragen, und ihre Form und Abmessungen müssen eine gute Stabilität im Seegang gewährleisten. Das zulässige Höchstgewicht eines Rettungsbootes bei voller Belegung und Ausrüstung ist 20 300 kg. Boote mit einem Fassungsvermögen von mehr als 60 Personen müssen Motorrettungsboote sein. Die Benutzung von Rettungsbooten aus Metall ist zulässig, sofern ihre Schwimmfähigkeit nicht geringer ist als die eines Holzbootes von gleicher Größe.

Auch die Ausrüstung der Boote ist genau vorgeschrieben.

Was die Anzahl der Rettungsboote betrifft, so gelten für Fahrgastschiffe und Frachtschiffe verschiedene Bestimmungen:

Auf Fahrgastschiffen in der Auslandsfahrt muß eine Unterbringungsmöglichkeit in Rettungsbooten für alle an Bord befindlichen Personen vorhanden sein. Darüber hinaus müssen Rettungsgeräte für 25 % der an Bord befindlichen Personen zur Verfügung stehen. Ferner muß jedes Fahrgastschiff eine seiner Länge entsprechende Anzahl von Davitpaaren besitzen, so daß jedes vorgeschriebene Boot in einem Davitpaar hängen kann. Ist das Schiff länger als 46 m, so sind Patent- und Schwerkraftdavits zu verwenden, mit denen Boote mit

(Fortsetzung Seite 128)

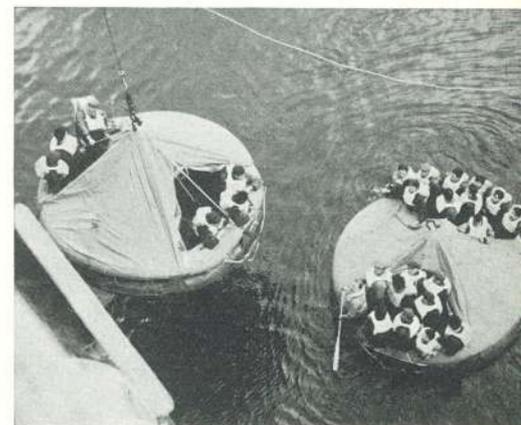


Im neuen Schiffssicherheitsvertrag wird das Verbot von aufblasbaren Rettungsbooten aufgehoben. An Deck in einem wetterfesten Behälter nehmen sie verschwindend wenig Platz ein, sind leicht transportabel, sie schwimmen entweder auf oder man wirft sie einfach ins Wasser, wo sie sich automatisch aufblasen und entfalten. Für die Aufnahme von Passagieren können sie auch voll bemannt gefiert werden.

Man hat sich von dem Gedanken gelöst, daß für den Seenotfall große Schiffe unbedingt kleine Schiffe mit sich führen müssen. Bei dem heutigen Stand der Seefunktechnik ist es kaum noch erforderlich, große Strecken bis zum Land oder an Schiffsfahrtswege heran zu bewältigen. Bei der Konstruktion dieser Schlauchboote wurde möglichst zeitsparendes Zuwasserbringen und möglichst sicheres und geschütztes Unterbringen der Schiffbrüchigen in den Vordergrund gestellt.

Frachter müssen jetzt zusätzlich zu ihren 200 % (der Personenzahl an Bord) Rettungsbootraum herkömmlicher Bauart 50 % automatische Schlauchboote führen.

Fahrgastschiffe, für die bisher 100 % Bootsraum und 25 % Rettungsgeräte vorgeschrieben waren, müssen nach den neuen Bestimmungen 75 % konventionellen Bootsraum, wahlweise 25 % herbare automatische Schlauchboote oder feste Rettungsboote und zusätzlich 25 % automatische Schlauchboote nebst 3 % Rettungsgeräten an Bord haben.



Die 76. Kieler Woche ging Ende Juni zu Ende. Als Symbol im Sonderstempel der Bundespost und auf Plakaten wurde eine „Welle“ gewählt, eine Welle, die dem Gast in Freundschaft entgegenschlägt und auf den Gastgeber zurückbrandet. Unter den zahlreichen ausländischen Flottenbesuchern befanden sich der moderne US-amerikanische Zerstörer „Barry“ mit seinem auffallend kühnen Vorsteven, drei britische Fregatten des Dartmouth-Ausbildungs-Geschwaders, ein dänisches Depotschiff mit sieben Schnellbooten, die einen bei Kriegsschiffen ungewohnten braunen Anstrich trugen, der schwedische Zerstörer „Oeland“ und eine norwegische Fregatte, die 16 Äthiopier zur Ausbildung an Bord hatte. Segler aus 17 Ländern beteiligten sich an den Regatten, die nicht immer bei bestem Segelwind stattfanden.

Zwischen Ende Juni und Ende Juli liefen für die Bundesmarine ein Schnellboot, ein Tender und das Geleitboot „Lübeck“ vom Stapel. Die „Lübeck“ ist das fünfte Boot einer Serie von sechs 1700-t-Geleitbooten mit einer kombinierten Diesel-Gasturbinenanlage, die alle von der Stülckenwerft in Hamburg geliefert werden. Das erste dieser Fahrzeuge, die „Köln“, machte Ende Juli die ersten Werftprobefahrten auf der Elbe. In Dienst gestellt wurden zwei schnelle Minensuchboote, ein S-Boot, ein Taucherfahrzeug und ein in Cherbourg gebautes Küstenminensuchboot.

Die griechische Fregatte „Jearex“ besuchte Mitte Juli für 4 Tage den Hafen Hamburg. Der Zerstörer „Z 4“ machte in den letzten Julitagen an der Überseebücke in Hamburg fest, damit den Interessierten Gelegenheit gegeben werden konnte, diesen Schiffstyp der Bundesmarine zu sehen.

Der japanische Marine-Oberbefehlshaber, Admiral Mitsuga Ihara besuchte Mitte Juli Bonn und Marinestellen in Flensburg. Für Ende Juli/



Flotten-Menschau

Anfang August wird ein Besuch von 2 französischen Geleitbooten und 2 Aviso in Bremen und anschließend in Flensburg erwartet.

Mitte Juli liefen die Segelschulschiffe „Danmark“ (Dänemark), „Mercator“ (Belgien), „Eagle“ (USA) und „Christian Radich“ (Norwegen) von Oslo nach Ostende aus, das Segelschulschiff „Gorch Fock“ verließ am 16. 7. den Kieler Hafen, um mit den anderen Seglern zusammenzutreffen. Von Ostende führt die Regatta der Rahsegler nach Lissabon, wo ab Anfang August die großen Feierlichkeiten zum 500. Todestag Heinrichs des Seefahrers stattfinden. Heinrich der Seefahrer errichtete die erste Seefahrtschule der Welt, er veranlaßte zahlreiche Entdeckungsfahrten und begründete die Stellung Portugals als Seemacht. Am 6. August sollen die Segelschiffe in Begleitung von Kriegsschiffen zahlreicher Nationen zum Cabo de Sao Vicente auslaufen. Anschließend gehen die Segler durch die Straße von Gibraltar nach Pozzuolo bei Neapel, um zum Beginn der Olympischen Spiele in Italien zu sein. An den Feierlichkeiten in Lissabon nimmt außerdem die Schulfregatte „Hipper“ teil, die am 20. 7. in Reykjavik/Island eingelaufen war, sowie der Zerstörer „Z 6“, der am 20. 7. von Charleston/USA auslief und Mitte August als letzter der US-Leihzerstörer in seinem künftigen Heimathafen Flensburg eintreffen wird. Die spanische Marine soll im Laufe der nächsten Jahre mit amerikanischer Hilfe modernisiert werden.

Der neue Staat Ghana hat eine Marine gegründet. Die ersten Fahrzeuge sind zwei ehemalige britische Küstenminensuchboote.

Nachdem die amerikanischen Atom-Unterseeboote „Nautilus“ und „Skate“ die Eisdecke der Arktis unterquert haben, soll nunmehr die „Seadragon“ unter der Polareiskappe hindurchfahren. Die USA setzten den Bau von atomgetriebenen U-Booten verstärkt fort. Sofern diese Fahrzeuge mit Einrichtungen für Polaris-Mittelstrecken-Raketen ausgestattet werden, kann man sie als schwimmende Stützpunkte ansehen, die eines Tages die Aufgaben der festen US-Auslandsbasen übernehmen könnten. Ein Polaris-U-Boot hat 16 Abschußschächte, aus denen die Flugkörper in Über- oder Unterwasserfahrt ausgestoßen werden können. Der Bau eines solchen Fahrzeuges von etwa 5600 Tonnen Wasserverdrängung kostet rund 80—100 Millionen Dollar, etwa ebensoviel wie vor 20 Jahren für die Herstellung eines Schlachtschiffs erforderlich war. Ein kleiner Typ der Atom-U-Boote wird für die U-Boots-Jagd gebaut; das Boot „Tullibee“ lief in Groton vom Stapel. Nach Weiterentwicklung und Einbau eines neuen Systems von elektronischen Ortungs- und Rechengegeräten, die die Navigationsunterlagen, Ortungswerte und Waffenleitergebnisse selbsttätig anzeigen, soll es später ermöglicht werden, die Besatzung von 100 Mann eines modernen U-Bootes auf etwa 12—15 Mann zu reduzieren.

*



Sport an Bord

Fußball MS „Innstein“ — MS „Batory“ in Montreal

Nach einigen, zum Teil siegreichen Spielen, traf unsere Mannschaft auf die des 15 000 BRT großen polnischen Passagierschiffes „Batory“. Es zeigte sich bald, daß unsere Befürchtungen, von diesen starken Atlantik-Pokal-Kämpfern ausgespielt zu werden, grundlos waren. Die polnische Elf war uns keinesfalls so überlegen, wie wir angenommen hatten. Unsere Spieler setzten sich prachtvoll durch, konnten es aber nicht verhindern, daß in der 19. Minute das erste Tor für die gegnerische Elf fiel. Trotz

unserer Anstrengungen, ein Ausgleichstor zu erzielen, ging die erste Halbzeit 1:0 für „Batory“ zu Ende. Auch in der zweiten Halbzeit lief das Spiel flott und mit unverminderter Schwung. In der 21. Minute der 2. Halbzeit konnten unsere Gegner ihr zweites Tor schießen. Unsere Stürmer machten häufig gefährliche Durchbrüche, doch reichte es leider nicht zu einem Tor. Mit 2:0 für MS „Batory“ ging das Spiel ohne Mißklang zu Ende.

Luft als Medium der Fortbewegung für Schiffe bedeutet ein Minimum an Widerstand, Reibung und Verschleiß und ist darüberhinaus das weitaus billigste Material. Seit 1950 wird in England an dieser Erfindung gearbeitet, die beinahe noch revolutionärer erscheint, als Tragflügelboote. 40 Stundenkilometer wurden mit Versuchs-

konstruktionen von Luftkissenbooten bereits erreicht. Der Propeller saugt Luft an und führt sie in einem Kompressor, von wo sie als Kissen gegen das Wasser gedrückt wird, auf dem das Fahrzeug mit seinem platten Boden dahingleitet wie eine Skatkarte auf der Tischplatte. Geplant sind Boote mit einer Geschwindigkeit von etwa

70 kn. Sie sollen bis 200 Passagiere und 25 Autos befördern können. Ein- und Ausschiffung der völlig seerkrankfreien Passagiere erfolgt an Land. Eis bedeutet kein Hindernis für diese Fahrzeuge.

Verhandlungen über Serienherstellung und Einsatz dieser Boote im Fährbetrieb zwischen Dänemark und Schweden sind bereits im Gange.

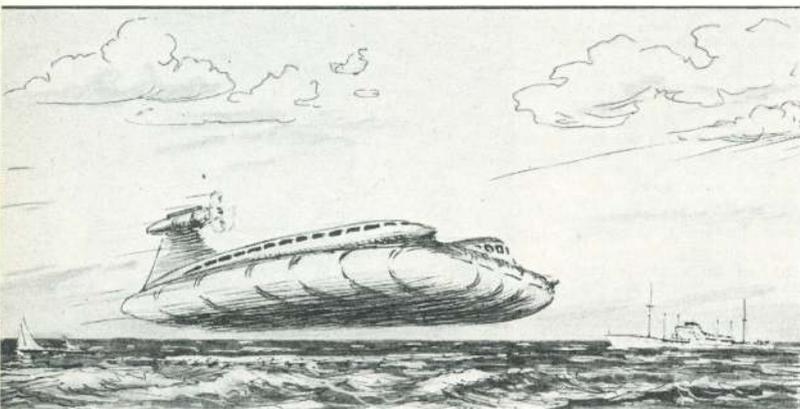
Wenn man dieses Projekt im Zusammenhang mit dem Tragflügelboote (Siehe Kehr wieder 5/60) betrachtet, so will es scheinen als ob die Ablösung der Segelschiffe durch Dampfer noch nicht der letzte entscheidende Schritt in der Entwicklung der Seeschiffahrt gewesen ist.

Unfallschutz

Zu einigen besorgten Anfragen bei der Schriftleitung, ob bei Sportveranstaltungen Unfallschutz gewährt wird, dürfen wir unsere Sportfreunde auf die Stellungnahme der SBG in unserem Heft Nr. 10 des Jahrganges 58 hinweisen. Nach einer erneuten Rückfrage hat sich daran nichts geändert. Es handelt sich darin um die Auslegung des Begriffes „Arbeitsunfall“. Dieser wird von der Reichsversicherungsverordnung dahingehend gesetzlich definiert, daß als Arbeitsunfall nur solche anzusehen sind, die sich bei Ausübung oder doch im Zusammenhang mit der Berufstätigkeit ereigneten. Sportliche Betätigung der Schiffsbesatzungen, heißt es in dieser Stellungnahme, kann unter gewissen Voraussetzungen durchaus als mit dem Schiffsbetrieb zusammenhängend angesehen werden.

Die Unfallabteilung der SBG trägt bei der Beurteilung den Tatsachen Rechnung, daß Sport einen wertvollen Ausgleich für die meist einseitige Beanspruchung des Körpers bei der Arbeit an Bord bedeutet und daß er insofern im Interesse der Schiffsleitung liegt, als ein guter Sportgeist auch einen guten Bordgeist bedeutet. Andererseits läßt sich aus der RVO allein ein gesetzlicher Unfallschutz bei Sportbetätigung von Schiffsbesatzungen nicht ohne weiteres ableiten. Unser Versicherungsträger, die SBG, entscheidet daher die Frage, ob Unfallschutz gewährt werden kann, jeweils von Fall zu Fall.

Maßgebend für die Beurteilung ist jedoch jedesmal, daß das Spiel von einer ordentlichen Mannschaft ausgetragen und von einem Verantwortlichen vorbereitet und organisiert worden ist. Dazu ist in erster Linie immer Voraussetzung die Erlaubnis der Schiffsleitung. Unter „Ankerplätze der Seemannsmission“ finden unsere Fußballfreunde weiteres Interessantes vom „Sport an Bord“.





Die Freiwache



Ein Feuerschiff fährt über Land

Von Fritz Brustat-Naval

Unter den Schiffsbergungen in aller Welt nimmt die des damaligen amerikanischen Feuerschiffes „Nr. 50“ und seine damit verbundene Überlandfahrt einen besonderen Platz ein. Dieses vor dem Columbia-River stationierte Feuerschiff war das erste, das die USA an ihrer Pazifikküste verankerten: Ein rund 37 Meter langer Holzkörper mit eisernen Spanten. Wie viele seiner Art besaß es keine Fahrtmaschine, sondern nur zwei Dampfkessel, die den Dampf für ein Nebelhorn lieferten, und mit deren Energie die schweren Lampen in die Masten geheizt wurden. Alles in allem war es eine uns heutzutage altmodisch erscheinende, aber — wie man hören wird — auch recht zuverlässige Arche.

Am 28. November 1899 erlitt das Columbia-River-Feuerschiff bei schwerem Sturm und gewaltig hoher See Ankerkettenbruch und begann in der stockfinsternen Nacht schnell in Richtung der Küste zu vertreiben. Im ersten Morgengrauen versuchten ein Leuchtturmtender und zwei Hochseeschlepper vergeblich eine Leinenverbindung herzustellen. Das treibende Feuerschiff strandete im Laufe des Tages auf den Sandbänken bei McKenzie, einer schmalen Landzunge zwischen dem offenen Meer und einer Bucht des Flusses. Als sich das Unwetter beruhigte, stand das Feuerschiff auf ebenem Kiel hoch und trocken in den Dünen. Eine Bergung erschien vorerst völlig unmöglich, und die Besatzung konnte trockenen Fußes nach Hause gehen. Ein Abschleppen in die offene See kam nach Lage der Dinge nicht in Frage. Notgedrungen entschloß man sich zu einer einzigartigen Maßnahme: Nämlich das Feuerschiff quer über die Landzunge in den Fluß zu transportieren. Die „Rennstrecke“ ging immerhin über die Entfernung von einer englischen Meile.

Beharrlich wurde der Schiffsboden aus dem Sand herausgeschält und ein hölzerner Schlitten daruntergebaut. Quer über Land legte man eine Art hölzerner Gleitbahn, und mit Winden, starken Taljen und zahlreichen Pferdegespannen rutschte man das Feuerschiff die Gleitbahn entlang, durch lockeren Dünen sand, über mehrere Erhöhungen, durch eine Schneise, die man in ein Gehölz geschlagen hatte. Manchmal brachen die Leinen, rissen die Winden aus ihren Verankerungen, gingen die Pferde in die Knie. Aber unaufhaltsam rutschte das Feuerschiff über Land, wenn auch an manchen Tagen nur wenige Fuß zurückgelegt wurden.

Und endlich war es dann so weit, daß sich der Bug neigte und der hölzerne Schiffskörper unter den Hurra-Rufen der Zuschauer eine gut eingeseifte Gleitbahn an der Binnenkannte der Insel hinunter und wieder in sein altes Element glitt. Die ganze Reise hatte mehrere Monate beansprucht. Aber sie hatte sich voll auf gelohnt; denn schon nach kurzer Reparatur konnte das Feuerschiff „Nr. 50“ den Dienst auf seiner alten Station vor dem Columbia-River wieder aufnehmen.

Die schreckliche Pulver-Explosion zu Hamburg

am 30. September 1879

Wir Seeleute haben sie alle schon gesehen, besonders in den Häfen Nordafrikas oder des Nahen Ostens, diese Bänkelsänger und Märchenerzähler. Irgendwo am Straßenrand, auf einem freien Plätzchen haben sie sich niedergelassen und berichten ihren atemlos lauschenden Zuhörern im singenden Tonfall über den neuesten Klatsch des Ortes, über Verbrechen und Unglücksfälle, über Stammesfehden und Kriege.

Die Älteren unter uns werden sich entsinnen, daß es auch bei uns so etwas Ähnliches gab. Noch vor wenigen Jahrzehnten zogen sie von Jahrmarkt zu Jahrmarkt, die Moritatensänger, entrollten ein riesiges Plakat mit vielen bunten Bildern, wiesen mit dem Zeigestock auf die

einzelnen, meist schaurigen Darstellungen und erklärten sie, begleitet von der Leierkastenmusik, halb singend, halb sprechend. Für ein paar Pfennige konnte man die Texte mit den bunten Bildern kaufen. Viele dieser Texte, die Morde und Verbrechen oder Katastrophen behandelten, werden noch heute in Museen und Bibliotheken aufbewahrt und besitzen kulturhistorischen Wert.

Diese Moritatensänger waren die Vorläufer der Wochenschaun, des Rundfunks und des Fernsehens.

Greifen wir eine Moritat heraus. Sie behandelt die Explosion eines Pulverschiffes im Hamburger Hafen am 30. September 1879.



Schon brach an der junge Morgen
Da um 3 Uhr gabs 'nen Knall,
Großer Gott, nur Angst und Sorgen
Rief hervor der grause Schall.
Denn ein Ever explodierte,
Den der Schiffer Boothby führte
Und nur Pulverladung trug,
Dicht bei Harburg, welch ein Fluch!

Alles lag in tiefem Schlummer
Als ein Blitz gen Himmel fuhr,
Dann ein Krach, der größte Kummer
Folgte diesem Schauspiel nur.
Als wenn sollt' die Erde beben
Und die Toten wiedergeben,
So entsetzlich hatt's gekracht
Dort bei Harburg in der Nacht.

Schiffe sind gar viel vernichtet,
Landungsbrücken sind zerstört,
Wenn man allgemein berichtet
Ist das Unglück unerhört.
Abgedeckt sind Häuserreihen,
Viel Verwundete, die schreien
Jetzt um Hilfe in der Not
Und gar viele sind schon tot.

Manches Häuschen steht gespalten,
Alle Tore sind gesprengt,
Tränen kann ein Mensch nicht halten,
Wenn er an dies Elend denkt.
Bleich seh'n sämtliche Gesichter
Auf zu Gott, dem Weiterrichter,
Denn so viel ist schon notiert,
Daß ein Schurkenstreich passiert.

Pulver darf man niemals lassen
Ohne Aufsicht, das steht fest.
Das geringste sprengt in Massen
Hin nach Ost, Süd, Nord und West.
Doch hier, wo an Bord gewesen,
Wie's in jedem Blatt zu lesen,
Tausend und zweihundert Faß
Dafür wird ein Held selbst blaß.

Doch die Stunde wird noch schlagen
Wo es heißt: „Er hat's getan!“
Denn verdächtiges Betragen
Gaben Zollbeamte an.
Ja, die Tat bleibt nicht im Dunkeln
Und das Richterschwert wird funkeln,
Um zu strafen solch 'nen Wicht,
Gnade wird dem Täter nicht.

Überall sind Schreckenszeichen,
Bebend blickt das Volk sie an,
Doch den Täter zu erreichen
Ist der Wunsch für jeden Mann.
Unglück kann gar leicht geschehen,
Doch wo Pulver-Flaggen wehen,
Muß der Mann stets sein an Bord,
Sonst passiert ein Massenmord.

Unsre Augen sind gerichtet
Nun zu Gott dem Herrn empor,
Mancher Gute ward vernichtet,
Daß das Elend sich erkor.
Bitten wir für fern're Zeiten,
Damit stets vorüberschreiten
Angst und Qual vor unserm Herd,
Gott im Himmel hat's gehört.

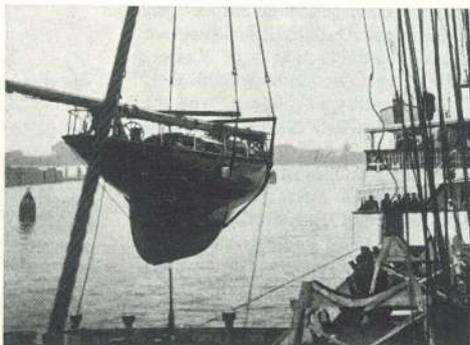


Dampfervormann und Lukenviz finden offenbar, daß die Ladung großartig liegt. Aber der Ladungsoffizier hat sich das anders gedacht.



Über 3500 sm, von den Bermudas nach Skagen, wurde in diesem Jahr die große Atlantik-Regatta gesegelt. Deutscherseits waren die beiden Hochseejachten „Hamburg VI“ und „Germania VI“ im Rennen.

Foto unten: „Hamburg VI“ geht in Hamburg als Deckslast nach New York an Bord. Foto links: Wenn hart am Wind gesegelt wird, hat die Besatzung Rasmussen immer aus erster Hand.

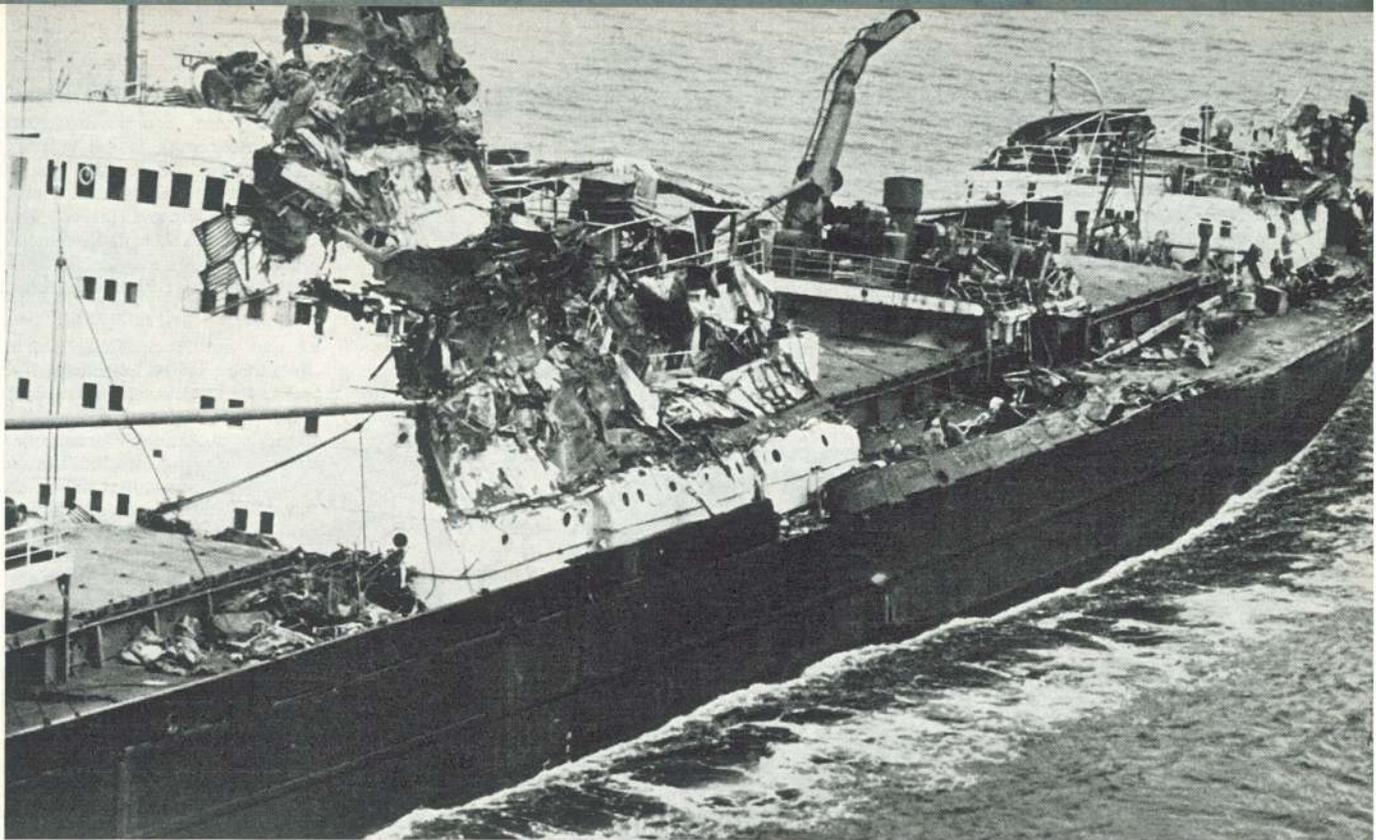


18 Stunden trieben diese Schiffbrüchigen im vergangenen Jahr mit hochgezogenen Beinen (Haie) in der Caribischen See, bevor sie von einem deutschen Motorschiff aufgenommen werden konnten. Der neue Schiffssicherheitsvertrag will mit der Zulassung von automatischen Rettungsinseln dieser Gefahr begegnen.

Die Uniformen der Hafen- und Lagerhaus-A.G. tun's nicht allein. Da müssen die aufgeschlossenen, wissensdurstigen Transportstudenten aus dem aufstrebenden Ghana schon zupacken, wenn sie die Praxis der Hohen Schule des Umschlags erlernen wollen. Es macht ihnen Spaß.



... an der Kai,
... Ein.

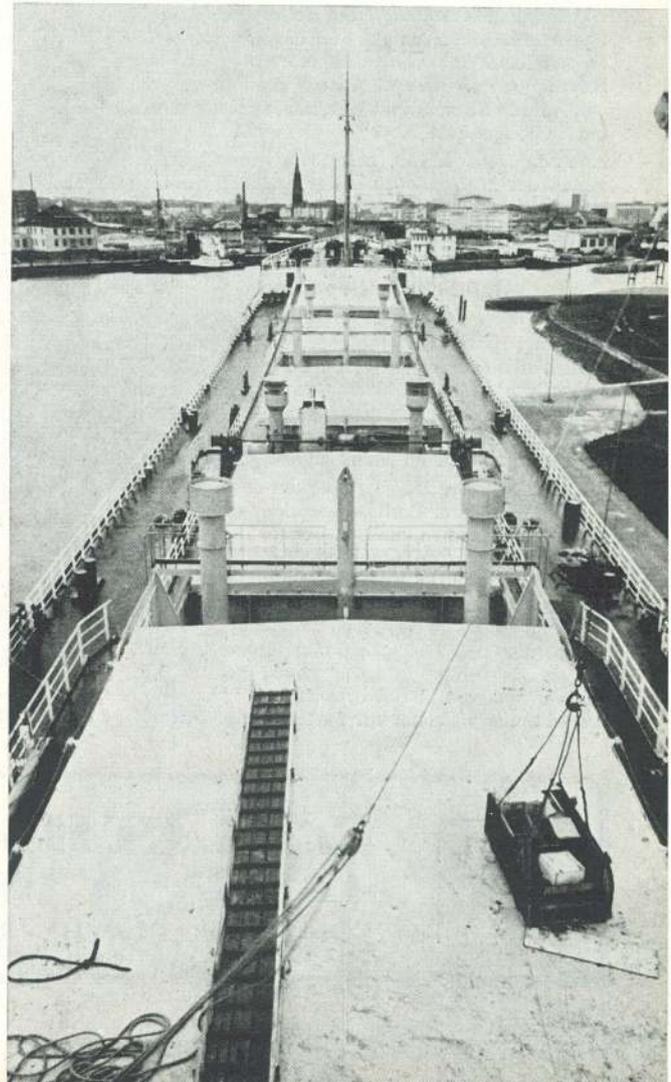


Am 9. Juli erreichte die „Bernhard Leonhardt“ mit einer vollen Ladung Kohlen ihren Heimathafen. Am 24. Mai kollidierte sie mit dem amerikanischen Flugzeugträger „Saratoga“ und lief dann mit eigener Kraft in Baltimore ein, wo die ersten Reparaturen vorgenommen wurden. Die Besatzung ist wohlauf! Was der Kapitän von seiner Besatzung und diese von ihrem Kapitän zu berichten haben, ist beste deutsche Seemannschaft.



Her mit de Kohlköpfe,
daß bloß nichts zu Bach
geht! Frischgemüse ist
kostbar für die Männer
vom Feuerschiff.

Deck eines Erzfrachters mit ein bißchen Hafen daran.
Neue Perspektiven und kühne Linien sieht man überall
heute auf modernen Großschiffen.



Wo heet de Dampfer?

Ein Tanker, rostig und unansehnlich, fährt die Elbe aufwärts. Man sieht es ihm nicht an, daß man bis vor kurzem noch große Sachen mit ihm vorhatte, sollte er doch das erste deutsche Atomschiff werden. Das Schicksal hat es anders gewollt. Es ist seine letzte Reise, die der Tanker angetreten hat, und das Ziel der Reise ist die Abwrackwerft auf der Elbinsel Altenwerder am Köhlbrand.

„Esso Bolivar“

hieß dieser Tanker. Im Jahre 1937 ließ die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Ges. A.-G., Hamburg, ihn auf der Kieler Friedr. Krupp Germania Werft bauen. Im Juli des gleichen Jahres wurde er dann unter der Panama-Flagge in Dienst gestellt. Mit seinen 10 728 BRT war die „Esso Bolivar“ eines der größten Tankschiffe der Vorkriegszeit. (Länge über Alles 154,43 m, Breite auf Spanten 21,26 m, Seitenhöhe bis Hauptdeck 11,23 m, Tiefgang 9,14 m, 2-Takt Krupp-Dieselmotor 3600 PSe, 11,5 Knoten). Erst 1952 kam die „Esso Bolivar“ unter deutsche Flagge zur Waried Tankschiff Rhederei G.m.b.H., Hamburg, der heutigen Esso Tankschiff Reederei GmbH.

Wer aber war nun der Mann, der dem Schiff seinen Namen verlieh? Simon Bolivar, 1783 geboren, ist ein südamerikanischer Nationalheld. In den Jahren 1819 bis 1825 befreite er in schweren Kämpfen Kolumbien, Venezuela, Ekuador, Peru und das einst zum Inkareich gehörende Oberperu, das heute ihm zu Ehren den Namen „Republica Boliviana“ führt, von der spanischen Herrschaft. Für diese Tat erhielt er den Namen „Libertador“ d. i. Befreier. Als er 1819 den Befreiungsfeldzug eröffnet hatte, wurde er Präsident der Republik Kolumbien, in der Neugranada, Venezuela, Panama und Ekuador vereinigt waren. Auch in Peru und Bolivien jubelte man ihm zu. Einem so gewaltigen Reich konnte er aber auf die Dauer nicht vorstehen und so dankte er im April 1830 ab. Noch im gleichen Jahre starb er, nachdem sich Venezuela und Ekuador von Kolumbien und den Reststaaten, die nun wieder den alten Namen Neugranada angenommen hatten, gelöst hatten.

Auch in Deutschland, besonders in Hamburg, genoß der „Libertador“ hohes Ansehen und es wurde ihm im Bolivar-Park in Harvestehude ein Denkmal gesetzt. Käpten Brass.

Gefährliche Begegnung

Von Willy Dethlefs

Tagelang hatte der Wind sich verkrochen. Wir kamen nicht mehr vorwärts. Sorgenvoll sahen wir in die Runde. Kein Lufthauch. Das Meer spiegelglatt. Plötzlich zeigte ein Matrose aufgeregt aufs Meer hinaus. In einem Abstand von einer Seemeile sahen wir riesige Sägefische.

Mit unheimlicher Geschwindigkeit schwammen sie uns entgegen. Dann erschrakten wir fürchterlich. Wir sahen, daß sie unser Schiff angreifen wollten. Im Nu waren sie da. Sie hatten es auf unseren Frischwassertank abgesehen. Mit unheimlicher Wut ramnten sie ihre riesigen Sägen in die Schiffsplanken. Fürchterlich klang uns das Gekreisch der Sägen in den Ohren. Es dröhnte durchs ganze Schiff. Sie sägten unseren Frischwassertank an. Wir waren machtlos, denn wir hatten keine Waffen.

Der „Witz vom Dienst“



— Grundberührung

Plötzlich wurden sie unruhig. Ein fürchterliches Gebrüll dröhnte über die See. Ungefähr hundert Seekühe kamen angebraust. Ab und zu steckten sie ihre riesigen Köpfe aus der See und brüllten wutentbrannt. Das war unser Glück. Seekühe und Sägefische vertragen sich wie Hunde und Katzen. Vor dieser Übermacht nahmen die Sägefische Reißaus.

Die Seekühe fürchteten wir nicht. Seekühe sind zufrieden, wenn sie gute Weidegründe haben.

Wir machten uns Sorgen, weil unser Trinkwasser durch die aufgesägten Planken ins Meer gelaufen war. Wir waren zum Dursttod verurteilt. Und dann hatte ich die Idee meines Lebens. „Käppen“, sagte ich, „wir haben eine Heuladung an Bord. Diese müssen wir unbedingt über Bord werfen. Die Seekühe haben das Heu längst gerochen. Sehen Sie denn nicht, wie begierig sie schnuppern?“

„Bist du wahnsinnig?“ schrie er mich an. „Unser Trinkwasser ist weg. Glaubst du, daß ich unsere Heuladung auch noch los sein will?“ „Käppen“, sagte ich, „wenn wir den Seekühen das Heu vorwerfen, bleiben sie hier, dann werden wir nicht verdursten. Ich bin mal beim Bauern gewesen und kann melken. Ich springe über Bord und melke einige davon. Dann sind wir vor dem Dursttod gerettet.“

Der Alte erkannte sofort meinen genialen Gedanken und gab Anweisung, einige Bündel Heu

Aus den Akten eines Seeamts

Würde man den nachfolgenden Bericht in einem Seeroman lesen, würde jeder Fahrersmann das Buch empört aus der Hand legen oder einen geharnischten Artikel an den Verfasser vom Stapel lassen. Da dieser Vorfall aber in den Akten des Seeamts Hamburg protokolllarisch festgelegt ist, dürfte es klar sein, daß es sich hier nicht um Seemannslatein handelt.

Es war am Nachmittag des 5. Oktober 1937. Glatte See, leicht bewölkter Himmel und klare Sicht. Zwei deutsche Dampfer, die „Frankenwald“ der Hapag, 5062 BRT, und die „Gerolstein“ von Arnold Bernstein, Hamburg, 7772 BRT, beide vom Kanal kommend, laufen auf parallelen Kursen und haben einander in Sicht. Das eine Schiff ist für Boston bestimmt, das andere für New York. Stundenlang laufen sie so nebeneinander her. Jetzt sind sie auf den Kursen 218° und 241° so nahe aneinandergelassen, daß man sich durch Flaggendippen begrüßen kann. Die Fahrgäste wünschen sich gegenseitig „Gute Reise!“ und die Bordkapellen schmettern sich einen strammen Begrüßungstusch zu. Alles ist an Deck und jubelt und winkt und fotografiert. Und da scheren plötzlich die beiden Schiffe zusammen und knallen gegeneinander. Mit Entsetzensschreien flüchten die Passagiere nach der anderen Seite, die Musik verstummt, Flüche, Befehle. Es ist glücklicherweise alles noch einmal gut gegangen. Ein paar Platten sind verbeult, einige Spanten verbogen, kein Leck, nichts weiter. Jeder kann die Reise fortsetzen.

Die Schuldfrage? Jeder der beiden Wachoffiziere hatte den anderen für den Ausweichpflichtigen gehalten.

über Bord zu werfen. Na, da aber war etwas los. Jauchzend schwammen die Seekühe dem Heu entgegen und fraßen es begierig. An Heu mangelte es uns nicht. Davon hatten wir genug an Bord. Entschlossen sprang ich mit einem Lasso und einem riesigen Holzhammer über Bord. Die Seekühe waren derart im Fressen vertieft, daß sie mich nicht bemerkten. Schnell betäubte ich die sechs größten von ihnen mit dem Holzhammer. Ich band sie mit dem Lasso zusammen und bugsierte sie zum Schiff in große Netze hinein, die meine Freunde inzwischen hinuntergelassen hatten. Tscha, und dann zogen wir sie an Bord.

Dort kamen die Milchlieferanten allmählich wieder zu sich. Wir legten ihnen Stricke um und banden sie am Mast fest. Tscha, und dann habe ich sie jeden Morgen und jeden Abend fleißig gemolken. Wir waren vor dem Dursttod gerettet.

Als wir später einen Hafen anliefen, ließen wir die Seekühe ins Meer, sozusagen aus Dankbarkeit, weil sie uns mit ihrer Milch das Leben gerettet hatten.

Daß der Bürgermeister von Hamburg mir für diese geniale Tat den Lebensretterorden mit Brillanten überreichte, einen schönen Wagen schenkte und mir an der Elbe eine herrliche Villa bauen ließ, das wäre nicht unbedingt notwendig gewesen; denn für Milch habe ich mich schon seit meiner Kindheit interessiert.



C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

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

Der Fischdampfer

Von Käpten Brass

(Schluß)

„Un dorüm brickst du di Arm un Been, wegen son'n dummerhaften Vogel, Feldmann? Ick gläuf meist, du büst mall hier boben.“
„Nee, Stürmann ick weet dat ganz genau; wi kriegt uns Dampfer flott. Dor lot ick mi nix vertelln!“

Sie reden noch hin und her, geben auch bald das weitere Suchen nach Menschen auf. Nirgends war bis jetzt eine Spur von ihnen zu finden, statt dessen nur Zeichen von Füchsen und einmal fanden sie sogar die ziemlich frische Spur eines Wolfes. Zu dumm, daß sie auch die Zufluchtsstätte an der Berdonosskaja-Bucht bei Swjatoi-Noss nicht finden können! Die Jantjes knurren und brummen, weil sie nun den verletzten Feldmann den langen Weg zurück tragen müssen, zanken ihn aus, weil er nach dem dummerhaften Vogel gegriffen hat. Sie wollen es ihm nicht abnehmen, daß es dieselbe Möwe war, die der Leichtmatrose auf der Kanin-Bank gefangen hat. Da fischen so viele Dampfer in der Barents-See und im Weißen Meer, die von der Weser und dann die Engländer und die Norweger und die Russen. Wer weiß, wer ihr da den Schnabel mit Isolierband verklebt hat?

Feldmann läßt sie ruhig reden. Er ist jedenfalls davon überzeugt, daß es dieselbe Möwe ist. Er trägt auch den unerschütterlichen Glauben in sich, nicht allein die Möwe vom Hungertode gerettet zu haben, sondern daß nun auch die darin wohnende Seele des auf See gebliebenen Fahrersmannes sich sorgen wird, das Schiff zu bergen. Man denkt nicht mehr so nüchtern, wenn man dem Tode nahe steht. Für manche der Fischerleute erscheint dieser merkwürdige Zufall als schwacher Hoffnungsschimmer. Andere wieder lachen darüber, wagen aber jetzt nicht mehr laut mit ihrer Aufgeklärtheit zu prahlen, wie sie es noch vor ein paar Tagen in der Barents-See taten, wo sie sich sicher fühlten. Etwas von alten Seemannsbergglauben schlummert vielleicht doch noch in ihrem Unterbewußtsein. Sie sind wieder am Lager angekommen, blicken sich verwundert um, reiben die vom Sturm und Hagel entzündeten Augen.

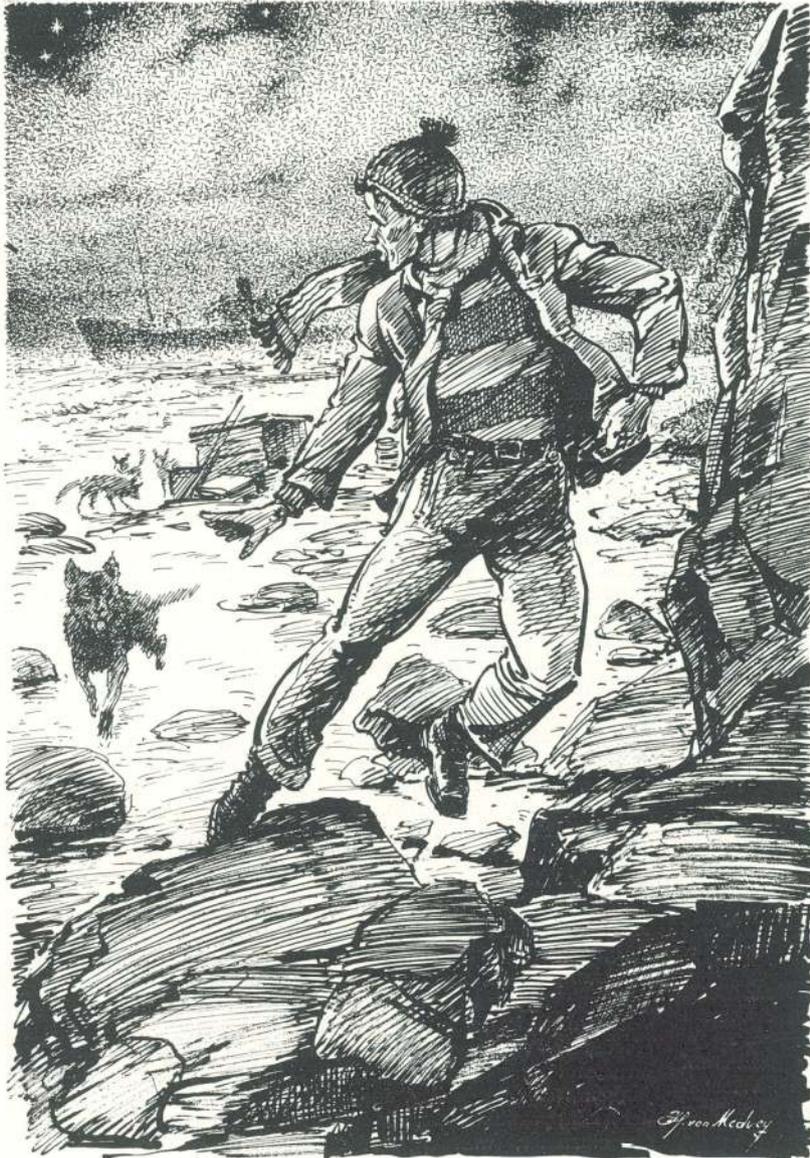
„Stürmann, de Burowsky is nich mehr dor!“
„Wat seggst du, de Burowsky fehlt? De is woll mit de annern in de Tundra gohn?“
„Och, wat schall he woll! De is jo veel to ful ton Loopen!“

„Burowsky!“

„Buuuuuurskyyy!“

„Hier is he! Twee Mann mol hierher! Dalli, dalli!“

Der Meister hat den Leichtmatrosen zuerst gefunden. In einer Felsspalte, wohl drei Mannslängen tief, liegt er. An einer Leine läßt sich ein Mann hinunter. Stocksteif liegt der Junge



da. Er hat sich das Genick gebrochen beim Sturz.

Andere haben nach dem Lager gesehen. Alles ist wild durcheinander gewühlt. Sie geben dem Steuermann ihre Entrüstung darüber kund. Wie Kraut und Rüben liegen die Fische am Strand verstreut. Einige sind angefressen.

„Hier sünd Wölfe west!“ entscheidet der

Steuermann, der die Fußspuren im Schnee untersucht.

„Wölfe?“ sagen die Leute und gucken sich etwas verlegen um. Selbst dem jungen Heizer Poeschus, dem eine Überwinterung im Polareis, wie er sie früher oft in den Abenteuerromanen gelesen, gar nicht einmal so unsympathisch gewesen wäre, wird es bei dem Gedanken an diese raublustige Nachbarschaft etwas ungemütlich.

Der Kapitän kommt ebenfalls mit seinem Trupp zurück. Er hoffte, wenn er quer durch die Tundra ginge, den Weg zur Berdonosskaja-Bucht abzuschneiden. Der Weg war zu beschwerlich. Nirgends hat er eine Ansiedlung von Menschen getroffen. Mit dem vordringenden Winter werden diese wohl weiter nach Süden gezogen sein. Schweigend hört sich der Kapitän Laackmann die Meldung über den Burowsky an, hört auch von der Verwüstung des Lagers durch die Wölfe. Vor diesen wollte sich der Leichtmatrose wohl ängstlich verkriechen und ist dabei in der Dunkelheit in die Felsspalte gestürzt.

Die Nachmittagstide hat den Fischdampfer höher auf den Strand gesetzt. Statt der brandenden Seen pressen bereits Eisschollen gegen das Schiff. Mit ablaufendem Wasser fällt die „Marlene Sietas“ nun ganz trocken.

Sie räumen die Schollen nach Möglichkeit beiseite, um die Lecks unterm Schiff zu untersuchen. Sie machen sich Teerfackeln und brennen Blaufeuer ab, um in der Finsternis sehen zu können.

Der Boden ist an mehreren Stellen eingedrückt, ein paar Platten sind gerissen, doch von den Spanten und Bodenwrangen scheint keine gebrochen zu sein. Sie wollen wenigstens noch einmal versucht haben, ihr Schiff flott zu bekommen. Eine andere Möglichkeit der Rettung scheint auch nicht zu bestehen. Solange das Wasser niedrig ist, sind sie am Werk, die Lecks mit Matratzen und Wolldecken, die sie mit Farbe getränkt haben, zu dichten. Von drinnen pressen sie Bänke und Tische aus dem Logis und der Kajüte dagegen, verkeilen sie fest mit Stützen aus Balken. Von draußen werden Segel und Persennige darüber gezogen, mit Wieren kreuz und quer gehalten.

Wieder steigt die Flut. Dem ungeheuren Wasserdruck halten die Stützen nicht stand. Wie Streichhölzer knicken sie weg. In den Lecks löst sich das Dichtungsmaterial, und Fuß um Fuß steigt das Wasser von neuem im Schiff. Doch bei der nächsten Ebbe gehen sie mit neuem Mut wieder an die Arbeit. Sie

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE • SCHMIEROELE

ESSO



„Liebe verboten — heiraten erlaubt“, meint Ingeborg Schöner. „Schade“, denkt der Seemann, „der Hund ist gerade von dem Baumuster, das wir an Bord gebrauchen könnten. Na ja, und für das Mädchen hätten wir schließlich auch noch eine Ecke übriggehabt, aber unser Alter, der ist ja in dieser Beziehung komisch, der hätte sie schnell wieder von Bord kranzheistert. Warten wir also, bis sie uns einmal im Film über den Bug läuft.“

müssen ihre „Marlene“ flott bekommen. Halten Bänke und Tische nicht stand, werden die Türen aus Kartenhaus und Funkbude gerissen, bricht man die Kammerwände aus der Kajüte. Wieder wird mit Teer getränktes Seegras in die Lecks getrieben, Keile werden eingeschlagen. Für die zerbrochenen Stützen läßt Kapitän Laackmann kurzerhand die beiden Masten dicht über Deck kappen, zu passenden Stücken zersägen, damit die Dichtungen abstützen. Jetzt ist kein Stück Holz mehr im Schiff, keine Woldecke und keine Matratze, die man nicht zum Dichten des Lecks gebraucht.

Und wieder wächst das Wasser. Gespannt beobachten alle das Schiff. Wird ihre Arbeit diesmal dem Druck des Wassers trotzen? Hurra, sie hält! Sie hält! Mit Pützen schöpfen sie das Wasser aus dem Maschinenraum, aus dem Heizraum, aus den Bunkern und Eisräumen.

„Höh, Jungkerls, se geht! Hol up de Pützen, dat dat flutschen deit! Hurro, se swemmt! „Nu hett se verspelt!“ steht der Alte an Deck, beobachtet die Lecks, feuert seine Leute an. Dann wieder packt er selbst mit zu. Wie bei der Feuerkette werden die Elmer Hand über Hand nach oben gemannt. Stundenlang dauert die Arbeit. Aber das Schiff muß mit dieser Tide vom Strand herunter. Da gibt es kein Fünfzehn machen.

Jetzt bewegt sich der Dampfer, macht eine leichte Verbeugung in der sanft dünnenden See. Einen Augenblick halten die Leute inne mit der Arbeit.

„Dree Hurros für die ‚Marlene Sietas!‘“ ruft der Steuermann.

„Hurro! — Hurro! — Hurro!“ kommt es aus den Räumen, gröhlt es über Deck. Der Fisch-

dampfer schwimmt. Und wieder geht es ans Ausschöpfen, noch Stunden hindurch.

Jetzt liegen die Flurplatten fast trocken. Der Steuermann hat mit den Matrosen ein Floß gebaut aus den Scherbrettern, aus Bojen und leeren Petroleumfässern. Damit fahren sie den zweiten Warpanker aus, verholen sie ihr Schiff in tiefes Wasser. Dann schleppen sie wieder von Land, was sie vorgestern mühsam nach dort gebracht: den Proviant, die Kohlen, die Netze und selbst ihren großen Reichtum, die Fische, vergessen sie nicht. Wieder ist ein Tag harter Arbeit verstrichen. Und immer näher rückt vom Nordosten her der Eisgürtel auf die Kola-Halbinsel zu. Seine ersten Vorposten haben bereits das Ufer erreicht.

„Alle Mann an Deck! Fofftein!“ ruft der Kapitän. Sie blicken von ihrer Arbeit auf. Rauch steigt wieder aus dem Schornstein, laut schrillt die Dampfpeife, nicht mehr klagend wie vor ein paar Tagen, nein, lebensfroh diesmal, fast wie ein Jubelschrei klingt es hinaus in das Nordmeer. Und noch einmal schrillt sie auf, diesmal lang und klagend. Der Ruf gilt dem jungen Willy Burowsky, der am Strand unter der Steinpyramide ruht, der zurückbleiben muß an einsamer, weltvergessener Küste. Dann rätert das Spill und hievt den Warpanker ein. „Maschine, Achtung! Vörut halve!“ legt der Alte den Maschinentelegrafen herum. Eine Lust zu hören, wie die Schraube wieder unter dem Heck poltert.

Fünf Tage lang ist die „Marlene Sietas“ westwärts gedampft, immer dicht unter der Küste, damit sie bei erneutem Leckspringen sofort auf Strand gesetzt werden kann. Das Nordkap ist umrundet, da endlich taucht das Feuer von Fugløykalven vor ihnen auf. Die Lotsen

gucken nicht schlecht, als sie durch das Glas den mastlosen Huker ausmachen, der am Schornstein die Lotsenflagge führt. Und wenige kurze Stunden darauf macht die „Marlene Sietas“ am Bollwerk von Tromsø fest.

Peter Feldmann liegt auf einer Bahre an Deck. Er wartet auf die Krankenträger, die ihn ins Hospital bringen sollen. Da streicht mit heiserem Schrei eine große Mantelmöwe dicht über ihn hin, zieht Kreise auf Kreise über dem Schiff.

„Kiek dor, Jungkerls! dat is min Mów! Ick heff dat wußt, dat se wedder kummt, Ick heff dat wußt!“

„Och, wat, Tühnkrom, Peter! Wat du jümmers mit din Mów hest? Dor süht een Papagei ut as de annere! Du bringst dat noch klor un vertellst, dat di din Kreih noh St. Pauli nohloopen is.“

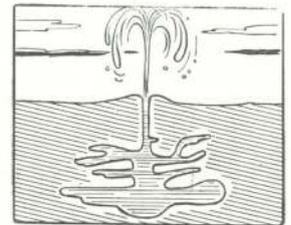
„Dummerhaftigen Snack, Jungs! Stürmann, nu segg dat doch. Dat is min Mów!“

„Tschä, Peter, so is dat woll! Dat schall woll din Mów sin. De hett uns wedder dool brocht vun den Schiet! So is dat, Peter!“ sagt Steuermann Six und drückt ihm zum Abschied die Hand, als die Leute vom Krankenhaus kommen, um ihn abzuholen.

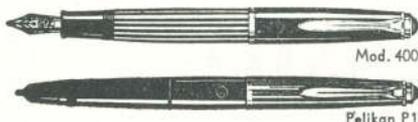
Und die Mantelmöwe streicht westwärts über die Insel ab, hin zum blauen Atlantik.

Der Geysir

Manche von uns haben sicher schon einen Geysir gesehen, sei es im südwestlichen Teil Islands oder im Yellowstone-Nationalpark in Nordamerika. Gehört aber haben wir alle schon von den Geysiren oder Geisern, die in regelmäßigen Zeitabständen dicke Wassersäulen bis zu 60 Meter Höhe emporschleudern.



Diese Geysir finden wir nur auf vulkanischem Boden. Hier sammelt sich in unterirdischen Höhlen das Wasser, das von dem heißen vulkanischen Gestein erhitzt wird. Bei höherem Druck kann das Wasser aber erst bei höherer Temperatur verdampfen und umgekehrt. Das Wasser in den Höhlen steht unter dem Druck der Wassersäule in der senkrechten Röhre. Deshalb kann es erst bei Temperaturen über 100 Grad verdampfen. Ist es bis zu dem Druck entsprechenden Siedetemperatur erhitzt, beginnt die Dampfbildung. Dadurch fließt die Wassersäule über und wird leichter. Somit nimmt der Druck auf das tiefer gelegene Wasser ab; es kann daher schon bei niedrigeren Temperaturen verdampfen. Da es jedoch bereits heißer ist, erfolgt die Verdampfung explosionsartig; aus der Erde schießt dann die vielbewunderte Säule aus Dampf und heißem Wasser.



Pelikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MÖNKEDAMM 17-18

FÜLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF





Klar bei Schmünzelaüge

RESPEKT



Seitdem der auch sein A 6 hat, traue ich mich nicht mehr, ihm den Rücken zuzukehren.

Hein hat's eilig

Hein fährt einen Jollenführer. Sein Freund Fiedje liegt mit seinem Dampfer an den Pfählen. Die Flagge Nanni weht. Hein kommt auch angeschippert. Fiedje steht mit der halben Besatzung auf der Gangway. Wer wachfrei hat, will an Land. Alle winken und gröhlen, damit Hein anlegt und sie abholt. Aber wie sie auch gröhlen und winken, Hein schippert vorbei ohne überhaupt mit der Fahrt herunterzugehen.

„Hör mal“, fragen die Macker den Fiedje, warum legt denn die Barkasse hier nicht an, was ist denn los im Hafen?“

„Nix is los im Hafen. Die Barkasse fährt mein Freund Hein und dem hab ich letzte Reise 20 Mark geliehen, — für ein paar Stunden. Und deshaß, legt der hier jetzt nicht an.“ —

Unter Freunden

Erster Kapitän: „Ich weiß gar nicht, was sie im Kontor haben. Du hast doch heute genau so angelegt wie immer.“

Zweiter Kapitän: „Wieso? Was haben sie denn im Kontor?“

Erster Kapitän: „Tjå, ich versteh' das nicht. Aber sie sagen, du hättest heute saumäßig angelegt.“

Zuviel Zucker

Kapitäne treffen sich heute, wie in der Segelschiffszeit, gelegentlich beim Schiffshändler, um Bestellungen zu machen. Bei einer Flasche Bier und im Gespräch mit Kollegen werden Erinnerungen geweckt. Sagte einer, der mit 45 Jahren einen Riesentanker von Onassis fährt: „Ich hab in der Küstenschiffahrt angefangen. ‚Bete und arbeite‘ hieß der Schleicher. ‚Fluche und schufte‘ hätte der Kasten heißen müssen. Der Skipper aus nordfriesischem Hartholz hat mich als Moses böß durch die Mangel gedreht. Ich mußte kochen. Der Alte hatte bis auf Salz und Wasser alles unter Verschuß. Wenn's Plum un Klüten gab, tüffelte ich achteraus. ‚Kaptein, de Klüten sind goar.‘ Dann stiefelte der Alte mit einer Tüte Wüstensand (braunem Zucker) in die Kombüse und zuckerte das Essen selber und mit zittriger Hand. Aus Angst, daß ein Löffel Zucker zuviel ins Essen fallen könnte.“

Doppelt genäht hält besser

Auf einer Hamburger Werft wurde ein großer Tanker, der unter saudiarabischer Flagge fahren sollte, vom Stapel gelassen. Nach mohamedanischer Sitte wurde das Schiff mit Wasser aus einem heiligen Brunnen bei Mekka getauft. Als das Schiff sich in Bewegung setzte, um in sein feuchtes Element zu gleiten, trat aus der Reihe der Werftarbeiter ein Schweißer hervor, der am Bau des Schiffes beteiligt gewesen war, holte aus seiner Tasche eine Flasche Schnaps und zerknallte sie an der Bordwand mit den Worten: „Damit Du auch christlich getauft wirst!“

Hein hat nur zwei Hände

Hein hat sich eine Klein-Erna angelacht, das is 'ne feine Deern. Auf'n Sonntag mietet er sich eine Barkasse, so eine alte, mit'm richtigen Steuerrad. Das sieht seemännischer aus. Damit kutschiert er die Elbe lang. Klein-Erna steht neben ihm und läßt sich den Fahrtenwind durch die blonden Haare fahren. Eine Hand hat Hein um Klein-Ernas Taille gelegt, und büschen tiefer. Fährt der Wasserschutz vorbei. Kräh'n die durch die Flüstertüte rüber: „He, Stürmann, das geht nicht mit die Deern, beide Hände nehmen.“ — Schreit Hein zurück: „Was'n Quatsch, wenn ich ihr mit beide Hände halte, wie soll ich dann steuern?“

Kniffliche Sachen

Die Rundgänge

Kapitän Pit hatte seinen Bootsmann Hein damit beauftragt, durch Kontrollgänge überall nach dem Rechten zu sehen. Als Hein eines Tages vom dem Käptn gefragt wurde, wie viele Rundgänge er am Vormittag bereits gemacht hätte, antwortete Hein, dessen Vorliebe, sich kompliziert auszudrücken, allgemein bekannt

war: „Noch gar nicht oft, Käptn. Wenn sie zu der Zahl meiner Rundgänge 8 hinzuzählen, und das Ganze mit 8 malnehmen, kommen 8 mehr als 88 heraus.“

Käptn Pit, ein kluger Mann, war zufrieden. Wieviel Rundgänge hatte Hein an dem Vormittag gemacht?

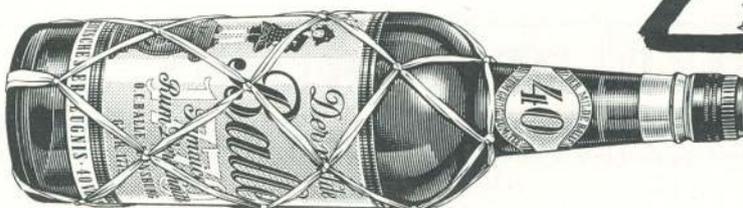
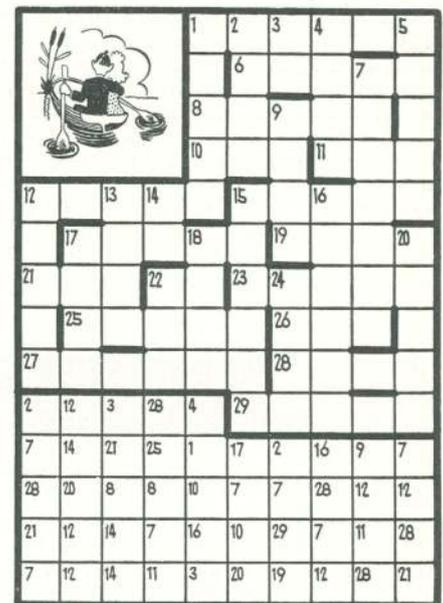
Kreuzwort-Rätsel

Waagerecht eins tut unser Pärchen gerade nicht

Waagerecht: 1. Sommerliches Vergnügen (siehe unser Pärchen), 6. Tierwelt, 8. die beiden scheinen ein Leib und eine zu sein, 10. Sammler und Komponist von Volksliedern, 11. Strauß, 12. Stadt der Traubenkuren, 15. Waldaufseher, 17 Insekt, 19. Ernte von Beeren, 21. Getränk, 22. Anruf, um bemerkt zu werden, 23. nordischer Frauenname, 25. schlechte Gewohnheit, 26. arabischer Titel, 27. Bewohner des Nordens, 28 Nebenfluß der Donau, 29. Ankerplatz.

Senkrecht: 1. Grünfläche, 2. Gestade, 3. an dieser Stelle, 4. Nachtvogel, 5. unberührte Landschaft, 7. strafende Gerechtigkeit, 9. Widerwille, 12. Gebirgswiese, 13. französisch „nichts“, 14. Flächenmaß, 15. Trojanerheld bei Homer, 16. unsinniges Tempo, 17. oberster griechischer Gott, 18. Abschnitt der Erdgeschichte, 20. finnischer See, 22. Raubfisch, 24. Gesangsstück.

Wenn Sie die Ziffern im unteren Teil der Figur durch die auf sie entfallenen Buchstaben ersetzen, erhalten sie einen Spruch.



Wer eine feine Nase hat, nimmt

milden **Baller**



Ankerplätze
DER SEEMANNSSMISSION

Mit Freuden bringen wir unseren Lesern diesen Brief des **Rotterdammer Seemannsdiakons H. J. Hyballa**.

Verehrte Schriftleitung der Zeitschrift
„Kehrwieder“!

Mit großem Interesse lese ich immer Ihre Zeitung und da ich als Seemannsdiakon in Rotterdam viel auf deutsche Schiffe komme, weiß ich, daß auch die Männer an Bord diese Zeitung gerne lesen.

Ein Beitrag in ihrer Zeitung allerdings erscheint mir unvollkommen, nämlich der Beitrag „Sport an Bord“ (Schickt bitte mehr Berichte! Schftlg.). Denn — „Wußten Sie schon, daß“ ... im Jahre 1960 bis einschl. Juni 103 deutsche Schiffe in Rotterdam Fußball gespielt haben? — In Rotterdam besteht nämlich ein Sportzentrum für Seeleute mit 3 Sportplätzen (einer davon hat sogar seit kurzer Zeit Flutlicht). Eine Kantine und Waschanlagen sind vorhanden und es besteht dort die Möglichkeit Trikots und Fußballschuhe gegen eine Gebühr von 1 holländischen Gulden zu leihen.

Mit Freuden kann ich berichten, daß in diesem Jahr die deutschen Schiffe am meisten von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht haben und vielleicht trägt dieser Artikel in Ihrer Zeitung dazu bei, daß noch viel mehr deutsche Schiffe von dieser Möglichkeit erfahren.

Ein Anruf oder Telegramm an das hiesige Deutsche Seemannsheim genügt oder wenn ich bei meinen Schiffsbesuchen an Bord komme, genügt das Stichwort: „Wir möchten Fußball spielen!“ — Wir versuchen dann eine Gegenmannschaft zu vermitteln und setzen uns dafür ein, daß alles gut klappt.

Dann ist da noch etwas, wovon ich unbedingt mit großer Freude berichten muß. — Der Platzwart des Sportzentrums hat mir versichert, daß von allen Seeleuten, die auf diesen Plätzen spielen, die deutschen am nettesten, bescheidensten und freundlichsten sind. Darüber bin ich sehr erfreut und ich fände es schön, wenn jedes deutsche Schiff, das hier noch Fußball spielen wird, dazu beitragen würde, daß dieser gute Ruf erhalten bleibt. Das deutsche Seemannsheim Rotterdam lädt jederzeit herzlich ein, an seinen umfangreichen, liebevoll gestalteten Unterhaltungsprogrammen in seinen schönen Räumen am Westzijdijk 94, teilzunehmen.



Das Bücherbrett

„Die deutschen Schiffssicherheitsvorschriften“, Eckardt & Messtorff Verlag, DM 25,—

Das neue Werk gibt eine lückenlose Sammlung aller einzelnen Punkte, wie sie sich aus den Schiffssicherheitsvorschriften, den Unfallverhütungsvorschriften, dem Arbeitsschutz und dem Gewerbebereich ergeben. Zugrunde gelegt wurde dabei der Rechtszustand vom 1. Januar 1960. Ein übersichtlich gegliedertes Sachregister gewährleistet ein rasches und sicheres Finden aller Gebiete über alle Fragen, wie sie sich bezüglich Sicherheit im Schiffsbetrieb tagtäglich ergeben. Alles, was auf diesem Gebiete als Gesetz, Vorschrift oder Bestimmung in Kraft ist, findet sich vollständig im Originaltext. Ein umfassendes Sammlungswerk, genauso praktisch und nützlich für alle, die in der Seeschifffahrt verantwortlich tätig sind, sei es an Land oder an Bord.

— Schp —

Deutscher Schiffmarkt

Abgeliefert:

Fährschiff „Wangerooge“, 43 m lang, am 8. 7. 1960 von der Husumer Schiffswerft an die Bundesbahndirektion Münster.

Motortrawler „Hanseat“, 945 BRT, am 30. 7. 1960 von der Schiffbaugesellschaft „Unterweser“ in Bremerhaven, an die Hanseatische Hochseefischerei AG, Bremerhaven.

Aus Platzgründen können wir unseren Lesern in dieser Ausgabe von den Schiffsveränderungen nur die Neubauten bringen. Wir bitten um Verständnis für diese Maßnahme. (Schriftlg.)



Ingenieurschule Hamburg

Im Juli 1960 bestanden die Prüfung zum **Schiffsingenieur I (C 6)** folgende Herren:

Egon Ambs, Peter Bertels, Werner Boltze, Harald von Breyman, Hans Buchholz, Willy Dawartz, Jürgen Dohse, Herbert Ehlers, Werner Elsner, Karl Fehlhauer, Peter Flentje, Meno Gabriel, Wolfgang Grabler, Helmut Hagemann, Knut Hakansson, Ernst August Harm, Wilhelm Hellmold, Karl-Heinz Hering, Fritz Kuhn, Harald v. d. Mehdens, Max Meier, Heinz Michael, Hans Reimers, Karl-Ewald Siebenhaar, Wolfgang Stein, Rolf Stürtzel, Dieter Tabel, Harry Trede, Wolfgang Wyyiol.

Herr Jürgen Dohse erhielt für das mit Auszeichnung bestandene Examen als besondere Anerkennung ein vom Verein Hamburger Rheder gestiftetes Fernglas.

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** bestanden die Herren:

Peter Ahrens, Peter Behr, Eduard Beling, Max Böttcher, Fritz Bulda, Peter Dieckmann, Hartmuth Dietrich, Jürgen Faber, Klaus-Dieter Gumnior, Henry Haferkamp, Hans-Dietrich Krenzke, Jan-Paul Lohmann, John Meier, Erwin Moths, Hermann-Hinrich Ostermann, Jürgen Pohl, Karl Schreiber, Dieter Schwetke, Heinrich Stern, Peter Suhr, Fritz Teige, Karl-Heinz Thiel, Ulrich Vollmer.

Günther Bätjer, Diether Bergemann, Eckhard Bothe, Walter Burmester, Heino Fisser, Eberhard Fritsch, Hans Hamann, Eckehard Horn, Karl-Hinrich Jäger, Hans-Jürgen Kramberg, Adolf Kugelberg, Peter Lührs, Helge Nagel, Peter Panzer, Helmut Rieckmann, Herbert Schönfeld, Fred Schweitzer, Uwe Seunenicht, Karl-Heinz Thiel, Ernst Thöne, Uwe Viets, Gerhard Wrage.

Ronald Behrens, Uwe Burchard, Hans-Peter Dahms, Klaus Erdmann, Klaus Erlurt, Jens Faust, Peter Gröber, Erwin Harder, Richard Hirtler, Heinz Königs, Ernst-Adolf Maroski, Fritz Muthorst, Herbert Niellinger, Peter Petersen, Werner Rehder, Klaus Ritter, Josef Sailer, Claus Schinn, Hans Schlüter, Karl Schmitz, Hans Thiedetz, Jan Ullrich, Jürgen Vierge, Klaus Vollmer, Gerd Walther, Hans-Jürgen Wittmaack, Ulrich Zimmermann.

Jürgen Albrecht, Rolf Blank, Friedrich Bliefert, Paul Feindt, Heinrich Hartig, Jürgen Hass, Hans Hecht, Richard Hitzler, Hans Holst, Ernst Kluge, Günter Knoll, Bodo Kreft, Hans-Dietrich Kupfer, Harald Lötzerich, Hans-Hinrich Mewes, Gerd Mey, Adolf Meyer, Ditrich Meywerk, Klaus-Peter Müller, Rudolf Nell, Rolf Prange, Joachim Reiseaner, Paul Ropers, Jens Schloicka, Uwe Sievert, Rolf Strohsal, Jonny Tietz, Horst Wehling.

Die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 3)** bestanden die Herren:

Hubert Borsutzky, Herbert Christophori, Alexander Francke, Karl-Heinz Friedrichsen, Hinrich Groth, Walter Harder, Kurt Herz, Siegfried Hohensee, Herbert Hussock, Karl Klubad, Herbert Kobarg, Horst Kramer, Klaus Kroll, Walter Löding, Harry Lübs, Harald Meyer, Ludwig Neumann, Arno Ochs, Klaus Philippson, Heinz Reiter, Ernst Ritter, Hans Röber, Helmut Sandomeer, Heinz Schubert, Max Schuster, Jürgen Spethmann, Günter Stöver, Peter Tellkamp, Horst Thies, Martin Treskatsch, Jens-Peter Velten, Heinz Zidorn.

Gerhard Ascheberg, Hans Brack, Hans-Peter Broers, Hans Buschmann, Klaus Dittes, Manfred Ebbecke, Heinz Eschenbach, Herbert Fricke, Reiner Haker, Rolf Hanneemann, Friedrich Heidenreich, Gustav Henschens, Günther Hildebrandt, Werner Hofmann, Walter Howe, Norbert Junge, Udo Kittner, Rolf Knappe, Uwe Kraft, Heinz Ladwig, Hermann-Karl Lendt, Erich Polke, Gerhard Reinastädter, Alfred Repsch, Helmut Schmidt, Johannes Schneegans, Siegfried-Rudolf Schüler, Josef Storm, Harry Theill, Karl Timm, Klaus Tuttlewski, Georg Wriedt, Norbert Ziebarth.

Seefahrtschule Bremen

Am 1. Juli 1960 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:

Wolfgang Anders, Werner Beckmann, Rolf Blüthmann, Fritz Burow, Joachim Decker, Egon Ehring, Hans-Dieter Groeneveld, Werner Herb, Horst Hopt, Hasso John, Herwig Koltermann, Siegfried Krüger, Paul Günther Ladislaw, Richard Lemke, Erich Leymann, Franz-Egon Paffenholz, Othmar Pietsch, Egon Schepperle, Gregor Schmidt, Wolfgang Schütz, Gerd Schwerdtfeger, Wilfried Simon, Friedrich Stark, Horst Steimann, Klaus Wagenknecht, Jens-Peter Weniger, Erwin Wickener.

Am 29. Juni 1960 bestanden die Prüfung zum **Seefunkzeugnis 2. Klasse** die Herren:

Hans Bammann, Helmut Bosch, Dieter Herberts, Peter Hense, Peter Keul, Klaus Krietenstein, Karl-Heinz Lampart, Wolfgang Linke, Peter Mayr, Manfred Noske, Rudolf Pikulik, Karl Ostermann, Walter Prinz, Karl-Heinz Scherret, Horst Schmidt.

Bau- und Ingenieurschule Bremen

Im Juli 1960 bestanden die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** folgende Herren:

Hans-Jürgen Beckmann, Frank Bergemann, Kurt Bleyer, Günter Brose, Wilhelm Dieks, Erich Eberhardt, Gerhard Eichberger, Hans-Karl Gieseier, Joachim Gundelach, Günter Haarde, Wilfried Haring, Erwin Hagedorn, Dieter Hensing, Friedel Herwig, Eckart Hoener, Harald Jünemann, Georg Kessenich, Ruolf Krause, Egon Kuck, Rolf Kühne, Heinz-Günther Kurzawa, Heinrich Labentsch, Hans-Arno Lantovsky, Walter Lindner, Karl-Heinz Meiser, Heinrich Mosch, Hans-Otto Müller, Peter Pautzke, Karl-Heinz Ramm, Ralf Sander, Klaus Schmidt, Rolf Schön, Fred Schulze.

Die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 3)** bestanden die Herren:

Werner Blaschke, Johann Burfeind, Werner Dörjes, Wilhelm Krüger, Knut Linde, Walter Löser, Gustav Makoil, Horst Menke, Reinhard Müller, Klaus Nehrhoff, Manfred Oentrich, Hans-Heinrich Ottens, Heinrich Seegers, Klaus Sommer, Lothar Schieder, Manfred Schlutter, Hans Schnittger, Lothar Schreck, Karl Warnkens, Hinrich Weibrock.

Seefahrtschule Lübeck

Am 25. Juni 1960 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** folgende Herren:

Hans-Hermann Bergert, Manfred Berliner, Horst Bulan, Helmut Ermer, Friedrich Hohl, Holger Kaspar, Günther Kassner, Peter Kaule, Max Krämer, Werner Kruse, Albert Lange, Oton Madzar, Günter Mehlhorn, Roland Schneider, Konrad Sikorski, Dieter Stegmann, Günther Thomsen, Horst Wagner.

Staatliche Schiffsingenieur und Seemaschinistenschule Flensburg

Die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 3)** bestanden die Herren:

Rudi Alexy, Wolfgang Anders, Johannes Bigus, Frank Birth, Dieter Boeck, Fritz Büller, Claus-Peter Clausen, Rolf Clausen, Heinz Clausen, Lothar Dose, Karl-Wilhelm Erdmann, Otto Ewald, Johann Frerichs, Emil Hansen, Erhard Harbeck, Erich Heizmann, Erwin Heppner, Alfred Jakobiet, Heinz-Udo Janshen, Gerhard Jaudzims, Rudolf van Jindelt, Uwe Karall, Fritz Kasack, Hans Kisinger, Herbert Lupicki, Carl-Friedrich Martens, Peter Meister, Johann Mencke, Klaus Möller, Jürgen Nehls, Fritz Nordmann, Dieter Oltmann-Janßen, Friedrich Paulsen, Alfred Rapphahn, Martin Rähse, Karl Scharnow, Hans-Jochen Stange, Herbert Teden, Ingo Teichmann, Rainer Timm, Reinhard Visser, Günther Vollersen, Uwe Walther, Wolfgang Weingarten, Ernst Wischeropp.

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** bestanden die Herren:

Johann Alberts, Dieter Beuge, Peter Buck, Volkmar Hase, Harald Luppen, Waldemar Modersitzki, Joachim Müller, Johannes Nebel, Richard Riecken, Günter Sittte, Hans-Werner Suhr, Hans-Jürgen Sutter, Gunther Schöne, Erwin Theiner, Erhard Wiese, Wolfgang Birth, Eckhard Bolz, Enno Büscher, Konrad Cziudaj, Edwin Domnick, Hans Fehrs, Heinz Hanke, Rolf Hilmer, Wilhelm Hübner, Rudolf Koch, Klaus Lehninger, Peter Lehninger, Dietrich Mann, Reinhard Matern, Karl Meyer, Harald Müller, Folker Prael, Bruno Rahn, Horst Röver, Rudenz Schossig, Joachim Steen, Arthur Weber, Herbert August, Uwe Beusen, Hans Böttge, Dieter Bufe, Friedrich Eils, Walther Kausch, Joachim Kolditz, Hans Lohe, Hermann Niestedt, Bernd Noack, Joachim Ortlepp, Hans-Peter Petersen, Günter Scharsich, Jens Schönagel, Manfred Sievers, Gerd Uihorn.

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur I (C 6)** bestanden folgende Herren:

Uwe Andresen, Jürgen Beuermann, Johannes Buß, Klaus Dreger, Siegfried Ehlbeck, Werner Eichhorn, Johann Fieber, Herbert Freund, Reinhold Gadow, Klaus-Günter Hauke, Jürgen Heider, Dieter Hesse, Peter Heyn, Günter Hippler, Walter Hörl, Arno Krzywizniak, Helmut Linde, Klaus Meinecke, Karl-Heinz Prey, Heinz Qualmann, Adolf Schliephake, Uwe Schoop, Helmut Streng.

Die Prüfung zum **Seefunksonderzeugnis** bestanden die Herren:

Aloys Alke, Hans Berthold, Hubert Ernst, Alfred Horn, Siegfried Krick, Klaus Narr, Dieter Paepke, Hartmut Schwowoch, Günter Thielke.



HAPAG-LOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

314944

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

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



Was den Seemann sonst noch interessiert

Im Mittelpunkt allen Geschehens: Auch an Bord der Mensch

In der Grenzakademie Sankelmark wurde im Rahmen einer größeren Tagung in der Zeit vom 20. bis 23. Juni 1960 unter dem Thema „Menschenführung an Bord“ und unter Beteiligung von Studierenden der Flensburger Schiffingenieurschule der seefahrende Mensch in den Mittelpunkt der Erörterungen gestellt. Die Tagung war von der Gesellschaft der Freunde und Förderer der Schiffingenieurschule Flensburg unter dem Vorsitz von Herrn Uwe C. Hansen sowie dem Herrn Baudirektor Mau, Leiter der Staatlichen Schiffingenieur- und Seemaschinistenschule Flensburg, veranstaltet worden. In seinen einführenden Worten erklärte Herr Direktor Mau, daß die Herstellung einer echten Bordgemeinschaft, das Leben an Bord eines Schiffes aus der Sicht „Wer paßt zu wem?“ gesehen werden müßte.

Der Diplom-Psychologe H. A. Schröder (Esso Hamburg) erläuterte an Hand praktischer Mittel und Untersuchungen, inwieweit die moderne Psychologie in der Lage sei, die menschlichen Gegebenheiten der einzelnen Persönlichkeiten zu erklären und zu durchleuchten. Herr Schröder versuchte weiter, die Möglichkeiten einer psychologischen Menschenführung auch auf die Verhältnisse an Bord eines Schiffes auszudehnen. In einem Vortrag von Herrn Professor Dr.-Ing. J. Riedel wurde die für den Bordbetrieb wichtige Erkenntnis aufgezeigt, daß es für das Zusammenleben der Menschen von ausschlaggebender Bedeutung sei, daß von seiten der Vorgesetzten auf die Eigenarten jedes einzelnen Untergebenen eingegangen werden müsse. Auch die Jugend, so betonte Herr Professor Riedel, zeigt heute den echten Wunsch nach Führung sowohl in fachlicher als auch in menschlicher Hinsicht.

Herr Hans-Erwin Reith, „Orion“ Schiffahrtsgesellschaft Reith & Co., Hamburg, stellte die Bedeutung der seemannischen Fachschulen für die Unterrichtung der Studierenden in der Menschenbehandlung dar und führte u. a. Folgendes aus:

„Wenn wir heute über das Thema ‚Menschenführung an Bord‘ sprechen, so wissen wir, daß diese Gespräche helfen sollen, die innere Leere, die wir alle an Bord spüren, zu beseitigen, und daß sie dazu dienen sollen, den Menschen an Bord Inhalt und Zufriedenheit in ihrem Lebenskreis zu geben. Wenn heute dem jungen Seemann und dem jungen Schiffsoffizier zu einem großen Teil diese Gefühle und diese Einstellung abgehen, so glaube ich, hier frei erklären zu dürfen, daß einer der Hauptgründe ist, daß viele junge Leute in ihrer Berufswahl den Job wählen und nicht den Beruf, von dem sie überzeugt sind, dafür berufen zu sein.

Die Einstellung zum Beruf ist das erste, was nach meiner Meinung einer grundlegenden

Überholung bedarf. Wenn ich positiv zu meinem Beruf stehe, diesen liebe und in ihm aufgehe, dann sind die Nebenerscheinungen zweiter Ordnung. Zu dem Beruf des Seemannes und des späteren Schiffsoffiziers und -Ingenieurs gehört es nun einmal, daß er in einer Gemeinschaft von wenigen Menschen auf engem Raum lange und ohne nennenswerte Abwechslung leben muß. Der Seemann an Bord stellt gewisse Forderungen an die Gemeinschaft und an die Lebensbedingungen. Diese Forderungen können aber nur dann erfüllt werden, wenn er selbst bereit ist, sich dem Rahmen anzupassen, den er sich wünscht. Wir müssen wissen, daß es nicht nur die Aufgabe eines Kapitäns bzw. Leitenden Ingenieurs sein kann, auf der Brücke oder in der Maschine zu stehen, und sein Schiff mehr oder weniger gut die Reise erledigen zu lassen. Vielmehr sollte es Aufgabe eines Vorgesetzten oder älteren Kollegen an Bord sein: 1. das ihm anvertraute Schiff nach seinen besten Möglichkeiten auszunutzen und zu pflegen, 2. die ihm anvertrauten Menschen zu leiten und zu führen und sie zu dem zu machen, was er selber ist und 3. die ihm anvertraute Ladung genauso sicher wie die Menschen über den Atlantik zu bringen.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist, daß die Vorgesetzten an Bord in allen Dingen Vorbild sein müssen. Das heißt: Wenn ich Kapitän sein will oder Leitender Ingenieur, so muß ich für diese Dienststelle den Preis bezahlen, daß ich jede menschliche Schwäche weitgehend unterdrücke und daß ich meinen anvertrauten Besatzungsmitgliedern Vorbild bin in jeder Lage und Ratgeber bei allen Sorgen und Freuden. Bin ich als Vorgesetzter in der Lage, meiner Besatzung alle Arbeiten und alle zum Beruf gehörigen Fähigkeiten zu vermitteln, so wird die Achtung auch bei dem jungen Menschen wachsen, der störrisch und widerwillig an seine Arbeit geht. Bin ich obendrein bereit, denjenigen zu fördern, der bei der Erklärer Fähigkeiten Schwierigkeiten hat und ihm mit Rat und Tat zur Seite stehe, so wird er dankbar sein und sich geborgen fühlen.

Die große Gefahr des jungen Offiziers, der frisch von der Schule kommt, liegt darin, daß er im Vollgefühl seines Patenten glaubt, nunmehr ein fertiger Mensch zu sein. Aber gerade der Offizier und der Ingenieur sollten niemals vergessen, daß sie eben Offiziere sind und daß sie ihren Beruf nicht nur ausüben, um Geld zu verdienen, sondern daß sie mit ihrem Beruf die Berufung haben, in der Bordgemeinschaft neben den Fachaufgaben segensreich für die Bordgemeinschaft zu wirken.

Wir alle, und insbesondere Sie, meine Herren, die Sie dereinst als Patentinhaber auf die Schiffe gehen, sollten Ihren Kollegen vermitteln, daß wir uns alle über diese Dinge

unsere Gedanken machen und Sie sollten weiterhin — und es wäre schön, wenn meine Worte hier Ihnen Anregung gegeben hätten — einmal darüber nachdenken, wie ersprießlich es ist, die Verantwortung, von der heute so leicht gesprochen wird, dahingehend auszuweiten, wirklich das Klima zu schaffen, das eine Bordgemeinschaft braucht, um eine Bordgemeinschaft zu sein.“

Der Leiter der Akademie Sankelmark, Herr Dr. Dähnhardt, setzte sich mit der Stellung des Seemannes in der großen Gemeinschaft von Volk und Staat auseinander und, abgeleitet daraus, auch mit seiner Haltung in der kleinen Gemeinschaft an Bord des Schiffes. Herr Gerhard Becker, DAG Hamburg, machte zur Grundlage seiner Ausführungen, daß höchste Freiheit für den Fahrenden zugleich die größte Bindung an die Allgemeinheit bedeute. Herr Kapitän Richard Vollert, Bremen, und Herr Direktor K. Jacob, Bremen, sprachen zum Schluß der Tagung in einem Doppelreferat zu dem Thema „Gedanken zum Dualismus Deck — Maschine“ und kamen zu der Feststellung, daß, von Einzelfällen abgesehen, ein Dualismus zwischen den beiden Ressorts an Bord eines Schiffes nicht bestehe. Etwaige Meinungsverschiedenheiten sind zunächst im Persönlichen bedingt und sollten von einem guten Reedereibetriebsklima aufgefangen und ausgeglichen werden können.

Tod durch Sturz nach starkem Alkoholgenuß

Am 1. März 1960 gegen 01.30 Uhr ist der Reiner Sch. auf dem Motorschiff „Rhenania“ bei bewegter See in der nördlichen Nordsee nach starkem Alkoholgenuß einen Niedergang heruntergestürzt und hat einen Schädelbruch erlitten, an dessen Folgen er nach kurzer Zeit verstorben ist. Der Unfall ist von niemandem verschuldet worden und auch nicht auf Mängel in den Einrichtungen des Schiffes zurückzuführen.

„Borkum Feuerschiff“ sendet Reklame

Schicksale erleben Schiffe, wie Menschen auch ihre Schicksale erleben. Manches Schiff erträgt ein ungerechtes Schicksal. Muß es hinunter auf den Grund, nun, Seemannslos, wird es abgewrackt, verschrottet, man wird halt alt, aber einem unwürdigen Geschick hilflos ausgeliefert zu sein, das tut weh. Ein bitteres Los muß das altgediente Feuerschiff Borkum — genau: „Borkum Riff Reserve“ — erleiden. Fünfzig Jahre lang versah es brav seinen Dienst. Jetzt ward das Schiff nach Holland verkauft und umgebaut. Aus dem Feuerschiff wurde eine Rundfunkstation, unter der Flagge von Panama noch dazu. Ein raffiniertes Stückchen. Holländische Gesetze verbieten den Werbefunk, ob das richtig ist oder falsch sei dahingestellt. Das umgebaute Feuerschiff — es heißt jetzt „Veronica“ — liegt außerhalb der niederländischen Dreimeilenzone vor Anker, wie es einstmals vor Borkum Riff vor Anker gelegen hat. Es strahlt auch wieder aus, aber kein signalisierendes Feuer, es strahlt für eine holländische Gesellschaft Werbesendungen aus. Da das Schiff in Panama registriert ist, können die holländischen Behörden sein Auslaufen nur verhindern, wenn das Schiff seeuntüchtig ist, das trifft nicht zu, da das Schiff außerhalb des holländischen Hoheitsgebietes stationiert ist, kann der Gesetzgeber nichts tun.

HOLSTEN-BIER

auf allen Meeren der Welt

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster



Mein Hobby

Preisausschreiben!

Um das Flattern von Einsendungen auf unseren Schreibtischen, das nach unserem Aufruf „Worte und Döntjes“ („Kehrwieder“ 7/60) eingesetzt hat, möglicherweise noch lebhafter zu gestalten, setzt „Kehrwieder“ für die besten und humorvollsten Döntjes Preise aus und zwar:

- 1. Preis DM 50.—
- 2. Preis DM 35.—
- 3. Preis DM 25.—

Bedingungen:

1. Die Döntjes sollen mit der Seefahrt unmittelbar zusammenhängen.
2. Sie dürfen höchstens eine halbe Schreibmaschinenseite lang sein.
3. Falls sie zu Tränen rühren, dürfen es nur Lachtränen sein.
4. Jeder Teilnehmer muß Seemann sein (gleich welchen Ressorts).

Einsendeschluß ist der 20. November 1960. Bekanntgabe der Preisträger und Veröffentlichung der prämierten Döntjes erfolgt in unserer Dezemberausgabe.

Wer Schiffsmodelle baut

... und in der Zeit bis zum 17. August in Hamburg weil, der sehe sich die Ausstellung preisgekrönter Modelle im Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall an. (10 Minuten von den Landungsbrücken).

Auflösung von Seite 109

Kreuzworträtsel

„Rudern tut unser Pärchen gerade nicht“
 Waagrecht: 1. Rudern, 6. Fauna, 8. Seele, 10. Erk, 11. Emu, 12. Meran, 15. Heger, 17. Zirpe, 19. Lese, 21. Tee, 22 he, 23 Karin, 25. Unart, 26. Ras, 27. Eskimo, 28. Isar, 29. Reede.

Senkrecht: 1. Rasen, 2. Ufer, 3. da, 4. Eule, 5. Natur, 7. Nemesis, 9. Ekel, 12. Matte, 13. rien, 14. Ar, 15. Hektor, 16. Gerase, 17. Zeus, 18. Perm, 20. Enare, 22 Hai, 24. Arie.

Um die Natur zu geniessen, nimmt man gern ein Maedel mit.

Rundgänge

Auflösung: Bootsmann Hein hatte 4 Rundgänge gemacht.

$$4 + 8 = 12 \times 8 = 96 \text{ oder } 8 + 88$$

Fotos und Zeichnungen: Associated Press S. 121; Redaktionsbüro Bernick S. 116; Conti Press S. 120/121; Delke Matern S. 114 u. S. 122; Archiv Hanseatische Rettungsgeräte-Fabrik GmbH. S. 117; Hapag S. 120; v. Medvey S. 118, 123; Popper Foto S. 115; H. Schlüter S. 121; K. Schmiscke S. 122 u. 119; L. Schröter S. 129; Archiv Seefahrt-Verlag GmbH S. 113; D. Smith S. 125; UFA S. 124.

... ist fotografieren



schrrieb uns der 3. Ing. H. L. aus seinem Urlaub in Wyk auf Föhr und schickte als überzeugenden Beweis diese drei Schnappschüsse, darstellend die Verführung seines unschuldigen Sohnes seitens eines routinierten Straßkorbvamps.

Nebenbei: Gute Fotos von Bord, Häfen, Landausflügen usw. bringen wir unseren Lesern gern und honorieren sie. (Schriftltg.)

HOBBYFREUND

Behrend Tiedemann dichtete für unsere Leser:

Kalte Wache — warmer Tröster

*Mag der Wind auch noch so weh'n,
 Und weit und breit kein Land zu seh'n,
 Und Brecher stürzen kreuz und quer
 Über's ganze Vorschiff her,
 Du stehst eisern ganz alleine
 In der Nock, hast kalte Beine,
 Plierst durch Regen und Gesprüh
 Immerfort bis in die Früh!*

*Bemerkst vergreilt nur dann und wann,
 An der Heizung Steuermann.
 doch die Wache geht vorüber,
 Du bist fertig, schwer die Glieder.
 So beginnt mit neuem Zorn
 Problem zwei: der Weg nach vorn.
 Der Lehrsatz sagt und das ist wichtig:
 Welle mal Schiffshöhe zum Starten richtig.*

*Doch Math'matik ist nur von Nutzen,
 Wenn man sie niemals tut benutzen;
 Bei Luke 2 passiert's, oh Weh:
 Bis zum Hals in kalter See,
 Die dich gegen Poller schmeißt,
 Der sich ziemlich hart erweist!
 Auch die Lampe ist verloren,
 Gegen dich ist all's verschworen.*

*Doch jeder Jammer geht zu Ende,
 In der Kammer kommt die Wende.
 Du stürzt wie ein durstig Kind
 Hin zur Buddel in dem Spind.
 Labe, Tröster schwerer Stunden!
 Dich hat man für mich erfunden,
 Damit ich auf dem weiten Meer
 Nicht ohne Wärm' und Hoffnung wär!*

*Ich kippe mein Glas, auch mir leuchtet
 ein Stern
 Das Leben ist schön, die Sorgen sind fern!
 Zuletzt denk' ich mit glänzendem Blick
 An die schöne Wache zurück!*

(Fortsetzung von Seite 117)

einem Gewicht von weniger als 4064 kg beim Ausbringen ohne Fahrgäste bedient werden können; zur Bedienung von Booten mit einem Gewicht von mehr als 4064 kg sind nur Schwerkraftdavits zugelassen. Jedes Boot ist der Führung eines Schiffsoffiziers oder eines geprüften Rettungsbootmanns zu unterstellen.

Frachtschiffe müssen auf jeder Schiffseite so viele Rettungsboote unter Davits mitführen, daß deren Fassungsvermögen für alle an Bord befindlichen Personen ausreicht, d. h. also die doppelte Anzahl der auf Fahrgastschiffen vorgeschriebenen Boote. Hinsichtlich der Davits gilt das gleiche wie für Fahrgastschiffe.

Gemeinsam für Fracht- und Fahrgastschiffe gilt schließlich die Bestimmung, daß, wenn die Anzahl der vorgeschriebenen Rettungsboote 20 oder mehr beträgt, zwei von ihnen Motorrettungsboote der Klasse A sein müssen, d. h. ausgerüstet mit einem zugelassenen Typ eines Verbrennungsmotors und mit einem Brennstoffvorrat versehen, der für eine 24-stündige Dauerfahrt ausreicht (Vorausgeschwindigkeit mindestens 6 Knoten in ruhigem Wasser bei voller Belegung und Ausrüstung).

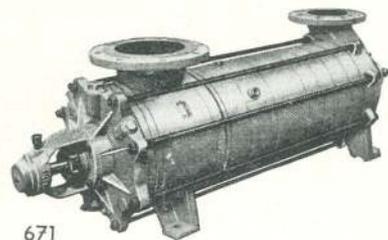
Beträgt die Anzahl der mitzuführenden Boote mehr als 13, aber weniger als 20, so müssen ebenfalls 2 Boote Motorrettungsboote sein, und zwar eines der Klasse A und eines der Klasse B, d. h. ein ausreichend mit Brennstoff versehenes und jederzeit betriebsklares Boot, für dessen Motor keine speziellen Vorschriften gegeben sind (Vorausgeschwindigkeit in ruhigem Wasser bei voller Belegung und Ausrüstung 4 Knoten).

In der nächsten Folge soll von dem Funk, der Sicherheit der Schifffahrt sowie der Beförderung von Getreide und gefährlichen Gütern die Rede sein. Anschließend wird dargestellt werden, welche Änderungen und Neuerungen auf der Londoner Konferenz in diesem Jahr beschlossen worden sind.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
 Verpallen und Laschen von Ladung

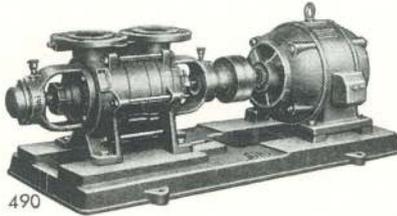
HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 - Tel.-Adr.: Lindham
 Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß: Hamburg-Süd PL 1104



671

PUMPEN
für den
SCHIFFBAU

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



490

WILLEM II

ZIGARREN

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



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

GEGR.
1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

EWALD HARMS
Schiffsausrüstungen
Bremen

Proviant- Deck- und
Maschinenausrüstungen

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

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

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

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



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: i. V. Heinrich Schopper,
Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt ein-
gesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 6,—.



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

Lindolin-Farben



ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

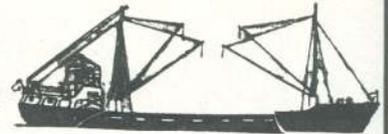
für Schiffsböden - anticorrosive antifouling

und für Überwasseranstrich innen- und außenbords die altbewährten

Lindolin-Qualitäten

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Bordapotheken

-Neueinrichtungen
Schiffshospital-Einrichtung

Günther Wilke, Hamburg 19, Eppendorfer Weg 6, Tel. 43 40 36

Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Persenninge

WALTER HERING

Hamburg 1, Gotenstraße 6
Telefon 24 94 47/49

Schiffs-Positions-
Laternen

J. H. PETERS & BEY HAMBURG 11

Karplangerstraße 8/14 Fernsprecher Sa.-Nr. 34 73 35
PEBEPRA-HANDFEUERLOSCHER METALLWAREN FÜR
DECK- UND MASCHINE REPARATUREN

Uniformen

Steinmetz & Hehl

gegr. 187

Ausrüstung für Seeleute · Zivilkleidung

HAMBURG 11 - STUBBENHUK - TEL. 34 72 28

DER WELT MEISTVERKAUFTE
ZIGARETTEN



Camel
SEIT 11
AUF EINANDERFOLGENDEN
JAHREN



Winston
SEIT 5
AUF EINANDERFOLGENDEN
JAHREN



Salem
SEIT 3
AUF EINANDERFOLGENDEN
JAHREN

in Deutschland
gehandelt unter

Reyno

1959
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. Wooten's Berechnung publiziert in Printer's Ink Magazine vom 25. 12. 59. Copyright 1959.

HAGENUK-FUNKGERÄTE

haben sich in der ganzen Welt, insbesondere auf Schiffen, hervorragend bewährt.

Aus dem Programm:
KOMMERZIELLE EMPFANGER
GRENZ-MITTEL-UND
KURZWELLENSENDER
UKW-ANLAGEN
AUTO-ALARM-GERÄTE

HAGENUK
vormals
NEUFELDT & KUHNKE G.M.B.H.
KIEL

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

Gegründet 1855

ROTTERDAM: Schiedamsdijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)

Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),

nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

AMSTERDAM: Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr

Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe