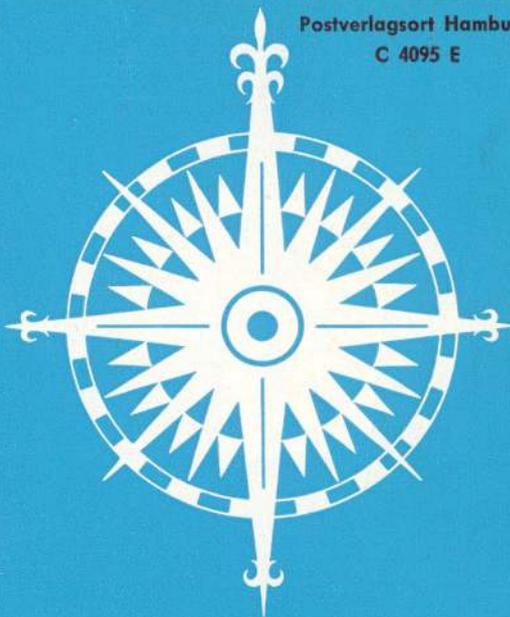


Kehrwieder

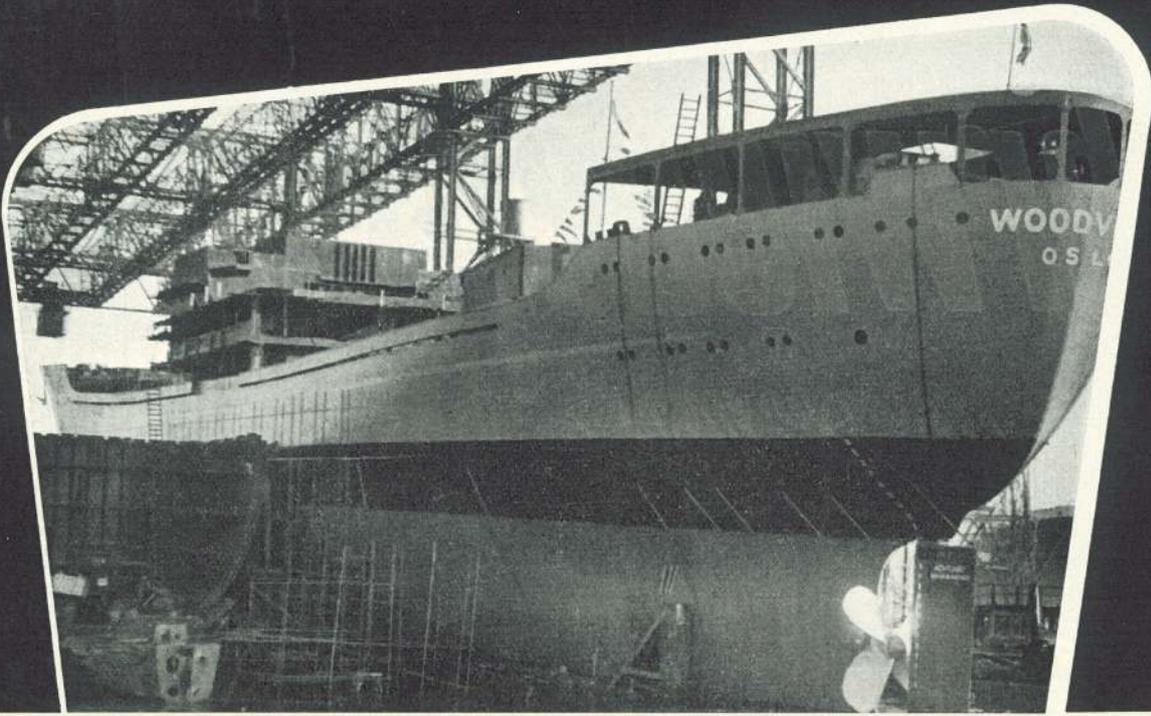


Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Odense
- Schaffermahlzeit 1960
- Gold aus der Tiefe
- Flotten-Umschau
- Sport an Bord
- Der Chinabaum half vielen
tausend Seefahrern
- Die große Bilderseite
- Beefsteak mit Spiegelei
- Wo heet de Damper?
- Marseiller Odyssee
- Was den Seemann sonst noch
interessiert
- Die Werften meldeten . . .



Ein Blick auf Bremerhaven und die „Bremen“



E
M
D
E
N

RHEINSTAHL NORDSEEWERKE GMBH

Schiffswerft • Maschinenfabrik • Reparaturbetrieb • Schwimmdocks • Trockendock

Abgelieferte
Neubauten
von 1949—1959
Anzahl: 85
tdw : 919 000



SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

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

JOHS. FRITZEN & SOHN

KIEL
HAMBURG
WILHELMSHAVEN
NEW YORK

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich unseren soeben erschienen Katalog

Bücher für die Schifffahrt

Schiffahrtsbuchhandlung · Verlag

ECKARDT & MESSTORFF

Amtl. zugel. Verkaufsstelle für Seekarten
HAMBURG 11 · Beim alten Waisenhaus 1

● **Unsere Erfolgsartikel**

modern — zuverlässig — vielseitig
für SIE und IHN

Prospecte KW 6 ausführlich und gratis!
REGINA-VERSAND, STUTTGART 1, Fach 856

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

Hempel-Schiffsfarben

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



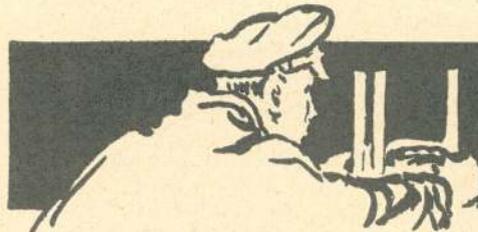
Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

März 1960

Nr. 3



Am Reilkompas

Die Frage, ob im internationalen Reiseverkehr der Fahrgast dem Flugzeug oder dem Schiff den Vorrang gibt, kann als entschieden betrachtet werden. Jahrelang ist über dieses Thema ausführlich diskutiert worden und nur die Weitblickenden sahen voraus, daß eines Tages die Passagierzahlen im Flugverkehr diejenigen des Schiffsverkehrs übersteigen werden. Ein dichtes Netz von Flugverkehrslinien umspannt unseren Erdball und hat die Kontinente näher aneinandergedrückt. Sowohl bei Dienst-, als auch bei Urlaubsreisen spielt besonders auf längeren Strecken der Faktor Zeit eine ausschlaggebende Rolle. Das trifft heute sogar schon für unser kleiner gewordenes Deutschland zu, in dem Entfernungen, wie etwa in den USA, unbekannt sind.

Das anbrechende Düsenzeitalter hat eine weitere Beschleunigung in der Überbrückung von großen Weiten mit sich gebracht. Eine Flugzeit von 7 Stunden von New York nach Paris bringt neue Momente in den Konkurrenzkampf zwischen Flugzeug und Schiff auf der klassischen Atlantik-Route. Sieben Stunden für die Überquerung des Atlantiks durch das Flugzeug im Vergleich zu rund sieben Tagen, die das Schiff benötigt, ist schon ein nicht zu unterschätzender Zeitgewinn. Wenn man diese theoretische Feststellung in die Praxis umsetzt, so heißt das für den Reisenden, der etwa in Europa um 13.00 Uhr mittags abfliegt (gerade nach dem Mittagessen), daß er zwar um 20.00 Uhr nach europäischer Zeitrechnung, aber um 14.00 Uhr amerikanischer Zeitrechnung drüben noch rechtzeitig zum Mittagessen eintrifft. Oder anders ausgedrückt: dieser Fahrgast, sofern es sich um eine Geschäftsreise handelt, hat unter Umständen nicht einen achtstündigen, sondern einen fünfzehnstündigen Arbeitstag zu erledigen.

Mit dieser düsteren Perspektive soll aber keineswegs gesagt werden, daß die Passagierschiffahrt endgültig der Vergangenheit angehört. Wenn wir gerade beim Nordatlantik-Verkehr bleiben, so beweisen zwar immer wieder die verschiedenen Statistiken, daß der Flugverkehr hinsichtlich der Personenzahl eine starke Aufwärtsbewegung, der Schiffsverkehr demgegenüber

aber nur eine schwache Abwärtsbewegung zeigt. Dieser Unterschied in der Auf- und Abwärtsbewegung ist dadurch zu erklären, daß der Reiseverkehr insgesamt auf der gleichen Route eine weit höhere Personenbeförderungsziffer aufweist als etwa vor 20 Jahren. Im Jahre 1958 haben die Flugzeuge erstmalig in der Passagierbeförderung im Nordatlantikverkehr das Schiff geschlagen. Gleichzeitig ging im Jahre 1958 der Passagierverkehr per Schiff, der bisher stets steigende Tendenzen zeigte, erstmalig leicht zurück. Für das Jahr 1954 wurde notiert, daß zwischen Europa und Amerika rund 15 000 Maschinen verkehrten oder, mit anderen Worten, fast alle halbe Stunde eine Maschine hin und her flog. Die Anzahl der Flüge auf der gleichen Strecke werden für 1956 schon mit rund 24 000 angegeben und haben sich bis heute weiterhin erhöht. Demgegenüber boten die 67 Fahrgastschiffe auf der Nordatlantik-Route im Jahre 1959 56 000 Plätze. Die kürzere Zeit, die das Flugzeug — im Vergleich zum Schiff — zur Überwindung der gleichen Strecke benötigt, macht die höhere Transportleistung dieses Verkehrsmittels in seiner Gesamtheit trotz geringerer Kapazität des einzelnen Flugzeuges durch mehrfachen Einsatz der zahlreichen Maschinen während des Zeitraumes der Ozeanüberquerung des Schiffes deutlich. Lassen wir aber einmal die Statistik für sich sprechen. Danach wurden zwischen Europa und Amerika an Fahrgästen befördert:

Jahr	Schiff	Flugzeug
1948	650 000	250 000
1950	700 000	315 000
1952	850 000	450 000
1954	950 000	550 000
1956	1 030 000	800 000
1958	1 000 000	1 300 000
1959	900 000	1 650 000

Diese Zahlen sind natürlich nur Anhaltswerte, weil die verschiedensten Gesellschaften Statistiken herausgeben, die untereinander stark variieren. In ihrer Gesamtlinie zeigt aber jede Statistik, gleichgültig von welchem Unternehmen, in etwa das gleiche Verhältnis zwischen den Beförderungsziffern der Luft- und Seeschiffahrt. Unterstrichen wird das Gesagte durch einen Bericht aus Bremerhaven, der zwar bestätigt, daß der Reiseverkehr nach New York im vergangenen Jahr konstant geblieben ist, aber auf den anderen Routen rückläufig war. Danach wurden im Jahre 1959 rund 75 000 Fahrgäste an der Kolumbus-Kaje abgefertigt, was im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang von fast 4600 Passagieren gleichkommt. Fraglos ist Bremerhaven kein Maßstab für die ganze Nordatlantik-Route, weil dieser Rückgang hauptsächlich auf das Nachlassen des Auswandererverkehrs zurückzuführen ist. Die Kolumbus-Kaje ist nun aber einmal Deutschlands größter Seebahnhof, so daß sich an ihm die größeren Zusammenhänge im internationalen Passagierverkehr verfolgen lassen. Der Wachoffizier



Fischermannsarbeit reißt niemals ab. Ist man nicht draußen auf See beim Fang, gilt es im Hafen die Netze und das Geschirr wieder in Ordnung zu bringen.

Italien hat seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges noch nicht die Ruhe wiedergefunden, die es zum Aufbau seiner Wirtschaft und zur Festigung seiner politischen Stellung in der Welt dringend benötigt. Nicht weniger als zehnmal haben die Regierungschefs seit 1945 gewechselt. Bonomi war es nicht länger als ein Jahr vergönnt, an der Spitze der Regierung zu stehen. Ihm folgte Barri, der schon nach einem halben Jahr ausschied. Am längsten hat sich De Caspari gehalten; er überdauerte neun Kabinette. Nach seinem Tode jedoch blieben die Regierungschefs kaum mehr als ein Jahr im Amt. Ministerpräsident Segni, der Ende Februar dieses Jahres ausschied, war schon einmal dran: vom Juli 1955 bis zum Mai 1957. Im Februar 1959 kam er wieder, um jetzt — fast genau nach einem Jahr — wieder auszuscheiden.

Das Eigenartige ist, daß jeder Ministerpräsident Italiens seit 1945 von der Christlich-Demokratischen Partei gestellt wurde, und zwar stützte sich einmal die Partei bei der Regierungsumbildung auf die Linke, bis zu den Sozialdemokraten, das andere Mal auf die Rechte, bis zu den Monarchisten. An den äußersten Flügeln stehen die Neofaschisten und die Kommunisten. Die letzte Regierung Segnis ist scharf angegriffen worden, nicht zuletzt von dem unabhängigen Senatspräsidenten Merzagora, der Parteienbürokratismus und die Herrschaft egoistischer Interessengruppen für den Verfall des politischen Lebens verantwortlich macht. Ja, er scheut sich nicht, von Korruption zu sprechen und von einer drohenden Überspielung der parlamentarischen Instanzen. Die seiner Meinung nach vermeidbaren innenpolitischen Krisen tragen dazu bei, die Parlamente lahmzulegen. Der Ruf nach der „star-



Der Mann am Äußgück

ken Hand“ ist noch nicht erfolgt (man beobachtet sehr genau, was in Frankreich vor sich geht), aber der dauernde Kurswechsel von rechts nach links und umgekehrt ist nicht das, was Italien braucht, um aus der eigenartigen Lage herauszukommen, in die es der Zweite Weltkrieg brachte. Die „Repubblica Italiana“ — jetzt 47 Millionen Einwohner — verlor durch den Pariser Friedensvertrag von 1947 ihre Kolonien Libyen und Erythra; im Somaliland wurde ihr die Treuhänderschaft bis 1960 überlassen.

*

Je mehr die Bevölkerung der Erde zunimmt — und sie tut es fast in allen Ländern —, um so stärker wird der Wert des Wassers für Leben und Gesundheit der Völker erkannt. Indien und Pakistan sind entschlossen, das größte Bewässerungsprojekt, das die Welt bisher erlebt hat, in die Tat umzusetzen, vorausgesetzt, daß sie sich um die Nutzungsrechte einigen. Der Plan sieht nicht mehr und nicht weniger vor, als eine von 40 Millionen Menschen bewohnte Fläche urbar zu machen. Die Vereinigten Staaten haben sich bereit erklärt, 710 Millionen DM beizusteuern, und auch die Bundesrepublik will sich mit etwa 100 Millionen DM beteiligen. Der Indus ist bekanntlich der längste Strom Vorderindiens; er entspringt im Transhimalaja und mündet nach einem Lauf über 3190 km in das Arabische Meer.

Wie aus Kairo bekannt wird, befaßte sich der Rat der Arabischen Liga mit israelischen Plänen, die angeblich eine Abteufung des Jordanflusses durch große Röhren in die Nagev-Wüste vorsehen. Trotz zahlreicher

Versuche ist es zu keiner Einigung zwischen Israel und den arabischen Staaten über ein gemeinsames Bewässerungsprojekt gekommen. Im Gegenteil. Auch Jordanien soll eine teilweise Umleitung des Jordans für eigene Zwecke planen.

*

Wasserfragen sind heute hochpolitische Fragen geworden. Das ist nicht zum wenigsten hervorgetreten bei der Planung und beim Bau des Staudammes von Assuan, der in der Politik der Sowjetunion wie in der USA seit Jahren eine gewichtige Rolle spielt. Der Damm soll auf ägyptischem Boden gewaltige Wassermassen speichern und die Ägypter gegen unerwünschte Mächtschaften am oberen Nil schützen. Er reicht allerdings 160 Kilometer weit in den Sudan hinein und macht die Umsiedlung von etwa 55 000 Sudanern notwendig. Die Zustimmung des Sudans scheiterte bisher an der Forderung, Ägypten solle dem Sudan einen weit höheren Anteil am Nilwasser zusichern, als Kairo bisher bereit war. Im Sudan ging schon das Sprichwort um: „Hundert Salomos werden hundert Jahre zu tun haben, um dieses Problem zu lösen.“ Aber Ägypten drängt die unaufhaltsam anwachsende Bevölkerung zu Maßnahmen, die geeignet sind, den Lebensmittelbedarf sicherzustellen. Neue Verhandlungen ergaben tatsächlich eine Einigung, die zwar Ägypten immer noch den Hauptanteil des Nilwassers sichert, die aber auch den Sudan zufriedensstellt, zumal Ägypten sich bereiterklärt hat, dem Sudan fünfzehn Millionen ägyptische Pfund für die Umsiedlung der Sudanesen zu zahlen. Auch der Kaiser von Äthiopien, Haile Selassie, hat ein Wort mitzureden; jahrhundertlang zahlten die Ägypter Tribut an die Äthiopier, um ein Ableiten des Nilwassers zu verhindern.

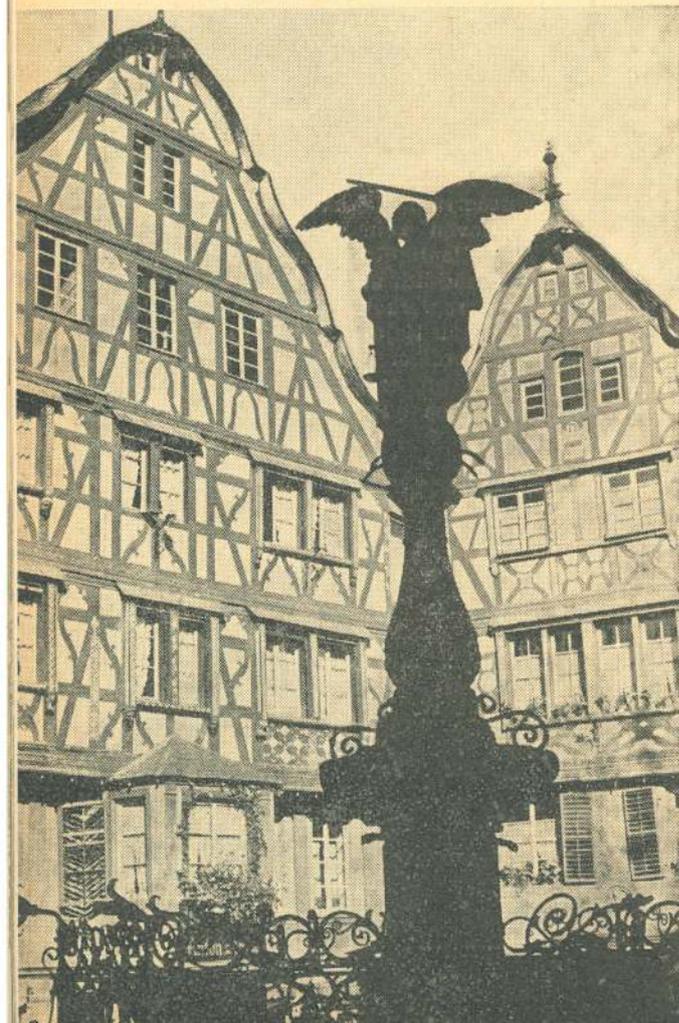
*

Natürlich besuchte Chruschtschow auf seiner großen Weltreise auch Kabul, die Hauptstadt Afghanistans, wie er Indonesien und Burma besuchte, um dann noch einmal in Kalkutta mit Nehru zusammenzutreffen. Eine gewaltige physische Leistung, gepaart mit einer ebenso anstrengenden geistigen Leistung, verbirgt sich hinter diesen Reisen. Amerikas „Boß“, Eisenhower, hat es vor dem auch geschafft. Was nun dabei herauskommt, das muß die Zukunft erweisen. Ein Abglanz allerdings wird sich vielleicht schon auf der Gipfelkonferenz ergeben, die für Mai in Paris geplant ist. Wenn wir auch die Reisen des bundesrepublikanischen Außenministers von Brentano den Missionen der Repräsentanten der dominierenden Mächtegruppen nicht an die Seite setzen wollen, so zeigen sie doch, daß auch die Bundesrepublik die Zeichen der Zeit erkannt hat. Deutschlands Außenminister hat in seinen Gesprächen mit den Staatsmännern der Welt mehrfach auf die Selbstbestimmung der Völker hingewiesen, und das sollte man ihm hoch anrechnen.

Fritz Roßberg

Unser schönes Deutschland

Der „Bernkastler Doktor“ ist ein herrlicher Wein, von dem man immer ein paar Flaschen im Keller haben möchte. Dieser köstliche Tropfen kommt von den Weingütern des fast 600 Einwohner zählenden Moselstädtchens Bernkastel im Regierungsbezirk Trier. Viele Hundert Jahre alte Fachwerkhäuser finden wir hier und die schönsten umrahmen den Marktplatz mit dem Michael-Brunnen.





Der Hafen

ODENSE

Odin selbst, der Herr der Asen und Vanen, des nordischen Göttergeschlechts, hat Odense, eine der ältesten und schönsten Städte Dänemarks, den Namen gegeben. Vor fast neunhundert Jahren, 1086, suchte hier König Knud der Heilige Zuflucht vor den aufständischen Jütländern, die wegen der von ihm eingeführten Zehntabgabe an die Kirche böse waren. Sie fanden ihn in Odense und erschlugen ihn vor dem Hochaltar der damals auf dem Albani-

in das Kattegatt mündet, durch den 21 Kilometer langen Odense-Kanal verbunden. Die beiden Hafenbecken in der Stadt können von Schiffen bis zu 7000 tdw angelaufen werden. Größere Schiffe bis zu 13 000 tdw müssen vorher leichtern. Die Odense Staatskibsværft ved A. P. Möller, die über eine Belegschaft von 2000 Mann verfügt, ist eines der größten Industrieunternehmen Dänemarks.

Heute ist Odense mit 125 000 Einwohnern die drittgrößte Stadt unseres nordischen Nachbarlandes. Zahlreiche Textilfabriken, Webereien, Maschinen- und Motorenwerkstätten, Tabak- und Zuckerfabriken exportieren ihre Erzeugnisse in alle Welt.

Im Hinblick auf den Warenumsatz, der im Jahr 1955/56 mit 3000 Schiffen etwa 1 Million Tonnen betrug, ist Odense nach Kopenhagen, Aarhus und Aalborg-Norresundby am Limfjord der viertgrößte Hafen Dänemarks. Die bereits erwähnte gotische St. Knuds-Kirche wurde um 1300 erbaut. Manche dänischen Könige haben hier ihre letzte Ruhestatt gefunden. Ein weiteres ehrwürdiges Gotteshaus ist die St. Hans-Kirche. Odense ist immer noch Bischofssitz.



An den großen dänischen Märchendichter Hans Christian Andersen erinnert sein Standbild mitten in der Stadt. Er wurde 1805 in Odense geboren.

markt stehenden Kirche. An ihn erinnert noch heute sein Standbild in der Nähe der St. Knuds-Kirche.

Schon im 11. Jahrhundert verstand es die rege Kaufmannschaft Odenses, ihre Macht auch auf den Landadel Fünens auszudehnen, was beiden nur zum Vorteil gereichte. Der Wohlstand der Stadt stieg mehr und mehr, bis ihr der Schwedenkrieg 1658—1660 ein Ende bereitete. Nur schwer konnte sie sich erholen.

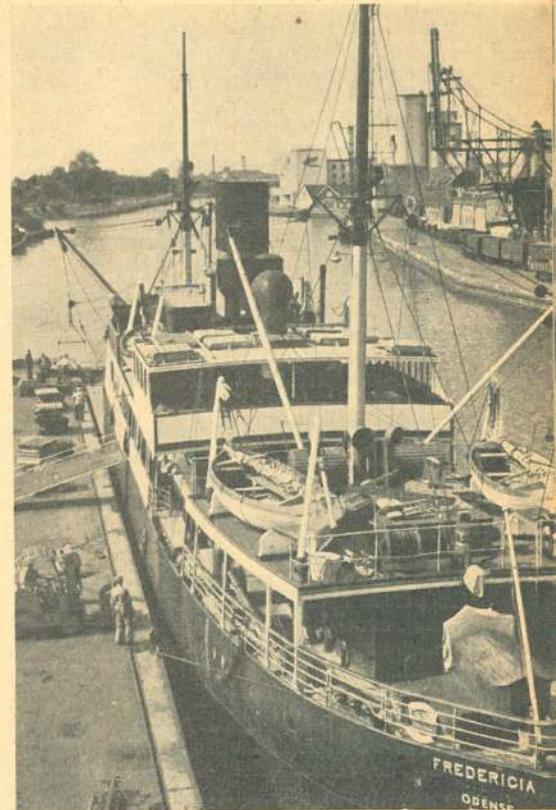
Berühmt geworden ist die Stadt Odense durch ihren großen Sohn, den Märchendichter Hans Christian Andersen, der hier am 2. April 1805 als Sohn eines armen Schuhmachers das Licht der Welt erblickte. Als Vierzehnjähriger wanderte er nach Kopenhagen aus, wo er am 4. August 1875 starb. Seine vielen Schauspiele und Romane hat die heutige Zeit vergessen, aber in seinen Märchen lebt er in der ganzen Welt weiter.

Die Stadt Odense liegt fast im Herzen der Insel Fünen und ist mit dem Odense-Fjord, der



Das Rathaus von Odense ist noch verhältnismäßig neu. Der ältere Teil wurde in den Jahren 1880/83 erbaut und der neuere Teil, dem Anwachsen der Stadt Rechnung tragend, wurde erst 1955 am 150. Geburtstag Hans Christian Andersens, eingeweiht.

Unter den Tierfreunden bekannt ist auch der kleine aber gut gepflegte Zoo der Stadt. Fast alle Tiere sind von dänischen Seeleuten dem Garten geschenkt worden.



Am Englandkai im östlichen Hafenbecken. Links ist der Drehplatz, von wo es auch in das flachere westliche Hafenbecken geht. Gegenüber liegen die Dampfmühlen und Getreidesilos. Im Hintergrund geht es in den 21 Kilometer langen Odense-Kanal, der ins Kattegatt führt. Links der Nösbyhoved-Wald.



Wenn Vater und Mutter spazieren gehen, spannen sich beide vor den Kinderwagen, kein ungewöhnliches Bild in den dänischen Straßen.



Vom Ostrekai blicken wir hier auf den Englandkai, den Drehplatz und den Odense-Kanal. Rechts ein Teil der Getreideheber.

Schaffermahlzeit 1960

In der oberen Halle des alten Rathauses, einer der letzten historischen Stätten der Hansestadt Bremen, fand am 12. Februar 1960 die diesjährige „Schaffermahlzeit“, das 416. traditionelle Stiftungsfest des „Haus Seefahrt“, statt. Bundespräsident Dr. Lübke, der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein Kai Uwe von Hassel, Bürgermeister Kaisen sowie führende Abgeordnete des Deutschen Bundestages waren die prominentesten Gäste. Insgesamt beteiligten sich an der diesjährigen Schaffermahlzeit 70 kaufmännische Schaffer, 69 Kapitäne und 110 Gäste aus der gesamten Bundesrepublik.

Die Schaffermahlzeit ist eines der ältesten Feste Deutschlands. Sie läßt sich bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts zurückverfolgen. Ursprünglich auf Seefahrer und Kaufleute beschränkt, wurde der Teilnehmerkreis im 19. Jahrhundert durch Einladungen an Staatsmänner, Politiker und Industrielle erweitert. Zu diesem Fest eingeladen zu werden, gilt als eine besondere Auszeichnung. Sie wird jedem Gast nur einmal im Leben zuteil.

Vor Jahrhunderten hatte die Schaffermahlzeit den Charakter eines Abschiedsfestes, das die bremischen Kaufleute als Ausdruck ihres Dankes und der Anerkennung ihren Kapitänen gaben, kurz bevor die Schiffe nach der langen Liegezeit des Winters wieder auf die Reise gingen. Aus dieser Zeit stammen auch die Speisefolge und die verschiedenen alten Bräuche, an denen nach jahrhundertaltem Zeremoniell auch heute noch festgehalten wird. Die Tischordnung wird unter Verzicht auf jegliche Rangordnung aufgemacht. Dies ist ein Ausdruck der Hochachtung vor den Kapitänen, denn neben einem Kapitän zu sitzen, ist eine besondere Ehre. Ebenso werden auch selbst die prominentesten Gäste nur in der ersten der zwölf Reden namentlich einzeln erwähnt.

Diese ehrwürdigen Bräuche, die denen an Bord der alten Segler entsprechen, machen es erforderlich, daß der erste Schaffer schon in seiner Eingangsrede, mit der traditionsgemäß die Gäste willkommen geheißen werden, den meistens aus dem Binnenland stammenden Teilnehmern einige Hinweise über den Ablauf der gesamten Veranstaltung gibt. In diesem Zusammenhang führte auf der diesjährigen Schaffermahlzeit der erste Schaffer Georg Heinemann, Vorstandsmitglied der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen, aus: „Sie sind soeben einem alten Ruf gefolgt, der schlicht und bestimmt, aber auch freundschaftlich zum Schaffen auffordert. Das ist der Ruf, der täglich um die Mittagszeit auf den alten Segelschiffen erklang, und dem alle Mann, sei es unten in den Logis, sei es oben an Deck, gerne folgten. Es war keine Aufforderung zur Arbeit, wie das Wort vielleicht vermuten läßt, sondern es war das für die Mannschaft hochwillkommene Zeichen zum Mittagmahl! Sie werden feststellen, daß das, was die Tradition uns auferlegt, nicht immer mit modernen Ernährungsgrundsätzen übereinstimmt. Unsere Altvorderen kannten eben weder Managerbeschwerden noch Vitaminpillen, weder Schlankheitskuren noch Kreislaufdiät. Sie aßen und tranken, was ihnen Freude machte! Für das lange, Ihnen bevorstehende Mahl finden Sie nur ein Eßbesteck vor. Es wird Ihnen sicherlich nicht schwerfallen, es mit dem danebenliegenden Löschpapier für die wechselvolle Speisefolge stets gebrauchsfertig zu erhalten. Dieses hat nichts mit der heute immer dringender werdenden Rationalisierung und Selbsthilfe in der Küche zu tun. Im Gegenteil, dieser heute noch von vielen Hausfrauen abgelehnte Brauch war schon auf den alten Segelschiffen modern!

Wenn ich Ihnen nun noch sage, daß Sie in den silbernen und goldenen Tüten neben Ihrem Teller Salz und Pfeffer vorfinden, was die alten Seeleute in der Westentasche bei sich zu führen pflegten, von Ihnen aber vergessen sein könnte, so hoffe ich, Sie mit dem erforderlichen Rüstzeug für die nächsten Stunden versehen zu haben.“ Der erste Schaffer beendete seine Rede mit dem Hinweis, daß viele Generationen so zusammen gewesen sind, daß sie alle in der traditionellen Weise miteinander gegessen und getrunken haben und daß sie es so gut befanden. „Denken Sie aber vor allem daran“, so sagte Georg Heinemann abschließend, „daß es immer Männer gewesen sind, die mit ihrer Zeit gingen und mit ihren Aufgaben fertig wurden. Wir wollen genauso tun, als ob sie heute mit uns zu Tische säßen. Auch wir hoffen ja, daß die, die uns einmal nachfolgen, unsere Zeit und unser Tun billigen.“

In der zweiten der insgesamt zwölf Reden, die nach altem Brauch dem Staatsoberhaupt und dem Vaterland gewidmet ist, würdigte der zweite Schaffer J. G. Schütte den Bundespräsidenten als eine Persönlichkeit, die das Rüstzeug besitzt, jederzeit die Wogen politischer Gedanken zu steuern und das Staatschiff während seiner Amtsperiode alzeit auf sicherem und ausgewogenem Kurs zu halten. Niemals, so führte Schütte weiter aus, dürfe man die Hoffnung aufgeben, daß auch die im Osten lebenden Deutschen mit uns in Einigkeit, Recht und Freiheit wieder vereint werden. Schütte warnte auch davor zu vergessen, wie es noch vor verhältnismäßig kurzer Zeit in Deutschland aussah. In wenigen Jahren hat Deutschland, dank des Fleißes der ganzen deutschen Nation und dem Geschick der Regierung, die Belange so zu steuern, daß der Erfolg nicht ausblieb, Jahre eines beispiellosen Aufstiegs erlebt. Alle — ob Wissenschaftler, Arbeiter, Industrieller oder Kaufmann — haben ihr Bestes dazu gegeben. Der zweite Schaffer J. G. Schütte schloß seine Rede mit dem Wunsch, daß die Bemühungen, das Ansehen unseres Vaterlandes in der ganzen Welt weiter zu heben und zu untermauern, auch künftig von Erfolg gekrönt sein mögen. Für Bremen sprach er in diesem Zusammenhang die Hoffnung aus, daß auch dieser Staat als deutsches Tor zur Welt dazu beitragen werde, das deutsche Ansehen im Ausland durch bescheidenes, zurückhaltendes, maßvolles Auftreten weiterhin zu fördern.

Wie traditionsgemäß üblich stand im Mittelpunkt der diesjährigen Schaffermahlzeit — neben den weiteren Reden — die zweite Rede des ersten Schaffers Georg Heinemann auf Handel, Schifffahrt und Industrie. Nach einleitenden Hinweisen auf die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt Bremen sowie der Feststellung, daß nur die Gefahren, die Sorgen und die Leistungen der früheren Generationen den richtigen Maßstab für die Beurteilung der heutigen Probleme abgeben können, ging der erste Schaffer zunächst auf die Lage des deutschen Außenhandels ein. Die Beziehungen des Außenhandels zu den früheren Handelspartnern, so stellte Georg Heinemann fest, haben größtenteils glücklicherweise den Krieg überstanden, und es ist sogar gelungen, neue Fäden zu knüpfen. Trotz aller Einsatzbereitschaft und Tüchtigkeit ist die Möglichkeit, diese Beziehungen in vollem Umfang nutzbar zu machen, leider immer noch beschränkt. Alle Bestrebungen werden verhindert durch das noch immer zu geringe Eigenkapital, das durch den Krieg, die Währungsumstellung und den Verlust des gesamten Auslandsvermögens erheblich zusammengeschrumpft ist. Auch die bisher gewährten Erleichterungen, die dankbar begrüßt

werden, haben sich in der zurückliegenden „recession“ auf den Rohstoffmärkten als nicht ausreichend erwiesen. Gerade angesichts der finanziellen Überlegenheit des Auslandes, die sich in der EWG noch stärker auswirken wird, so rührte der erste Schaffer aus, müssen daher dringend Mittel und Wege gefunden werden, die eine vermehrte Bildung von Eigenkapital erlauben. Gleichzeitig soll auch versucht werden, einen Ausgleich für die zu Reparationszwecken beschlagnahmten Auslandsvermögen zu finden. Da ein starker und leistungsfähiger Einruhrhandel eine unerläßliche Voraussetzung auch für die deutsche Warenausfuhr ist, begrüßte es Georg Heinemann, daß im vergangenen Jahr in Bremen wieder ein Markt für internationale Tabake eröffnet werden konnte.

Ebenso wie sich Einfuhr- und Ausfuhrhandel gegenseitig bedingen, ist auch der Außenhandel nicht denkbar ohne Schifffahrt. Auch die Schifffahrt verlor durch den Krieg und die Reparationen ihr gesamtes Vermögen und mußte ohne Eigenkapital neu beginnen. Dank ihrer außergewöhnlichen Risikobereitschaft ist es den deutschen Reedern in kurzer Zeit gelungen, das durch den Krieg verlorene Terrain wiederzugewinnen. Die Schifffahrt liegt zur Zeit infolge des Tonnageüberhangs und des zeitweiligen Rückgangs des Weltgüterverkehrs besonders schwer in der See. Auch sie ist ihren ausländischen Konkurrenten gegenüber durch die hohe Fremdfinanzierung im Nachteil. Im Gegensatz zu der Welthandelsflotte, die sich seit 1939 fast verdoppelt hat, hat die deutsche Handelsflotte, so stellte der erste Schaffer weiter fest, vor kurzem erst den Vorkriegsstand erreicht. Daher nimmt die deutsche Seeschifffahrt gegenwärtig erst den 10. Platz in der Rangfolge der schiffahrttreibenden Nationen ein, während die Bundesrepublik im Welthandel nach den Vereinigten Staaten fast auf gleicher Höhe mit England an dritter Stelle steht.

Die Vermutung, daß das höhere deutsche Außenhandelsvolumen eine genügende Beschäftigung der eigenen deutschen Schifffahrt gewährleistet, so stellte Georg Heinemann mit aller Entschiedenheit fest, trifft leider nicht zu. Während vor dem Kriege noch annähernd 60% des deutschen Außenhandels von deutschen Schiffen befördert wurden, beträgt dieser Anteil — mengenmäßig — gegenwärtig nur etwa ein Drittel. Für diese Entwicklung verantwortlich ist in erster Linie die fortschreitende Beschränkung des freien Wettbewerbs durch flaggenprotektionistische Maßnahmen anderer Staaten, insbesondere der Ostblock- und Entwicklungsländer. Bei diesem Problem geht es nicht um einen wirtschaftlichen Wettbewerb, sondern um politische Maßnahmen. Als geradezu paradox bezeichnete es Georg Heinemann, daß häufig die Flaggen derjenigen Staaten diskriminiert werden, die diese Länder durch besonders langfristige und umfangreiche Kredite unterstützen. Die Bemühungen der Bundesregierung, das Prinzip des freien Wettbewerbs im Seeverkehr auch dritten Ländern gegenüber durch handelsvertragliche Vereinbarungen durchzusetzen, sind dankbar anzuerkennen. Alle diese Maßnahmen haben bislang aber kaum Erfolg gehabt, so daß die Hoffnung ausgesprochen werden muß, daß die Bundesregierung Mittel und Wege findet, um dieses für die deutsche Handelsflotte existenzbedrohende Problem einer Lösung näherzubringen. Im weiteren Verlauf seiner zweiten Rede beschäftigte sich Georg Heinemann mit der gegenwärtigen Situation der bremischen Industrie, die er als eine willkommene und notwendige Ergänzung des Außenhandels und der Schifffahrt bezeichnete. Auch die Wirtschaftslage der mit der Schifffahrt unmittelbar verbundenen Werftindustrie verschlechtert sich ständig, weil auch hier das internationale Wettbewerbsgefüge sehr häufig durch staatliche Maßnahmen der verschiedenen Länder verzerrt wird. (Fortsetzung auf Seite 37)

Gold aus der Tiefe

H. Ingwersen

(Fortsetzung aus Nr. 2)

Am 16. April 1855 beendete Silleman seinen Bericht, Er übergab ihn einem Treuhänder mit der Weisung, ihn erst nach Zahlung der Rechnung von 526,— Dollar den Auftraggebern auszuhändigen. So sehr mißtraute man in jenen Jahren der „Ölindustrie“.

Der Bericht des Chemieprofessors über „Steinöl, auch Petroleum genannt, gewonnen im Venangogebiet im Staate Pennsylvanien, unter besonderer Berücksichtigung seiner Verwendbarkeit als Lampenbrennstoff wie auch für andere Zwecke“ wurde 1855 gedruckt. Die Schrift ist heute eins der wertvollsten Dokumente der auf ihre Geschichte zurückblickenden Erdölindustrie.

Silleman beschreibt erstmalig die allgemeinen Eigenschaften von Rohöl sowie die seiner Fraktionen, die er durch Destillation im Labor gewinnen konnte. Er erkennt bereits, daß sich bei der Erhitzung von Erdöl Produkte bilden können, die im Rohöl natürlicherweise nicht immer vorliegen. Er erkennt die unterschiedliche Eindickung bei niedrigen Temperaturen vor und nach Behandlung mit verschiedenen Säuren und Bleicherde, erzeugt Leuchtgas, Leicht- und Schweröle sowie schnell dunkelnde Öle durch Überhitzen schwerer Fraktionen. Silleman isoliert Paraffine für die Kerzenherstellung. Die leichteren Fraktionen ergeben ein ausgezeichnetes Leuchtöl, das in mehreren Lampentypen erprobt wird, wobei man die Lichtstärke feststellt. Der Wissenschaftler beschreibt verschiedene Fraktionen als voraussichtlich gutes Schmieröl, da sie offensichtlich nur in geringem Maße Rückstände aufbauen und keine Neigung zeigen, schnell ranzig zu werden.

Dieser erste wissenschaftliche Rechenschaftsbericht schließt mit folgenden Sätzen: „Zusammenfassend scheint mir, sehr geehrte Herren, daß Sie Anlaß zu der berechtigten Hoffnung haben, mit dem Ihrer Gesellschaft

zur Verfügung stehenden Rohstoff durch einfache und billige Prozesse sehr wertvolle Produkte herzustellen. Es war mir ein Vergnügen, festzustellen, daß der gesamte Rohstoff praktisch ohne Verlust aufbereitet werden kann.“

Zum erstenmal zeigt sich hier in der Geschichte um den Rohstoff Erdöl der unternehmerische Impuls der Auftraggeber, die sich für ihre Vorhaben der Mitarbeit des Wissenschaftlers ver-



Auf diese Weise wurde noch bis zur Jahrhundertwende in Amerika Erdöl gefördert

sichern. Es sind dieselben Unternehmer, die wenig später den Colonel Drake bemühen, der ihnen als Mann der Praxis, wir würden heute sagen als Techniker, entscheidend zum geschäftlichen Erfolg ihres Unternehmens verhilft.

Im Frühjahr 1858 engagierte Townsend den ehemaligen Zugführer Drake, den er wegen seiner vielfältigen früheren beruflichen Tätigkeiten für geeignet hielt, die erforderliche Ölbohrung auf dem Ölfeld der Gesellschaft in Titusville erfolgreich niederzubringen. Der Titel „Colonel“ wurde Drake von der Gesellschaft „verliehen“, um ihn in Titusville von vornherein höheres Ansehen und damit einen besseren Start zu ermöglichen.

Drake, ein Mann mit festen Vorsätzen, jedoch ohne Ahnung vom Bohrgeschäft, ließ sich durch anfängliche Mißerfolge beim Abteufen eines Schachtes auf dem Ölfeld in Titusville nicht entmutigen. Er entschloß sich, in genau derselben Weise nach Erdöl zu bohren, wie man weiter südlich in der Nähe von Pittsburgh nach Solequellen bohrte. Er beschaffte eine Dampfmaschine von 6 PS Wellenleistung, einen liegenden Kessel mit ausreichender Dampflei-

stung, Bohrwerkzeuge und Gestängerohre. Er baute die Bohrramme zum Seil-Schlagbohren mit dem durch die Dampfmaschine angetriebenen Bohrschwengel, errichtete einen etwa 10 m hohen Bohrturm mit der Turm-Seilrolle an der Spitze und der Seilwinde am Fuß und überbaute Kessel und Maschine mit einem aus Brettern gefügten Maschinenhaus. Als der hereinbrechende Winter seinen Arbeiten ein Ende machte, versuchte Drake, einen gelernten „Driller“, das heißt einen im Salzbohrbetrieb erfahrenen Arbeiter, aus Tarentum einzustellen, was aber zunächst mißlang, da niemand bereit war, sich auf das Abenteuer des Ölbohrens einzulassen. Endlich, im Frühjahr 1859, fand Drake den mit Salzbohrarbeiten vertrauten Grobschmied William A. Smith, der sich bereit erklärte, zusammen mit seinen beiden Söhnen den Bohrbetrieb in Titusville in Gang zu bringen.

Der 27. August 1859

Wegen der immer wieder einstürzenden Bohrlochwände wurde zunächst kein Erfolg erzielt, bis Drake veranlaßte, in das entstehende Bohrloch schrittweise ein Eisenrohr zur Abstützung einzuführen.

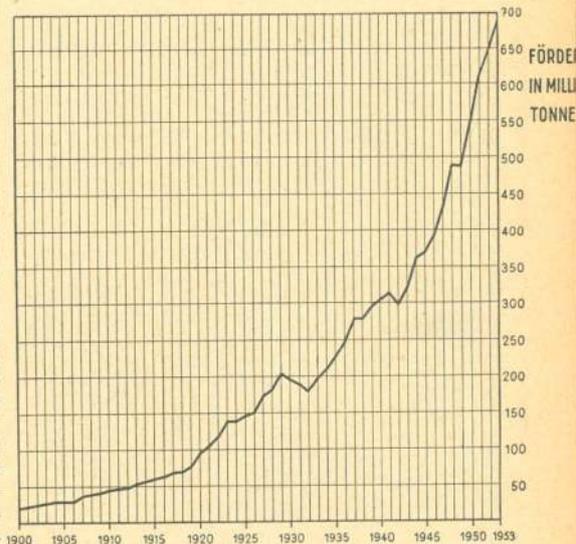
Dieser Gedanke Drakes war mit entscheidend, daß endlich nach zweimonatiger Bohrtätigkeit am 27. August 1859 — es war ein Sonnabend — bei einer Bohrtiefe von 21 m das lang ersehnte Öl in die Sonde lief. Das Bohrloch lieferte 2 bis 3 t Öl je Tag, das heißt für etwa 300 bis 450 Dollar. Für 1 t = 1000 kg Erdöl wurden somit 150 Dollar bezahlt, heute beträgt der Preis im reichsten Ölland der Welt, in Kuweit am Golf von Persien, etwa 10 Dollar. Damit war erstmals in der Geschichte des Erdöls seine wirtschaftlich lohnende Gewinnung erreicht. Augenblicklich setzte der große Run, die Suche nach Erdöl, ein, und innerhalb weniger Monate war die erste Bohrung mit einem Wald von anderen Bohrtürmen umgeben. Zehn Jahre später betrug die Ölförderung dieses Gebietes bereits das Tausendfache, etwa 1 Million t im Jahr.

(Schluß folgt)

Schaffermahlzeit 1960

Der erste Schaffer Georg Heinemann beschloß seine zweite Rede mit den Worten: „Mutig Risiken zu übernehmen, die Beziehungen zu fremden Ländern und den Gütertausch mit ihnen zu mehren, das Ansehen des hanseatischen Kaufmanns zu stärken und stets neu zu rechtefertigen, das ist auch heute unsere Verpflichtung.“

Der dritte Schaffer Ludwig Helmken betonte in seiner Rede, daß Bremen ebenso wie in der Vergangenheit auch in Zukunft ganz besondere Aufgaben für Deutschland zu erfüllen habe. Bremen habe seine historische Bedeutung und die damit verknüpften Verpflichtungen durchaus erkannt. Trotz aller wirtschaftlichen und politischen Integrationen in Europa das Bewußtsein der Verbundenheit Deutschlands mit der überseeischen Welt wachzuhalten, sei daher die Mahnung, die Bremen in dieser Zeit an den Bund zu richten habe.



Wir bleiben dabei:



EXTRA

DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT



Flotten-Umschau

Am 23. Februar 1960 wurde von der Bundesrepublik der amerikanische Zerstörer USS „Dyson“, DD 572, auf Leihbasis übernommen und in Charleston unter der Bezeichnung „Z 5“ in Dienst gestellt. Das Schiff gehört wie „Z 1“ bis „Z 4“ zur Fletcher-Klasse und hat 60 000 PS. Die Artillerie besteht aus vier 12-cm Geschützen und sechs 7,6 cm Flak. Nach einer Einfahrzeit an der amerikanischen Küste wird das Schiff im Juni die Überfahrt nach Deutschland antreten. „Z 4“ wird Mitte April in Flensburg erwartet. Es fehlt dann nur noch der sechste und letzte US-Leihzerstörer. Ende März ds. Js. findet der Stapellauf des ersten auf einer deutschen Werft für die Bundesmarine erbauten Zerstörers statt und zwar auf der Stülckenwerft in Hamburg.

Auf der Félix-Amiot-Werft in Cherbourg wurde am 20. Februar das dort gebaute Küstenminensuchboot „Detmold“ in Dienst gestellt. Es ist das dritte von den sechs in Cherbourg in Auftrag gegebenen Booten des französischen Typs „Mercure“. Diese Fahrzeuge sind weitgehend aus Holz gebaut und haben eine Wasserverdrängung von 378 ts. Sie sind nur 44 m lang, 8 m breit und haben eine Geschwindigkeit von gut 15 Knoten. Am 30. Januar wurde das Boot „Worms“ bei dieser Werft vom Stapel gelassen. Von diesem Fahrzeugtyp sind für die französische Marine etwa

40 Boote gebaut worden. Die von der Amiot-Werft hergestellten Fahrzeuge werden später das 2. Minensuch-Geschwader bilden, das bisher aus alten Kohlenbooten bestand, von denen am 13. Februar als letztes die „Seeschlange“ außer Dienst gestellt wurde. Die Bundesmarine hat sich damit von den kohlegefeuerten Booten des Typs 40 bzw. 43 getrennt. Von diesen Fahrzeugen sind im Zeitraum zwischen 1940 und 1945 etwa 130 Boote gebaut worden.

Mitte Februar besuchte der 37 000 ts große britische Flugzeugträger „Victorious“ den Hamburger Hafen. Das Schiff lag fünf Tage an der Überseebrücke. Das Interesse der Bevölkerung für dieses Schiff war außerordentlich rege. Schon am Einlaufftag kam es zu Verkehrsstockungen auf den Straßen in Elb-uferröhne und am Besichtigungstage zu lebensgefährlichen Stauungen an der Überseebrücke. Die „Victorious“ gilt als moderner Träger, obwohl das Schiff bereits 1941 in Dienst gestellt wurde. Das Flugdeck ist 250 m lang, mit Dampfkatapulten und Spiegelsicht-Landeanlagen versehen und nach neuzeitlichen Gesichtspunkten angelegt. Der Träger führt Aufklärungsflugzeuge und Hubschrauber für die U-Bootbekämpfung an Bord mit.

Die beiden ehemaligen Flugzeugträger der britischen Marine „Ocean“ und „Theseus“, je 13 000 ts, wurden in diesen Tagen von einer

Londoner Schiffsmaklerfirma gekauft. Sie sollen voraussichtlich zu Fischfabrikschiffen umgebaut werden. Das britische Schlachtschiff „Vanguard“ soll in diesem Jahr auch aus der Flottenliste gestrichen werden. Voraussichtlich wird das 51 500 ts große Schiff verschrottet.

Nach „Nautilus“ und „Skate“ hat nunmehr auch das amerikanische Atom-U-Boot „Sargo“ die Eisdecke des Nordpolgebietes unterquert.

Fachzeitschriften und Pressemeldungen befassen sich in letzter Zeit stark mit der Flotte der Sowjetunion, besonders mit dem Aufbau der U-Bootwaffe. Bei allen diesen Meldungen muß man bedenken, daß wirklich genaue Angaben über Größe und Gliederung der russischen Marine fehlen. Nach schwedischen Angaben besteht die Baltische Flotte der UdSSR aus 7 Kreuzern, etwa 50 Zerstörern, 200 Schnellbooten und etwa 120 U-Booten, ferner aus zahlreichen Minensuch- und Landungsfahrzeugen. Insgesamt soll die sowjetische Marine etwa 30 Kreuzer, 150 bis 170 Zerstörer und Geleitfahrzeuge, 800 bis 1000 Schnellboote und Minensucher sowie 450 bis 500 U-Boote umfassen. Die Fahrzeuge sind aufgeteilt in die Baltische, die Nordmeer-, die Schwarzmeer- und die Pazifische Flotte.

Wenn die Zahlenangaben auch unzuverlässig sind, so dürfte es nicht zu bezweifeln sein, daß die Sowjetunion von allen Staaten die stärkste U-Bootwaffe besitzt und daß die sowjetische Marine zahlenmäßig die zweitgrößte Marine darstellt hinter der US-Navy, und vor den Marinen von Großbritannien und Frankreich. Von den russischen U-Booten sind etwa 250 Fahrzeuge als Hochseeboote anzusehen, die für eine Operation auf dem Atlantik geeignet sind.

— R —



Sport an Bord

MS. „Berlin“ gewann den „Atlantik-Pokal“ zum dritten Mal

Im Jahre 1925 stiftete der New Yorker Warenhausbesitzer Mr. Cowl einen Fußball-Pokal, der nach seiner Tochter Caroline den Namen „Caroline de Lancey Cowl Challenge Trophy“ erhielt. Jahr um Jahr werden um diese wertvolle Trophäe Fußballspiele der Mannschaften aller großen Passagierschiffe des Nordatlantiks ausgetragen.

Im vergangenen Jahr gewann die Schiffs-Elf des MS „Berlin“ (Norddeutscher Lloyd) in

vier Jahren zum dritten Mal diesen „Atlantik-Pokal“ und ist damit die einzige Mannschaft, die mehrfach als Sieger aus dem alljährlich ausgetragenen Pokalwettbewerb hervorging. Von acht Punktspielen konnte die „Berlin“-Elf sieben gewinnen und führt damit mit 14 Punkten vor der „Queen of Bermuda“, die 11 Punkte errang.

Mr. Irving Plitt vom YMCA Seaman's House in New York, die den alljährlichen Pokalwettbewerb veranstaltet, überreichte an Bord der „Berlin“ die Trophäe. Dem Mannschaftsführer der Elf, Hans Elsner, der an allen drei Pokalsiegen teilgenommen hatte, wurde bei dieser Gelegenheit durch den DAFB-Präsidenten Joe Beck die DAFB-Ehrendnadel überreicht.

Bei Ankunft des MS „Berlin“ am 12. Februar in Bremerhaven begrüßte Kapitän Gerhard Lohmütz im Namen des Vorstandes des NDJ die Fußballmannschaft und Stadtrat Hans Ihler überbrachte die Glückwünsche des Bremer Senats und des Deutschen Fußballbundes.

Nach den Bestimmungen gewann bisher die Mannschaft, die die meisten Punkte sammeln konnte. Da hierbei diejenigen Mannschaften im Vorteil waren, deren Schiffe etwa alle zwei Wochen New York anliefen, wurden diese im letzten Jahr insofern geändert, als jeder Schiffs-Elf nur die ersten acht ausgetragenen Punktspiele angerechnet werden.



Die Schiffs-Elf des MS „Berlin“ gewann zum dritten Mal den „Atlantik-Pokal“. Von l.n.r.: Kapitän Günther Rössing von MS „Berlin“, Stadtrat Hans Ihler, Bremen, Mannschaftskapitän der „Berlin“-Elf Hans Elsner. Da ein großer Teil der alten „Berlin“-Mannschaft im Sommer 1959 an Bord der „Bremen“ gekommen war, mußte eine neue Mannschaft zusammengestellt werden, die aber hiermit ihre Feuerprobe bestanden haben dürfte.

MS. „August Bolten“ spielte

In Arew konnten wir ein herrliches Spiel gegen die französische Marinemannschaft des Landungsbootes „Odet“ sehen, das sehr schnell und fair auf beiden Seiten ausgetragen wurde. Das Ergebnis, ein Unentschieden von 2:2, wurde abends in froher Runde mit den Franzosen gefeiert.

Die nächste Begegnung hatten wir am 22. Dezember 1959 in Douala mit dem französischen Dampfer „Côtes du Nord“. Dieses Spiel wurde ausschließlich von unserer Decksbesatzung ausgetragen, da die Spieler aus der Maschine durch Kolbenziehen verhindert waren. Obwohl unsere Mannschaft sehr ersatzgeschwächt war, erzielte sie durch ein sehr schnelles Sturmspiel einen schönen Sieg von 4:0 Toren.

In Abidjan setzten wir unsere Spielserie fort. Am 31. Dezember 1959 stand uns die Besatzung des britischen Frachters „Kano Palm“ gegenüber. Die Engländer zeigten in der ersten Halbzeit ein sehr schnelles und gutes Zusammenspiel und waren uns zeitweise überlegen. Trotzdem gelang es uns, das Führungstor zu schießen. Fünf Minuten vor Spielende drängten unsere Jungs auf den Sieg, und so endete das Spiel mit 2:1 für die Bolten-Mannschaft.

Trotz der tropischen Hitze ließ der Eifer nicht nach, und so setzten wir unsere Erfolge am 2. Januar 1960 im gleichen Stadion gegen eine kombinierte Auswahlmannschaft des holländischen Schiffes „Ivoorkust“ und des Engländers „Kano Palm“ fort. Beide Schiffe stellten nur die besten Spieler gegen uns, aber jetzt zeigte sich, daß das Zusammenspiel unserer Jungs besser war und der Gegner nicht zum Zuge kommen konnte. Einige Male brach er verzweifelt durch, aber in bewunderswerter Weise schnellte unser guter Chief aus dem Tor und riß jedesmal das Leder an sich. Wir siegten mit 5:1 Toren. Das letzte Match gewannen wir in Abidjan gegen den Dänen „Jessie Gulwa“ mit 9:0.

Jürgen Gawens



Die Freiwache



Der Chinabaum hat vielen tausend Seefahrern

Von Rolf Kunze

Viele Entdeckungen und Erfindungen nehmen einen dramatischen oder tragischen Verlauf. In diese Reihe gehört auch das Chinin, das wichtigste Alkaloid der Chinarinde.

Zunächst nannte man es „Jesuitenpulver“, weil man annahm, daß der Jesuitenpater del Cobo es erfunden habe. Erst im Laufe der Jahrhunderte bürgerte sich der Name Chinin — da es aus dem Chinarindenbaum gewonnen wird — ein.

Dieser Pater hielt sich vor über 300 Jahren in Lima auf. Das gewaltige Inkareich war zerfallen, die Söhne der Sonne waren dem Untergang geweiht, der spanische Vizekönig führte ein tyrannisches Regiment. Grenzenlos war der Haß der Bezwungenen. Da brach das Wechselfieber aus. Besonders bedroht waren die Europäer. Sie starben wie die Fliegen. Die Seuche machte auch vor dem königlichen Palast nicht Halt. Dort war das erste Opfer die Frau des Vizekönigs. Die spanischen Ärzte gaben sie nach zwei Tagen auf. Alle Hilfe schien vergebens.

Da erfuhr der König, daß Fürst Garcilasso, ein Abkomme des ehemaligen Inka-Herrschers, ein Wundermittel besitze, das eine unfehlbare Wirkung gegen das Fieber habe. Der König verlangte danach, obwohl seine Ärzte davon abrieten, jedoch Garcilasso achtete streng darauf, daß kein Spanier das Pulver bekam. Da ging der Vizekönig selbst zu dem Inka. Er schilderte eindringlich die Krankheit seiner Frau, sprach von der Hilflosigkeit der Ärzte und bat flehentlich um das Mittel. Kalt lehnte Garcilasso ab. Er wisse von keinem Medikament gegen das Wechselfieber, sagte er, und fügte höhnisch hinzu, daß es doch den Spaniern ein Leichtes sein würde, die Krankheit zu besiegen, sie hätten es doch so glänzend verstanden, das Inkavolk zu besiegen, auszurauben und gänzlich verbluten zu lassen. Der König fiel vor dem Inka auf die Knie — vergeblich.

Ohne Hoffnung kehrte der Spanier zu seiner sterbenden Frau zurück. Da erschien um Mitternacht eine verschleierte Frau bei ihm und brachte das Pulver. Es war Zuma, die Tochter Garcilassos, die von der Not des Königs gehört hatte. Man gab der Sterbenden das Heilmittel — und bald darauf sank das Fieber. Zuma aber wurde beim Verlassen des königlichen Palastes von einem Inka, der ihr aufgelauret hatte, erstochen.

Auch der Jesuitenpater Barnabe del Cobo hatte von der wunderbaren Rettung der Königin gehört. Er war ein bekannter Wissenschaftler seiner Zeit und beschäftigte sich gerade mit dem Wachstum des Chinabaumes. Vom König erbte er sich den Rest des Pulvers, untersuchte es und erkannte an dem bitteren Geschmack, woher es gewonnen war. Nun fertigte er sich selbst das Mittel aus der Chinarinde an und erprobte es an vielen Kranken. Die Wirkung war wunderbar. Die Fieberkranken genasen. Um das Jahr 1630 kehrte Cobo nach Europa zurück und brachte eines der wichtigsten Heilmittel, das die Geschichte kennt, mit.



O, komm zu mir zur Sonntagnacht

Ein altes Arbeitslied, das in den schwedischen Häfen beim Löschen und Laden gesungen wurde. Das vollständige Lied soll 18 Verse haben, die aber nicht alle für empfindliche Ohren geeignet sind. Kapitän Olof Olsson, Råå, hat das Lied aufgezeichnet und Ludwig Dinklage hat es aus dem Schwedischen übertragen.

O, komm zu mir zur Sonntagnacht,
Viktoria! Viktoria!
So hast du dir das wohl gedacht!
Kirre wirre Wippbaum! Hurra hoh!

*

Mein Herz, das kann ich wirklich nicht,
Viktoria! Viktoria!
Des Vaters Hunde beißen mich.
Kirre wirre Wippbaum! Hurra hoh!

Du trinkst erst einen kräft'gen Zug
Viktoria! Viktoria!
Das gibt dir Mut und Kraft genug!
Kirre wirre Wippbaum! Hurra hoh!

Der schwarze Hund, der ist jetzt tot,
Viktoria! Viktoria!
Dem weißen gibst du ein Stück Brot
Kirre wirre Wippbaum! Hurra hoh!

*

Kommst du dann in die Kammer rein,
Viktoria! Viktoria!
Vorm Fenster steht der Kornbranntwein.
Kirre wirre Wippbaum! Hurra hoh!

Seitdem sind mehr als 300 Jahre verflossen. Heute wird Chinin bei den verschiedensten Krankheiten — Malaria, Typhus, Kindbettfieber usw. — angewandt. Man gewinnt es aus riesigen Pflanzungen und auf chemischem Wege. Die spezifische Wirkung der Chinarinde gründet sich wesentlich auf das Alkaloid Chinin, das schon in geringen Mengen hemmend auf die Keimung und Vermehrung der Erreger einwirkt.

So war es nicht allein die Wissenschaft, die uns dieses Wundermittel schenkte, es war auch ein Frauenherz, das den Haß besiegte und über alles die Menschenpflicht stellte.

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . selbst Seetiere seekrank werden können? Von den Albatrossen, die vielfach von Segelschiffen in südlichen Breiten gefangen und an Deck gesetzt wurden, ist dies allgemein bekannt. Aber auch Seehunde können seekrank werden. So wurde es einer jungen Robbe, die bei schlechtem Wetter an Bord des Bäder-

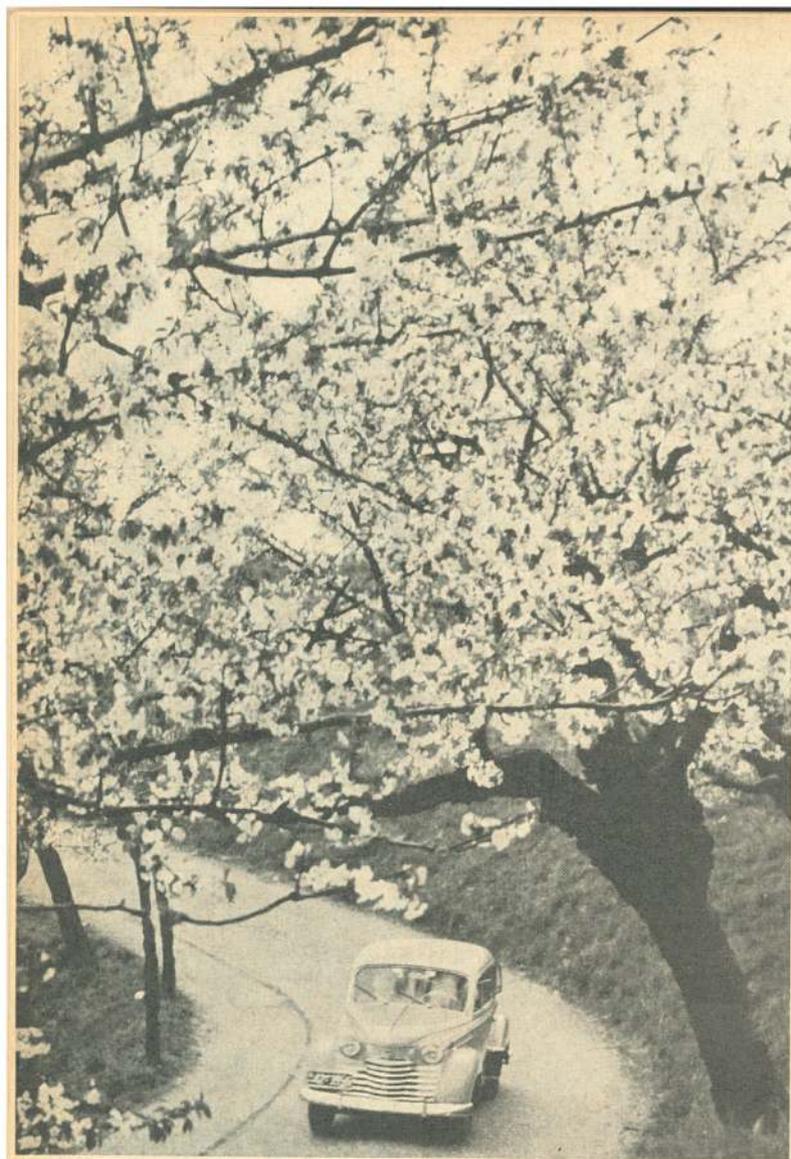
schiffes „Atlantis“ von Cuxhaven nach Helgoland gebracht werden sollte, hundeübel. Erst als man sie auf der Insel in das ruhige Wasser des Aquariums setzte, ging es ihr wieder gut.

*

. . . für Mädchen bereits Schwarzmarktpreise gezahlt werden? Das ist in dem Bezirk West-Ahoada in Nigeria der Fall. Hier veranstalteten 800 unverheiratete Negerinnen einen Protestmarsch und wollten damit gegen die hohen Mitgiftforderungen ihrer Eltern demonstrieren. Die Regierung Nigerias hat den Kaufpreis für eine Braut auf 352 DM festgesetzt, doch die Väter forderten schon das Dreifache von den heiratsfähigen jungen Leuten. Dadurch blieben viele sitzen.

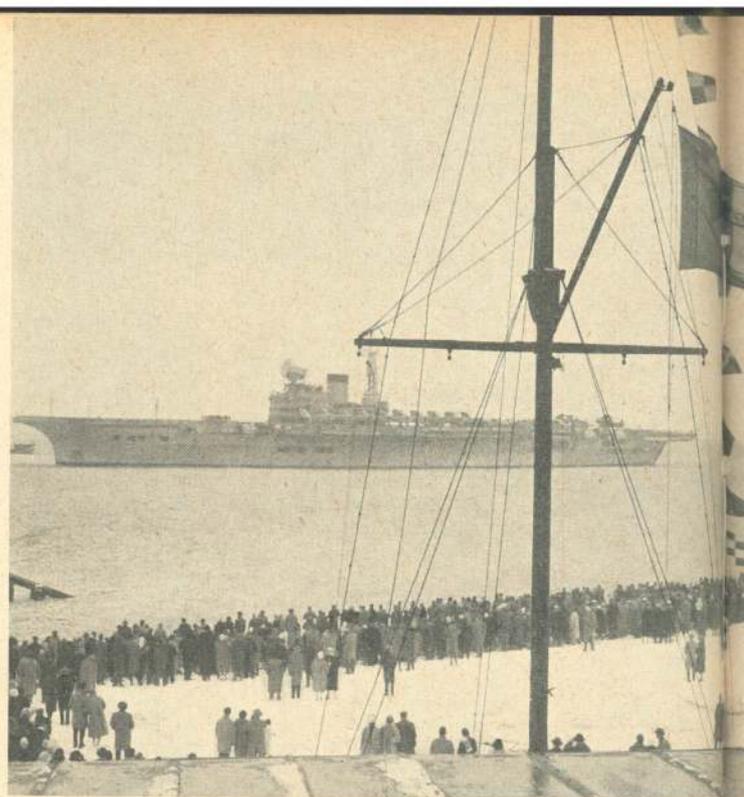
*

. . . in der Rentenversicherung der Arbeiter und der Angestellten die Ausgaben erheblich stärker anstiegen als die Einnahmen? In der Zeit vom 1. 7. 1958 bis 30. 6. 1959 stiegen in der Arbeiterrentenversicherung die Ausgaben um 10,1%, die Beitragseinnahmen um 6,8%. In der Angestellten-Rentenversicherung stiegen die Ausgaben um 20,1%, die Einnahmen um 11,3%.

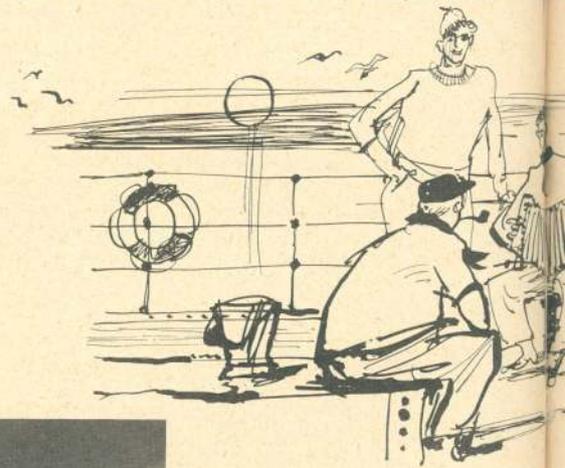


Auch das sind Fahrerleute. Allerdings fahren sie auf Rädern und ihr Meer ist weiß von Blüten, wie nun bald wieder das Alte Land, das fruchtbare Obstbaugelände am Ufer der Niederelbe.

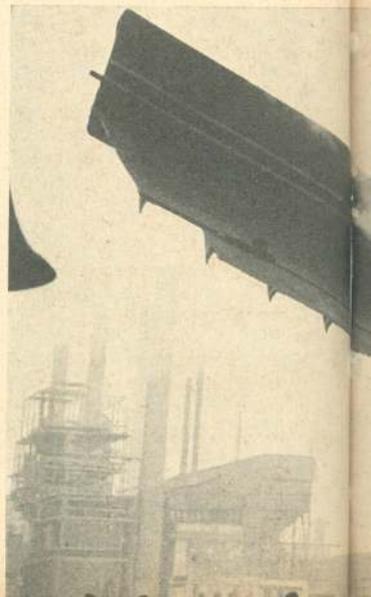
Ehrwürdige Tradition atmet dieser Blick auf die diesjährige Schaffermahlzeit im Bremer Rathaus. (Ausführlicher Bericht siehe Seite 36)



Der britische Flugzeugträger „Victorious“ (37 000 ts) beim Passieren von Willkommenskanal neben der bei Blohm & Voss gebauten „Bismarck“ das größte Kriegsschiff, das je da war. „Victorious“ wurde kurz nach Indienststellung Ende April 1941 mit acht Torpedoflugzeugen eingesetzt. Ganz Hamburg schien auf den Beinen zu sein. Die Elbufer waren schwarz von den fahrtsstraßen stundenlang mit Kraftwagen verstopft. So nimmt Hamburg Anteil an einem britischen



So peilen Luffen den Frühling an sich und fühlen sich schmucken Tränen wieder zu Ehren





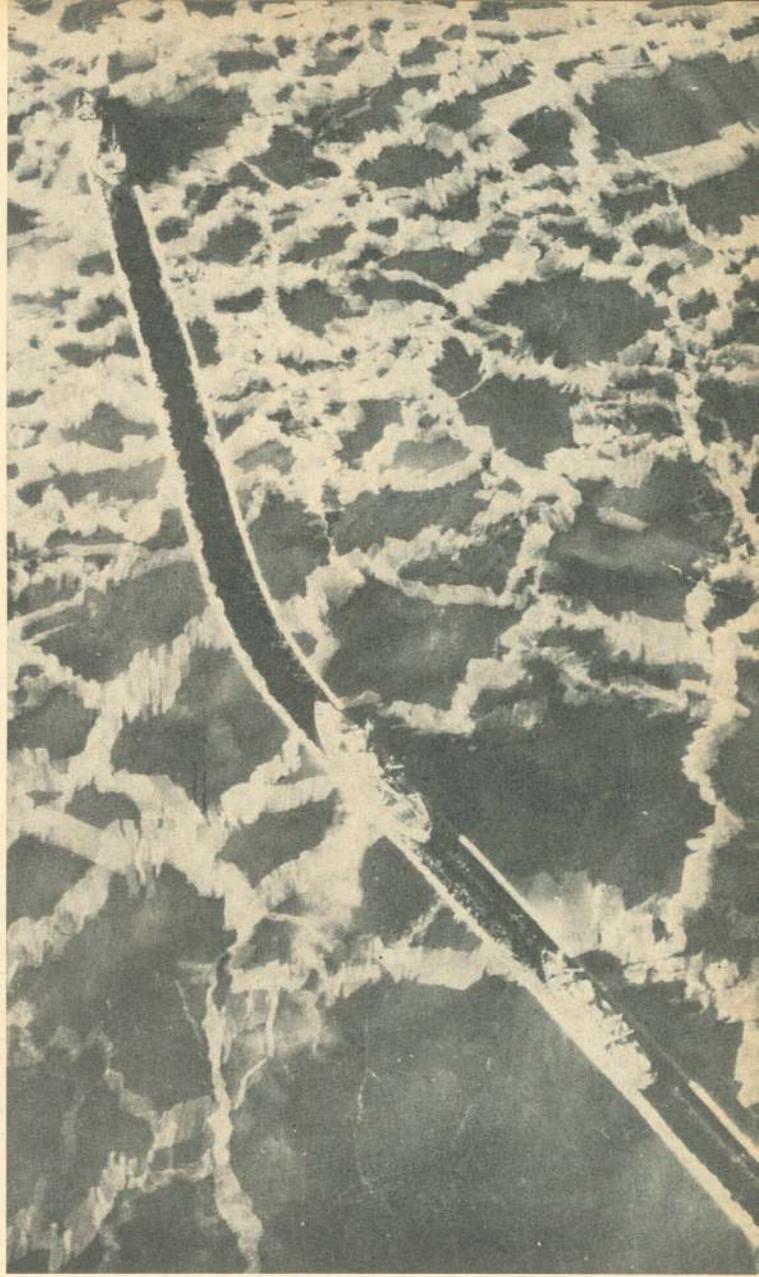
ent in Schulau. Er ist
ie passiert hat. Die
genen die „Bismarck“
on Menschen und die Zu-
nehmen Ereignis.



Die 400 BRT große „Merkur“ am 8. 12. 1959 60 sm vor der süd-norwegischen Küste. Kapitän Rasmussen (31) ist der tragisch glückliche einzige Überlebende der achtköpfigen Besatzung. Nach Freispruch vor dem Flensburger Seeamt führt heute Kapitän Rasmussen sein Schiff wieder, das am 9. Dezember ohne Besatzung nach Stavanger eingeschleppt wurde.



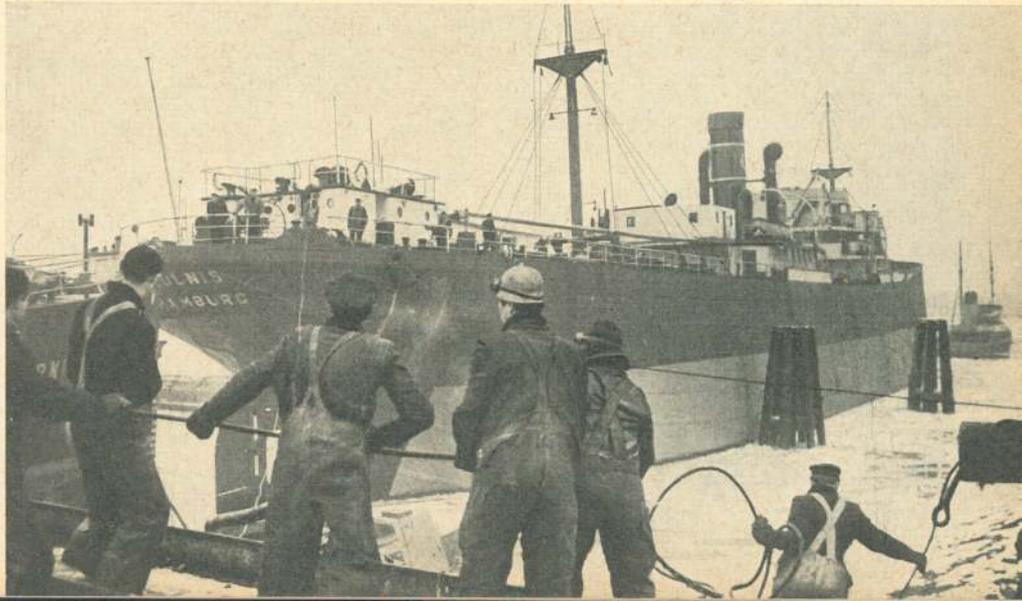
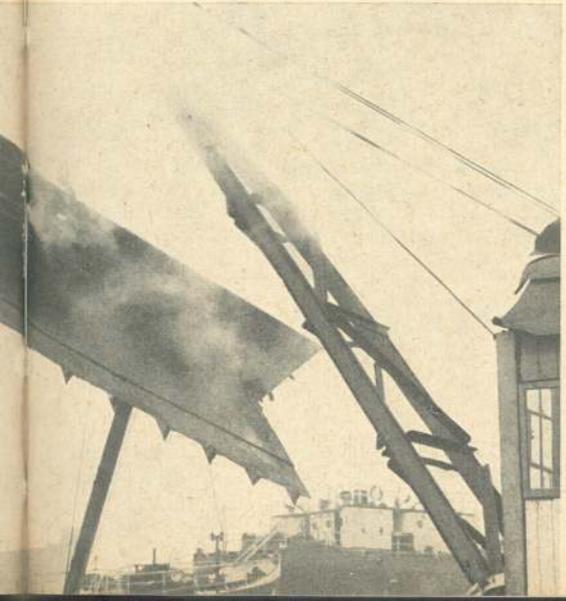
itte Jakenwerder Deerns
st Offenbar freuen sie
hler sich wohl in ihren
Frada, die dortzulande
hren kommen.



Im Kielwasser folgen — leicht gemacht

Hier erscheint erreicht, was unerreichbar schien, daß nämlich die Seefahrt auf Schienen betrieben wird. U.S.-Eisbrecher in ihrem Element in der Antarktis.

Auch das gehört noch zum Leben eines Schiffes, ebenso wie zur Planung eines Reeders. Ein ausgedienter Frachter, wie hier die „Holnis“, wird an der Abwrackwerft zum letzten Mal festgemacht. Dann wird (Bild links) das Schiff in Maarbeit zerstückelt. Hier wird eine Schweißnaht der Wirtschafft sichtbar. Sie fügt das Ende des Schiffes mit einem neuen Anfang bei der Verhüttung seines Schrottes zusammen.



Beefsteak mit Spiegelei

Von Kapitän Paul Schubert

Im November 1900 lagen wir mit der deutschen Bark „Saturnus“ auf der Reede von Pernambuco vor Anker. Von der Westküste Kostarikas kommend war unser Kapitän, nach dem Passieren von Kap Hoorn, an Wassersucht erkrankt, so daß Pernambuco als Nothafen angelaufen werden mußte, um den Kranken dort abzusetzen und in das Hospital einzuliefern.

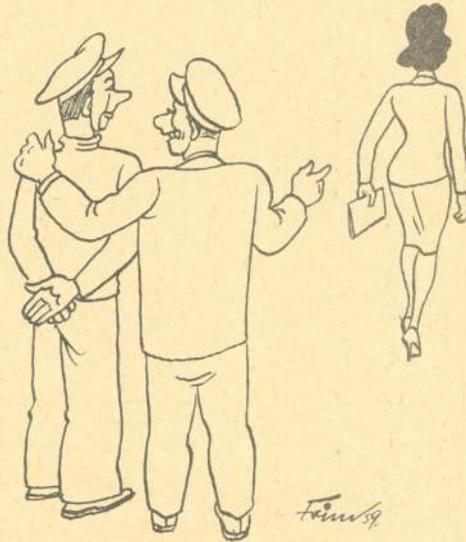
Da nach den gesetzlichen Vorschriften jede Ursache, die den Verlauf einer Reise unterbricht, vor einem Seeamt oder Konsulat verhandelt und nachgeprüft werden muß, wurde vor dem deutschen Konsul in Pernambuco Verklarung abgelegt, an der wir Bootsgäste — drei an der Zahl — ebenfalls teilnehmen mußten. Für uns war dies eine sehr willkommene Abwechslung, denn wir waren mit dem Schiff bereits 19 Monate unterwegs, hatten in dieser Zeit fast die ganze Erde umsegelt, und zwar von Hamburg nach Kapstadt, Port Natal, Newcastle/Australien, Acapulco/Mexiko und Kostarika. Bei der Abfahrt von Hamburg bestand die Besatzung aus insgesamt dreizehn Mann, von der bereits der Zimmermann an Wassersucht in Kostarika verstorben war.

Durch das stetige Zusammenleben auf engem Raum entwickelte sich im Laufe der Zeit ein gewisser Stumpfsinn. Längst mangelte es an dem notwendigen Gesprächsstoff. Wenn jemand den Mund aufmachte, wußte man schon vorher, was der Betreffende sagen wollte. Die wenig abwechslungsreiche Kost tat ihr übriges dazu. Man lebte sozusagen von Illusionen. Zum Beispiel schwebte uns häufig ein saftiges Beefsteak mit Spiegelei und dem dazugehörigen halben Liter Lagerbier vor Augen. Nach Beendigung jeder Reise in Hamburg war daher stets der erste Gang zu Peter Ruge in der Davidstraße, wo wir uns diesen lang entbehrten Genuß leisteten. Vorerst aber waren wir noch in Pernambuco. Etwa fünf Wochen Seereise lagen vor uns, bis wir in Hamburg sein konnten.

Die Verklarung vor dem Konsulat hatte am Vormittag stattgefunden. Gegen 2 Uhr nachmittags sollten wir den Ersten Steuermann wieder an Bord rudern. Auf unsere Frage, wie es mit dem bereits fälligen Mittagessen stünde, brachte er uns in eine kleine Gaststätte mit dem stolzen Namen „Europa“, wo er mit dem deutschen Wirt verhandelte, um dann wieder das Lokal zu verlassen. Wir waren hier zunächst die einzigen Gäste, doch nach kurzer Zeit erschienen drei norwegische Kapitäne, die sich an einen Tisch in der gegenüberliegenden Ecke setzten. Der Wirt nahm persönlich die Bestellung entgegen und verschwand dann hinter der Theke.

Nach einer Viertelstunde erschien der Kellner an unserm Tisch und servierte uns — wir trauten kaum unsern Augen — jedem ein riesiges Beefsteak mit doppeltem Spiegelei. Donnerwetter! Auf eigene Kosten leisteten wir uns dazu eine Flasche Lagerbier. Wir ließen uns das Mittagessen gut schmecken und gedachten dabei unserer Kameraden an Bord, die jetzt mit Graupensuppe und Salzfleisch zufrieden sein mußten.

Plötzlich hörten wir Krach in der Küche. Aus dem Wortwechsel zwischen Wirt und Kellner konnten wir entnehmen, daß die drei Beefsteaks für die norwegischen Kapitäne bestimmt waren und der Kellner die Bestellung in den falschen Hals bekommen hatte. Für uns



„Mann, hat die Temperament! Wie'n Erdampfer bei Windstärke 10!“

Bootsgäste war vom Ersten Steuermann je eine Portion Bratkartoffeln mit Rührei bestellt worden. Da für diese nun keine weitere Verwendung vorlag, bekamen wir dies noch als zweiten Gang vorgesetzt.

Jedenfalls haben wir uns an diesem Tage einmal tüchtig sattgegessen. Vor allen Dingen war es für uns eine billige Angelegenheit, denn die Verpflegung ging auf Kosten des Schiffes.

Wo heet de Dampfer?

Es ist eigentlich selbstverständlich, daß das Deutsche Hydrographische Institut in Hamburg, zu dessen Aufgaben es gehört, Küsten und Ozeane zu vermessen und sonstige wissenschaftliche Forschungen zu betreiben, ihre Schiffe nach berühmten Wissenschaftlern benennt.

Das größte und bekannteste Vermessungsschiff des DHI ist das

MS „Gauss“.

Die „Gauss“ wurde 1941 im Auftrage der Kriegsmarine von der Werft D. W. Kremer Sohn, Elmshorn, erbaut und erhielt den Namen „Trave“. 1949 wurde das Schiff von den Howaldtswerken Hamburg umgebaut zum Vermessungsschiff und umbenannt in „Gauss“. 846 BRT, Lg. = 56,60 m, Bgr. = 8,82 m, Tiefgang 3,95 m; 1000 PS, 12 Knoten.

Aber wer war Gauss, der dem Schiff den Namen gab? Nun, der Taufpate Karl Friedrich Gauss hat es nicht mehr erlebt, daß ein Schiff nach ihm benannt wurde. Er lebte nämlich von 1777 bis 1855 und war einer der größten Mathematiker aller Zeiten, der schon als Dreißigjähriger den Professortitel erhielt und Leiter der Göttinger Sternwarte wurde. Gauss hat alle Gebiete der Mathematik und der Physik wesentlich gefördert. Er fand neue Wege zur Berechnung der Planetenbahnen, erfand den Heliotropen, den Sonnenspiegel, ein Gerät zur Erdvermessung, den Magnetometer zur Messung der Magnetfelder. Er förderte die Theorie des Elektromagnetismus. Zu seinem Gelehrtenkreis, den berühmten „Göttinger Sieben“, gehörte auch der Physiker Wilhelm Weber, mit dem er 1833 in Göttingen den ersten elektromagnetischen Telegrafen baute.

So lebt in dem Vermessungsschiff „Gauss“ der Name eines hervorragenden Gelehrten weiter.

Käpten Brass.

MARSEILLER ODYSSEE

Von Karl Fritz Ludwig

Die Schonerbrigg „Ceres“ ist überfällig. Im Mai 1849 hatte sie Marseille verlassen und war Anfang Juni glücklich in der damaligen brasilianischen Hauptstadt Bahia angekommen. So wenigstens hatte Kapitän Rouillée seinem Reeder, Herrn Armend, geschrieben. Es war ihm ferner geglückt, in Bahia eine gute Partie Farbhölzer sowie etwas Tabak als Rückfracht zu kaufen. Mit der Übernahme der Ladung hoffte er demnächst fertig zu sein und Anfang August segeln zu können. So konnte die „Ceres“ im September zurück erwartet werden.

Ende September war die Bark „L'Hirondelle“ aus Cette eingelaufen. Sie kam ebenfalls mit Farbhölzern aus Bahia. Kapitän Déchant sagte, daß die „Ceres“ fünfzehn Tage vor ihm den brasilianischen Hafen verlassen hätte. Eigentlich müßte sie schon hier sein.

Woche auf Woche ging ins Land. Von morgens bis abends saß Frau Rouillée am Chateau

du Pharo und wartete auf das Schiff ihres Gatten. Doch all ihr Sehnen nützte nichts, die „Ceres“ kam nicht zurück. Jeden Schiffer fragte sie, der von Gibraltar her kam oder noch weiter vom Ozean, doch keiner wußte etwas von der „Ceres“.

Der Reeder Armend in der Rue Canebière zuckte die Achseln, wenn man ihn nach der „Ceres“ fragte. Keine Nachricht, kein Sterbenswörtchen, nicht die kleinste Botschaft hatte er von ihr erhalten. Für Herrn Armend war das Ganze schließlich nur ein Rechenexempel. Das Schiff war alt, sehr alt sogar, aber es tat noch ein paar Jahre seine Dienste. Es hatte bereits sein Geld verdient, und schließlich war auch die Ladung gut versichert.

Zuerst hatte der Reeder die Kapitänsfrau noch persönlich empfangen. Gott, ja, so ein Reeder hat wohl seine Verpflichtungen. Wenn seine Kapitäne schließlich nur kleine Angestellte

J A U C H & H Ü B E N E R

VERSICHERUNGSMAKLER

HAMBURG 11 · TROSTBRUCKE 3
Telefon 36 27 21 · Fernschreiber 02-11219

MULHEIM/RUHR

BERLIN

FRANKFURT a. M.

SAARBRUCKEN

WIEN

waren, die sein Brot aßen, in gewisser Beziehung waren sie aber auch seine Vertrauten, mit denen er arbeiten, auf die er sich verlassen mußte. Nein, nur keine Weichheiten! Was lag ihm jetzt noch an der „Ceres“, was lag ihm an dem Kapitän, was lag ihm an zwölf Seeleuten? Da liefen genug stellungslose Schiffsleute herum an der Küste des Golfes du Lion, belagerten täglich sein Kontor, würden jederzeit für ihn fahren. Reeder Armend ließ neuerdings Madame Rouillée durch den Kontorboten abfertigen. Der Chef ließe bedauern. Von der „Ceres“ lägen sowieso keine Nachrichten vor. Man muß wohl damit rechnen, daß sie ein Opfer der See geworden sei, wie schon viele Schiffe vor ihr.

Wieder ist Madame Rouillée zum Chateau du Pharo hinausgegangen und hat auf das Schiff gewartet. Viele Barken und Briggen und Schoner liefen ein, nur nicht die Schonerbrigg „Ceres“. Nun hatte es anscheinend doch keinen Zweck mehr, zu Herrn Armend zu gehen. „Ach, was fragen Sie noch nach der ‚Ceres‘? Madame Rouillée?“ hatte der jüngste Lehrling sie am Schalterfenster abgefertigt. „Das Schiff ist doch längst abgesoffen. Jeden Tag warten wir auf den Eingang der Versicherungssumme.“

Herr Armend hatte also die „Ceres“ schon in seinen Büchern gestrichen. Für ihn bedeutete jedes Schiff ja doch nur eine Zahl, eine nüchterne Zahl. Wurde eine ausgestrichen, trat eine neue an ihre Stelle. Zwölf Mütter und Frauen und Bräute gab es aber in Marseille, für die die „Ceres“ viel mehr wert war als eine nüchterne Zahl.

Tag für Tag wartete Madame Rouillée weiter am Chateau du Pharo oder an der Promenade de la Corniche, von wo man so weit übers Meer blickte. Wie oft hatte sie schon vor dem Muttergottesbild in der alten Kathedrale Sainte Marie Majoure im inbrünstigen Gebet versunken gekniet.

Hat die Heilige Mutter ihr Gebet erhört? Es muß wohl so sein. An einem Dezembertag taucht plötzlich ein Segel über der Kimm auf. Seltsam vertraut kommt ihr das Rigge vor. Bald ist der weiße Rumpf zu erkennen, der schlanke Klipperstevan mit dem goldenen Frauenkörper unter dem Galion. Die „Ceres“, es ist, weiß Gott, die „Ceres“! Schnell eilt sie hinunter zum Alten Hafen. Viel zu früh ist sie dort. Das Schiff hat Gegenwind. Am liebsten möchte sie in eins der Boefboote, der butzigen

Fischerfahrzeuge, springen, der „Ceres“ entgegenfahren. Die Schonerbrigg muß kreuzen. Dann setzt sie die beiden Boote aus, spannt sie vor, und langsam wird das Schiff in den Vieux Port bugsiert. Sie kann es kaum erwarten, bis die Behörden am Fort St. Jean das Schiff abgefertigt und freigegeben haben. Nun tauen sie es weiter, vertäuen den Bug an einer Tonne und machen das Heck am Kai fest. Wie ein Lauffeuer hat sich die Kunde durch die Stadt verbreitet: die „Ceres“ ist wieder da, die

mein Geschäft ruiniert. Der unfähigste Kapitän sind Sie, der je auf einem französischen Schiff die Meere befuhr“, putzt er ihn herunter wie der Bootsmann einen faulen Schiffsjungens. Der Baratterie klagt er ihn an, eines der schwersten Vertrauensbrüche, der ein Schiffsführer sich schuldig machen kann. Seine Stellung wird es ihm kosten und in den Kerker wird er wandern.

Außerlich ganz ruhig steht Kapitän Rouillée vor seinem Reeder, das schwarze Käppchen in der Hand drehend. Ihn der Baratterie zu bezichtigen, des Vertrauensbruchs an seinem Reeder? Für den er alles getan, für den er alles hergeben würde? Den unfähigsten Kapitän hatte er ihn genannt? Ihn, der aus dem alten Schiff alles herausholen konnte, was nur herauszuholen war? Einen Spitzbuben und Mörder hatte er ihn gescholten, würde ihm keinen Centime mehr bezahlen. Und ab Mai stand seine Heuer noch aus, hatte sich zu einem schönen Betrag aufgesummt. Wovon sollte jetzt seine Familie leben?

Das also war der Dank für das, was er, was die zwölf Mann der „Ceres“ für Herrn Armend erduldet hatten, Kapitän Rouillée ahnte nichts davon, daß die Börse wichtiger war, als alle Stürme der Ozeane, als alle Naturgewalten, die dem Seemann entgegenstehen. Er ahnte nicht, daß an der Börse die Farbhölzer im Preise gefallen waren und auch der Tabak nicht mehr so hoch im Kurs stand wie vor einem halben Jahr. Er ahnte nicht, daß, wenn die Versicherung bezahlte für einen Verlust der Ladung, dieser Betrag höher war als jener, den Herr Armend durch einen Verkauf der Farbhölzer und des Tabaks an der Börse erzielte.

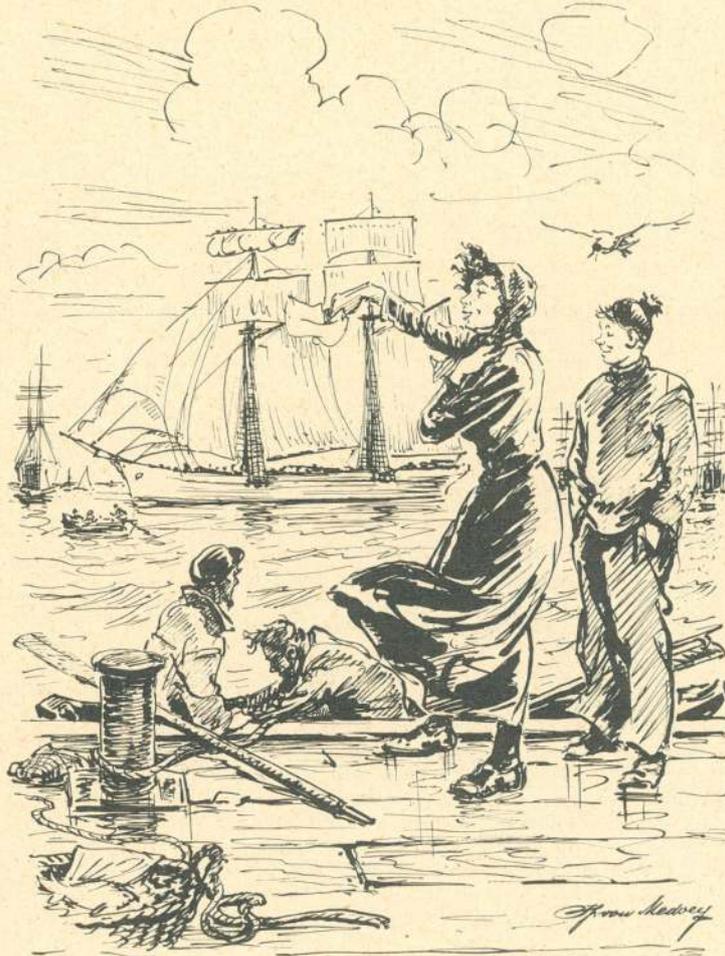
Selbst das Schiff, das sowieso schon abgeschrieben war, wäre damit bezahlt gewesen. Und nun kam er, Kapitän Rouillée, der Unglücksrabe, zurück, und Herrn Armends ganze Rechnung stimmte mit einem Male nicht mehr.

Und nicht nur das! Hohe Unkosten waren ihm überdies erwachsen dadurch, daß der Kapitän im Ausland Schulden gemacht, für die die Ladung haftete.

Ein paar Tage später hielt Kapitän Rouillée die Vorladung des Seegerichts in Händen.

„Verhandelt wird in Sachen der Schonerbrigg ‚Ceres‘ aus Marseille wegen Baratterie“, verkündet auf dem Flur der Gerichtsdienner mit lauter Stimme.

Kapitän Rouillée betritt den hohen, düsteren Verhandlungssaal. An der einen Seite sitzt auf



überfällig gewesene „Ceres“. Mit kritischen Blicken wird sie von den alten Seebären betrachtet. Es ist jedoch nichts auszusetzen an ihrem Äußeren. Nichts deutet darauf hin, daß sie schweres Wetter oder eine schwere Havarie überstanden.

Nur flüchtig kann Kapitän Rouillée, ein blonder, breitschultriger Riese, seine Frau und seine kleine Tochter begrüßen, dann eilt er bereits zur Rue Canebière, dem Reeder seine Ankunft selbst zu melden. Mit langen Sätzen springt er die Marmorstufen hinauf, die frohe Kunde von seiner Rückkehr zu übermitteln. So glücklich ist er, nach langen Monaten gesund die Heimat wieder erreicht zu haben, daß sein Gesicht vor Freude strahlt.

„So, Kapitän Rouillée, das nennen Sie also glückliche Heimkehr? Sie haben mich und

einem erhöhten Podium hinter einem schweren Mahagonitisch der Richter, ihm zur Seite die Beisitzer. Alte Kapitäne sind es, mit buschigen Augenbrauen. Rechts, an einem besonderen Tisch, hat der Kommissar seinen Platz.

Das scharfgeschnittene Gesicht, die straffe Haltung lassen einen Marineoffizier in ihm vermuten. Links vom Richter befindet sich die Anklagebank, auf die sich Kapitän Rouillée setzen muß. Vor dem Richtertisch endlich steht der Anwalt des Reeders, ein sehr lebhafter, untersetzter Herr. Kapitän Rouillée kann sich zu seiner Verteidigung keinen Anwalt leisten. Er ist nur ein armer Seefahrer, dem man seit einem halben Jahr die Heuer schuldig geblieben ist.

„Kapitän Rouillée, Sie werden der Baratterie beschuldigt. Ohne Wissen und Einwilligung Ihres Reeders haben Sie die von Ihnen geführte Schonerbrigg ‚Ceres‘ in einen anderen als den Bestimmungshafen gebracht. Hierdurch sind der Reeder und die Empfänger der Ladung benachteiligt worden. Weiter haben Sie die Ladung verpfändet. Kapitän Rouillée, was haben Sie zu Ihrer Rechtfertigung zu sagen?“

„Herr Präsident, ich fühle mich frei von jeder Schuld. Allein aus Seenot habe ich einen fremden Hafen anlaufen müssen, habe dort vor dem französischen Konsulat Verklarung abgelegt. Ich habe eine Abschrift dieser Verklarung bereits Herrn Armend übergeben. Da ich keinerlei Proviant mehr besaß, habe ich Bodmerei nehmen müssen. Auch hierüber habe ich ein Schreiben des französischen Konsuls meinem Reeder ausgehändigt.“

„Hm, Herr Sekretär, ich finde in den Akten nichts von diesen Papieren?“

„Verzeihung, Herr Vorsitzender, wenn ich die Verhandlung auf einen Augenblick unterbreche“, übersprudelte sich fast Dr. Boulanger, der Rechtsvertreter des Reeders. „Diese Papiere, von denen der Beklagte spricht, sind für die Straftat der Baratterie belanglos. Sie ändern nichts an der Tatsache, daß der Beklagte, Schiffskapitän Rouillée, von Bahia anstatt nach Marseille nach Drontheim gesegelt ist. Man versegelt sich nicht um zweitausend Seemeilen, wenn man nicht seine guten Gründe gehabt hat. Mein Mandant hätte anerkannt, als Not-

hafen die Kap Verdischen Inseln oder die westlichen Eilande anzulaufen, niemals aber einen norwegischen Hafen.“

Die vier beisitzenden Kapitäne versuchen, den Führer der „Ceres“ mit ihren Blicken zu durchbohren.

„Bitte, Kapitän Rouillée, schildern Sie uns, was Sie dazu bewegen hat, anstatt nach Marseille plötzlich nach Norwegen zu segeln.“

„Herr Vorsitzender, gestatten Sie, daß ich zum zweiten Mal unterbreche“, sprudelt wieder Dr. Boulanger hervor. „Es dürfte schließlich zu weit führen, langatmige Entschuldigungsgründe anzuhören, die sich ein einfacher Schiffsführer in seinem krausen Gehirn zu-rechtgelegt hat. Uns genügt es, daß er einen norwegischen Hafen anlief, um dort Schulden zu machen. Ich bitte das Gericht, Herrn Rouillée der Baratterie schuldig zu befinden und ihn alle der Reederei bis jetzt erwachsenen und später noch zu erwartenden Kosten tragen zu lassen. Ferner verlangt mein Mandant eine Entschädigung dafür, daß das Schiff zehn Wochen lang überfällig gewesen ist. Ich begründe diesen Schadensanspruch damit, daß das Schiff in dieser Zeit schon eine zweite Brasilienreise hätte machen können. Der dadurch ausgefallene Verdienst ist von Herrn Rouillée zu tragen.“

„Das wissen wir ja alles aus Ihrer Anklageschrift, Herr Dr. Boulanger. Mich interessieren jetzt die Abschriften der Verklarungen, die Kapitän Rouillée vor dem französischen Konsulat in Drontheim abgelegt haben will. Wo sind diese, Kapitän Rouillée?“

„Ich weiß es nicht, Herr Präsident. Wie ich bereits sagte, habe ich diese gleich nach meiner Ankunft Herrn Armend übergeben, der sie in seinem Schreibtisch verschloß.“

„Hm! Herr Dr. Boulanger, wissen Sie etwas über den Verbleib dieser Papiere?“

Der Rechtsanwalt windet sich. „Herr Armend hat mit mir niemals über diese Verklarungen gesprochen. Der Beklagte hat ihm nur eine kurze, schriftliche Meldung erstattet, daß er Drontheim als Nothafen angelaufen hat. Ich habe bereits ausgeführt, daß mein Mandant es niemals anerkennen wird, auf der Reise von Brasilien nach einem Mittelmeerhafen Norwe-

gen aus Seenot anzusteuern. Es würde doch schließlich dasselbe sein, wenn ein Segler aus Le Havre auf der Rückreise von New York einen Platz an der Goldküste anliefe.“

„Es ist allerdings sehr merkwürdig, einen so weit aus dem Kurs liegenden Hafen als Nothafen zu bezeichnen. Ich bitte die Herren Beisitzer, sich dazu zu äußern. Bitte, Herr Kapitän Mérode!“

„Herr Rouillée, können Sie uns eine Erklärung geben, worauf Ihre Versegelung zurückzuführen ist?“

„Gewiß, Herr Präsident. Der Grund liegt in erster Linie an den Instrumenten.“

„An den Instrumenten? Können Sie uns Ihre nautischen Instrumente vorlegen oder sie wenigstens kurz beschreiben?“ wendet sich der älteste Beisitzer, Kapitän Mérode, an den Beklagten.

„Ich bitte, Herr Vorsitzender, auf die Beantwortung dieser Frage zu verzichten“, wirft Dr. Boulanger wieder dazwischen. „Eine fehlerhafte Navigation kann bei einem Kapitän, der vor der Kommission sein Schifferexamen mit Auszeichnung bestanden hat, wohl überhaupt nicht in Frage kommen. Mit voller Absicht hat der Beklagte das Schiff in einen fremden Hafen gebracht. Mein Mandant ist so nachsichtig, nicht nachzuforschen, welche dunklen Geschäfte der Beklagte mit diesem Abstecher beabsichtigte und ihn womöglich noch der schwersten Vergehen zu überführen. Nein, mein Mandant, Herr Armend, will, gütig wie immer zu seinen Angestellten, Gnade vor Recht ergehen lassen. Er hat Mitleid mit der armen unschuldigen Frau, der kleinen Tochter, die mit hineingestürzt werden ins Unglück, das der Mann durch seine unbesonnene Handlung über sie gebracht hat. Wir klagen ihn nur der Baratterie an und verlangen dafür eine Entschädigung.“

„Ich bestehe auf die Beantwortung der Frage des Besitzers. Kapitän Rouillée, welcher Art waren Ihre nautischen Instrumente?“

„Herr Präsident, ich besaß ein paar englische Seekarten. Diese waren allerdings veraltet, jedoch mein persönliches Eigentum. Ein Freund hatte sie mir überlassen. Zum Schiff selbst gehörte nur ein einziger kleiner Trockenkompaß, der nicht kompensiert werden konnte. Zudem hatte ich ein Lot mit Leine, sowie ein Log-scheit mit Trommel und Leine.“

„Und das Logglas?“ forschte Kapitän Mérode weiter.

„Das Logglas? Jawohl, ich hatte eins. Es war allerdings auf der vorletzten Reise gesprungen. Wir hatten es mit Siegellack geflickt, doch drang trotzdem noch Feuchtigkeit hinein.“

„Es sind Ausreden, Herr Vorsitzender, nichts als Ausreden. Sie hörten es eben selbst aus dem Munde des Beklagten: er hatte Seekarten, englische Seekarten. Es sind ganz vorzügliche Karten, den französischen — ich muß es leider zugeben, was mir als Patriot sehr schwer fällt — weitaus überlegen. Er hatte ein Lot, er hatte ein Log, er hatte alles, was für die Schiffsführung notwendig ist. Herr Vorsitzender, was zur Debatte steht, ist die Baratterie...“

Der Vorsitzende läutet und entzieht Dr. Boulanger das Wort. Die vier Beisitzer schmunzeln. Stumm steht Kapitän Rouillée in der Anklagebank und dreht verlegen seine Kappe in der Hand. Viel lieber läge er jetzt an der patagonischen Küste und ritt einen Pampero ab, als hier im muffigen Verhandlungssaal Rede und Antwort zu stehen.

„Kapitän Rouillée, wie war Ihr Chronometer?“

„Herr Vorsitzender, Sie werden verzeihen, daß ich abermals bemerke, daß die nautischen Instrumente, wie der Beklagte selbst zugibt, vollständig an Bord...“

„Kapitän Rouillée, beantworten Sie die Frage des Besitzers.“

(Fortsetzung folgt).



„Der alte Mann und das Meer“ möchte man beinahe mit Ernest Hemingway sagen. Nur hat der alte französische Fischer keinen Schwertfisch aus den Fluten geholt, den ihm dann die Haie zerrissen, sondern er konnte das blutjunge Filmsternchen Anne Heywood bei Cannes auf den Rivierastrand setzen. Es sieht so aus, als ob er der anmutigen Nixe gerade den Paalstek beibringen will. Bestenfalls aber wird das wohl nur ein „Jungweiberknoten“ werden.



Klar bei Schmünzelaüge

Kapitän Lademann war lange in der Ostasienfahrt tätig gewesen. Nun war er seemüde und hatte sich in sein Häuschen auf einer Hallig zurückgezogen. Plötzlich war ein schweres Gewitter aufgezo-gen. Der Himmel hatte sich verfinstert und die See donnerte gegen den Strand. Durch den Gischt sah der Kapitän ein kleines Segelboot, das sich durch Sturm und Brandung seinen Weg zum Hafen erkämpfte. In einer harten Bö kenterte das Fahrzeug. Kapitän Lademann machte sofort sein Boot flott und segelte hinaus, den Mann zu retten. Das gelang ihm auch. Als beide wieder trocken waren und sich mit ein paar Groggs aufgewärmt hatten, erhob sich der Gerettete und sagte feierlich: „Herr Kapitän Lademann, ihre Tat ist ganz hoch anzuerkennen, sie ist sogar doppelt hoch anzuerkennen — ich komme nämlich vom Finanzamt und soll Sie wegen der unbezahlten Steuer pfänden. . . .“

„Mutti, Vati hat Besuch mitgebracht, Herrn Lopez von den Kanarischen Inseln.“ — „Von den Kanarischen Inseln? Oh, dann soll er hier wohl in der Oper singen.“

Beim Zweiten Offizier ist heute Kindtaufe. Zufällig ist der stolze Vater im Heimathafen und kann das Fest mitfeiern. Und auch alle Freunde und Verwandte feiern mit. Morgen aber soll das Schiff wieder in See gehen und Vater muß früh an Bord sein. Aber die Freunde und Verwandte bleiben. Sie haben mächtig viel Sitzfleisch. Als es wirklich nichts mehr zu trinken gibt, gehen sie endlich. „Es war wirklich nett bei euch. Wir kommen bald einmal wieder.“ — „Fein — am besten, wenn Heini konfirmiert wird,“ meint der Zweite Offizier.

Nicht auf den Kopf gefallen sind diese Jungs von den Seeleuten. Einer dieser Steppkes hält einen Peterwagen auf der Straße an. „Haben Sie das gesehen, Herr Schutzmann? Fährt mich der Junge mit seinem Ballonroller an, schmeißt mich glatt um und, heidi, weg ist er, glatte Fahrerflucht!“ — „Und was soll ich dabei tun, mein Junge?“ fragte freundlich der Wachmeister. — „Blutprobe nehmen, Herr Schutzmann,“ sagte der Knirps.

Auf was für Gespräche man so in der Messe kommt! Man unterhält sich über Hunde. „Ich finde es merkwürdig, daß die Hunde solch ein unbedingtes Vertrauen zu den Menschen haben.“ — „Wieso merkwürdig? Das ist doch ganz selbstverständlich. Oder haben Sie schon einmal gehört, daß sich jemand von einem Hund Geld geliehen oder daß ein Hund mit seiner Frau durchgebrannt ist?“

Am Hafen hat sich ein Wanderprediger hingestellt. Er versucht, die Seeleute zu einem besseren Leben zu bekehren und donnert sie an:

„Drei Götzen sind es, die ihr anbetet und die euch das Leben zur Hölle machen. Da ist der Götze Macht, vor dem sich alle im Staube wälzen! Da ist weiter der Götze Eros, der euch um den Verstand bringt, und der dritte Götze, den ihr täglich im Munde führt, das ist der schlimmste, ihr kennt ihn alle . . .“ Als der Wanderprediger jetzt eine Kunstpause machte und seine Gemeinde fragend anblickte, platzte ein alter Fahrsmann mitten in das Schweigen hinein: „Das ist der Götze von Berlichingen!“

„Sie haben sich da eine ganz schöne Krankheit aufgeladen“, meint der untersuchende Arzt im Tropenkrankenhaus. „Ich kann Sie aber beruhigen, daß wir von drei Fällen immer zwei durchgebracht haben.“ — „Wie ist das, Herr Doktor“, will der Matrose wissen, „ist der eine von den dreien schon tot?“

Der Fahrgast fühlt sich ja so krank, so elend. Mit letzter Kraft keucht er die Treppen hinauf bis zum oberen Promenadendeck, reißt dort eine Tür auf.

„Was kann ich für Sie tun?“ — „Ach, Herr Doktor mir ist ja zum Sterben zu Mute! Hören Sie denn nicht, sehen Sie denn nicht, wie ich mich quäle? Was soll ich nur tun?“

„Nach meiner Ansicht sollten Sie auf das Sonnendeck gehen, gehörig frische Luft schöpfen, Shuffle-Board spielen. Nicht so viel in der Bar sitzen. Und vor allen Dingen brauchen Sie eine Brille!“

„Eine Brille? Gegen meinen Zustand?“ „Jawohl, der Schiffsarzt wohnt nämlich ein Deck höher. Ich bin nur der Zahlmeister.“

In dem kleinen Städtchen unterhielten sich zwei Freundinnen über ihre Steuermannsschüler, von denen sie verehrt wurden. „Meiner ist so furchtbar schüchtern“, erklärte die eine. „Er macht aber schon gute Fortschritte. Als er mich zum erstenmal besuchte, hielt er ein Album auf dem Schoß. Das nächste Mal nahm er unsere Katze und tätschelte sie. Gestern durfte sich meine kleine Schwester auf seinen Schoß setzen. Wenn er nun alle meine jüngeren Geschwister durch hat, dann komme ich wohl endlich an die Reihe.“

Wegen eines ungewöhnlichen Deliktes muß Pablo Carrizo in Havanna (Kuba) vor Gericht erscheinen. Señor Carrizo hatte zur Nachtzeit auf offener Straße einen Raubüberfall verübt, wobei er einen frisch gefangenen Schwertfisch benutzte, um den Überfallenen zu bedrohen. Das Gericht muß nun prüfen, ob Schwertfische als „Waffe im Sinne des Strafgesetzes“ zu betrachten sind. Wenn die Richter die Frage bejahen, muß der Angeklagte wegen bewaffneten Raubes verurteilt werden, was das Strafmaß erheblich verschärfen würde.



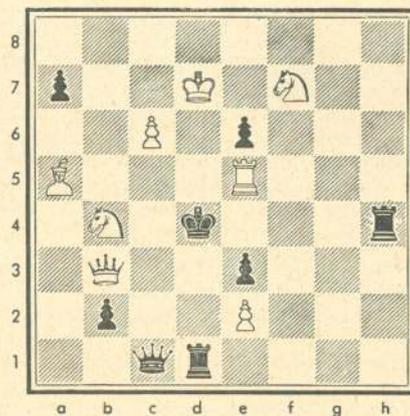
„Sie sind gerade von New York gekommen mit schwerer Schlagseite nach Backbord . . .“

Überall gibt es überängstliche Passagiere. Fragt da eine ältere Dame den Kapitän: „Ist dieses Schiff auch ganz sicher, Herr Kapitän?“ — „Natürlich, absolut sicher, gnädige Frau.“ — „Aber wenn das Schiff nun doch untergehen sollte, Herr Kapitän?“ — „Dann haben wir ja immer noch unsere Rettungsboote und diese bieten jegliche Sicherheit, gnädige Frau.“ — „Ach, warum fahren wir denn nicht gleich in den Rettungsbooten?“

UNSERE SCHACH-ECKE

Schachaufgabe aus Indien

Von Frau Saraswathi Mani (Madras)
Weiß zieht an und setzt im 2. Zug matt



Schachaufgaben von weiblicher Hand sind äußerst rar — mögen die Philosophen über die Gründe nachdenken. Daß sich das problemschädlige Talent vom Vater auf die Tochter vererbt hat, ist sogar einmalig. Deshalb baten wir Dr. S. Subrahmanyam in Komal, einen indischen Arzt und namhaften Problemkomponisten, uns gelegentlich eine Probe der Kunst seiner Tochter zu vermitteln. Er schrieb zurück: „Frau Saraswathi Mani ist jetzt glückliche Mutter und hat nur noch wenig Zeit für das Schach. Aber sie hat sich doch Ihnen zuliebe ans Brett gesetzt und dieses Problem verfaßt, das ich mit Vergnügen sende.“ Und viel Vergnügen auch den Lesern!

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE • SCHMIEROELE



Was den Seemann sonst noch interessiert

Überblick über die bisherige Arbeit des Vereins
zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e.V.

Am 18. Februar 1954 wurde der „Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e.V.“ in Kiel gegründet. Nach nunmehr sechsjähriger Tätigkeit erscheint es daher angebracht, über die bisherige Arbeit des Vereins ausführlicher zu berichten.

Die Erkenntnis, daß auch in der deutschen Seeschifffahrt bei der Ausbildung neue Wege beschritten werden müßten, hatte schon beim Beginn des Wiederaufbaus unserer Handelsschifffahrt zu Diskussionen geführt. An Behörden, Reederverbände und Gewerkschaften wurden Anregungen der verschiedensten Art herangebracht, und auch die Fach-Gremien der genannten Institutionen beschäftigten sich mit diesen Fragen. Es erschien daher zweckmäßig, eine Organisation zu schaffen, die in der Lage war, ein so vielschichtiges und schwieriges Gebiet zentral zu bearbeiten. Nach eingehenden Verhandlungen, an denen Herr Vinnen in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Berufsausbildungs-Kommission des Verbandes Deutscher Reeder maßgeblich beteiligt war, hatte man sich entschlossen, einen Verein zu gründen, dessen Mitglieder die Bundesregierung, die Regierungen der vier Küstenländer Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen, der Verband Deutscher Reeder, der Verband Deutscher Küstenschiffer, die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und die Deutsche Angestellten-Gewerkschaft wurden. Die Regierungen haben ihre Verkehrsminister bzw. Senatoren beauftragt, das Stimmrecht auszuüben, sich aber vorbehalten, zu allen Besprechungen auch noch Vertreter anderer Ministerien zu entsenden, wenn es auf Grund der Tagesordnung für erforderlich gehalten wurde. Aus der Problematik der Aufgaben ergab es sich, daß stets der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und die Kultusminister der Länder bei der Vereinsarbeit mitwirkten. Erfreulicherweise hat sich die Zusammenarbeit in diesen sechs Jahren so gut entwickelt, daß in allen wesentlichen Fragen eine einheitliche Auffassung erarbeitet werden konnte.

Als erste Maßnahme einer Neuordnung der Ausbildung wurde vom Bundesminister für Verkehr am 28. Mai 1956 mit Zustimmung des Bundesrates die „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen“, im folgenden Eignungs-Verordnung genannt, erlassen. Der Entwurf zu dieser Eignungs-Verordnung war durch die Mitglieder des Vereins unter Einschaltung von Praktikern erarbeitet worden. Die besonderen Verhältnisse der Seeschifffahrt ergaben die Zweckmäßigkeit, die Berufsausbildung durch eine solche Rechtsverordnung zu regeln. Es kann heute gesagt werden, daß sie sich im großen und ganzen bewährt hat. Sie enttäuschte allerdings diejenigen, die an die Ein-

führung eines Lehrvertrages gedacht hatten. Es hatte sich aber bei den Beratungen gezeigt, daß gerade der wesentliche Faktor eines Lehrvertrages — die Bindung an einen Lehrherrn — nicht erreicht werden konnte und auch gar nicht als zweckmäßig angesehen wurde. Die Vielfältigkeit unserer Schifffahrt hat zu einer so großen Anzahl im Schiffstyp und im Fahrtgebiet stark spezialisierter Reedereibetriebe geführt, daß die Vielzahl der von einem Matrosen auszuführenden Arbeiten nur noch erlernbar ist, wenn während der Ausbildungszeit auf verschiedenen Schiffen und in verschiedenen Fahrtgebieten gefahren worden ist. Selbstverständlich wird weithin untersucht, ob sich ein für die Seeschifffahrt geeigneter Lehrvertrag entwickeln läßt.

Trotz des Fehlens eines Lehrvertrages im formalen Sinne ist die Ausbildung zum Matrosen in der Seeschifffahrt jedem anderen Ausbildungsverhältnis gleichzusetzen. Entsprechende Anweisungen wurden durch die zuständigen Ministerien und sonstigen Behörden gegeben. Die Eignungs-Verordnung schreibt den Besuch einer Seemannsschule für die Dauer von drei Monaten vor der Erstanmusterung als Decksjahr vor. Bei Erlaß der Eignungs-Verordnung waren noch nicht so viele Schulplätze vorhanden, um die als unbedingt notwendig angesehene Zahl von Nachwuchskräften aufzunehmen. Nach schwierigen Verhandlungen wurden von den Küstenländern erhebliche Aufwendungen gemacht, um die erforderliche Kapazität zu schaffen. Zur Zeit befinden sich sechs Schulen in Betrieb. Diese liegen in Travemünde-Priwall, Hamburg-Falkenstein, Hamburg-Finkenwerder, Bremervörde, Bremen und Elsfleth. Während Travemünde und Elsfleth staatliche Schulen sind, hat man sich in Hamburg und Bremen bestehender Einrichtungen bedient. In Hamburg wurde die Stiftung „Deutsche Seemannsschule“ beauftragt, die beiden auf hamburgischem Gebiet liegenden Schulen und diejenige in Bremervörde zu unterhalten, und in Bremen hat der Deutsche Schulschiff-Verein sein „Schulschiff Deutschland“ zur Verfügung gestellt.

Diese Seemannsschulen dienen einem dreifachen Zweck.

1. und damit erstmalig sollen sie den gesetzlich vorgeschriebenen Berufsschulunterricht ermöglichen.
2. sollen sie die jungen Leute im Sinne der eigenen und Schiffssicherheit auf ihre Bordtätigkeit vorbereiten und
3. sollen sie den Nachwuchskräften die Grundkenntnisse des seemännischen Handwerks vermitteln.

Daß darüber hinaus an allen Schulen echte Erziehungsarbeit geleistet werden muß, daß man diejenigen, die auf Grund ihrer körperlichen, geistigen oder charakterlichen Veran-

lagung nicht in das Bordleben passen, von der Vermittlung ausschließt, und daß man schließlich den jungen Leuten den Übergang vom Elternhaus in die Welt des Schiffes erleichtert, sei besonders betont. Die Aufteilung der Aufgaben, die die Schulen durchzuführen haben, hat auch zu einer Aufteilung der benötigten Mittel geführt. Die laufenden Kosten werden zu je einem Drittel von dem Küstenland getragen, in dem sich die einzelne Schule befindet, während die beiden anderen Drittel von der Bundesregierung und den beiden Reederverbänden zu gleichen Teilen bezahlt werden.

Die Mannigfaltigkeit der Schifffahrt und ihre Eigenart haben dazu geführt, daß die vier Küstenländer von dem Recht, Ausnahmen vom Ausbildungsgang zu gestatten, Gebrauch gemacht haben. Sie haben diese Ausnahmen, die sowohl im Interesse der Schifffahrt als auch der Nachwuchskräfte liegen, in Ausnahmegerichtlinien zusammengefaßt. Durch diese Ausnahmegerichtlinien wurde insbesondere der Übergang von Hochseefischerfahrzeugen und Binnenschiffen auf Kauffahrteischiffe geregelt und festgelegt, wann bei besonders guten Leistungen eine Verkürzung der Ausbildungszeit in den verschiedenen Dienstgraden möglich ist.

Die Geschäftsführung des Vereins hat die verschiedensten Gelegenheiten benutzt, um Reedereien, Schiffsleitungen und insbesondere auch den angehenden Schiffsoffizieren Anregungen für die Durchführung der Ausbildung und die Erziehung der Nachwuchskräfte zu geben. Die beim Verein eingerichtete Kartei der Junggrade gestattet einen Überblick über die Fluktuation und die Abwanderung der jungen Seeleute. Dabei wurde festgestellt, daß sowohl die Fluktuation als auch die Abwanderung unverhältnismäßig stark ist.

Einen guten Überblick über die Ausbildung auf den einzelnen Schiffen bekam der Verein auch dadurch, daß ihm Durchschriften der durch die Eignungs-Verordnung vorgeschriebenen Zeugnisse eingereicht werden mußten. Die Geschäftsführung des Vereins hat dadurch auch die Möglichkeit bekommen, sowohl auf Junggrade wie auch auf Schiffsleitungen einzuwirken, wenn Mängel festgestellt wurden.

Seit dem 1. April 1958 werden in Travemünde, Hamburg-Finkenwerder und Bremen Matrosenprüfungen durchgeführt. Die Geschäftsführung für die Durchführung der Matrosenprüfungen ist von den Küstenländern dem Verein übertragen worden und wird durch die Ausbildungsinspektion für die Handelsschifffahrt durchgeführt. Bisher wurden rund 2700 Leichtmatrosen geprüft, von denen rund 20% die Prüfung nicht bestanden haben. Selbstverständlich sind die Ergebnisse dieser Prüfungen noch nicht befriedigend, doch hat es sich gezeigt, daß die meisten jungen Seeleute den Wert einer solchen Prüfung erkannt haben. Man kann deshalb berechtigt hoffen, daß in weiterer Zukunft eine Verbesserung der Leistungen zu erwarten ist.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß nach den Vorarbeiten im Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses für eine Regelung der seemännischen Berufsausbildung und mit der Überwachung durch die Ausbildungsinspektion für die Handelsschifffahrt die Ausbildung verbessert werden konnte. Der Schwerpunkt der Ausbildung liegt aber nach wie vor an Bord der Schiffe.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



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

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

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



Seefahrtsschule Bremen

Am 12. Februar 1960 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:
Gerhard Bäderker, Adolf Brust, Frerich de Buhr, Frerich von Dieken, Hermann Hedt, Alfred Hertrampf, Günter Imme, Pierre Javet, Kurt Kolipost, Harald Lawrenz, Heinrich Lindemann, Klaus Mäde, Wolfgang Meyer, Siegfried Niklaus, Helmut Peters, Günter Rubach, Hermann im Sande, Siegfried Schaper, Hans-Werner Stara, Harold Streit, Jürgen Vogt, Gerhard Wagenknecht, Albert Wenke.

Am 18. Februar 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) die Herren:
Henry Baruth, Walter von Breunig, Henning Brünings, Helmut Dornath, Geriet Gehling, Gerhard Gössing, Friedrich Groger, Reiner Hayungs, Dieter Langreder, Peter Lauritzen, Dietrich Lüdekung, Roland Mattner, Peter Missmann, Wolfgang Peters, Georg Graf von Pfeil und Klein Elguth, Karl Plep, Alfred Schaumann, Adolf Schuster, Klaus Spülter, Frank-Sigurd Stempel, Horst Walter, Herbert Weiß-Reinshagen, Hermann Willemsen, Günter Zegenhagen.

Bau- und Ingenieurschule Bremen

Im Februar 1960 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur I die Herren:
Hinderk Boomgardien, Rolf Burkhardt, Carl-Albrecht von Dankbahr, Helmut Dimanski, Wilhelm Hartung, Gernath von Hoffmann, Werner Joner, Walter Koczulla, Siegfried Kutzner, Heinz Lange, Jürgen Maselius, Fritz Nitsche, Otto Obenhausen, Johann Reichert, Klaus Reif, Jürgen Siemers, Horst Schäfer, Heinz Schröder, Wilhelm Tietjen, Gustav-Albert Trautmann;

die Prüfung zum Schiffingenieur II die Herren:
Manfred Büniger, Richard Detka, Horst Engel, Karl Fröse, Herbert Hacheney, Rainer Hammschmidt, Hermann Heine-mann, Reinard Ihler, Rolf Jung, Klaus Klöhn, Horst Kop-nick, Lothar Kramer, Ferdinand Krohne, Dieter Ley, Hein- rich Lücking, Uwe Meyer, Dieter Michaelis, Günter Oer, Teja Richter, Heinz-Jörg Rieken, Hans Ringelmann, Gerd Sieck, Wolfgang Schütte, Jürgen Taggesell, Dieter Volkenand;

die Prüfung zum Seemaschinisten II die Herren:
Kurt Blaschke, Manfred Feldmann, Wilhelm Gratz, Heinz Heckmann, Jürgen Johannmeyer, Hubert Kenner, Ernst Kochler, Erwin Krüger, Rolf Lankeau, Manfred Mengers, Heinz Meyerdielcks, Günter Pape, Günter Petermann, Heinz-Günter Rothämel, Heinz Scheuvsen, Detlef Schröder, Gerhard Staab, Otto Thißen, Horst Wandrey, Peter Werner, Gerd Wischnowsky, Albert Wolff.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren?
Wolf Borgmann, Heinz Cepok, Joachim Dienerowitz, Klaus-Hermann Doose, Wolfgang Felsmann, Erwin Grünwald, Rolf Halbeck, Georg Kurps, Eymar Mangels, Erich Mehler, Arnold Pawlows, Horst Raguse, Hermann Rentsch, Helmut Sauerbier, Otto Sauter, Helmut Sichtmann und Rudolf Tyl;

zum Kapitän in großer Hochseefischerel (B 5) die Herren:
Ewald Aphilz, Karl Balk, Evert-Adolf Kleinert, Rudolf Kowski, Willy Schoon, Heinrich Schelbe;

zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) die Herren:
Lothar Fehtisch, Rudi Giesler, Joachim Marhold, Wilhelm Köhler, Johannes Makkes, Dieter Schwegler, Hans Thiessen;

zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:
Hans Arens, Günter Bodeker, Wilfried Böster, Karl Büt- ner, Martin Gauger, Walter Wildner, Heinrich Kohnerl, Franz Gerhard, Karl-Heinz Grobe, Jörg Thiede, Rainer Sievers, Hans Woyke;

zum Seesteuermann in großer Hochseefischerel (B 4) die Herren:
Karl-Wilhelm Engel, Horst Hähnel, Ulrich Klose, Horst Mahn, Johann Martens, Heinrich Monsees, Edgar Senne- felder, Horst Voigt, Adolf Lüder, Werner Lüdtke, Horst Zander;

zum Seeschiffer auf Küstenfahrt bzw. Seeschiffer in kleiner Hochseefischerel (A 1 und B 1) die Herren:
Werner Feldmann, Arno Schlieker, Alfred Thomas, Otto Tippel, Hans Vaitkewizius;

die Prüfung für das Seefunksonderzeugnis legten ab die Herren:
Otto Machon und Wilhelm Toll.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden am 12. Februar 1960 die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:
Wolfgang Boysen, Friedrich-Wilhelm Drescher, Alfred Eich- felder, Willi Elias, Uwe Freudenthal, Martin Friebe, Horst Haas, Claus Hager, Klaus Heims, Hans Klumbies, Robert Klüver, Kurt Lutter, Heinz Overlack, Dieter Schubart, Wolf- gang Spahr, Nikolaus Viehauer, Peter Voth, Friedrich Weber, Karl-Heinz Winter, Herbert Buschenheik;

und am 13. Februar 1960 zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) die Herren:
Hans Artelt, Horst Baer, Johannes Bliemeister, Jürgen Frommann, Michael Grillmeier, Dieter Henschel, Gerhard Kloss, Heinz Kretschmer, Ehard Leichering, Heinrich Maack, Kurt Merker, Eilhard Moenck, Hans Spröde, Hans- Heinrich Winter.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) bestanden am 5. Februar 1960 folgende Herren:
Peter Adank, Heinrich Böhle, Klaus Gräff, Werner Jar- chow, Fritz Koch, Dieter Krömer, Peter Lindemann, Norbert Meyer, Fritz Müller, Manfred Otto, Detlef Peters, Hans- Jürgen Wiebe, Klaus Wrede.

Schiffingenieurschule Hamburg

In der Zeit vom 1. bis 11. Februar 1960 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:
Heino Arnold, Rolf Bergmann, Horst Brettschneider, Curt Brüning, Hermann Draußen, Karl Grantz, Walter Harms, Hinrich Karstens, Kurt Kleinwächter, Heinrich Köpcke, Gerd Laske, Kurt Löffler, Günther Loewenstein, Hans Mar- tens, Fritz Nolof, Walter Paegelow, Werner Pfensig, Hans- Adalbert Pöls, Ernst-Robert Puchta, Gerhard Sell, Hans Sievert, Gerd Schäfer, Klaus-Peter Stoeff, Klaus Vitow, Günther Zelenka;

zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:
Wilhelm Arp, Günter Abmann, Hans-Wolfgang Barthold, Uwe Bodenstein, Günther Casper, Frank Ferge, Hans-Her- bert Hencke, Horst Kirch, Edwin Koopmann, Uwe Kröger, Gerhard Kunde, Gerhard Neustadt, Walter Quednau, Dieter Rieper, Gert v. Roda, Gundolf Rübsum, Hans-Uwe Schmidt, Hugo Schmidt, Dietrich Schubert, Bernhard Steenbock, Gerhard Wallentowitz;

Dietrich Aschpurwis, Lothar Böhne, Karl Böttcher, John- Peter Drewes, Herbert Gärtner, Alfred Guthke, Wilfried Karp, Werner Kellmann, Wolfgang Klüver, Bernhard Ku- ball, Peter Küber, Hans Ludwig, Helmut Mana, Hans- Günter Mislisch, Siegfried Morgenroth, Günter Sass, Dieter Schlotthauer, Ronald Schöpp, Peter Tietze, Hans Herbert Weidling, Günter Wulff, Uwe Abmann, Claus Behrmann, Klaus Erichs, Kurt Frank, Wolfgang Freund, Gottfried Griem, Gerhard Hellwege, Heinrich Heuser, Klaus Hoff- mann, Hans-Jürgen Käther, Wolfgang Zierstein, Hans-Hein- rich Knaut, Peter Kurtz, Klaus Müller, Wolfgang Müller, Peter Polly-Pollacek, Ernat Reimers, Heinz Robisch, Heinz Schirmer, Rolf Schlüssen, Rolf Schmittka, Helmut Verführ, Georg Welle, Horst Bobis, Rolf Borchert, Nils Fedder, Claus Fritschen, Heinz Haacker, Claus Hochwald, Klaus Juelich, Walter Ketzal, Rolf Köpcke, Wolfgang Krüger, Kurt Muchs, Uwe Munz, Gerd Peters, Herbert Reilmann, Helmut Rosemann, Helmut Schmah, Hans-Dieter Schmidt, Peter Schröder, Horst Speckhahn, Walter Voigt, John Wolff, Fritz Wulff;

zum Seemaschinisten I (C 4) die Herren:
Erich Beitzel, Paul Bertram, Fritz Bethke, Maximilian Bet- tinger, Kurt Bode, Werner Burmeister, Wilhelm Carus, Erwin Dorendorf, Helmut Fiedler, Alfred Gorgs, Robert Hennig, Gerhard Hommla, Hans Jessen, Hans Knoop, Otto Koepflin, Erich Lemke, Karl Lepke, Wilhelm Maaß, Günther Mlich, Hans Mortensen, Alfred Fleißner, Johann Resse, Manfred Rutowski, Joach. Schwittalla, Helmut Stejskal, Günter Stute, Edwin Trosener, Erich Vogel, Erwin Platschek;

zum Seemaschinisten II (C 3) die Herren:
Klaus Barde, Hermann Bartels, Paul Bayer, Jürgen Christi- ansen, Paul Christiansen, Manfred Drews, Werner Felber, Klaus Geerken, Carl Hinrichs, Adolf Hodapp, Werner Hoff, Günter Israel, Günther Jolk, Dieter Kastens, Klaus Köh- mann, Peter Lebeth, Arnold Marbs, Günther Ottlewski, Ernst Neumann, Günter Njammosch, Günter Rebehn, Wilhelm Ro- dewald, Lothar Schulz, Bruno Schumacher, Horst Schweid- mann, Wolfgang Strothmann, Arnold Wagner, Walter Wrage.

Seefahrtsschule Leer

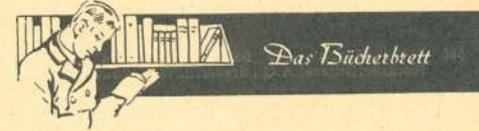
Am 9. 2. 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) folgende Herren:
Lübbö Blank, Heinz Bron, Fokko Buß, Horst Eden, Her- mann Faber, Kornelius Garrels, Ottomar Graumann, Hein- rich Hebbelmann, Rudolf Logge, Wilhelm Oltmanns, Heinz- Georg Pohl, Kurt Rottinghaus, Willfried Simmat, Diedrich van der Wall.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestand Herr Hermann Frerichs.

Am 22. 2. 1960 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4) folgende Herren:
Arnold Brunken, Johannes Hebbelmann, Wilhelm Macken- borg, Heinrich Menke, Gustav Sarnow, Helmut Scharfen- ort, Otto Schendl, Hermann Specken, Erdwien Weers.



Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, ausgestrahlt am 26. März und 21. April. Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 1/60. Ab April werden die Sendungen nicht mehr sonntags sondern donnerstags ausgestrahlt.



Weltweit — schnell — zuverlässig. Die Liniendienste deutscher Reedereien.

Dieses vom Verband Deutscher Reeder, Hamburg, heraus- gegebene Heft ist in neuer Auflage mit dem Stand vom 1. September 1959 erschienen. Im Gegensatz zu den früheren Schriften ist ein Verzeichnis der Länder und Häfen dem Liniendienst vorangestellt, wodurch das Ganze bedeu- tend übersichtlicher wird.

Was sagen unsere Leser?

Seefahrtsschule Wustrow, den 4. 2. 60

Sehr geehrter Herr Dinklage!

In der Dezembernummer 1959 der von Ihnen redigierten Zeitschrift „Kehrwieder“ fordern Sie Ihre Leser auf, Vor- schläge einzureichen, wie Ihr Journal weiter verbessert werden könnte. Das ist Ihr Weihnachtswunsch. Wir zäh- len uns zwar nicht zu Ihren Lesern, möchten aber trotzdem Ihnen einen Vorschlag unterbreiten.

Sie bringen in Ihren Heften ab und zu auch Berichte über die Entwicklung der Seeschifffahrt der Deutschen Demo- kratischen Republik. Meist erscheinen diese unter der Rubrik „Am Peilkompaß“. Diese Überschrift sollte doch eigentlich verpflichten, daß all das, was hierunter ge- schrieben steht, so klar, eindeutig und richtig ist, wie die Peilungen in der Praxis im Bordbetrieb sein müssen. Ist das aber tatsächlich der Fall? So z.B. zeugen Ihre Darlegungen in Heft 12/1959 über unsere Seefahrtsschule keineswegs von übergroßer Wahrheitsliebe. Entweder sind Sie so naiv, — und genauso naiv schreiben Sie dann wohl auch Ihre Leser ein — daß sie bedenkenlos all den Unsinn glauben, der in verlogenem Weise über unsere DDR und die sich hier vollziehende sozialistische Entwicklung in den west- deutschen Zeitungen täglich verbreitet wird oder aber Sie haben keine Kenntnis von den wirklichen Verhältnissen bei uns. Beides ist für das Niveau und die Qualität Ihrer Zeitschrift nicht gut.

Herr Dinklage, denken Sie daran, die Seefahrt ist auch heute noch international und schon viele westdeutsche Seeleute konnten sich augenscheinlich davon überzeugen, wie es bei uns aussieht. Was wollen Sie mit Ihrer falschen Darstellung erreichen? Wollen Sie Witz reißen, dann wäre eine Einordnung unter „Klar bei Schmunzel- auge“ richtig. Wollen Sie jedoch ernst genommen werden, dann sollten Sie auch ernsthafte Arbeit betreiben.

Herr Dinklage, unser Vorschlag zur Verbesserung der Zeitschrift lautet: Drucken Sie Wahrheiten und keine Lügen! Vermeiden Sie solche zweifelhaften Quellen wie „Die Welt“ u.a. wenn Ihnen eine richtige Information der westdeutschen Seeleute am Herzen liegen sollte.

Damit Sie sich ein richtiges Bild über unsere Verhältnisse und die Bedingungen an unserer Schule machen können, lade ich Sie hiermit offiziell zu einem Besuch ein. Sie können jederzeit kommen und sind gerne gesehen. Wahr- scheinlich werden Sie nach einem derartigen Besuch anders über uns schreiben, — wenn Sie dies überhaupt können oder wollen.

Hochachtungsvoll
Schirdehahn
Direktor

Darauf kann ich als Schriftleiter nur erwidern, daß der iragliche Aufsatz, der hinter dem eisernen Vorhang soviel Aufsehen erregt hat, vom „Wachoffizier“ geschrieben wurde, einem erfahrenen Seemann, der mitten im See- fahrtsgeschehen steht. Er hat mit vielen Seeleuten ge- sprochen, die die Seefahrt in der Ostzone genauestens kennen oder drüber ihr Seefahrtspatent erworben haben, und auf Grund dieser Feststellungen hat er diesen Artikel geschrieben. Es ist also nichts aus der Luft gegriffen. Ich bitte nun alle Fahrgäste, die die Schifffahrt in der Zone kennen oder gar die Seefahrtsschule Wustrow besucht haben, sich zu äußern, ob an dem fraglichen Aufsatz etwas nicht stimmen sollte. Der Wachoffizier und ich wür- den sich dann gern belehren lassen.

L. D.

R. B. GREEN & SOERMANN Farbenfabrik Hamburg 11
Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt Telefon 36 55 73



Die Werften meldeten...

(Aus Platzgründen können wir vorläufig nur die Probe-fahrten deutscher Neubauten bringen. Wir bitten für diese Maßnahme um Verständnis).

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

586 FMS „Hegen“, 976 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven. Probef. 10.2.60

Constructions Méchaniques de Normandie, Cherbourg

Küstenminisubboot „Detmold“, 378 ts, f. Bundes-Marine. Indienstst. 20.2.60.

Hanseatische Werft GmbH, Hbg.-Harburg

12 MS „Pöseldorf“, 274 BRT, f. Hafen-Dampfschiffahrt A.G., Hamburg. Probef. 15.2.60

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

227 Losenversetzboot „Osteriff“, f. Wasser- und Schiff-fahrtst. Hamburg. Probef. 24.2.60

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes:

MS „Christa II“ 425 BRT, erb. 57 Hamburg-Neuenfelde. Verk. v. Wilhelm Beckmann, Hamburg, an Heinrich Hauschildt, Hamburg-Cranz. Neuer Name: ?

MS „Fatima“ ex „St. Katharina“, 2048 BRT, erb. 51 Hamburg. Verk. v. Bremer Reederei Merkur GmbH. (KR.: Glassel & Co.), Bremen, an F. A. Vinnen & Co., Bremen. Neuer Name: „Rudger Vinnen“.

MS „Groverort“, ex „Elisabeth“, Verk. v. Hadag, Hamburg, an Arnummer Schiffsfahrts-A.G. Neuer Name: ?

MS „Gunda“, 299 BRT, erb. 54 Stade. Verk. v. Claus Waller, Bützflth, an Hermann u. Gerda Koppelman, Bützflth. Neuer Name: ?

D „Hermann Sauber“, 2619 BRT, erb. 51, Lübeck. Verk. v. Sauber & Co., Hamburg, an Egon Oldendorf, Lübeck. Neuer Name: „Hermann Oldendorf“.

MS „Herta“, 113 BRT, erb. 13 Holland. Verk. v. Erben-gemeinschaft Margarethe Trautmann, Hamburg, an Arnold Ritscher, Hamburg. Neuer Name: ?

MS „Hornsriff“, 425 BRT, erb. 57 Hamburg-Neuenfelde. Verk. v. Johannes Becker, Hamburg, an Otto A. Müller, Hamburg. Neuer Name: „Birgit Müller“.

Ankäufe aus dem Ausland:

MS „Amalthee“, 1106 BRT, erb. 56 Frankreich. Angek. v. Bundesmarine als Troßschiff von Soc. Navale Caennaise, Caen. Neuer Name: ?

MS „Lelie“, 172 BRT, erb. 31 Holland. Angek. v. Kapitän A. Lührs. Norderney, v. J. Drenth, Groningen. Neuer Name: „Insulane“

MS „Oostzee“, 499 BRT, erb. 51 Holland. Angek. v. W. Bruns, Leer/Ostfriesland, v. N. V. Scheepvaartkantoor „Groningen“. Neuer Name: „Leda“

Zerstörer „D D 57“, „Dyson“, 2750 ts, erb. 42 USA. Leihgabe v. US Navy an Bundesmarine. Neuer Name: „Z 5“ Fahrgastdampfer f. 150 Personen. Angek. v. Hansa Reederei, Flensburg, aus Norwegen.

Verkäufe ins Ausland

D „Cordelia“, ex „Bruse Jarl“, 1907 BRT, erb. 23 Drontheim. Verk. v. A. Kirsten & Co., Hamburg, nach Finnland. Neuer Name: ?

MS „Eifeltal“, 785 BRT, erb. 51 Bremerhaven. Verk. v. J. A. Reinecke, Hamburg, nach Jugoslawien. Neuer Name: „Dravograd“

MS „Hinrich Sieghold“, 941 BRT, erb. 57 Bremerhaven. Verk. v. Heinz Sieghold, Bremerhaven, an John Steward & Co. Shipping Ltd., Glasgow. Neuer Name: „Yewarch“ (Das Schiff war an der Westküste Schottlands gestrandet, aufgegeben und „as lies“ verkauft).

MS „Lucas Pieper“, ex „Leichter 141“, 629 BRT, erb. 07 Holland, ungeb. 53 Wilhelmshaven. Verk. v. Lenox A.-G., Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: „Kassian“.

MS „Moseltal“, 785 BRT, erb. 51 Bremerhaven. Verk. v. J. A. Reinecke, Hamburg, nach Jugoslawien. Neuer Name: „Visograd“.

TMS „Nady“, ex „Antonia“, 1399 BRT, erb. 44 England. Verk. v. Luise Schiffahrts GmbH., Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: ?

D „Saxonia“, ex „Ingeborg Ahrens“, 1981 BRT, erb. 30 Schweden. Verk. v. Werner Peters, Hamburg, nach Italien. Neuer Name: ?

D „Senior“, ex „Ulla“, ex „Skottland“, ex „Valencia“, 3084 BRT, erb. 22 Rostock, Umbau 48 Norwegen. Verk. v. Schmidt & Co., Hamburg, nach Libanon. Neuer Name: ?

Neue Namen:

MS „Heidberg“ (Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf., Hamburg), 1595 BRT, jetzt „Melanie“.

MS „Hildegard Bülow“ (H. G. Bülow), 286 BRT, jetzt „Gisela“ (Johann Hadler, Hamburg-Neuenfelde).

MS „Kösterberg“ (H. Fischer & Co.), 498 BRT, jetzt „Marie Lehmann“ (Lübecker Stauereikontor Hans Lehmann).

Abgewrackt werden:

D „Greif“, 617 BRT, erb. 09 Stettin. Verk. v. Rud. Christ. Gribel, Lübeck, an Eisen und Metall KG. Lehr & Co., Hamburg.

D „Heidelberg“, 692 BRT, erb. 25 Stettin. Verk. v. Rud. Christ. Gribel, Lübeck, an Eisen und Metall KG. Lehr & Co., Hamburg.

D „Holnis“, ex „Sirenes“, ex „Hespereos“, 4442 BRT, erb. 13 England. Verk. v. Ernst Rickettsen, Hamburg, an Walter Ritscher, Hamburg-Harburg.

D „Ingeborg“, ex „Freden“, 1180 BRT, erb. 24 Norwegen. Verk. v. Koehn & Bohlmann Reederei K.G., Hamburg, an Alnwik Harmstorff, Lübeck-Travemünde.

FD „Kassel“, ex „Posen“, 492 BRT, erb. 40 Bremerhaven. Verk. v. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven, an Eckardt & Co., Hamburg

D „Kolberg“, 693 BRT, erb. 25 Stettin. Verk. v. Rud. Christ. Gribel, Lübeck, an Eisen und Metall KG. Lehr & Co., Hamburg.

Was sagen unsere Lesex?

Hamburg, 25. Januar 1960

Liebe Kehrwieler!

Du hattest in der Dezember-Ausgabe einen Weihnachts-wunsch: Du wolltest wissen, wie Deine Leser über Dich denken und was sie gern lesen möchten.

Wenn ich auch nicht zum eigentlichen Fahrersvolk gehöre, aber andererseits doch mit der Seefahrt eng verbunden bin und weiß, was der Seemann haben möchte, werde ich Deinen Wunsch erfüllen.

Um es gleich vorwegzunehmen: „Kehrwieler“ ist gut und wohl die beste deutsche Seefahrtszeitschrift, die ich je gesehen habe. Aber nun das, was wohl keinem gefällt: Laß diese dummen Mädchenbilder weg. Damit werden wir in allen Zeitschriften bis zum Überfließ bedient. Laß weiter die schwerverständlichen Aufsätze weg...

Was wir lesen wollen, das sind Geschichten aus der Seefahrt, hervorragende Taten unserer Seelute. Warum wurde noch nichts über den Fall „Meteor“ gebracht, über hervorragende Rettungstaten unserer Schiffe? Das wollen wir lesen. Weiter etwas über den modernen Schiffbau, über moderne Navigationsgeräte. Also alles in allem: bleibt bei der Seefahrt und mach dem Seemann klar, wie stolz er auf seinen Beruf sein kann...

Der Seemann wird es Euch danken.

Es grüßt
M. Heßler

Der Schriftleiter dankt für diesen freimütigen Brief und würde es sehr begrüßen, wenn auch andere Fahrersleute zum Inhalt der „Kehrwieler“ Stellung nehmen würden.
L. D.

Rotterdam, 18. 1. 1960

Da wir Ihre Zeitschrift „Kehrwieler“ sehr schätzen...

Deutsches Seemannsheim Rotterdam
gez. Hans Joachim Hyballa

MS „Rheinstein“, 21. 12. 1959

Zwecks „Kehrwieler“ ganz kurz: Weiber und Witze fortlassen, sonst gut.

Kapitän W. von Zatorski.

An Bord TD „Günther Russ“, 20. 2. 60
Sehr verehrte Herren!

... und begeisterter Leser Ihrer Zeitschrift. Mein besonderes Interesse galt u. a. den Kurzgeschichten, die ich bisher immer recht nett und amüsant fand.

Peter Rake.

Das Problem der Arbeitszeitverkürzung

Eines der meist diskutierten Themen auf dem sozialen Sektor ist zur Zeit die Frage der Arbeitszeit und der Arbeitszeitverkürzung. In diesem Zusammenhang ist ein internationaler Vergleich der Arbeitszeiten in den verschiedenen Ländern interessant. Dieser Vergleich berücksichtigt lediglich die tariflich vereinbarte und gesetzliche Wochenarbeitszeit im In- und Ausland, jedoch nicht die effektiv geleistete.

Dabei zeigt es sich, daß es außer Frankreich und den USA kein Land mit einer kürzeren Normalarbeitszeit als die Bundesrepublik gibt, wobei die gesetzlich festgelegte 40-Stunden-Woche in Frankreich nur in seltenen Fällen eingehalten wird. Auch in Frankreich liegt aber die effektive Arbeitszeit im allgemeinen über derjenigen der Bundesrepublik.

Diesem vielfach geforderten Abbau der Arbeitszeit stehen auch im Ausland schon warnende Stimmen gegenüber. So haben z. B. neuerdings die schwedischen Arbeitgeber für das kommende Jahr eine Lohnsenkung von 4% vorgeschlagen, um die Arbeitszeitverkürzung und eine Erhöhung der Pensionen auszugleichen.

Folgendes Bild ergibt sich hinsichtlich der tariflichen oder gesetzlichen Wochenarbeitszeit:

Europäische Wirtschaftsgemeinschaft:

Bundesrepublik	überwiegend 44 Stunden
Belgien	45 Stunden
Frankreich	40 Stunden
Italien	48 Stunden
Niederlande	48 Stunden

Übriges Europa:

Dänemark	45 Stunden
Finnland	47 Stunden
Griechenland	48 Stunden
Großbritannien	45 Stunden
Jugoslawien	48 Stunden
Norwegen	46 Stunden
Österreich	45 Stunden
Schweden	46 Stunden
Schweiz	48 Stunden

Außereuropäische Länder:

China	60 Stunden
Hongkong	48—84 Stunden
Indien	48 Stunden
Japan	48 Stunden
Kanada	40—55 Stunden
USA	überwiegend unter 40 Stunden

Druckfehler-Berichtigung

Gegen den Druckfehlerteufel ist bisher noch kein Kraut gewachsen. Im letzten Heft auf der Bildersseite brachten wir links unten ein Bild von der Belastungsprobe des MS „Treuensfels“. Der vom Schwergutgeschirr angefüllte Ponton wog nicht 209, sondern 269 t. Da wir gerade einmal bei den Druckfehlern sind, noch einer: Unser Setzer liest wohl augenblicklich Tolstois berühmtes Werk „Kreutzersonate“ und dadurch ist ihm dann, als er das Wort „Kreuzworträtsel“ setzte, ein T mit hineingerutscht.
L. D.

Auflösung von Seite 35

Schachaufgabe

1. Db3-a4! (droht 2. Sb4-c2 matt) Kd4-c3+ 2. Sb4-c5 matt oder Kd4-c4+ 2. Sb4-d3 matt oder Dc1xc6+ 2. Sb4xc6 matt.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Associated Press S. 41; Paul Broszio S. 41; Deutsche Luftbild KG. Farbaufn.; Ernst de Jong S. 35, 40; Leonhard Kull S. 40; Heinrich von Medvey S. 43; Fritz Mücke S. 42; J. Arthur Rank Org. S. 44; Kurt Schmischke S. 39, 40; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 40, 41; Ferdinand Urbahns S. 33; Jutta Vialon S. 38; Kurt Wengel S. 41; Wolff & Tritschler S. 34.

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



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

WILLEM II

ZIGARREN

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



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

Wie
erreiche ich
wen?

AUSGABE 1960

erscheint voraussichtlich August.

Wir bitten alle eingetragenen Firmen,
uns rechtzeitig Änderungen oder Zu-
sätze aufzugeben.

Seefahrt-Verlag GmbH.



Auf jedem Schiff -
für jeden Durst . . .

„Patz-Pils“ der Schultheiss-Brauerei A. G.
Original Exportbier

Alleiniger Lagerhalter i. Hamburger Freihafen
ANTONI HOEN NACHF.
Hamburg 11, Auf dem Sande 1, Tel. 36 54 92

Sicheres Disponieren

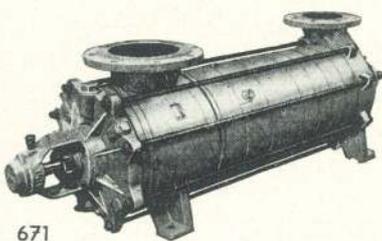
durch den **Schiffsmeldedienst**

Schiffsmeldungen von ELBE I - Cuxhaven - Holtenau -
Brunsbüttelekoog - Stadersand - Finkenwerder - Bremerhaven
ETA-Meldungen von Elbe I

Auskunftsstelle für Seeleute und Angehörige
an den St. Pauli-Landungsbrücken im Torbogen 2

Tag und Nacht für Sie bereit

unter Sa.-Nr. 82 66 22/23, 82 75 78 u. Telex 02 12569/02 12589



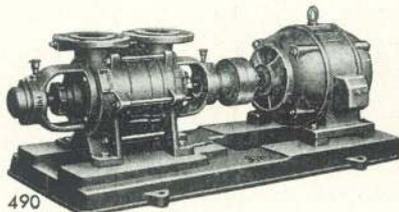
671

Sihl
PUMPEN
für den
SCHIFFBAU

Schulz & Vanselow

HAMBURG 39

Hudtwalkerstraße 10
Tel. 47 52 54 u. 47 70 08



490

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

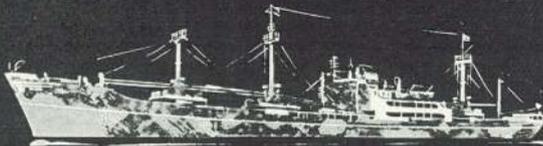
STAUEREIBETRIEB · Baumwall 3 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Telefon 35 07 43/44



A.G. 'WESER'

SCHIFFBAU
 SCHIFFSREPARATUR
 MASCHINEN- UND KESSELBAU

TRADITIONELLE HERSTELLER VON
 ABDAMPF-TURBINEN „BAUER-WACH“
 „VULCAN“-KUPPLUNGEN
 „VULCAN“-GETRIEBEN

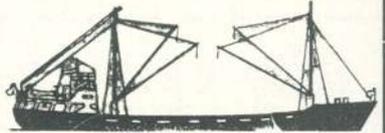


Fracht-Motorschiff 1950-01 Trujilloy, CA

BREMEN · BREMERHAVEN (SEEBECK)

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



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

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

**Elektromotoren-
 Reparaturen** Spez. Schiffsgeneratoren und Antriebsmotoren
OTTO STERNBERG
 Hamburg 26, Süderstraße 294
 Telefon 25 19 49, 25 42 44

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



ZILLERTAL BLEIBT ZILLERTAL

Die weltbekannte
Vergnügungsgaststätte
in Hamburg auf
der Reeperbahn

*Stimmung
Humor
Tanz*

Kalte und Warme Küche

CARL PLÜCKER

ROTTERDAM

AMSTERDAM

Schiffs-Proviant
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen
Segelmacherei

IMPORT

EXPORT



gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ
Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487

HANSEATIC



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

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



Wie ein Segelschiff ohne Wind

ist jeder Betrieb ohne Werbung. Deshalb bitten wir
unsere Leser auch diesen Seiten ihre Aufmerksamkeit
zu schenken.

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



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