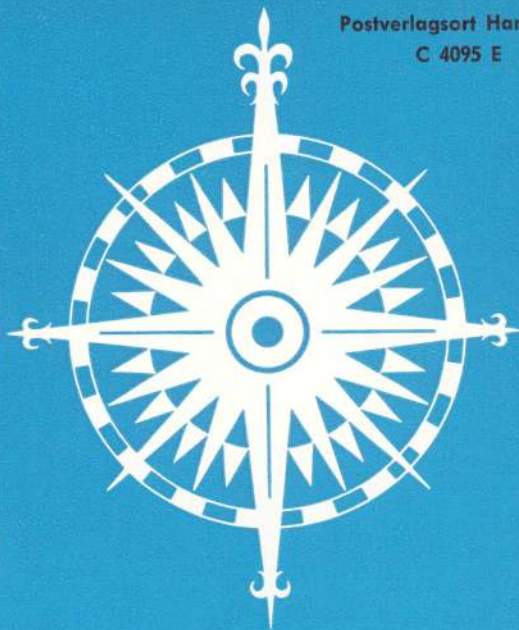


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Lissabon
- Welthonnage nunmehr fast
125 Mill. BRT
- Leuchttürme ersetzen Feuerschiffe
- Flotten-Umschau
- Der Shantymann
- Die große Bilderseite
- Seeräuber sind keine Engel
- Sekunden, die ewig dauern
- Was den Seemann sonst noch
interessiert
- Die Werften meldeten . . .



„Torre de Belem“, Wächter am Tejo-Ufer über die Sicherheit Lissabons

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

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

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

HANSEATIC
SCHIFFBAU- UND MASCHINENBAU
FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

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



**SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE**

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

JOHS. FRITZEN & SOHN

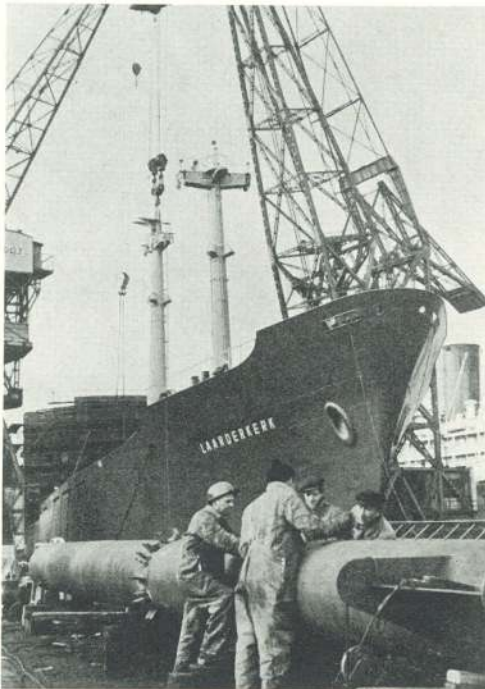
KIEL

HAMBURG

WILHELMSHAVEN

NEW YORK

HOWALDTSWERKE HAMBURG A.-G.



HAMBURG 11

SCHIFFSWERFT UND MASCHINENFABRIK

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

6 Schwimmdocks mit insgesamt 70 000 to Tragfähigkeit

Helgenanlage für den Bau von

Seeschiffen bis 100 000 Tdw

Größte Helgenlänge 260 m

Größte Helgenbreite 51 m

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

International



SCHIFFSFARBEN

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

International



Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

Januar 1960

Nr. 1



Infolge der im allgemeinen unvermindert anhaltenden Baisse auf den internationalen Frachtenmärkten und wegen der zahlreichen strukturellen Schwierigkeiten, denen die deutsche Seeschifffahrt in den vergangenen zwölf Monaten gegenüberstand, konnte der Ausbau der deutschen Handelsflotte im Jahre 1959 nicht in dem gleichen Ausmaß fortgesetzt werden wie in den Vorjahren. Da ein großer Teil älterer Tonnage entweder abgewrackt oder ins Ausland verkauft wurde, beträgt der Nettozuwachs der deutschen Reedertonnage im Jahre 1959 295 000 BRT. Diese Ziffer liegt nicht nur um etwa 200 000 BRT unter dem Nettozuwachs des Vorjahres, sondern sie ist sogar die niedrigste jährliche Zuwachsrate der deutschen Seeschiffstonnage seit Beginn ihres Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg überhaupt.

*

Auch im Jahre 1959 ist die erwartete Verbesserung der Konjunktur auf den internationalen Frachtenmärkten nicht eingetreten. Damit hat die bereits Mitte 1957 begonnene Baisse der Seefrachten ein weiteres Jahr unvermindert angehalten. Die Trampfrachten haben sich im überwiegenden Teil des Jahres 1959 in einem Tiefpunkt stabilisiert, der auch die Kosten der modernsten Schiffe nicht mehr deckte. In der Linienfahrt haben sich der in allen Relationen gestiegene Wettbewerb und die Verknappung des Ladungsvolumens durch flaggenprotektionistische Maßnahmen anderer Staaten immer nachteiliger ausgewirkt. Diese Schwierigkeiten haben dazu geführt, daß gegenwärtig etwa 10% der Welthandelsflotte aus der Fahrt gezogen und aufgelegt sind. Es ist kaum zu erwarten, daß in Verbindung mit der im Herbst des Jahres 1959 erfolgten Belegung einiger partieller Frachtenmärkte ein grundsätzlicher Umschwung in der internationalen Schifffahrtskonjunktur eintreten wird. Daß diese saisonale Belegung auf einigen Trampfrachtenmärkten nicht überbewertet werden darf, kommt bereits darin zum Ausdruck, daß trotz der Ratenerhöhungen in den letzten Monaten eine ständig steigende Zahl von Schiffen aufgelegt wurde.

*

Während der Fortdauer der Baisse auf den internationalen Frachtenmärkten erweist es sich immer wieder, daß die deutschen Reedereien hinsichtlich der Krisenfestigkeit ihren ausländischen Konkurrenten gegenüber wesentlich unterlegen sein müssen. Im Gegensatz zu anderen Handelsflotten, die auch im finanziellen Bereich von staatlicher Seite her erheblich begünstigt werden, macht sich bei den deutschen Reedereien der aus dem schnellen Wiederaufbau erklärliche Eigenkapitalmangel immer nachteiliger bemerkbar. Erschwerend tritt hinzu, daß sich auch die Betriebskosten in den letzten Jahren außerordentlich stark erhöht haben. Dies gilt vor allem für die Personalkosten, die im Durchschnitt aller Fahrtbereiche in den letzten sieben Jahren um 70% angestiegen sind. Diese Kostensteigerung wiegt um so schwerer, weil es in der Seeschifffahrt im Gegensatz zu anderen Wirtschaftsbereichen keine oder nur eine sehr beschränkte Möglichkeit gibt, Kostenerhöhungen oder Gewinneinbußen durch verstärkte Rationalisierungsbemühungen und durch eine hierdurch erzielte höhere Produktivität auszugleichen.

*

Die Verzerrungen im internationalen Schifffahrtsgefüge zu beseitigen, ist auch im Jahre 1959 nicht gelungen. Immer deutlicher wurde es, wie sehr die Existenz der Handelsflotten der traditionellen Schifffahrtsländer durch den ständig steigenden Flaggenprotektionismus anderer Staaten be-

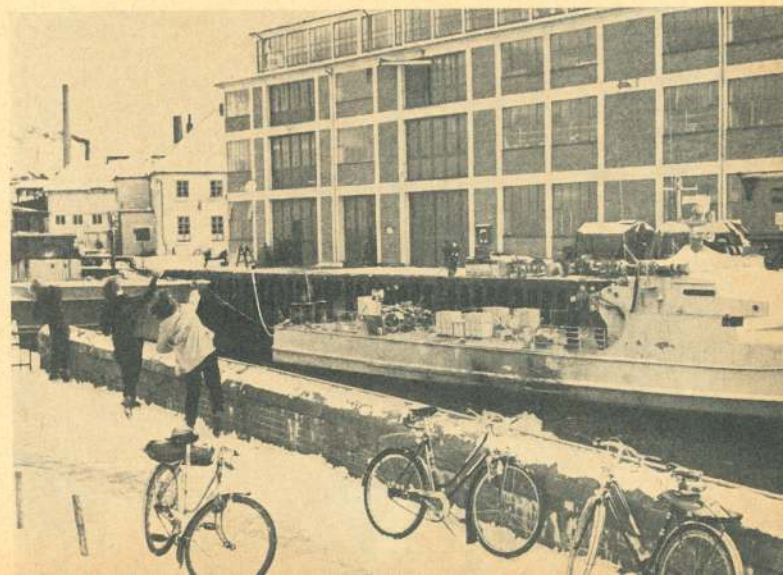
droht und wie das dem freien Seeverkehr zur Verfügung stehende Ladungsvolumen immer stärker reduziert wird. Da dieser seeverkehrspolitische Dirigismus nicht länger hingenommen werden kann, wird die Bundesregierung diesem Problem im kommenden Jahr eine stärkere Aufmerksamkeit als bisher widmen müssen. Nur wenn es gelingt, möglichst bald wirksame Gegenmaßnahmen gegen die Flaggendiskriminierung zu ergreifen, wird der freie Wettbewerb in der internationalen Seeschifffahrt erhalten werden können.

*

Obgleich das Jahr 1959 für die deutsche Seeschifffahrt das schwierigste Jahr seit Beginn ihres Wiederaufbaus gewesen ist, waren die deutschen Reeder auch weiterhin bemüht, den Seetransport zu rationalisieren. Dies geschah einmal durch die Indienststellung neuer Tonnage, so daß der Anteil der Alttonnage weiterhin reduziert werden konnte. Außerdem ist es den Reedereien gelungen, das bereits bestehende Liniennetz zu erweitern und die Zahl der Abfahrten zu erhöhen. Die deutschen Reedereien beschränken sich dabei nicht nur darauf, den Verladern den notwendigen Schiffsraum zur Verfügung zu stellen. Sie waren auch stets bemüht, ihren Schiffsbestand in technischer Hinsicht allen Notwendigkeiten des Außenhandels anzupassen, um den Seetransport rationell durchführen zu können.

Der Wachoffizier

Das erste Seegefecht der Bundesmarine: die Schneeballsalven der Vegesacker Teenager liegen deckend auf dem Schnellboot „Seeschwalbe“. Ob es noch zum Nahkampf kommen wird?





Der Mann am Ausgück

Europa ist wieder im Kommen. Bei den Verhandlungen zur Vorbereitung der west-östlichen Gipfelkonferenz zeichnete sich eine starke Annäherung zwischen der Bundesrepublik und Frankreich ab. Zwar ist Frankreichs führender Staatsmann de Gaulle kein besonderer Freund der Wiedervereinigung, aber dennoch ergaben sich so viele Gemeinsamkeiten, daß man mit Recht vom Anwachsen einer neuen Mächtegruppe sprechen kann, und zwar einer Mächtegruppe, die ihre Selbständigkeit neben dem bisher fast absoluten Gewicht der Vereinigten Staaten und dem Gegenpol der Sowjetunion aufzubauen im Begriffe steht. Das wird sich nicht zuletzt auf der bevorstehenden Gipfelkonferenz bemerkbar machen. Es wäre verfehlt, von dieser Gipfelkonferenz nun alles zu erwarten: Sieg oder Niederlage, Sein oder Nichtsein. Wie jetzt schon zu übersehen ist, dürften der kommenden Gipfelkonferenz weitere folgen, und alle dürften — wenn nicht irgendwo ein Kurzschluß eintritt — eine weitere Entschärfung der internationalen Beziehungen bringen. Das Stärkeverhältnis zwischen West- und Ostblock ist einigermaßen gleich, so daß niemand an Abenteuern ein Interesse hat.

Diese optimistische Beurteilung der Lage sollte jedoch niemand verleiten, sich ohne Hemmungen dem Wahn vom „Goldenen Zeitalter“ hinzugeben. Ein Amerikaner war es, der dieses Wort geprägt hat. Er besuchte vor kurzem Westdeutschland und stellte einen Vergleich zwischen dem Jahre 1949 und heute an. 1949 fand er noch die zerbombten Straßenzüge und die zerstörten Fabriken vor, dazu eine durch Entbehrungen gekennzeichnete Bevölkerung. Und heute? Ein Deutscher sagte ihm: „Uns Deutschen ist es noch nie so gut gegangen wie heute. Wir leben in einem goldenen Zeitalter.“ Wenn man die äußeren Umstände betrachtet, dann scheint das zu stimmen. Daß neben dem sichtbaren Glanz noch viel — meist unsichtbare — Not vorhanden ist, verschweigt man gern. Ab und zu schimmert in Zeitungsmeldungen und Prozeßberichten die Tragödie der nicht vom Wirtschaftswunder Betroffenen durch. Sonst läßt man gern Zahlen sprechen.

Vor wenigen Wochen berichtete die „New York Times“, daß das westdeutsche Volkseinkommen für Waren und Dienstleistungen von 23,1 Milliarden Dollar im Jahre 1950 auf 52,6 Milliarden Dollar im Jahre 1958 gestiegen sei. Die industrielle Produktion habe sich in den Jahren zwischen 1949 und 1959 verdreifacht, und die Zahl der Arbeitskräfte sei von 13,6 Millionen im Jahre 1949 auf 19,6 Millionen im Jahre 1959 gestiegen. Die Zahl der Arbeitslosen betrage 1%, könne also nicht mehr unterboten werden. Für den Bau von 4,7 Millionen Häusern seien in den letzten zehn Jahren 18,5 Milliarden Dollar aufgebracht worden. Der Konsum an Bier habe sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt, der von Zigaretten verdreifacht, der von Kaffee vervierfacht. Dazu kommen noch Motorräder und Kraftwagen

für Kreise, die früher nie daran hätten denken können.

Der Amerikaner, den wir hier zitieren, ist weit davon entfernt, den Bundesdeutschen diese Genüsse zu mißgönnen. Er versteht es durchaus, daß das Bedürfnis vorhanden ist, nach den Jahren der Entbehrung nun nachzuholen, was nachzuholen ist. Aber er versteht es nicht, daß über diesem Wohlstand die Katastrophe des zweigeteilten Vaterlandes oftmals vergessen wird. In privaten Gesprächen wird es vermieden, daran zu erinnern, daß das Deutsche Reich im Jahre 1937 — ohne Österreich und die Sudetengebiete — rd. 500 000 qkm groß war und daß heute davon 248 000 qkm abgetrennt sind, also fast die Hälfte. Und 18 Millionen Menschen leben in der Sowjetzone unter einem System, das alles andere als demokratisch ist. Mit Vogel-Strauß-Politik kommt auch im „goldenen Westen“ auf die Dauer niemand weiter, und niemand soll sich vor der Tatsache verschließen, daß nach den fetten Jahren auch einmal wieder magere kommen können und kommen werden.

Unter dem Motto „Brot für die Welt“ haben in diesen Wochen die Kirchen beider Konfessionen, das Deutsche Rote Kreuz und andere charitative Organisationen gesammelt. Sie haben darauf aufmerksam gemacht, daß es auf unserer Erde Millionen Menschen gibt, die hungern, die verhungern. Man spricht von 2850 Millionen Menschen, die nicht genug zu essen haben, die keine Kleider und Wohnungen haben. Wenn heute die Zahl von 2850 Millionen

genannt wird, so ist sie morgen schon überholt. Denn die Menschheit nimmt täglich, ja stündlich zu. Und das gerade in den unterernährten Ländern. Mißernten, Naturkatastrophen sind die Ursachen, aber nicht sie allein. Die Produktion von Nahrungsmitteln hält nicht Schritt mit der Bevölkerungszunahme, obwohl Fachleute behaupten, daß bei planmäßiger Organisation die Erde genügend Raum und Brot für alle bietet. Die Tatsachen sprechen vorläufig noch dagegen. In Asien, Afrika und Teilen Südamerikas raffen Mangelkrankheiten tatsächlich noch Millionen dahin. Das durchschnittlich erreichte Lebensalter — die sogenannte Lebenswertung — beträgt in Indien 32 Jahre, in Deutschland 67 Jahre, in Belgisch-Kongo 38,8 Jahre, in Norwegen 72,9 Jahre. Der Ertrag der Sammlung soll, so verlautet, beträchtlich sein, und eine erste Hilfe für die am stärksten betroffenen Gebiete ist gesichert. Aber mit einer einmaligen Hilfe ist es nicht getan, selbst wenn sie von Zeit zu Zeit wiederholt werden sollte. Es müßte also etwas Grundlegendes geschehen, und es geschieht auch. Noch bevor der Aufruf „Brot für die Welt“ erlassen wurde, kamen Nachrichten aus Afrika, denen zufolge deutsche Ingenieure am Werke sind, die Sandwüsten in fruchttragende Felder zu verwandeln. Im Sudan, dem größten Land Afrikas, das seit 1955 selbständig ist, haben deutsche Firmen bereits einen Kanal von 133 Kilometern Länge quer durch die Wüste gezogen. Das ist nicht etwa eine staatliche Hilfsaktion der deutschen Regierung, sondern eine Maßnahme der Privatinitiative. Baumwollfelder blühen auf, und ihre Erträge geben der sudanesischen Regierung die Möglichkeit, mit Hilfe dieser Devisen Lebensmittel und andere Dinge zu beziehen, die dem Aufbau des Landes dienen. Und was hier in Afrika geschieht, das wird auch in Asien vorbereitet oder ist schon im Gange.

Fritz Roßberg

Unser schönes Deutschland

Die alte Kaiserstadt Worms am Rhein blickt auf eine bewegte Vergangenheit zurück: Von den Römern gegründet, wurde Worms im 5. Jahrhundert die Hauptstadt der Burgunder und im 7. Jahrhundert Bischofssitz. Oftmals fanden hier Reichstage statt. Der wichtigste war jener von 1521, auf dem durch das Wormser Edikt die Reichsacht über Luther verhängt wurde. 1689 brannten die Franzosen die Stadt nieder und im letzten Krieg wurde Worms durch feindliche Bomben zu 65% zerstört. Jetzt zählt die Stadt schon wieder rund 60 000 Einwohner.

Hier blicken wir durch die alte Stadtmauer auf den Westchor des Domes St. Peter, des Kaiserdomes, der gegen 1250 vollendet wurde.





Der Hafen

Lissabon

Europas leuchtender „Landesteg“ am Atlantik

Es ist möglich, daß es keine Metropole in Europa gibt, in der die Stadtplanung seit jeher eine so glückliche Hand hatte, wie in Lissabon. Hier wächst das Heute ohne Bruch aus dem Gestern. Selbst dann noch, wenn Veränderungen bei den Zeitgenossen schmerzliche Gefühle hinterlassen. Der Verkehr in der City Lissabons, das heute bereits eine Million Einwohner zählt, muß — wenn er nicht ersticken soll — zum Teil unter die Erde gelegt werden. So soll unter der Avenida da Liberdade eine „Metro“ geletet werden. Dazu mußte man die herrlichen Königspalmen, die die Avenida zu einer der schönsten Straßen Europas machten, fällen. Jahrelang diskutierte man darüber. Aber die Freunde der Palmen, die Lissabon ganz unmittelbar und sichtbar mit seinem tropischen Arbeitsfeld verbanden, unterlagen den Forderungen der Ingenieure.

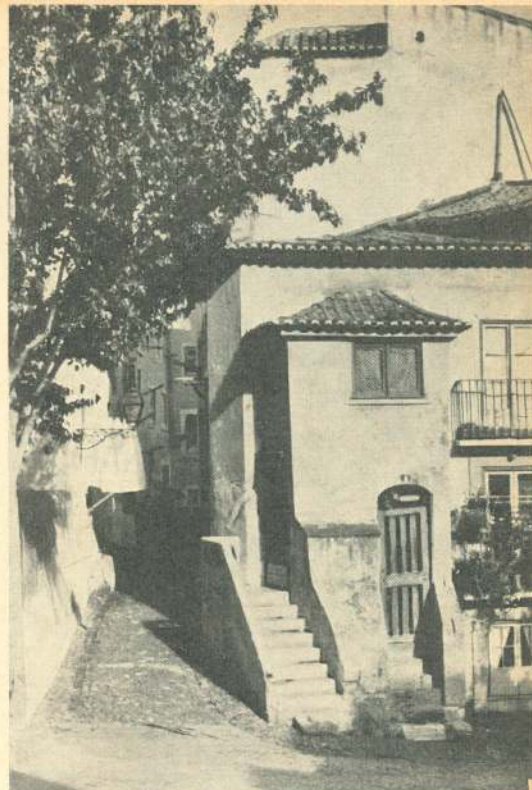
In 15 Jahren wuchs die Einwohnerzahl Lissabons um fast das Doppelte. Selbst die Bremse des Zweiten Weltkrieges schuf kein drängendes Wohnungsproblem. Der Staat des Präsidenten Salazar betrachtet mit Recht seine Hauptstadt als den „Bauplatz Nr. 1“ Portugals. Es war ein Glück, daß Lissabon die Industrialisierung des 19. Jahrhunderts verpaßte. So überlebte die Stadt des Staatskanzlers Pombal das 18. Jahrhundert. Als dann in den dreißiger Jahren die große Bautätigkeit begann, verstanden Architekten und Städtebauer schon wieder etwas von ihrem Handwerk. Davon berichtet heute das große „Nova Lisboa“, das sich insbesondere im Norden der Stadt immer weiter entwickelt.

Lissabons südliche Situation mit. Geistig und materiell kamen die Dinge gleich gut voran. In Lissabon baut man beinahe „europäisch mit südamerikanischem Schwung“.

Wenn man auch die Grundlagen des historischen Lissabon mit einer bemerkenswerten Treue verteidigt, so fällt der neuen Verkehrsplanung doch ein schöner, alter Park zum Opfer. Es ist der Park, in dem in den Monaten Juni bis September die „Feira Popular“ stattfand. In jedem Jahr erfreuten sich hier die alten und jungen Lissaboner unter uralten romantischen Bäumen an Garküchen, Sardinenbratereien, Esslokalen, Kaffeehäusern und Fruchtständen, an Vergnügungsstätten verschiedener Art, an den schönen Wettkämpfen der volkstümlichen Tanz-, Sing- und Spielgruppen des alten Lissabons. Amerikaner, Franzosen, Italiener, Deutsche stellten in modernen Pavillons ihre für Portugal besonders interessanten Exportgüter aus. Dies alles ergänzten schöne gärtnerische Anlagen. Wieder einmal sind die Lissaboner, die so sehr an ihrer Stadt hängen, sehr traurig. Aber auch der Fremde hat den Wunsch, daß der neue Platz für die „Feira Popular“ nicht allzu modern werden möchte. Ungestüm, wie unsere Zeit, drängt Lissabon seiner Aufgabe zu, mehr noch als vorher Europas „Landesteg am Atlantik“ zu sein.

Immer liegt Lissabon am Wege, der von Europa über den Ozean nach Übersee führt. Das hat Lissabon nie ganz vergessen. Selbst dann nicht, als es über hundert Jahre zur „europäischen Provinz“ geworden war, als es ausruhte von der großen Last an Entdeckungen, Erschließungen und Kolonisationen.

Der fast in der Stadt liegende Flughafen Portela, die Autobahn, die man vom Platz am Pombaldenkmal aus erreicht und die nach Westen an den Ozean führt, die Schnellbahn nach Cascais und die traumhaft schöne Küstenstraße am Tejo entlang nach Estoril, sind Marksteine auf dem Wege zur Hauptstadt, zu einer Metropole unserer Tage. Tenente-Coronel Savaçao Barreto, Präsident der „Camara Municipal de Lisboa“, in seiner Stellung vielleicht dem Oberbürgermeister einer westdeutschen Stadt vergleichbar, und Dr. Mario Madeiro, der Oberstadtdirektor von Lissabon, haben alle Hände voll zu tun, auf dem begonnenen Weg weiterzuschreiten. Lissabon braucht neue „Verteiler“ und neue „Blutbahnen“ für seinen Verkehr; denn dieser Verkehr wird morgen der



Verträumte Winkel über die ganze ältere Stadt entlang dem Tejo sind Brücke zu dem Lissabon vergangener Tage. In ihnen lebt das gute Gestern, das so tröstlich ist für alle Zivilisationsmüden, denen Lissabon ähnlich wie Venedig Hort der Ruhe sein kann.

Verkehr von Europas atlantischer Metropole im Südwesten sein.

1958 sah die Stadtplanung den Beginn des Baues von drei „Arterias Principais“ vor. Diese drei großen Arterien sollen die Innenstadt mit dem sogenannten „Zweiten Ring“ verbinden. Die erste der neuen Straße wird die Verkehrsengpässe am Tejo beseitigen. Die beiden anderen Arterien werden vom Handelszentrum in den Norden und Nordwesten führen. Dort, wo bisher der Park des „Feiro Popular“ war, soll mit einem Kostenaufwand von 15,5 Millionen Eskudos ein neuer großer Platz, die „Praça de Hespanha“, entstehen. In der Nähe des neuen Platzes liegt die spanische Botschaft. Sicher wollten die Lissaboner Stadtväter damit dem „spanischen Anteil“ an der Stadt und der Freundschaft der beiden Völker eine Reverenz erweisen. Das ganze Projekt soll 1960 fertiggestellt sein. Daran ist kaum zu zweifeln. In Lissabon weiß man nämlich nicht nur mit „harten Eskudos“ umzugehen, sondern man weiß auch, das, was man sich vorgenommen, zu Ende zu führen. Hans Gerd Eber

*

Das ist kein Seemannsgarn

Es gibt in der Welt noch merkwürdige Verbote, an denen die neue Zeit ohne Spuren zu hinterlassen, vorübergegangen ist. So ist es beispielsweise in Spokane, einer Stadt im Staate Washington in den USA, bei Strafe verboten, männliche und weibliche Leibwäsche nebeneinander im Freien zum Trocknen aufzuhängen. Nicht auszudenken, wenn eine wollene Unterhose neben einem hauchzarten Schläpfer im Winde flattern sollte!



Der Triumphbogen an der Praça do Comercio ist der Abschluß dieses strengen, aber schönen Platzes, der sich zum Tejo öffnet, zur pombalschen Kaufmannsstadt. Sie war die Antwort Portugals auf das verheerende Erdbeben von 1755.

Wenige Jahre genügten, um 60 000 Wohnungen zu bauen. Sie sind für Angestellte und Arbeiter bestimmt. Der Mietsatz ist sehr günstig. Nach zehn Jahren sollen die Wohnungen Eigentum der Mieter werden. Fahrstühle, Müllschütter, Klimaanlage sind in vielen Häusern selbstverständlich. Der Schutz gegen die südliche Sonne, der für diese Stadt unter einem fast dauernd blauen Himmel sehr wichtig ist, war für den Städtebauer eine bedeutsame Aufgabe. Hier öffnete sich ein weites Feld auch für brasilianische Architekten, die sicher, zusammen mit den finnischen, zu den wegweisenden Baumeistern unserer Zeit gehören. Die Brasilianer, die längst ihr Herz für das alte Mutterland und die mütterliche Stadt am Tejo wiederentdeckten, brachten Bewegung, Farbe und Sinn für

Das Kastell von San Jorge, Festung der Goten, später der Mauren, 1147 unter Mithilfe deutscher Kreuzfahrer den Arabern entrissen. Heute noch Mitte einer Stadt, die in schnellem Tempo Europas südwestliche Seemetropole am Atlantik wird.



Welttonnage nunmehr fast 125 Millionen BRT

Von Dr. Hans-Detlef Schnoor

Nach den soeben veröffentlichten Statistical Tables 1959 von Lloyd's Register of Shipping umfaßte die Welthandelsflotte am 1. Juli 1959 einen Tonnagebestand von insgesamt 36 221 Schiffseinheiten mit 124 935 479 BRT. Damit hat die Weltflotte ihren bisher höchsten Stand erreicht. In der Zeit vom 1. Juli 1958 bis zum gleichen Datum des Jahres 1959 betrug der Tonnagezuwachs etwa 7 Mill. BRT. Obgleich diese Ziffer um 2,6 Mill. BRT geringer ist als die Rekord-Zuwachsraten des Vergleichszeitraumes 1957/1958, ist diese Tonnageerhöhung doch wesentlich größer als in den Einzeljahren 1950—1957.

Die bedeutendsten Handelsflotten der Welt

(Bestand am 1. Juli 1959 und Veränderung des Tonnagebestandes gegenüber 1958)

Land	Tonnagebestand 1. Juli 1959 Mill. BRT	Veränderung gegenüber 1958 Mill. BRT
USA *)	25,288	— 0,302
Großbritannien	20,757	+ 0,471
Liberia	11,936	+ 1,857
Norwegen	10,444	+ 1,059
Japan	6,277	+ 0,811
Italien	5,119	+ 0,219
Niederlande	4,743	+ 0,143
Panama	4,583	+ 0,225
Frankreich	4,538	+ 0,200
Deutschland	4,535	+ 0,458
Schweden	3,623	+ 0,320
Sowjetunion	3,155	+ 0,189

*) einschließlich etwa 14 Mill. BRT Reserveflotte

Wie die vorstehende Statistik zeigt, sind die einzelnen nationalen Handelsflotten an dieser Erhöhung der Welttonnage recht unterschiedlich beteiligt gewesen. Während in den USA wahrscheinlich infolge weiterer Abwanderungen einzelner Reederei zu den „billigen Flaggen“ abermals ein Tonnagerückgang zu verzeichnen ist, haben die an dritter, vierter und fünfter Stelle im Rahmen der Welttonnage stehenden Handelsflotten Liberias, Norwegens und Japans besonders stark ihren Tonnagebestand erhöhen können. So beträgt der Nettozuwachs der norwegischen Flotte etwa 1 Mill. BRT, die Erhöhung der unter Liberia-Flagge fahrenden Tonnage sogar annähernd 2 Mill. BRT. Seit 1939 ist die Welthandelsflotte um etwa 56 Mill. BRT gewachsen. Auch an dieser Entwicklung war — wenn man von der etwa 14 Mill. BRT umfassenden amerikanischen Reserveflotte absieht — Liberia maßgeblich beteiligt. Liberia, das vor dem Kriege überhaupt keine Überseeschiffe besaß, verfügt heute mit einem Tonnagebestand von rd. 12 Mill. BRT nach USA und Großbritannien über die drittgrößte Flotte der Welt. Während Japan und Deutschland den Vorkriegsstand ihrer Tonnage nunmehr leicht überschritten haben, hatte Norwegen einen Zuwachs von 5,6 Mill. BRT zu verzeichnen.

Auch Dänemark und Schweden ist es im Zuge der Nachkriegsentwicklung gelungen, ihren Tonnagebestand zu verdoppeln oder sogar noch stärker zu erhöhen. Recht erhebliche Erfolge im Aufbau einer eigenen Handelsflotte haben ebenfalls Spanien, Argentinien, Brasilien und die Ostblockstaaten erzielt. Während Spanien und Argentinien bereits die Millionen-Grenze überschritten haben, steht Brasilien nunmehr mit einem Tonnagebestand von 952 000 BRT unmittelbar davor. In ihrem Rahmen nicht unerhebliche Zuwachsraten erzielten ebenfalls gegenüber der Vorkriegszeit Polen (412 000 BRT), China (365 000 BRT), die Türkei (364 000 BRT) und Belgien (320 000 BRT). Obgleich die deutsche Handelsflotte — wie erwähnt — erstmalig Ende 1958 ihren Stand von

1939 wieder erreicht hatte, fehlt noch etwa 1,0 Mill. BRT, um auch den Tonnagebestand von 1914, als 5,46 Mill. BRT unter deutscher Flagge führen und die deutsche Handelsflotte nach der britischen an zweiter Stelle aller schiffahrttreibenden Nationen stand, wieder zu erreichen.

Am 31. Juli 1959 entfielen von der gesamten Welthandelsflotte etwa 30,3% auf Tanker im Gegensatz zum Vorjahreszeitpunkt, bei dem dieser Anteil nur 28,5% betragen hatte. Der Tanker-Tonnagebestand hat sich im Verlauf des Jahres 1958/59 um 4,3 Mill. BRT auf gegenwärtig insgesamt 37,89 Mill. BRT erhöht. Damit ist die Tankertonnage an dem Gesamtzuwachs der Welthandelsflotte seit 1958 mit 62,3% beteiligt. Nach Liberia, dessen Tankertonnage allein schon 7,08 Mill. BRT beträgt, besitzt Großbritannien mit einem Tonnagebestand von etwa 6,3 Mill. BRT die größte Tankerflotte der Welt. Die nächsten Plätze nehmen ein: Norwegen mit 5,93 Mill. BRT, USA mit 4,34 Mill. BRT, Panama mit 2,56 Mill. BRT, Frankreich mit 1,68 Mill. BRT und Italien mit 1,61 Mill. BRT. In diesem Bereich der inter-

nationalen Seeschifffahrt steht Deutschland mit einem Tonnagebestand von 544 249 BRT erst an zwölfter Stelle aller nationalen Tankerflotten.

Ein Überblick über die Größengliederung der Welthandelsflotte seit der Vorkriegszeit führt zu dem Ergebnis, daß sich auch im Jahre 1958/59 der Anteil der über 10 000 BRT großen Schiffseinheiten nicht unerheblich erhöht hat. Während der Tonnagebestand der Schiffsgrößen bis zu 6000 BRT im Vergleich zu 1939 entweder stagnierte und sich sogar verminderte, hat sich die Tonnage ab 6000 BRT in den meisten Fällen — wie die nachstehende Statistik zeigt — nicht nur verdoppelt, sondern sie ist sogar auf das Vierfache oder Fünffache des Bestandes von 1939 angestiegen. Deutlicher kann der vieldiskutierte Trend zur größeren Schiffseinheit nicht bestätigt werden.

Die zusammengefaßte Altersgliederung der Welthandelsflotte seit 1939 zeigt, daß der Anteil der älteren Schiffe im Laufe der Entwicklung kontinuierlich zurückgegangen ist. Während im Jahre 1939 noch 20,6% des Tonnagebestandes über 25 Jahre und 16,2% über 20 Jahre alt waren, sind diese Ziffern auf 12,1% bzw. 4,2% zurückgegangen. Auch gegenüber 1958 hat sich der Verjüngungsprozeß der Welthandelsflotte weiterhin fortgesetzt.

Größengliederung der Welthandelsflotte 1939—1959, in Mill. BRT

Jahr	100-u. 500 BRT	500-u. 1000 BRT	1-u. 2000 BRT	2-u. 4000 BRT	4-u. 6000 BRT	6-u. 8000 BRT	8-u. 10000 BRT	10-u. 15000 BRT	15-u. 20000 BRT	über 20000 BRT
1939	2,9	2,1	5,4	10,6	18,1	13,1	7,7	4,6	1,7	2,3
1948	2,9	1,9	3,9	7,6	9,1	34,3	8,9	9,2	0,9	1,5
1949	3,0	2,1	4,0	8,1	9,2	34,1	9,6	9,5	1,2	1,6
1950	3,0	2,4	4,1	8,4	9,2	34,1	9,9	10,0	1,8	1,6
1951	3,0	2,4	4,2	8,5	9,3	34,2	10,6	10,8	2,4	1,8
1952	3,0	2,4	4,2	8,7	9,5	34,8	11,0	11,9	2,7	1,9
1953	3,0	2,5	4,3	8,8	9,6	35,2	11,3	13,6	3,1	2,0
1954	3,1	2,5	4,4	9,0	9,6	35,4	11,6	15,5	3,8	2,6
1955	3,1	2,5	4,4	9,1	9,7	35,5	11,8	16,9	4,4	3,3
1956	3,1	2,5	4,4	9,4	10,0	35,7	12,5	18,2	4,9	4,5
1957	3,2	2,6	4,5	9,4	10,2	36,3	13,7	19,3	5,2	5,7
1958	3,3	2,7	4,6	9,8	10,5	36,8	15,0	21,5	5,7	8,1
1959	3,5	2,8	4,6	10,1	10,4	36,2	15,9	23,6	6,4	11,4

Altersgliederung der Welthandelsflotte 1939—1959, in Mill. BRT

Jahr	unter 5 Jahre	5 — unter 10 Jahre	10 — unter 15 Jahre	15 — unter 20 Jahre	20 — unter 25 Jahre	25 Jahre und mehr	Gesamt
1939	10,6	6,8	10,8	15,1	11,1	14,1	68,5
1948	25,9	22,9	4,8	4,6	4,7	17,4	80,3
1949	17,6	33,2	5,9	3,6	5,2	17,1	82,6
1950	11,9	41,1	6,2	2,8	5,6	17,0	84,6
1951	13,2	41,9	6,6	2,9	6,0	16,6	87,2
1952	14,8	38,1	11,0	3,7	5,5	17,1	90,2
1953	16,8	27,3	23,0	4,7	4,5	17,1	93,4
1954	19,3	18,7	33,2	5,7	3,4	17,1	97,4
1955	20,8	13,3	40,7	6,1	2,6	17,1	100,6
1956	22,8	14,8	41,3	6,5	2,8	17,0	105,2
1957	24,1	17,1	37,7	10,9	3,5	16,9	110,2
1958	28,1	19,4	27,1	22,8	4,4	16,3	118,0
1959	32,4	21,5	18,5	32,2	5,2	15,1	124,9

DER KALENDER STIMMT NICHT IMMER

Wer nämlich von Europa aus eine 30tägige Weltreise in westliche Richtung macht, also über Amerika, die Südseeinseln, Asien und durch Osteuropa wieder zurück, ist einen Tag jünger als die anderen Menschen. Denn er hat eine ganze Erdumdrehung „gespart“, weil er entgegengesetzt zur Erdrotation einmal um den Globus herumgelaufen ist und zwar hinter der Sonne her. Dadurch ging die Sonne für ihn

dem der Weltverkehr immer mehr ausgebaut wurde, mußten sich die Staaten über die Zeit einigen, damit die Seeleute wußten, wie sie ihren Kalender bedienen sollten, und damit die internationalen Fahrpläne stimmten. 1845 wurde eine „Datumsgrenze“ festgelegt, die am 180. Längengrad entlangläuft. Schneiden die Schiffe bei der Fahrt durch den Großen Ozean diese Linie von West nach Ost, dann reißen die Seeleute zwei Kalenderblätter ab. Fahren sie in umgekehrter Richtung, zählen sie dagegen einen Tag doppelt.



29mal auf, für die Daheimgebliebenen dagegen 30mal. Diese Erfahrung machte man schon 1522, als die wenigen überlebenden Gefährten des ersten Weltumseglers Magellan nach dreijähriger Fahrt wieder zurückkehrten. Nach-

Endlich faßte sich der Decksteward ein Herz und stellte beim Servieren der morgendlichen Fleischbrühe auf dem Promenadendeck einem Passagier die Frage: „Verzeihung, Herr Doktor, wenn ich mir die Frage erlauben darf, Sie sind Psychologe. Was ist das eigentlich, ein Psychologe?“ — „Das ist doch ganz einfach zu erklären“, erwiderte freundlich der Fahrgast. „Ein Psychologe ist ein Mann, der, wenn ein hübsches junges Mädchen auf dem Promenadendeck oder sonstwo erscheint, nicht dieser seine Aufmerksamkeit zuwendet, sondern den bereits anwesenden Herren.“

Leuchttürme ersetzen Feuerschiffe

Auf einen seit langem vertrauten Anblick müssen die Seeleute auf der Ostsee bald verzichten. In knapp zwei Jahren wird es die Feuerschiffe Fehmarnbelt, Kiel und Flensburg nicht mehr geben. Sie werden durch Leuchttürme ersetzt. Ein Stück Romantik muß damit dem Fortschritt weichen. Nicht alle werden dies allerdings bedauern, die Navigationsoffiziere atmen auf, denn ihnen wird dadurch vieles erleichtert. Leuchttürme bieten ein feststehendes Ziel für Funknavigation und können, im Gegensatz zu den sich ständig bewegenden Feuerschiffen, weiße und farbige Sektoren zeigen. Außerdem sind sie winterfest, während Feuerschiffe bei starken Eisdriften, wenn Handelsschiffe mit starken Maschinen noch verkehren, eingeholt werden müssen. Leuchttürme sind aber, neben der erhöhten Sicherheit, die

Das Feuerschiff „Elbe 1“ („Bürgermeister O'Swald“) wird auch weiterhin als Wächter vor dem großen Strom liegen.

Dort baut man Teleskop-Leuchttürme nach einer von Ing. Robert Gellerstad entwickelten Methode. Der erste Leuchtturm dieser Art, der das Feuerschiff Grundkallen ersetzt, ist bereits im Bottnischen Meerbusen montiert worden. Nach Gellerstads Methode wird der Bau in einzelnen Sektoren teleskopartig ineinandergesetzt. Die Grundsektion für den Leuchtturm Grundkallen wurde auf einer hölzernen Plattform im Hafen Islinge auf der Insel Lidingö bei Stockholm gebaut. Die nächste Sektion wurde in die Grundkammer hineingebaut und zum Stapellauf (siehe Bild) wurden einfach die vorderen Pfeiler der Plattform weggesprengt. Nach Fertigstellung der zweiten Sektion wurde der Turm 150 km über See zu seinem Standort geschleppt (siehe Bild).

Dort wurden 1000 t Wasser in die sechs Außenkammern der Grundsektion gepumpt, um den Turm auf Grund zu setzen, und die Kammern später mit Beton und Makadam gefüllt. Nun wurde durch Einpumpen von weiteren 1000 t Wasser in die nächste Sektion um etwas über 7 m gehoben und die beiden Kammern mit Beton zusammengeworfen. Die durch das Wasser gehobene Sektion besteht aus vier Stockwerken und enthält Maschinen- und Wohnräume. Der Leuchtturm ragt jetzt 25 m über dem Meeresspiegel und besitzt sogar einen Hubschrauberlandeplatz. Allerdings werden

Der Stapellauf des Leuchtturms Grundkallen war sehr einfach: das hölzerne Baugerüst wurde an einer Seite gesprengt und schon schwamm er auf.



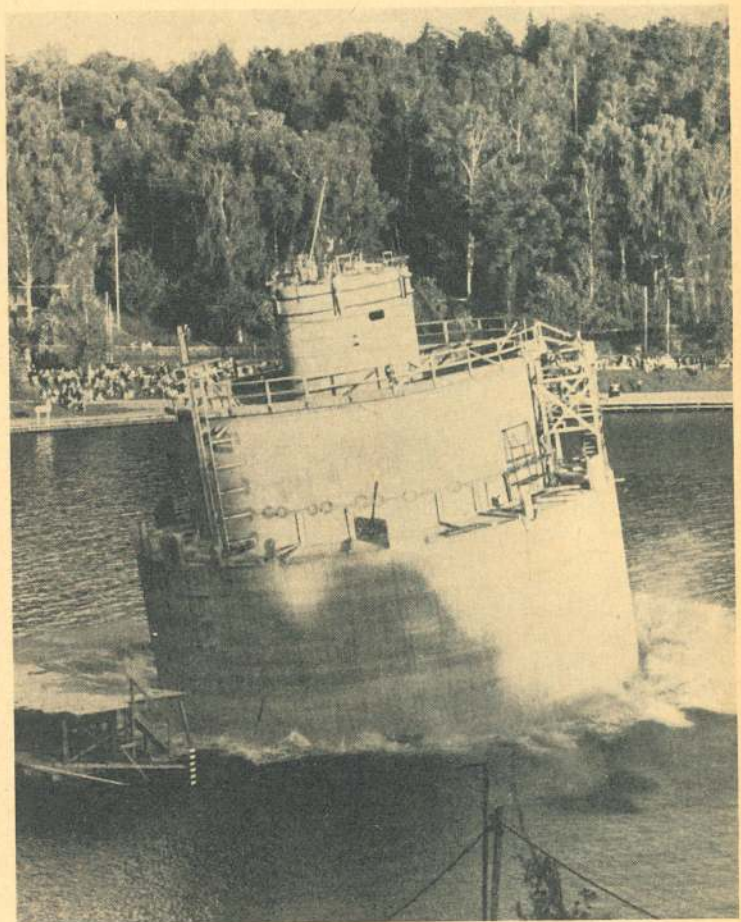
Der Teleskop-Leuchtturm wird in den Bottnischen Meerbusen geschleppt, wo er das Feuerschiff „Grundkallen“ ersetzen soll.

sie bieten, auch noch wesentlich wirtschaftlicher und erfordern weniger Personal. Abgesehen von der Sicherheit für die Schifffahrt ist ja auch die Eigensicherheit der Feuerschiffe stets in Frage gestellt, denken wir nur an das Kentern von Feuerschiff „Elbe 1“ im Oktober 1936 und an das Feuerschiff Sandy Hook.

Die beiden Leuchttürme Kiel und Flensburg werden sich im Aussehen nicht gleichen, sie werden auch in den Aufgaben ihrer Umgebung angepaßt. Beide werden sie allerdings ein starkes Feuer von über 30 km Reichweite mit selbsttätigem Lampenwechsel, für den Fall daß eine Birne durchbrennt, haben, außerdem eine automatische Nebel-Schallanlage, ein Funkfeuer, Funkverkehrsanlagen und Maschinen für die eigene Stromversorgung. Der Leuchtturm Kiel soll später noch ein Radargerät bekommen. Das Feuerschiff Fehmarnbelt wird durch benachbarte Landanlagen ersetzt. Völlig neue Wege geht man auf diesem Gebiet bereits in Schweden, wo von 16 Feuerschiffen 13 durch Leuchttürme ersetzt werden sollen.

nicht alle schwedischen Leuchttürme mit Mannschaften besetzt sein. Gallerstads Methode läßt sich im Übrigen auch für andere Wasserbauten verwenden.

Die alten deutschen Ostseefeuerschiffe sollen als Ersatzschiffe in der Nordsee dienen, wo man wegen der Gezeiten noch nicht auf Feuerschiffe verzichten kann.



Wir bleiben dabei:



EXTRA

DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT



Das Jahr 1960 wird für die Bundesmarine weitere Indienstellungen von Neubauten und ferner im Zeichen der Ausbildung der Bordbesatzungen stehen. Die beiden Schulfregatten sollen eine Reise in das Mittelmeer durchführen, das Segelschulschiff „Gorch Fock“ wird ebenfalls außerheimische Gewässer aufsuchen. Mitte Dezember 1959 bestand die Bundesmarine aus 138 Kriegs- und 25 Hilfsschiffen, insgesamt aus 163 Fahrzeugen. Von Stapel liefen im Dezember Tender „Rhein“ und S-Boot „Pelikan“. In Dienst gestellt wurden in diesem Monat die KM-Boote „Flensburg“ und „Hameln“, das S-Boot „Kranich“ und der Materialtransporter „Dithmarschen“, ferner die zivil besetzten kleinen Fahrzeuge Transportschiff „Karl Kolls“ und Meßboot „Friedrich Voge“. Tender „Rhein“, gebaut von der Schliekerwerft auf der Peute in Hamburg, ist das erste Schiff eines Typs, der den Kleinbootgeschwadern, also S-Booten, U-Booten und schnellen Minensuchbooten, als Begleit-, Depot- und Werkstattschiff dienen soll und auch einen Teil des Geschwaderstabes aufnehmen kann. Von diesem etwa 100 m langen Schiffstyp werden nach und nach etwa zehn Schiffe gebaut.

Der Materialtransporter „Dithmarschen“ ist der von Frankreich angekaufte Motorfrachter „Hébé“. Das Schiff wurde von der Stülcken-Werft in Hamburg überholt und umgebaut. Es ist ein Schwesterschiff der „Angeln“.

Bis Februar 1960 werden sechs M-Boote des Typs 40 bzw. 43, die kohlegefeuerten M-Boote, außer Dienst gestellt („Seelöwe“, „Seehund“ usw.). Von diesen Veteranen werden einige als Wohnboot Verwendung finden. An ihre Stelle im 2. Minensuchbootgeschwader rücken die sechs bei der Amiot-Werft in Cherbourg gebauten modernen KM-Boote vom Typ „Vege-sack“ (378 t). Ferner sind fünf ehemalige R-Boote des Typs „Capella“ außer Dienst gestellt.

Die Bundesmarine hat im Jahr 1959 insgesamt 14 Schnellboote, 11 Küstenminensuchboote, 2 schnelle Minensuchboote sowie 2 Materialtransporter, 6 Schulfregatten und 3 Zerstörer in Dienst gestellt. Die drei letztgenannten Schiffstypen sind keine Neubauten, sondern gekaufte oder geliehene Schiffe. Der erste Zerstörer-Neubau wird erst im Frühjahr 1960 von Stapel laufen und benötigt dann noch längere Zeit bis zur Indienstellung. Der Bau der 350-t-U-Boote soll ebenfalls 1960 beginnen.

Nach schwedischen Meldungen wird auf einer Werft in Leningrad ein russisches U-Boot mit Kernenergieantrieb gebaut. Das Boot soll eine Verdrängung von 1900 t haben und etwa 96 m lang sein. Es wird angenommen, daß im Zuge der Umgliederung der sowjetischen Flotte der Bau von U-Booten, S- und M-Booten verstärkt wird. Die Kreuzerneubauten sollen eingeschränkt, einige vorhandene Kreuzer in Ra-

ketenträger umgebaut werden. Bei seinem Besuch in San Franzisko soll Herr Chruschtschow geäußert haben, daß ein großer Teil der Kreuzer verschrottet werde.

Der amerikanische Atom-Kreuzer „Long Beach“, ein kernenergiegetriebener Lenkwaffen-Kreuzer, befindet sich in der Ausrüstung und wird voraussichtlich Anfang 1962 in Dienst gestellt werden. Das Schiff ist 220 m lang. Als Kommandant ist Capt. Wilkinson vorgesehen, der Kommandant des Atom-U-Bootes „Nautilus“ war. Auf diesem modernen Schiff sollen alle bisherigen Erfahrungen der Verwendung von Kernenergie für den Schiffsantrieb, des neuzeitlichen Kriegsschiffbaus, der Elektronik und Lenkwaffentechnik vereinigt werden. Das Atom-U-Boot „Scorpion“, ein Schwesterschiff der „Skipjack“ (2830 t Wasser-Verdrängung), lief auf einer Werft in Groton von Stapel.

Die niederländische Zeitschrift „De Telegraf“ brachte am 15. Dezember auf der Titelseite eine Meldung, daß mit den USA Verhandlungen über die Lieferung eines Kernreaktors an die Niederlande für ein U-Boot geführt werden. Es wird angestrebt, daß die USA den Niederlanden beim Bau eines U-Bootes vom Typ „Skipjack“ Unterstützung geben. Bei diesem Typ ist der Rumpf für ständige Unterwasserfahrt konstruiert, die waagerechten Leitflächen am Turm des Bootes sind auffällig.

Die Marine der Republik der Vereinigten Indonesischen Staaten besteht aus 3 Zerstörern, 5 Fregatten, 16 M-Booten, etwa 70 Wach- und Patrouillenfahrzeugen und einem Segelschulschiff. Die neueren Schiffe der größeren Typen wurden auf italienischen Werften gebaut.

— Re —



Sport an Bord Mit F. C. „Ariadne“ in Leningrad

Leider ging der Wunsch des F.C. „Ariadne“, in Leningrad gegen eine russische Landmannschaft zu spielen, nicht in Erfüllung. Trotz der lange vorher schriftlich und telegrafisch eingeleiteten Bemühungen gelang es der „IN-FLOT“, der Interessenvertretung des Schiffes in Leningrad, nicht, eine russische Fußballmannschaft als Gegner für die „Ariadne“ während der Liegezeit des Schiffes zu bekommen.

In allerletzter Minute wurde dann die Mannschaft des englischen MS „Baltic Merchant“ zu einem Spiel gewonnen. In zwei gestellten Autobussen fuhrn beide Mannschaften, nebst

Schlachtenbummlern, nach zweimaligem Passieren russischer Paßkontrollen zu der 20 Minuten entfernt liegenden Sportplatzanlage.

Platzwahl der Engländer, Anspiel der deutschen Seeleute, und, als ob die HAPAG-Elf schon viele Spiele in dieser Aufstellung gemacht hätte, lief der Ball in schönem Paß-Spiel von Mann zu Mann. Dabei ist dieses Spiel seit langem erst wieder einmal die erste Möglichkeit überhaupt, denn die sehr kurzen Liegezeiten in den Häfen und die Schwierigkeit, einen Gegner zu bekommen, machen es dem F.C. „Ariadne“ sehr schwer, in einigermaßen Kondition zu bleiben. Um so erfreulicher war

also die Begegnung in Rußland, bei der sich nach wenigen Minuten eine recht deutliche Überlegenheit der deutschen Seeleute herausstellte, die nach 3 Spielminuten in dem 0:1 sich widerspiegelte. Das Spiel verlagerte sich immer mehr in die Hälfte der Engländer und nur selten brauchte die deutsche Hintermannschaft einzugreifen.

Nach mehreren verpaßten guten Gelegenheiten vor dem englischen Tor hieß es in der 20. Minute, nach sehr schönem Nachschuß, 0:2 für die Deutschen.

Die Leute der „Baltic Merchant“ versuchten in der 2. Halbzeit durch Umstellung ihrer Mannschaft mehr Schwung ins Spiel zu bekommen, und für kurze Zeit kam auch ein verteiltes Spiel zustande, ohne daß jedoch die „Ariadne“-Hintermannschaft ernsthaft in Gefahr kam.

War die Überlegenheit der HAPAG-Elf bisher schon sehr deutlich, so wurde sie gegen Ende des Spieles so drückend, daß selbst die deutschen Verteidiger im englischen Strafraum auftauchen konnten. Ein Ehrentor kam nicht zustande und beim Abpfiff hieß es 0:6. Der russische Schiedsrichter war ein sehr objektiver Leiter, dem es jedoch nicht allzu schwer gemacht wurde, dieses faire Freundschaftsspiel zu Ende zu bringen.

Horst Janssen

Um den „Südatlantik-Pokal“

Nach dem letzten Spiel des Südatlantik-Turniers, in dem sich die Fußballmannschaften der „Cap Finisterre“ und der Agentur „Delfino“ in Buenos Aires 1:1 trennten, erhielt die Agentur-Elf von dem Direktor der „Freien Presse“ den Ehrenpreis. Die Mannschaft von „Delfino“ spielte nur außer Konkurrenz und hauptsächlich gegen Schiffe der HSDG. Von 22 Spielen gewannen sie 20.

Insgesamt wurden im Jahre 1959 138 Spiele zwischen Frachtschiffen aus 11 verschiedenen Ländern ausgetragen. Gewinner des Südatlantik-Turniers wurde die Mannschaft der „Cap Domingo“, Hamburg-Süd, die in 17 Spielen, darunter gegen 6 verschiedene Teams anderer Länder, vierzehnmal Sieger blieb. Die elf Spieler der siegreichen „Cap Domingo“-Mannschaft erhielten je eine silberne Erinnerungs-Medaille.

Überreichung der Urkunde an die siegreiche „Delfino“-Mannschaft durch den Direktor der „Freien Presse“ in Buenos Aires.





Die Freiwache



Der Shantymann

Von Käpten Brass

„Seemanns-Shanties“ und das kleine Wörtchen „Ahoi“ haben auf der Kabarettbühne immer noch ein begeistertes Publikum gefunden.

Und was kann man nicht alles bei den Shanties erleben? Schon oft haben wir uns an dieser Stelle mit den Kabarettängern in goldstrotzenden Uniformen, ein Ankerwappen vor der Schirmmütze, oder neuerdings auch mit dem blauweiß gestreiften Buscherundje des Schauermanns auseinandergesetzt, die zu den Klängen eines brandteuren Schifferklaviers angeblich waschechte Seemanns-Shanties vortragen. Eine Ziehharmonika selbst in der einfachsten Ausführung ist immerhin ein recht teures Instrument, das sich ein Segelschiffsmatrose bei seiner kleinen Heuer kaum leisten konnte. An Bord der Barken und Vollschniffe von einst gab es eigentlich nur die selbst zusammengeklütert Teufelsgeige aus Besenstiel, Schweinsblase, Blechtellern und Drahtseilen. Sehr beliebt waren damals die „Maultrommeln“, vielleicht eine tönerner Okarina und in seltenen Fällen auch eine Mundharmonika oder eine Geige.

Shanties sind Arbeitslieder bei Gemeinschaftsarbeiten. Auf Segelschiffen ist ja fast alles Gemeinschaftsarbeit. Da gab es das Gangspill-Shanty, ein Marschlied, das man beim Herumtrappen um das Spill beim Ankerhieven sang. Eine andere Art ist das Holshanty, gesungen beim Holen des Tauwerks. Hier aber singt nur der Vorsänger, der Shantymann, während die Mannschaft erst beim Kehrreim einfällt. Es ist wie das heutige „Zu — gleich!“ Die Melodien dieser Seemanns-Arbeitslieder, wie man sie nennen möchte, waren ursprünglich Kirchenliedern entnommen. Später verwendete man auch Volksweisen oder, war der Shantymann sehr musikalisch, sang er auch seine eigene Melodie.

Segelschiffsleute waren damals durchweg international. Heute fahren sie auf einem deutschen Schiff, die nächste Reise auf einem Engländer, einem Schweden oder einem Yankee. Wie es gerade kam. So wurden auch die Shanties in ihren Melodien und in ihren Grundmotiven international.

Die Shanties geben aber nicht nur durch ihren Rhythmus den Arbeitstakt an, sie waren auch — was außerordentlich wichtig auf den monatelangen Segelschiffsreisen ohne Land, ohne Abwechslung, bei hartem Dienst und schmalen Kost ist — das Sicherheitsventil der überkochenden Seemannsseele. Alles was an Bord gut oder schlecht war, sei es das verdorbene Salzfleisch, der übervorsichtige Kapitän, die Triezereien des Steuermanns, der minderwertige Tabak aus der Schlapskiste, alles waren Dinge, die vom Shantymann besungen wurden. Durch geschickte Strophen konnte ein guter Shantymann leicht das schwelende Feuer einer Meuterei löschen. Lächelnd mußten Kapitän und Steuerleute darüber hinwegsehen, wenn sie in den Shanties „ihr Fett“ erhielten. Sie durften es nicht machen, wie der humorlose Kapitän der Hamburger Bark „Magellan“, der seinen Shantymann Robert Hildebrandt ins Journal eintrug wegen des Gangspill-Shanties „Dor wär eenmol een olen Kasten, een Klipper namens ‚Magellan‘“. Er wurde für dieses noch heute so beliebte Lied von Wasserschout Tetens mit drei Monaten Heuerabzug bestraft.

Wohl hatten einzelne Shanties eine übereinstimmende Melodie, jedoch verschiedene Texte, die sich der Vorsänger nach den verschiedenen Vorkommnissen an Bord selbst verfertigte. Als Beispiel für ein Gangspill-Shanty möge „Die gute alte Brigg“ dienen, die wir in ähnlicher Form im Englischen, Dänischen, Holländischen oder Französischen wiederfinden. Ich habe den Text einer schwedischen Fassung frei übersetzt, wie er um 1800 auf einem Stockholmer Segelschiff gesungen wurde.

Die gute alte Brigg

Einst segelt' auf dem Meere wohl eine alte
Brigg,
Verrotet war'n die Planken und ebenso das
Rigg.
Das reine Sieb war sie, sie leckte Nacht
und Tag,
Sie war des Seemanns Schrecken und keiner
kam ihr nach.
/: Hay, singt mit, hurra! : / Wenn sie segelt,
ist sie da!

Kein Kompaß, keine Karte, war jemals hier
an Bord.
Wir steuern nach den Möwen, die fliegen
auch nach Nord.
Wir steuern nach den Wellen und nach des
Schippers Hut,
In Peilung mit dem Großtopp, der Kurs,
der ist dann gut!
/: Hay, singt mit, hurra! : / Denn wir gehen,
jetzt in See.

Der Koch, der war ein Aaskerl, sein Kochen
nicht weit her.
Kocht Hammelfleisch vom Haifisch, dazu
Stockholmer Teer.

Und dann sein Irish Stew stank zehn Meilen
gegen Wind,
Aus Möwendreck und Ratten einen Pudding
er uns bringt.
/: Hay, singt mit, hurra! : / Solch ein Fraß
war immer da!

Der Schipper war ein Witzbold, er steckte
voll von Spaß,
Entweder tanzt' er Hornpipe oder sang im
tiefen Baß:
„Ja, ja, sie ist schon alt, doch lieb ich sie
so sehr,
Die Brigg, die ist mein Mädchen, das
schönste auf dem Meer!“
/: Hay, singt mit, hurra! : / Uns'rer Brigg
ein Hoch, vivat!

Wir hatten keine Lampen, doch war's auch
so in Lot.
Wir nahm'n des Bootsmanns Nase, die
glänzte grün und rot.
Und ehe dann die Nacht anbrach, stand er
schon in der Rüst',
Ein tiefer Schluck von Black and White,
schon glänzte seine Nüff.

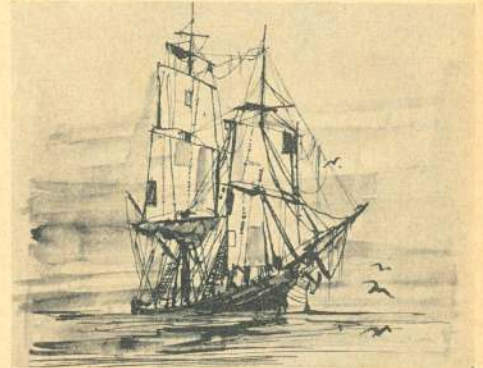
/: Hay, singt mit, hurra! : / 's gibt Whisky
auf der See!

Und hat der Reeder Wiegenfest, dann gibt
es manchen Jux.
Der Koch macht uns 'ne Suppe aus einer
alten Bux,
Er würzt sie mit 'nem Ölrock, 'nen Seestiebel
dabei,
Mit Seetang, Kakerlatjes, das gibt 'nen
feinen Brei.

/: Hay, singt mit, hurra! : / Auch der
Seemann kotzt nach Lee!

Der Schiffer hat ein Herzlieb, das ist so
rund und fett,
Mit einer Topnantstälje wir schnüren ihr
Korsett.
Der Bos'n singt 'nen Shanty, wir fallen
kräftig ein.
Ihr Mieder ist aus Segeltuch, ist Bramtuch
Nummer neun.

/: Hay, singt mit, hurra! : / All uns' Tau-
werk, das blieb da.



Der Schiffer hat 'ne Tante, die hatt' den
bösen Blick,
'nen Haifisch konnt' sie töten, die Wach'
jagt sie zurück.
'nen Sturm, den konnt' sie bannen, das war
ihr bestes Tun,
Sah er ihr Backbord-Auge, da schwieg
selbst Gott Neptun.
/: Hay, singt mit, hurra! : / Jetzt gibt's
Prügel hier und da.

Wir waren knapp an Segeln, da setzten wir
'nen Sack,
Den heißen wir im Großtopp, dort schlug
er niemals back.
Als Skeuvel bläht' er sich im Winde prall
und voll,
Und alle Möwen krächzten: „Sind denn die
Kerle toll?“
/: Hay, singt mit, hurra! : / Wir müssen
runter von der See.

Nun, Jungens, kommt das Ende von uns'rer
guten Brigg.
Am Holm zu Kopenhagen träumt sie von
ihrem Glück.
Mit vielen alten Hukern liegt sie dort Bord
an Bord,
Für Ratten und „Monarchen“ der schönste
Heimatort.
/: Hay, singt mit, hurra! : / Flöh' und
Wanzen sind jetzt da.

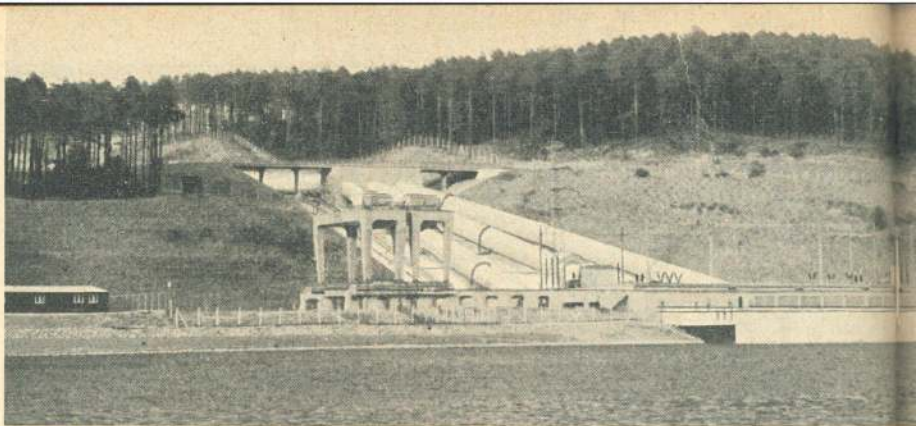
(Skeuvel = Skysegel, die höchsten Segel,
Monarch = sich herumtreibendes Gesindel).



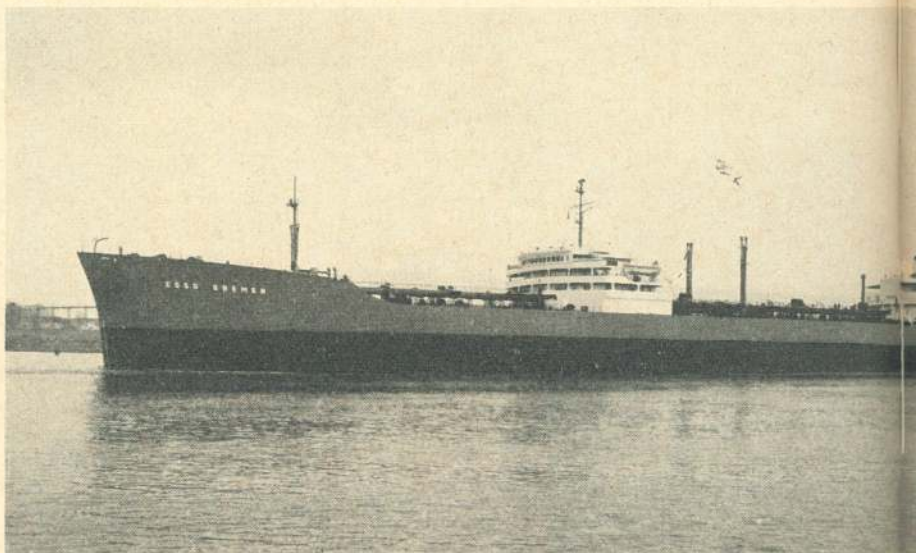
Eine nette Schweinerei - So viel Schwein wünschen auch wir allen unseren Lesern zum Neuen Jahr



Ob er ihn wohl fängt? Dieser Junge machte bei Eisgang im Vegesacker Hafen Jagd auf einen Kormoran.



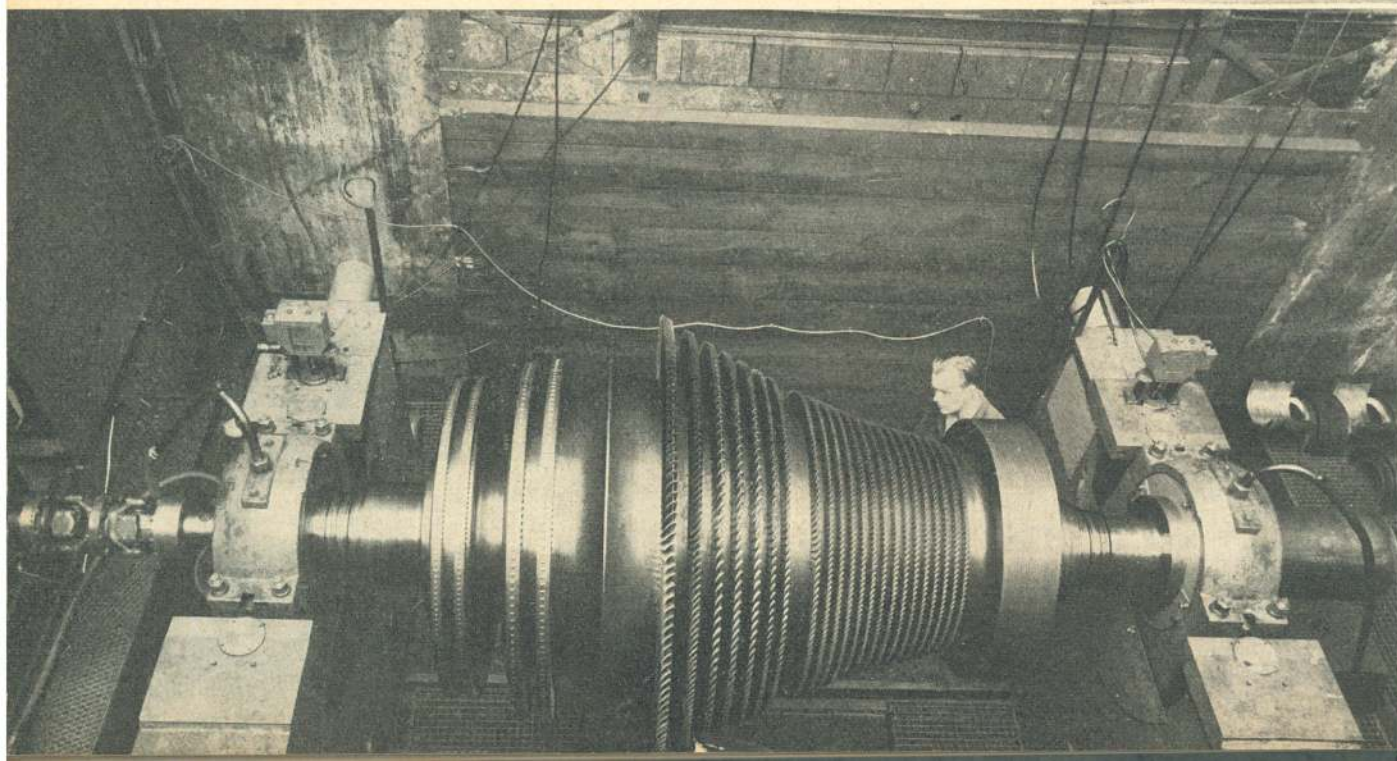
Unser Bild zeigt einen Teil der 1957 in Betrieb genommenen Staustufe Geesthacht, die bei Elbkilometer 585,9 m ü. NN hoch gelegenen Pumpenspeicherbecken, das mit seinen 500x600 m etwas größer als die Binnenalster ist, wovon die sichtbaren Röhren die Turbinen gespeist. Die so erzeugte Strommenge reicht aus, um Hamburg 4 Stunden mit Elek. Das wären auf ein Jahr umgerechnet 130 Mill. Kilowatt.



Am 26. November ging von Bremerhaven aus der bei der A. G. „Weser“, Bremen, gebaute Turbinentanker „Esso Bremen“ der Esso Tankerschiff Reederei, Hamburg, auf Probefahrt. Dieser Tanker ist ein Schwesterschiff der „Esso Stuttgart“. Ein weiteres Schiff dieser Größe ist ebenfalls bei der A. G. „Weser“ für die Hamburger Esso im Bau.



Von der Schiffbau-Gesellschaft „Unterweser“ A.G., Bremerhaven, wurde am 2. November der Motortrawler „Sägefisch“ an den Auftraggeber, die Reederei Köhlerberg & Putz Seefischerei A.G., Hamburg, abgeliefert.



Niederdruck-Schiffstaubsaugergarbe. Leistung 1100 UpM.

Was hat denn der gebracht? Bei der Märchenbuch abgegebären. Meine kleine Puppe mit Schlauch

ste wurde. Aus dem 80 m
enach die auf dem Bild
t Effizienz zu versorgen.

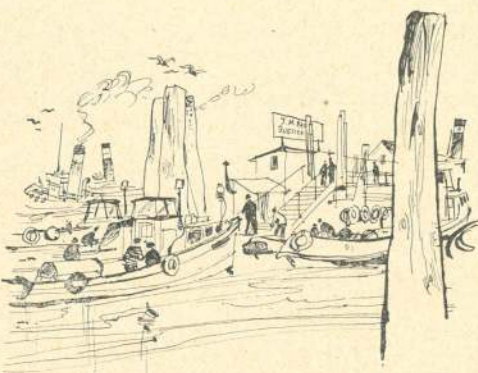


ur Schleu-
13700 PS, Drehzahl 3500

der Weihnachtsmann euch alles
mir hat er ein großes buntes
gegeben und auch einen Teddy-
leine Schwester hat eine große
sfaugen bekommen.



Wie schon in unserem Bericht auf Seite 5 erwähnt, sind Feuerschiffe immer von den Unbilden des Wetters bedroht. Hier das im letzten Jahr gekenterte Feuerschiff „South Goodwin“.



Ein für den Seemann recht ungewöhnliches Bild ist dieses Skihaserl. Es wünscht sich sicherlich recht viel Schnee, was man von den Seeleuten wohl doch nicht immer behaupten kann, denn ein vereistes Schiff ist nicht jedermanns Sache.



Seeräuber sind keine Engel

Von Fritz E. Giese

Im 14. und 15. Jahrhundert wurde die Schifffahrt in der Nordsee und der Ostsee hauptsächlich von der Deutschen Hanse ausgeübt. Diesem gewaltigen Bund freier Städte gehörten in seiner Blütezeit mehr als 90 Mitglieder an, die sich auf Deutschland, die Niederlande und die nordischen Staaten verteilten. Die Hanse hatte eigene Kontore in England, in Norwegen und sogar im damaligen Rußland. Aber sie hatte auch zahlreiche Feinde, die ihr den erworbenen Reichtum neideten. Nicht die geringsten waren die damals weitverbreiteten Seeräuberbanden, unter denen die sogenannten Vitalienbrüder oder Likendeeler den ersten Platz einnahmen. Diese ersten und wohl auch einzigen deutschen Seeräuber hatten ihr Unwesen zunächst in der Ostsee getrieben, durch die damals der zahlenmäßig stärkste Schiffsverkehr flutete. Sie wurden dann doch schließlich von dort vertrieben und verlagerten ihren Tätigkeitsbereich in die Nordsee.

Wie kam es überhaupt zu dieser Bezeichnung als Vitalienbrüder oder Likendeeler?

Die alten Urkunden und Chroniken schweigen sich darüber fast völlig aus. Man ist also im Wesentlichen auf Mutmaßungen angewiesen. Die meistverbreitete Deutung leitet den Namen „Vitalienbrüder“ daraus her, daß diese Seeräuber während der dänischen Thronwirren in der letzten Hälfte des 14. Jahrhunderts die von der dänischen Königin Margareta belagerte schwedische Stadt Stockholm mit „Vitalien“, also Lebensmitteln und anderen lebenswichtigen Gütern, versorgten. In der zu jener Zeit vielfach gebräuchlichen lateinischen Sprache wurde für die deutschen Seeräuber auch oftmals die Bezeichnung „fratres victualium“ gewählt. Die Dänen nannten sie „fitalgae brothernæ“. In Urkunden, die über die Belagerung von Stockholm berichten, kommt ferner häufig der Name „vitaliensis“ vor. Die Franzosen schließlich zogen die Bezeichnung „vitailleur“ vor und meinten damit Leute, die eine Stadt versorgten oder „fouragierten“.

Nun muß man wissen, daß in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts die damaligen Söldnerscharen sich ihren Unterhalt zumeist durch Raub und Plünderung beschafften. So ist es auch verständlich, wenn die Seeräuber, die ja auch nichts anderes taten, oftmals mit dieser Bezeichnung belegt wurden, zumal sie bei ihren Zügen keineswegs milder vorgingen als die Söldner.

Ähnlich verhielt es sich mit der Bezeichnung „Likendeeler“. Auch sie läßt sich am besten aus Gebräuchen herleiten, die damals üblich waren. So bestand unter den damaligen Räuberhaufen der Grundsatz, alle gemachte Beute zu gleichen Teilen unter die Angehörigen dieser Banden zu verteilen. „Likendeeler“ würde danach nichts anderes als „Gleichteiler“ bedeuten. Immerhin kann man sagen, daß sich der Name „Vitalienbrüder“ ungleich mehr als der Ausdruck „Likendeeler“ in der Geschichte erhalten hat.

Seeraub ist im Altertum wie im Mittelalter fast immer ein ertragreiches Handwerk gewesen. Trotzdem hätten sich die undisziplinierten Scharen niemals einen so großen Einfluß sichern können, wenn sie nicht dank der allgemein herrschenden Unsicherheit auf den Meeren und besonders dank ihrer Führerschaft zu einer wirklichen Macht herangewachsen wären. Für die deutschen Seeräuber, die Vitalienbrüder, traf dies in besonderem Maße zu. Sie konnten sich die Machtkämpfe der einzelnen kleinen Potentaten in den verschiedenen Küstenbereichen nutzbar machen, wodurch sie zwangsläufig in den Besitz sicherer Stützpunkte und Unterschlüpfe gelangten. Sie brauchten die örtlichen Machthaber nur an

dem Gewinn ihrer Züge beteiligen, was diese mit Freude annahm. Vergleicht man die Liste der damaligen Führer der Vitalienbrüder, so muß man mit Erstaunen feststellen, daß sich unter ihnen Träger der bedeutendsten Namen befanden. Das kam unter den damaligen Zeitläuften daher, daß sich die nachgeborenen Söhne der adeligen Familien sehr schnell der Erkenntnis bewußt wurden, bei diesem Handwerk bald und eher zu Besitz zu kommen als bei der Bestellung einer eigenen Scholle, die sie sich auch erst erwerben mußten. Aus dem Jahre 1390, der Zeit also, in der die Vitalien-



„Meckern Sie bitte nicht, Zweiter! Das soll 'ne Hochzeitsüberraschung für unsern Alten sein.“

brüder noch in der Ostsee eine große Rolle spielten, werden uns in einem Brief des livländischen Ordensmeisters als „capitanei“ der „fratres victualium“ die Namen Henning Manduvel (Manteuffel), Arnold Stuke, Nicolaus Gylge, Olavius Schutke, Hinnerk van der Lue, Marquard Preen und andere als Führer der Vitalienbrüder erwähnt. Das Geschlecht der van der Lue wird in alten Urkunden als Bannerträger der mecklenburgischen Herzöge genannt. Olavius Schutke wiederum entstammt einem ebenfalls mecklenburgischen Adelsgeschlecht. Ludolf Rantzowe, der auch als Freibeuterkapitän genannt wird, kommt aus der Linie der holsteinischen Grafen von Rantzau.

Unserer Jugend sind Namen wie Klaus Störtebeker, Godeke Michels und Magister Wigbold zweifellos geläufiger. Doch waren das anscheinend nur zweitklassige Kapitäne, denn in den alten Urkunden findet man sie nur selten. Störtebeker aber geistert schon seit Jahrhunderten durch die Geschichte der Seeräuberei. Auch von ihm erzählt man sich, daß er der von zuhause fortgelaufene Sproß einer alten Adelsfamilie gewesen sei, der durch seinen leichtsinnigen Lebenswandel auf die Bahn des Verbrechens kam. Er war nach der Überlieferung ein großer und starker Mann, blond natürlich, und leidenschaftlich bis zur Gewalttätigkeit. Diese Eigenschaften machten ihn gleichsam zum Führer der Seeräuber, denen nur Wildheit, Tapferkeit und rücksichtsloses Draufgängertum imponierten. Ein ganz anderer Typ war nach der Überlieferung sein Kampfgenosse Godeke Michels. Er kam aus einfachen Verhältnissen. Störtebeker und Michels sind lange Zeit unzertrennlich gewesen. Den Gang aufs Schafott aber haben sie zuletzt doch jeder für sich machen müssen. Der dritte in diesem Bunde, der Magister Wigbold, scheint ein weggelaufener Gelehrter gewesen zu sein. So etwas gab es damals auch.

Er scheint im übrigen der geistige Kopf dieser Abteilung der Vitalienbrüder gewesen zu sein. Es würde zu weit führen, wollten wir die „Taten“ der Vitalienbrüder hier aufzeichnen. Gesagt sei nur, daß sie in den neunziger Jahren des ausgehenden 14. Jahrhunderts die reiche Stadt Bergen plünderten und daß sie auch unter anderem Wisby auf Gotland, Abo und Wiborg verwüsteten. Schließlich aber wurden sie durch den Stralsunder Schiffs-hauptmann Wulf Wulfflamme aus der Ostsee vertrieben und verzogen sich dann in die Nordsee, wo sie den friesischen Häuptlingen willkommenes Bundesgenossen wurden. Das wurde der Hanse dann doch zuviel und sie ging mit aller Macht gegen die Vitalienbrüder vor. In einer großen Seeschlacht in der Westerems wurde eine Flotte der Seeräuber vernichtend geschlagen. Aber Störtebeker und Godeke Michels konnten sich retten und versammelten sehr bald wieder an die 1400 Vitalienbrüder um sich, mit denen sie ihre Raubzüge fortsetzten. Klaus Störtebeker soll der Erzählung nach seinen Hauptsitz in dem alten Turm der Insel Neuwerk vor Cuxhaven gehabt haben, von wo aus er seine Kumpane dirigierte. Im Frühjahr 1401 aber ereilte auch ihn vor Helgoland sein Schicksal. Dort lag er gerade mit mehreren Koggen vor Anker, als er von einer hansischen Streitmacht überrascht wurde. In einem blutigen Kampf, in dem sich besonders Störtebeker wie ein Teufel wehrte, wurden die Seeräuber völlig vernichtet. Nur 80 entkamen dem Gemetzel, aber nur, um als Gefangene nach Hamburg gebracht und dort wenig später auf dem Grasbrook hingerichtet zu werden. Godeke Michels und der Magister Wigbold waren bei Helgoland nicht dabei gewesen. Aber auch sie traf sehr bald die Rache der Hanse. Sie hatten sich wesereinwärts verzogen, wurden aber dort im Spätsommer 1401 ebenfalls von Hamburger Koggen gestellt und ihre Raubschiffe völlig zerschlagen. Auch sie verfielen in Hamburg dem Richterschwert. Mit dem Ende dieser Piratenkapitäne scheint die Macht der Vitalienbrüder gebrochen zu sein. Man hörte allerdings noch bis etwa zum Jahre 1430 von Untaten kleinerer Banden. Sie erreichten aber niemals mehr das Ausmaß, wie in den früheren Jahrzehnten. Die gelehrigen Schüler der Vitalienbrüder sollten rund hundert Jahre später die sogenannten Flibustier oder Bukanier werden, die in der Karibischen See erneut eine Schreckensherrschaft aufrichteten, die dann schließlich durch die englische Marine gebrochen wurde.

Wußten Sie schon, daß . . .

. . . der Arbeiter in der Sowjetzone von seinem Lohn fast die Hälfte für die Ernährung ausgeben muß? Nach den von der amtlichen sowjetzonalen Statistik veröffentlichten Zahlen beliefen sich die durchschnittlichen Lebenshaltungsausgaben in 4-Personen-Familienhaushalten einer mittleren Einkommenschicht von Arbeitern der volkseigenen Industrie (Stand 1955) auf monatlich etwa 396 DM-Ost, von denen rund 190 DM-Ost oder 48% durch den Nahrungsmittelaufkauf buchstäblich verzehrt werden. Weiterhin gaben diese Familien etwa 75,40 DM-Ost (19%) für Bekleidung, 35,20 DM-Ost (9%) für Genußmittel, 26 DM-Ost (7%) für die Wohnung, je 15,30 DM-Ost (4%) für Bildung und Unterhaltung sowie für Hausrat, 14,90 DM-Ost (4%) für Reinigung und Körperpflege, 13,90 DM-Ost (3%) für Heizung und Beleuchtung, sowie 10,30 DM-Ost (2%) für Verkehr aus. Wie immer bei der zonalen Statistik, bleibt auch in diesem Fall dahingestellt, ob die Zahlen auch stimmen. Es scheint z.B. zweifelhaft, daß heute in der Zone 4 Personen für 26 DM-Ost (!) Miete wohnen können, denn allein die geringe Bautätigkeit in der Zone müßte doch das Mietniveau wenigstens etwas verschoben haben.

Sekunden, die ewig dauern

Von Peter Gording

Es war kein schlechtes Fahren auf der „Ellinor“. Arbeit mit Ladegeschirr gab es nicht und auch keine schweren Lukendeckel, mit denen exerziert werden mußte, denn sie war ein neuer Tanker, unsere „Ellinor“, und es machte uns nicht viel Mühe, unser Mädchen „Ellinor“ so zu halten, daß man ihm seine Jugend auch von außen ansah. Auf See hatten wir Matrosen nicht viel mehr zu tun, als Ruder und Ausguck zu besetzen, eine Menge Farbe zu verstreichen und ein wenig auf die Steuermannspfeife zu hören oder auf das Läuten des Brückentelephons, wenn sich der Flörentörn der Wache in der Messe aufhielt, wozu der Erste ihm ausdrücklich Erlaubnis erteilt hatte.

Unsere „Ellinor“ hätte also das sein können, was wir Seeleute ein „feines Schiff“ nennen. Im Grunde war sie es ja auch — wenn nur, nun ja, wenn nur diese verdammte Ladung nicht gewesen wäre.

Wir kamen von den Raffinerie-Docks in Houston und hatten den Bauch voll hochexplosiven Benzins. „Ellinor“ war mein erster Tanker und Charly, unser Bootsmann, hatte während des Ladens belehrend zu mir gesagt: „Auf einem Schiff zu fahren, das 16 000 Tonnen IA-Benzin im Laderaum hat, ist dasselbe, wie auf einem Faß mit 16 000 Tonnen flüssigen Dynamits zu sitzen. Nun weißt du Bescheid.“

Ja, ich wußte Bescheid. Auch ohne Charlys Belehrung hätte ich es gewußt, was wir alle an Bord wußten. Nämlich daß die Flamme eines Streichholzes, eine brennende Zigarette oder auch nur ein einziger Funke in Sekundenschnelle unser Schiff in etwas verwandeln konnte, das mit der in der Bibel beschriebenen Hölle verdammt viel Ähnlichkeit gehabt hätte. Ob wir von der „Ellinor“ Angst davor hatten? Ich weiß es nicht. Tankerfahrer haben über Mut etwas komische Ansichten. Ein Mann kann ein noch so großer Hasenfuß sein — er darf es nur nicht zeigen. Das allein zählt. Ich glaube, daß jeder, der auf einem Pulverfaß sitzt, sich davor fürchtet, in die Luft zu fliegen. Wenn er aber ein Mann ist, gibt er seine Furcht nicht zu, nicht einmal vor sich selbst. So jedenfalls denken Tankerfahrer.

Unsere Ladung war nach Rotterdam bestimmt. Während des ganzen Trips mit Nordostkurs quer über den Nordatlantik hatten wir schönes Wetter. In einer klaren Augustnacht steuerten wir durch den Englischen Kanal und erreichten die Lotsenstation auf der Morgenwache des Ersten Offiziers. Ich hatte mit dem Zweiten die Hundewähe gehabt und ging an diesem Morgen nicht mehr schlafen.

Als wir in den Ölhafen einsteuerten und auf unseren Liegeplatz zuhielten, lagen dort schon viele kleine Tankfahrzeuge vertäut. „Wenn die alle auf unsere Ladung warten, haben wir Glück“, sagte auf der Back der Erste Offizier zu uns. „Das Löschen von 16 000 Tonnen Benzin mit unseren eigenen Pumpen in die kleinen Kanalschiffe dauert mindestens drei Tage.“

Wir hatten Glück. Die gesamte Ladung mußte in kleine Motorleichter übergepumpt werden, mit denen sie auf Kanälen und flachen Flüssen weiterbefördert werden sollte. Unsere Pumpen liefen Tag und Nacht. Der große Ölschlauch war mittschiffs an der Flanschstation angeschlossen, und alles ging wie geschmiert, wenigstens an den ersten drei Tagen. Wir nutzten die für einen Tanker außergewöhnlich lange Liegezeit aus, indem wir uns die Stadt Rotterdam ansahen, kleine Einkäufe machten und an den Abenden auch einmal das holländische Bier probierten. Denn wann jemals hat ein Seemann Durst gelitten, solange ihm noch

ein paar Gulden seiner Heuer in der Tasche klinkerten? Aber nichts, was wirklich gut ist, dauert ewig. Am Morgen des vierten Tages hing an der Gangway der „Ellinor“ eine schwarze Tafel mit der Aufschrift: „Kein Landgang. Abfahrt 16 Uhr.“ Aber es kam anders.

Als das Unglück begann, waren wir Matrosen alle beim Frühstück in der Messe versammelt. Die Stille wurde durch den Knall einer Explosion zerrissen. Darauf gab es einen Whuumm, so als wenn ein Expreszug durch einen Tunnel rast, und ein hohles donnerartiges Rummeln folgte. Einen Augenblick lang sahen wir uns an, ohne daß jemand ein Wort sprach. Dann stürzten alle Mann an Deck. Um unsere Mast-toppen lag eine Wolke schwarzen, schmierigen Rauches. Dabei war der Tag klar und sonnig gewesen. Doch plötzlich schoß über dem Vorschiff ein Feuerstrahl hoch, fiel wieder in sich zusammen, und Sekunden später spie ein loderndes Feuer seine Flammen hoch über den Bug unseres Schiffes hinaus.

Irgend jemand schrie auf der Pier, und irgend-



wo heute an Land eine Sirene auf. Ihr schriller Ton schnitt durch den Wall von Feuer und Rauch. Rennend strebten wir nach mittschiffs, nach der Gangway, wir alle, auch ich. Ein halbes Dutzend Männer erreichte die Gangway im gleichen Augenblick, und jeder brauchte rücksichtslos seine Ellenbogen, um zuerst auf den schmalen Steg zu kommen. Als ich mich beim Laufen umschaute, sah ich, daß ein Ingenieur und zwei Schmierer sich Hand über Hand entlang den Festmacherleinen vom Achterschiff nach dem Ufer hinüberhangelten. Sie waren aus dem Maschinenraum gekommen. Wahrscheinlich war jetzt dort unten niemand, aber die Ladepumpe lief nicht mehr. Die wenigstens hatten sie abgestellt, bevor sie das Schiff verließen.

Der Wind wehte vom Bug herüber und trieb die Flammen über das Vordeck. Gleich würde das Feuer die Pipeline mittschiffs erreicht haben. Ich mochte nicht daran denken, was dann passieren würde, aber ich mußte daran denken. Ich wurde auf die Gangway zu geschoben und gestoßen, nein, ich will ehrlich sein, auch ich strebte, den Landgangsteg zu erreichen und auf die Pier zu gelangen, schnell zu gelangen. Jeder andere wollte das

auch. Es gibt Sekunden im Leben, die ewig dauern. Diese Sekunden vor der Gangway der „Ellinor“ dauerten ewig. Meine Augen lagen im Bann der Feuerhölle da vorn, alle meine Sinne erwarteten in jeder Sekunde die Katastrophe, und ich mußte an das denken, was Charly mir in Houston gesagt hatte, an das große Faß voll flüssigen Dynamits, auf dem wir saßen und an den winzigen Funken, der es in den Himmel jagen konnte. Hier war kein einzelner, winziger Funke, hier stoben Millionen Funken über das ganze Schiff hinweg, hier war keine ungeschützte Flamme eines Streichholzes, aber hier war die sengende, freigewordene Glut eines geborstenen Hochofens. Dazu das immer mehr anschwellende Feuerheulen, die wahnsinnige, stampfende Eile der die Gangway hinunter stürmenden Mannschaft. Ich war in der Reihe der Letzte. Ich zweifelte, ob ich den Steg jemals erreichen würde. Für den Bruchteil einer Sekunde hatte ich einen klaren Überblick über die Umgebung des Schiffes. Unter dem Bug der „Ellinor“ war ein Tankleichter festgemacht, der vielleicht tausend Tonnen Benzin geladen haben mochte. Aus diesem Schiff schossen die Flammen hoch, und der Wind trieb sie über den Bug unseres Schiffes. Die „Ellinor“ brannte noch nicht, jetzt noch nicht. Das konnte ich deutlich sehen. In jeden Augenblick aber konnte, nein, mußte das

Gas unserer vorderen Tanks in den Himmel fliegen, und gegen die Feuersbrunst, die darauf folgen würde, würde sich der Brand des Tankleichters wie die Flamme eines Feuerzeuges ausnehmen.

Ich erreichte den Kai und begann zu rennen. Nur fort! So schnell und so weit wie möglich fort! Über eine Pipeline stolperte ich und schlug der Länge nach hin. Als ich mich wieder hochrappelte, hörte ich jemand irgend etwas rufen. Die Stimme schien aus der Rauchwolke zu kommen, die nun fast das ganze Vorschiff der „Ellinor“ einhüllte. Ich drehte mich um und sah den Ersten Offizier.

Der Erste hatte die Leitung über die Pumparbeiten gehabt — der Kapitän war an Land, um das Schiff auszuklarieren —, und ich wunderte mich, daß der verantwortliche Offizier das Land anscheinend als einer der ersten erreicht hatte. Aber was machte unser Erster, war er verrückt geworden? Über dem Kahn wogte jetzt ein wahres Flammenmeer, und der Offizier lief direkt darauf zu und schien sich in die Flammen stürzen zu wollen. Irgendetwas hielt er in seinen Händen, eine Axt war es. Ich blieb stehen, vor Schreck gelähmt. Alle Festmacher der „Ellinor“ waren weggebrannt.

Nur eine besonders schwere Trosse war noch auf einem Poller an Land fest. Der Offizier schwang die Axt — die Trosse zerbarst.

Der Erste sprang zurück und rannte, die Axt im Laufen wegwerfend, auf die Gangway zu. Nun sah er mich. „Los, los! Folg' mir!“ rief er und sprang den Steg hinauf. Ich folgte ihm. Bei der Flanschstation unterbrach der Erste seinen Lauf, und mit vereinten Kräften kuppelten wir den Ladeschlauch ab. Dann winkte er mir zu und rannte nach dem Achterschiff. Ich folgte ihm, und wir rannten mit den Flammen um die Wette das Deck entlang.

„Laß sie sausen!“ rief mir mein Vorgesetzter zu und zeigte auf die Achterleinen am Heck. Ich warf die schweren Manilatrossen von den Deckspollern los und ließ die Leinen durch ihre Klüsen ausrauschen. Der Erste hatte an Deck inzwischen die Springleine losgemacht, die in Mittschiffshöhe an Land auf einem Poller fest war.

„So, jetzt die Spring nach der Winde!“ schrie der Offizier. Ich begriff. Er wollte die „Ellinor“ vom Brand weghieven. Schon trieb der Bug unseres Schiffes von der Pier ab, und ein kräftiger Puh mit der Springleine würde das Schiff frei von dem brennenden Leichter bringen. Wir wuchteten die schwere Trosse hoch und legten sie um den Spillkopf. Keine leichte Arbeit das für vier Hände!

Es war ein elektrisch betriebenes Spill. Der Erste legte den Stromhebel, und — — — der Spillkopf begann sich zu drehen. Gott sei Dank, der Strom war eingeschaltet.

In den nun folgenden Sekunden lag auf unseren Nerven mehr Spannung, als wir selbst mit dem stärksten Spill auf eine kabelbeschlagnete Manilatrosse hätten hieven können. Wenn die Leine brechen würde, würde die „Ellinor“ näher an den Kahn herantreiben, und wir alle drei — das Schiff, der Erste und der Matrose Peter Gording — würden in einer gewaltigen Explosion in die Luft fliegen, hinein in eine Gluthölle, die furchtbarer sein würde, als die Bibel oder irgendein anderes Buch sie beschreiben könnte.

Die Leine brach nicht. Sie kam langsam ein, Fuß um Fuß. Sie preßte das Heck der „Ellinor“ gegen die Pier, der stählerne Rumpf unseres Schiffes schrammte an hölzernen Balken entlang. Langsam, fast majestätisch, schor der Bug unseres Schiffes in das freie Wasser des Hafenbeckens hinein.

Der Erste stoppte das Spill. „Los die Leine!“ befahl er. Ich warf die Buchten der Leine vom Spillkopf und ließ die Trosse durch die Klüse ausrauschen. Wir waren klar vom Ufer, alle Leinen waren los. Tief atmend stand ich an der Reling, erst jetzt merkte ich, daß ich völlig ausgepumpt und erschöpft war. Der Erste lehnte gegen das Verholspill. Die Mütze

unter dem Arm haltend, wischte er sich mit dem Handrücken über das Gesicht. Es wirkte ein wenig komisch, dieses von Schweiß und Ruß verschmierte Gesicht mit den abgeseigten Augenbrauen.

Wir blickten nach der Pier hinüber. Immer noch spie der Leichter Rauch und Flammen in die Luft, aber die Flammen konnten unser Schiff nicht mehr erreichen. Wir waren gerettet, wir und unsere „Ellinor“.

Das ist kein Seemannsgarn

Ein Küstenmotorschiff mit 150 BRT, das keine Funkanlage besaß, befand sich auf der Fahrt von Hamburg nach Holland. Nachdem einige Tage von dem Schiff keine Meldungen mehr eingegangen waren, befürchtete man das Schlimmste und startete eine Suchaktion. Diese Aktion hatte Erfolg, denn man fand schließlich das Schiff wohlbehalten aber auf dem Trocknen sitzend im Watt. Der Bericht über diesen Vorfall in einer großen und bekannten Zeitung des norddeutschen Raumes schloß mit den Worten: „Offenbar hatte sich der Rudergänger verfahren“. Das geschah nicht etwa vor 100 Jahren, sondern im September 1959, also zu einer Zeit, in der es schon eine Schiffsbesetzungsordnung gab und bestimmt nicht der Rudergänger für die Navigation an Bord verantwortlich war.

Wußten Sie schon, daß...

... der Erfinder des Radars ein Deutscher war? Am 30. April 1904 wurde vom Kaiserlichen Patentamt unter der Nummer 165 546 dem Düsseldorfer Ingenieur Christian Hülsmeier eine Patentschrift ausgestellt, die lautet: „Verfahren um entfernte metallische Gegenstände mittels elektrischer Wellen einem Beobachter zu melden.“

... in den 55 Jahren von 1900 bis 1955 die Bevölkerung Europas und Chinas um je 40%, Indiens um 61%, der Sowjetunion um 60%, dagegen die Bevölkerungszahl der USA von 76 auf 170 Millionen oder 124% gewachsen ist?

... es im 15. Jahrhundert bereits Reisebüros gab? So bestand damals eines in Venedig, in dem man eine Reise nach dem Orient buchen konnte. Eine solche „Buchung“ wurde vor einem Notar abgeschlossen und beglaubigt. Je nach der Jahreszeit dauerte eine derartige Reise von Venedig nach Jerusalem zwischen 40 und 60 Tagen und kostete 30 Goldgulden. Das wären nach heutigem Geld etwa 1800 Mark. In diesem Betrag waren die Kosten für Fahrt, Unterkunft und Beköstigung enthalten. Auf den Schiffen, die Segel führten, bei Flaute aber auch gerudert wurden, gab es bereits verschiedene Klassen.

... nach der Statistischen Zentralverwaltung in Moskau seit 1935 in der Sowjetunion 35 Städte neu entstanden sind, von denen 19 zu bedeutenden Bergwerkszentren der UdSSR — drei davon in Ostsibirien — gehören?

... trotz Erdöl und Wasserkraft die Kohle auch heute noch der wichtigste Energielieferant ist? Nach der jüngsten Aufstellung verteilen sich die Energiequellen im Durchschnitt auf folgende Grundstoffe: Stein- und Braunkohle = 43%, Erdöl = 27%, Holz = 15%, Erdgas = 9%, Wasserkraft = 6%. Die Letztere wird allerdings in Deutschland wesentlich besser ausgenutzt und beträgt etwa 14%. Dafür ist aber der Verbrauch an Holz und Erdöl wesentlich geringer. Er beträgt zusammen nur 6%. Fast um das Doppelte größer als in der übrigen Welt ist bei uns noch der auf Stein- und Braunkohlen entfallende Anteil mit 80%.



Was macht nur dieses Mädchen vor dem Kaischuppen? Da sitzt das arme Hascherl im leichten Gewande auf einem Stapel Pallholz und lacht vielleicht einem Matrosen zu, der gerade beim Rostkloppen ist. Hoffentlich bekommt Renate Ewert, so heißt nämlich dieses Mädchen, keinen Splitter in ihr zartes Milchbröchen. Ein Seemann würde sich einen alten Sack darunter legen. Aber im Film ist nun einmal alles anders. Da muß man sogar Splitter und einen Schnupfen in Kauf nehmen.



Klar bei Schmünzelaüge

Der Personalchef der Reederei will eine neue Sekretärin einstellen. Ein bildhübsches Püppchen meldet sich. Der Personalchef blättert die Papiere durch. — „Wie kommt es, Fräulein Müller, daß Sie im letzten Jahr siebzehn Mal die Stellung wechselten?“ — „Och, ganz einfach“, zuckt die Schöne mit den Schultern, „die Gattin des Chefs kam zu oft unverhofft ins Privatbüro.“

„Das ist ja nicht zum Aushalten, Anna“, schilt die Hausfrau ihr Dienstmädchen. „Nach jeder Reise beschwert sich mein Mann, daß die Suppe versalzen, das Fleisch angebrannt und die Kartoffeln nicht gar sind. Von der Soße gar nicht zu reden. Und dann zieht er Vergleiche mit seinem Koch an Bord. So kann das nicht weitergehen, Anna!“ — „Das hab' ich mir auch schon oft gesagt, gnä' Frau. Ich verstehe Herrn Kapitän nicht! Warum läßt er sich nicht von Ihnen scheiden?“

Wütend betritt ein Herr die Sportredaktion des Tageblattes. „Heiße Michael Osbahr, 2. Offizier des Motorschiffes 'Orinoco', Sie haben gestern...“ — „Ganz recht, Herr Osbahr, Sie haben gestern im Toto gewonnen, im ersten Rang. Meine herzlichsten Glückwünsche! Es war doch ein netter, menschlich gesehener Artikel, den wir über Sie brachten, als unser Reporter Sie im Café Hillmann aufstöberte? Er ist gut angekommen.“ — „Das ist es ja, gut angekommen! Hahaha! Sie schreiben, ich hätte dort mit meiner Frau gegessen, einer bildhübschen jungen Dame...“ — „Nun, war das kein Kompliment?“ — „Kompliment? Als meine Frau in Osterholz-Scharmbeck das las, war der Krach da!“

Bootsmann Kaesebier hat einige Beschwerden. Er geht zum Bordarzt und läßt sich untersuchen. „Aber, Herr Kaesebier, mit diesem Herzen hätten Sie schon vor zwanzig Jahren zu mir kommen müssen!“ — „Das war ich auch, Herr Doktor.“ — „Bei mir? Ausgeschlossen! Solch schwere Fälle merke ich mir immer.“ — „Doch, doch, Herr Doktor! Damals waren Sie Stabsarzt und haben mich k. v. geschrieben.“

„Als wir damals — es mag jetzt wohl schon dreißig Jahre her sein — in Elsflath auf der Schifferschule waren, hattest du das schönste Mädchen geheiratet, das ich je gesehen habe. Ist sie immer noch so hübsch?“ fragte der Kapitän der „Elsinore“ seinen Freund, den er nach vielen Jahren in Hongkong wieder traf. — „O ja“, erwiderte ihm dieser, „nur braucht sie heute etwas länger dazu.“

Ein Dichter fährt auf der „Europa“ nach Amerika. Im Lager der Stewardessen flüstert man so allerhand über ihn. „Du“, sagt die eine, „hast du gehört, der soll verheiratet sein mit einer wunderhübschen Frau?“ — „Unsinn“, erklärte die andere, die schon Stücke von ihm im Theater gesehen hat, „bei dem schläft doch nur das Publikum.“

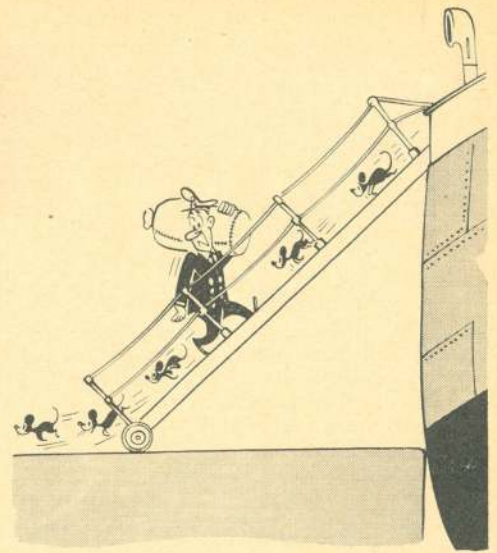
Schrecklich, wie die Landratten über die Seemannsleute denken. Fragt da eine Dame eine Seemannsfrau: „Vermissen Sie eigentlich Ihren Mann gar nicht, wenn er auf See ist?“ — „I wo, ich decke den Tisch immer für zwei und stelle vor dem andern Teller die Zeitung hoch.“

Ein Assi hat sich krank gemeldet. Der Arzt untersucht ihn eingehend. „Sie haben einen Hexenschuß, weiter nichts!“ — „Nee, Herr Doktor“, schüttelte der Assi den Kopf, „daß Sie als studierter Mann auch an diesen Blödsinn glauben!“

Manchmal glauben Passagiere ganz witzig zu sein. Fragt auf dem Musikkdampfer eine Dame den Liftboy, als sie vom Schwimmbad hinauf zum Sonnendeck wollte. „Hoffentlich reißt der Strick nicht!“ — Der Liftboy konnte nur matt lächeln. — „Na ja, es kann doch mal vorkommen, junger Mann. Wenn der Strick nun reißt, fliegen wir dann nach oben oder nach unten?“ — „Das kommt ganz darauf an, gnä' Frau, was für ein Leben Sie bisher geführt haben“, rettete sich der Liftboy aus der Affäre.

Kapitänsessen am letzten Tag der Reise im festlich geschmückten Speisesaal I. Klasse des dicken Musikdampfers. Der Obersteward hat alle Hände voll zu tun, schon allein mit der Tischordnung. Allen Damen hat er einen Tischherrn verpaßt. Nur eine ist noch übrig, ein bißchen bekloppt ist sie wohl, aber sonst ganz ansehnlich. Der Leitende Ingenieur soll sie zu Tisch führen. — „Aber, Menschenkind, Herr Weber, ausgerechnet diese doofe Gans soll ich zu Tisch führen? Mit der man sich überhaupt nicht unterhalten kann?“ — „Herr Zeyn, bedenken Sie doch, wie hübsch sie ist, welche regelmäßigen Züge...“ — „Unsinn, regelmäßige Züge! Die hat die Bundesbahn auch.“

„Ins Kino wollen Sie mit mir gehen? Das könnte Ihnen so passen, so im Düstern und dann frech werden? Ich kenne Euch Seeleute nur zu gut.“ — „Aber, Fräulein“, versuchte sich der Leichtmatrose zu verteidigen, „wie soll ich denn da frech werden? Hinter uns sitzen doch auch Leute.“ — „Hm, das stimmt, aber wir können uns ja in die letzte Reihe setzen“, meinte schließlich das Mädchen.

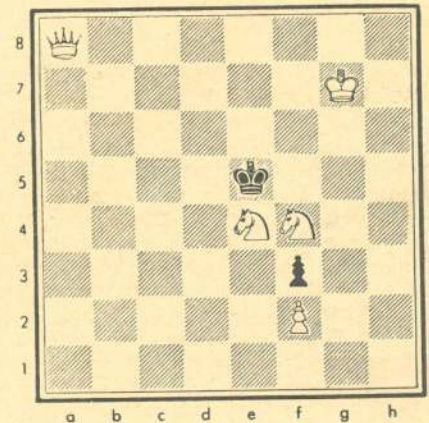


Ohne Worte

UNSERE SCHACH-ECKE

Zauberhaft schöne Bilder

Von Karel Traxler



Wei zieht an und setzt im 3. Zuge matt

Der Böhmisches Dorfpfarrer Traxler hat hier ein funkeln-des kleines Juwel geschaffen. Nach stillen zweiten Zügen in beiden Verzweigungen des Spiels ergeben sich drei bezaubernde Mattbilder. (Lösung S. 16)

Auflösung aus Nr. 12

Kreuzworträtsel

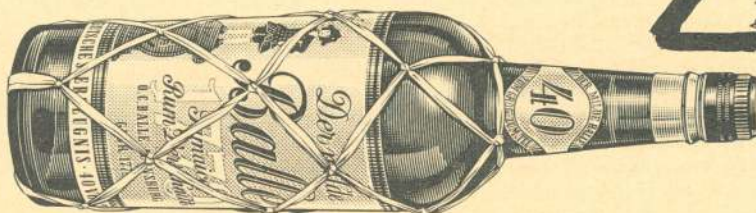
Waagrecht: 2. Ren, 4. Dover, 6. Steuer, 8. Eid, 10. El, 11. ego, 12. Kloeckner, 16. Landratte, 19. TI, 20. Staub, 23. Uno, 24. Made, 26. Oper, 27. Ehe, 28. Tiara, 29. Spanien, 30. SOS, 32. Ia, 33. Erdbeben.

Senkrecht: 1. Moeve, 2. rot, 3. neu, 5. Ree, 7. Riegel, 9. Dior, 11. Ente, 13. Laotse, 14. Etmal, 15. Ceara, 17. Abend, 18. Duese, 20. Spa, 21. ten, 22. Arie, 25. da, 26. op, 29. See, 31. Ob.

Schachaufgabe

Lösung des Problems Dezsö Pap

1. Kef—e7! Nun halten die Möglichkeiten Dc2+ bzw. Dc4+ den schwarzen Läufer fest, bis Weiß seine Umgruppierung vollendet hat: 1.—, La2—b3 2. Ke7—f8! Lb3—a2 3. Dc6—e8!! beliebig 4. Tf7—f4 matt.



Wer eine
feine
Nase hat,
nimmt

milden **Balle**



Was den Seemann sonst noch interessiert

Zehn Millionen Postsparkonten

Die Vorteile eines Postsparkbuchs, vor allem auf Reisen, haben sich längst herumgesprochen. Nicht umsonst besitzen bereits 10 Millionen Sparer ein Postsparkbuch. Fast jeder fünfte Einwohner der Bundesrepublik ist Postsparsparer.

Die Idee, die Einrichtungen der Post dem Spargedanken nutzbar zu machen, ist über 150 Jahre alt. Sie stammt aus England. Dort wurde im Jahre 1861 die erste Postsparkasse gegründet. Bald folgten andere Staaten, u. a. auch Österreich. Heute bestehen Postsparkassen in sehr vielen Ländern, z. B. in Belgien, Frankreich, Holland usw. Überall haben sich die Postsparkassen gut entwickelt und sind zu volkstümlichen Einrichtungen geworden.

In Deutschland waren bereits in den siebziger Jahren Bestrebungen im Gange, eine Postsparkasse ins Leben zu rufen. Aus vielen Gründen verzögerte sich jedoch dieses Vorhaben. Erst am 2. Januar 1939 wurde der Postsparkassendienst in Deutschland eingeführt. Er entwickelte sich günstig.

Der Aufstieg der Postsparkasse wurde aber durch die Kapitulation im Jahre 1945 und die Aufteilung Deutschlands in vier Besatzungszonen unterbrochen. Das war ein schwerer Rückschlag für den jungen Dienstzweig. Das Postsparkassenamt in Wien stand als kontoführende Stelle nicht mehr zur Verfügung. Auf die Unterlagen konnte man wegen der Unterbrechung der Postverbindung mit Österreich lange Zeit nicht zurückgreifen, und man war gezwungen, die Postsparkbücher der einzelnen Sparer zum Nachweis des Guthabenbestandes und als Grundlage für die Weiterführung des Postsparkassendienstes heranzuziehen. Trotz der Schwierigkeiten ließen sich die Postverwaltungen in den drei westlichen Zonen nicht entmutigen und begannen in mühevoller Kleinarbeit mit dem Wiederaufbau der Postsparkasse.

Eine weitere Belastungsprobe für die Postsparkasse war die Währungsreform im Jahr 1948.

Hierbei verlor sie fast 70 v. H. ihrer Konten. Auch das Guthaben schmolz stark zusammen. Allmählich ging es jedoch mit der Postsparkasse im Zuge der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung wieder aufwärts.

Wenn es der Postsparkasse gelungen ist, in Deutschland eine weite Verbreitung zu finden und ein beachtlicher Faktor im deutschen Sparwesen zu werden, so beruht dies vor allem auf dem freizügigen Postsparkbuch. Rund 34 000 Zahlstellen stehen für Ein- und Rückzahlungen zur Verfügung. Bei vielen Postämtern kann der Sparer sein Postsparkbuch auch über die allgemeinen Schalterstunden hinaus benutzen. In über 80 Städten der Bundesrepublik und in Berlin (West) sind Postsparkassenschalter Tag und Nacht geöffnet.

In dem freizügigen und leicht zu handhabenden Postsparkbuch besitzt die Postsparkasse ein vorzügliches Mittel, viele als Sparer zu gewinnen, die noch abseits stehen. Seit ihrer Errichtung hat es die Postsparkasse als Aufgabe angesehen, kleine und kleinste Beträge, die bisher nicht gespart, sondern zu Hause aufbewahrt wurden, zu erfassen und als Investitionsmittel der Wirtschaft zur Verfügung zu stellen. Dies kann ihr aber nur gelingen, wenn sie den Sparwilligen bequeme Spareinrichtungen bietet. Hierzu ist sie dank ihrer Organisation besonders geeignet. Da sie sich vor allem an den Kleinsparer wendet, bedeutet ihr Wirken keine Konkurrenz für die Kreditinstitute, die einen völlig anderen Personenkreis ansprechen.

Die Bedeutung der Postsparkasse und ihre Erfolge werden durch die Entwicklung des Gesamtguthabens unterstrichen, das Ende 1949 rund 94 Millionen DM betrug und bis Ende September 1959 auf 2684 Millionen DM angewachsen ist. Zugleich beweisen diese Zahlen die Volkstümlichkeit und Beliebtheit einer Einrichtung, deren Weiterentwicklung sich die Postverwaltung auch in der Zukunft angelegen sein lassen wird.

Die Doppelrolle

Wenn Nachfrage und Preise steigen, wird sich der Bürger meist stärker seiner Verbrauchereigenschaft bewußt. Die Verbraucherverbände zeigen dann erhöhte Aktivität. Ihre Aufklärung über richtiges Verbraucherverhalten und Marktsituation ist gewiß wichtig, doch darf im Verbraucher, wie das in landläufiger Vereinfachung vielfach geschieht, nicht schlechthin der Arbeitnehmer gesehen werden. Es zählen ja alle Bevölkerungsschichten zu den Verbrauchern, also außer den Arbeitnehmern und den Rentnern auch die Freischaffenden, die Selbständigen, die Landwirte usw. Andererseits sind wir alle aber nicht nur Verbraucher, sondern wir erzeugen, wir produzieren auch. Unter den Produzenten stellt man sich ebenso häufig wie unzutreffend allein die Unternehmer, die Arbeitgeber vor. In Wirklichkeit ist aber die gesamte erwerbstätige Bevölkerung an der Produktion beteiligt, denn jeder einzelne trägt an seinem Platz ein Stück zum Sozialprodukt bei. Zieht man aus diesem Sachverhalt die richtigen Folgerungen, dann zeigt sich, daß unsere privaten Haushalte im Wirtschaftsleben eine Doppelrolle als Verbraucher und Produzenten spielen. Dieser Doppelrolle ist sich in der Regel der Haushalt jedoch nicht

bewußt, und die Aufklärungsarbeit der Verbraucherverbände endet hier leider. Diese Doppelrolle führt aber zu dem widerspruchsvollen Ergebnis, daß im gleichen Atemzug stabile Preise (von der Hausfrau) und höhere Löhne (vom Verdienener) gefordert werden. Am gleichen Familientisch wird über die zu knappen Einkaufszeitungen geklagt und für „normale“ Arbeitszeiten beim Verkaufspersonal plädiert.

Daß Widersprüche dieser Art nicht immer in der gleichen Schärfe auftreten, liegt mit daran, daß sich z. B. der in der Textilindustrie Beschäftigte über die Nahrungsmittelpreise ereifert und etwa der Bauer über die Preise der übrigen immer leistungsfähigeren Landmaschinen. So hat also die Arbeitsteilung, ohne die eine moderne Wirtschaft nicht denkbar ist, die Erkenntnis über die wirtschaftlichen Gesamtzusammenhänge getrübt. Zu sehr hat man sich auch daran gewöhnt, nach dem Staat zu rufen, wenn einmal Preise steigen — obwohl man es doch oft erfahren hat und somit wissen müßte, daß die über den Produktivitätszuwachs der gesamten Wirtschaft hinausgehenden Lohnerhöhungen einer bevorzugten Bevölkerungsgruppe nur vorübergehend Nutzen bringen, der alsbald von Preiserhöhungen aufgezehrt wird, die dann alle Verbraucher, Schuldige und Unschuldige, treffen.

Freie Plätze an den Seemannsschulen

Die „Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen“ (Eignungs-Verordnung) schreibt vor, daß jeder Decksjunge vor seiner Erstanmusterung auf einem Kauffahrteischiff den erfolgreichen Abschluß eines dreimonatigen Lehrgangs auf einer Seemannsschule nachzuweisen hat. Durch die Ziffern 8 und 9 der Ausnahmerichtlinien der Küstenländer gemäß § 10 der Eignungs-Verordnung ist die Möglichkeit geschaffen worden, auch ohne den Besuch einer Seemannsschule anzumustern. Der vorgeschriebene Lehrgang ist aber in jedem Fall nachzuholen.

Von einigen Seemannsschulen wird nunmehr darauf hingewiesen, daß noch freie Plätze vorhanden sind, die von befahrenen Junggraden besetzt werden können. Sofortige Meldung bei den Seemannsschulen selbst ist zu empfehlen.

Freie Plätze an der Seemannsschule Bremen (Anschrift: Deutscher Schulschiff-Verein, Bremen, Parkallee 12):

Februar-Lehrgang = 30.

Freie Plätze an der Seemannsschule Priwall (Anschrift: Landesausbildungsstätte Priwall für seemännischen Nachwuchs, Travemünde):

Februar-Lehrgang = 10.

*

Steigen die Preise?

Es wird jetzt wieder lebhaft über „die Preise“ gesprochen. So ist das immer: Wenn in einem Bereich des Verbrauchsgütersektors die Preise anziehen, dann heißt es, „alles wird teurer“.

Ganz anders sieht die nüchterne Wirklichkeit aus. Im gegenwärtigen Falle zeigt ein Blick auf die amtlichen statistischen Zahlen, daß der Preisindex der industriellen Erzeugnisse im September knapp 1% niedriger lag als ein Jahr zuvor. Zutreffend ist nur, daß die Ernährungsgüterpreise stark geklettert sind: Im September 1959 lagen sie um volle 8% höher als im gleichen Vorjahresmonat. Das wird nicht bestritten.

Die Bundesbank stellte in ihrem Oktober-Monatsbericht besorgt eine Wandlung des Preisklimas fest und warnte „nachdrücklich vor der Gefahr, daß in den bevorstehenden Tarifverhandlungen auch offiziell Lohnerhöhungen zugestanden werden könnten, die über die Produktivitätszunahme in der Wirtschaft hinausgehen und damit den Preisauftrieb verstärken könnten“. Demnach kann kein Zweifel daran bestehen, daß die Gefahrenmomente im Augenblick außerordentlich ernst sind. Daher ist jetzt aller Anlaß gegeben, auf einige Fragwürdigkeiten unserer lohnpolitischen Entwicklung hinzuweisen. Die Zusammenhänge springen ins Auge und lassen sich am lebenden Entwicklungsbild nachweisen.

Nach den amtlichen Statistiken über Löhne, Preise und das Sozialprodukt sind die Lohnkosten je Produktionseinheit seit 1950 um insgesamt 39% gestiegen. In der gleichen Zeit weisen die Preise der gesamten volkswirtschaftlichen Produktion einen Anstieg von rund 29% auf, die Preise für die Lebenshaltung einen solchen von 19%. Dabei blieb jedoch der Index der industriell erzeugten Konsumgüter im Durchschnitt auf dem Stand von 1950. Die sehr fühlbaren Verteuerungen liegen allein in den nicht-industriellen Wirtschaftsbereichen, die nur relativ geringe Produktivitätszunahmen aufweisen können. Dort mußte sich die allgemeine progressive Lohnentwicklung besonders stark in Preissteigerungstendenzen niederschlagen. Die Fortsetzung dieses Prozesses droht uns unmittelbar.



**Ankerplätze
DER SEEMANNSSMISSION**

Elbe: Hamburg-Altona: Gr. Elbstraße 132
Hamburg: Wolfgangsweg 12
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42

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

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



**DER WEG
ZUM PATENT**

Seefahrtsschule Bremen

Am 17. Dezember 1959 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** die Herren: Hans-Joachim Beninde, Wolf Braune, Hinderk Dahlmeyer, Wilfried Daimer, Hansjörg Diekneite, Heiko Fedde, Georg Fries, Peter Geisler, Menne Goldenstein, Manfred Hövener, Adolf Kadach, Heiko Klein, Herwart Klocke, Wilfried Last, Lothar Leibenath, Dieter Lüdersen, Gerhard Maab, Hans-Georg Martin, Martin Nusser, Heinrich Ramke, Luder Rosenhagen, Eitel Weber, Gerd Wunderwald.

Am 17. Dezember 1959 bestanden vor der Prüfungskommission der hiesigen Oberpostdirektion die Prüfung zum **Seestunkezeugnis 2. Klasse** die Herren: Tilo Grabowski, Hans-Peter Gräpmeier, Ludwig Hamann, Jürgen Hüsing, Hermann Jockwer, Rolf Klawitter, Herbert Kreischmann, Hans Kühl, Helmuth Kruchem, Heinz-Dieter Marahrens, Jürgen Meincke, Rolf Michels, Armin Nickel, Manfred Passmann, Wilhelm Poetting, Manfred Radatz, Joaquin Reichel, Gerhard Wolff.

Bau- und Ingenieurschule Bremen

Die Prüfung zum **Schiffsingenieur II** bestanden im Dezember 1959 die Herren: Willi Austein, Willi Behrens, Willi Bigga, Rüdiger Dahms, Manfred Dietrich, Helmut Ebeling, Jürgen Hoops, Peter Kling, Dietrich Lukat, Jürgen Schäler, Dieter Schultz, Bodo Schulz, Helmut Speer, Dieter Wenger, Fanding Yongxing Yü, Herwald Zinaw, Max Panke.

Die Prüfung zum **Seemaschinenisten I** die Herren: Horst Armutat, Harry Backmann, Werner Behrens, Karl-Heinz Berger, Heinz Böttcher, Hermann Bürgerhoff, Arthur Hans, Rucolf Hausmann, Walter Keßler, Bernhard Kuhr, Hans Lippert, Hans-Ralph Lund, Helmut Mertins, Werner Mildner, Oskar Möhlmann, Günther Nickel, Friedrich Niehuis, Manfred Pallas, Franz Raunig, Bernhard Revens, Günter Scharrenberg, Helmut Schmidt, Paul Stoll, Albertus Wattjes.

Die Prüfung zum **Seemaschinenisten II** die Herren: Harald Barenkamp, Hans-Heinrich Barghorn, Udo Felsmann, Heinrich Fickbohm, Gerhard Helfter, Karl-Heinz Heinemann, Manfred Höffken, Werner Ihnen, Hans-Werner Krooß, Adolf Krüger, Hans Kuhr, Günther Lauenstein, Rolf Liebhart, Erwin Luckau, Bernhard Luther, Karl-Heinz Neumann, Reinhard Kubach, Walter Schiller, Johann Schulz, Heinz Steinert, Bernard Temmen, Hans-Jürgen Teuber.

Seefahrtsschule Cuxhaven

Durch Erlaß des Niedersächsischen Kultusministers vom 31. Oktober 1959 wurde die Seefahrtsschule Cuxhaven zu einer selbständigen Schule erklärt und die Stelle des bisherigen Leiters in eine Seefahrtsschuldirektor-Stelle umgewandelt. Damit ist eine lange Entwicklung zum Abschluß gekommen, die sich über mehr als 30 Jahre erstreckt hat. Mitte der zwanziger Jahre als Außenstelle der Seefahrtsschule Hamburg, von Herrn Professor Steppes gegründet, fiel die Schule mit dem Erlaß des Großhamburg-Gesetzes 1937 an Preußen und wurde 1938 als Reichsseefahrtsschule Wesermünde-Cuxhaven an Wesermünde angeschlossen. Seit der Wiedereröffnung im Jahre 1949 unterstand die Schule der Schulaufsicht der Regierung in Stade, während die Prüfungsaufsicht vom Direktor der Seefahrtsschule Elsfleth ausgeübt wurde. Jetzt ist die Schule auch prüfungsmäßig selbständig geworden.

Räumlich wird die Schule bald eine wesentliche Verbesserung erfahren. Die bisherige Unterbringung in einem Gebäude der Stadt bzw. in der Berufsschule, insgesamt 5 Klassen, wird im Sommer 1960 abgelöst werden durch den Neubau, der auf Grimmershorn seiner Vollendung entgegengeht.

Seefahrtsschule Elsfleth

Am 4. Dezember 1959 bestanden nachstehende Herren die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)**: Fritz Bolle, Karl-Heinz Buhmann, Robert Krampert, Detlef Krüss, Armin Mathiesen, Klaus Meine, Bodo Müller, Burhard Nitz, Rolf Pahl, Albrecht Platz, Jürgen Rahm, Gerhard Riedel, Bernhard Riemke, Hein Schreck, Frank Schwanke, Harro Seidler, Claus Stöver, Klaus Wäninger, Johannes Ziemann.

Am 11. Dezember 1959 bestanden folgende Herren die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)**: Hans-Peter von der Bey, Otto Bunnemann, Jürgen Buns, Bernhard Deters, Peter Ehler, Wolfgang Forster, Horst Gräper, Klaus Hinrichs, Günther Kleemann, Georg Koschack, Jürgen Marxsen, Rolf Ostendorf, Heiko Sakrenz, Arno Straten, Klaus Straven, Horst Sturm, Ulrich Thiede, Heinz Lunkner.

Es bestanden am 19. Dezember 1959 folgende Herren die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)**: Manfred Adler, Horst Barken, Edgar Beenken, Rolf Bruns, Enno Busching, Karl Denkena, Bernhard Duch, Winfried Ebeling, Walter von der Fedt, Götz Franke, Dieter Haase, Dietrich Hillmer, Jörn Gerhard, Karl-Heinz Kullik, Arno Maalsand, Herbert Mangels, Hans Meeuw, Hans-Jürgen Meyer, Hermann Möhlmann, Wilhelm Oltmann, Heinz Plaster, Knut Wachtel, Hugo Lawsrenz, Hans Jürss.

Seefahrtsschule Hamburg

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** bestanden am 10. Dezember 1959 folgende Herren: Jürgen Abraham, Klaus Alpen, Uwe Behr, Otto Beyer, Peter, Dietz, Ekhard Ebert, Claus Engelbert, Walter Franz, Dieter Gollub, Winfried Janzen, Otto Johst, Werner Kahle, Karl-Jürgen Kellermann, Helmut Kirsten, Günter Krause, Harald Lunte, Armin Ohlstedt, Michel-Jochen Ohlsen, Günter Rörsch, Jens Strufe, Hans-Ulrich Tibow, Karl-Ernst Trese, Reiner Wienöke.

Außerdem bestand die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** Herr Johannes Ibelshäuser.

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II)** bestanden am 16. Dezember 1959 folgende Herren: Wolfgang Bell, Horst Bernhardt, Benno Duch, Peter Fenger, Herbert Fischer, Wolf-Arnf. Forquignon, Oskar Fussbach, Heinz Koste, Helmut Marwede, Hermann Plehn, Franz Raithe, Joachim Robberg, Jörg Schuppener, Fritz Stegemann, Max Stoltz, Gerhard Sziekat, Gert Wegner, Dieter Wockenfuß, Eberhard Zieler.

Außerdem bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** am 16. Dezember 1959 die Herren: Walter Behrendt, Uwe Hagenah.

Seefahrtsschule Lübeck

Die am 19. Dezember 1959 beendete Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** bestanden die Herren: Hermann Eichstätt, Walter Fink, Günther Hahn, Peter Helle, Karl-Hermann Hubert, Jürgen Hübener, Jobst Kay, Günther Klamma, Wilfried Kruse, Michael Mathies, Willi Mess, Ernst-Wilhelm Meyer, Fritz Möller, Johannes Nagel, Horst Pogorzelski, Rolf Stemmler, Werner Wegner, Günther Welsch, Rudi Willenböckel, Georg Wilms, Jürgen-Ott Wittmoser.

Die Prüfung für das **Seefunksonderzeugnis** bestanden die Herren: Albert Borowski, Armin Hoffmann, Reinhold Pawletta, Günter Spoida.



**GRUSSE AUS DEM
HEIMATHAFEN**

Die deutsche Welle in Köln bringt allmonatlich über ihren Kurzwelldienst nach Übersee eine Seemannsgrüßsendung. Diese 45-Minuten-Sendung bemüht sich, das Band zwischen dem deutschen Seemann draußen an Bord und seinen Angehörigen in der Heimat enger zu knüpfen. Mit der Durchführung dieser Seemannsgrüßsendung sind von der Chefredaktion der Deutschen Welle Eva Krauss und Hans Hermann Schlütz vom Norddeutschen Rundfunk beauftragt worden. Die Sendung, die den Namen „Grüße aus dem Heimathafen“ trägt, wird wie folgt ausgestrahlt:

In Richtung	Wellenlänge:	Frequenz:	Sendezeit
Fernost	13,85 m	21 650 kHz	07.15 Uhr GMT
	19,64 m	15 275 kHz	07.15 Uhr GMT
	25,44 m	11 795 kHz	07.15 Uhr GMT
Nahost	19,47 m	15 405 kHz	16.15 Uhr GMT
	25,44 m	11 795 kHz	16.15 Uhr GMT
Afrika	19,64 m	15 275 kHz	17.45 Uhr GMT
	16,84 m	17 815 kHz	17.45 Uhr GMT
Südamerika	25,12 m	11 945 kHz	22.45 Uhr GMT
	30,82 m	9 735 kHz	22.45 Uhr GMT
Nordamerika-Ost	25,44 m	11 795 kHz	23.45 Uhr GMT
	31,12 m	9 640 kHz	23.45 Uhr GMT
Nordamerika-West	25,44 m	11 795 kHz	03.15 Uhr GMT
	25,12 m	11 945 kHz	03.15 Uhr GMT

Die nächsten Sendetermine sind: 30. Januar u. 27. Februar 1960.



Das Bücherbrett

Weyers Flottentaschenbuch 1960. J. F. Lehmanns Verlag, München, 380 S. Mit über 1000 Fotos und Schiffsskizzen. Flex. Einband, DM 36,—

Pünktlich zum Jahresende wie immer erschien der neue „Weyer“, jetzt bereits im 62. Jahrgang. Eigentlich brauchte der von Alexander Bredt (die Skizzen sind größtenteils von Erich Gröner) bearbeitete Weyer gar keiner empfehlenden Worte mehr. Diese Ausgabe ist nun aber ganz besonders interessant, wenn man sie mit den vorhergehenden Bänden vergleicht. Gerade im letzten Jahr hat der Kriegsschiffbau durch nuklearen Schiffsantrieb, nukleare Sprengmittel, durch den Ausbau der Elektronik

und besonders durch den fortschreitenden Ersatz der Artillerie durch Fernwaffen erhebliche Wandlungen erfahren. Damit hat sich das äußere Bild der Schiffsgattungen stark verändert und es sind ganz neuartige Schiffstypen entstanden. Die technischen Daten sowie die Bilder sind auf den neuesten Stand gebracht, wurde er doch erst am 20. November 1959 abgeschlossen.

W. Lohmann und H. Hildebrand: „Die deutsche Kriegsmarine 1939–1945.“ Verlag Hans-Henning Podzun, Bad Nauheim.

Die 11./12. Lieferung dieses umfangreichen Werkes, das die Gliederung, die Stellenbesetzung, den Einsatz der einzelnen Verbände und Schiffe und die Fortsetzung des Namensregisters enthält, ist inzwischen erschienen. Das Werk wird insgesamt drei Ordner zu je DM 4,— und 18 Lieferungen zu je DM 5,80 umfassen. Es ist wichtig und interessant für jeden alten Marineangehörigen.

Ewart Brookes: „In ewige Nacht.“ Albert Müller Verlag, Rüsslikon-Zürich, 313 S., Ln. DM 14,80.

„Wenn es beim Stapellauf zu einem tödlichen Unfall kommt, so wird das Schiff ein ‚Blutsäuer‘ und bringt allen Leuten Unheil, die mit ihm zu tun haben.“ Wie ein roter Faden zieht sich dieser alte Seemannsbergglaube durch das ganze Buch, in dem die Geschichte des englischen Fischdampfers und späteren U-Bootsjägers „Charon“ dargestellt wird. Ewart Brookes, der Verfasser, ist selbst Kapitän und daher mit der von ihm geschilderten Welt, vor allem aber der der Hochseefischer, aus beste vertraut. Dies kann man an Hand von Einzelheiten, die an sich nur am Rande von Bedeutung wären, immer wieder feststellen. Die Erzählung ist glänzend geschrieben und in einer Weise von Spannung erfüllt, wie man sie in einem solchen Stoff nicht erwartet. Hervorzuheben ist dabei die Darstellung der einzelnen Charaktere, der nichts Gekünsteltes anhaftet. Besonders nachdenklich stimmt das letzte Kapitel, in dem der Verfasser mit großer Zurückhaltung versucht, sich mit dem gesamten Problem des Aberglaubens auseinanderzusetzen. Er tut das sehr geschickt, indem er das verführerische Schiff selbst zu Worte kommen läßt. Dabei zeigt sich, daß der Aberglaube zum großen Teil deshalb aufkommt, weil die Menschen ihre eigene Unvollkommenheit nicht einsehen können oder nicht einsehen wollen und sich dann bemühen, für Unglücksfälle oder Schwierigkeiten irgendwelche dunklen Mächte verantwortlich zu machen.

Das Buch gibt uns Fahrtenleuten sehr viel. Bedauerlicherweise leidet es dadurch, daß der Übersetzer kein Seemann ist und sich deshalb manche Fehler eingeschlichen haben.

„Fiat Lux.“ Wie man hört, soll das Sammeln von Zündholzetiketten ein recht beliebtes Hobby unserer Fahrtenleute sein. Sie kommen weit in der Welt herum und haben daher in jedem Hafen Gelegenheit, die kleinen bunten Schächtelchen zu kaufen. Die Etiketten sind nicht so empfindlich wie Briefmarken, kosten weniger und nehmen auch nicht viel Platz weg. Da nun alles in der Welt organisiert ist, haben sich auch die Sammler von Streichholzschächten zusammengeschlossen in der „Phyllumenistischen Gesellschaft“, der Arbeitsgemeinschaft der Zündholzschächtel-Etiketten-Sammler, die ein Glied ist des Allgemeinen Sammler-Bundes für Verkehr und andere Gebiete. Natürlich wird auch eine kleine Zeitschrift herausgegeben, die „Fiat Lux“, aus der man alles erfahren kann, was so ein Sammler wissen muß. Dieses Mitteilungsblatt ist erhältlich über den Geschäftsführer der Gesellschaft, Heinz Hesse, Berlin NW 87, Händelallee 7.

Arnold Risch: „Auf Helgoland ist alles anders“ nennt sich ein lustiger Reise-Bilderbogen, den der Hans Köhler Verlag in Hamburg herausgegeben hat. 46 Seiten. DM 2,—.

Wenn man den Namen Arnold Risch hört, muß man schon schmunzeln. In diesem Büchlein nun hat er alle Sünden, die man so auf Helgoland begehen kann, als da sind die böse Seekrankheit, den Eiergroß, den zollfreien Alkohol, die Liebe und den Fremdenverkehr in lustige Reime gebracht. Tschä, und nun weiß man es, wie es auf dem neuen Helgoland zugeht.

Was ist unsere  **im Ausland wert?**

Belgien: 11,90 bFr; Dänemark: 1,64 sKr.; England: 1,70 sh; Finnland: 76,80 fm; Frankreich: 83,33 fr.; Griechenland: 7,21 Drachmen; Italien: 148,77 Lire; Jugoslawien: 71,32 Dinare; Niederlande: 0,90 fl.; Norwegen: 1,70 nKr.; Österreich: 6,14 Schilling; Portugal: 6,84 Escudos; Schweden: 1,23 sKr.; Spanien: 9,42 Pesetas. (Ohne Gewähr.)

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Akt.-Ges. „Weser“ (Werkaufn.) S. 8; Constantin-Film S. 12; Hans Gerd Eber Farbaufn. u. S. 3; H.S.D.G. S. 6; Ernst de Jong S. 1, 8 u. 9; Hugo Klement (Kap Horn) S. 8; Heinrich von Medvey S. 11; Fritz Mücke S. 10; Photo-Schemkes S. 8; Kurt Schmischke S. 7 u. 9; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 5, 8 u. 9; Sven Ivar Svensson S. 5; Wolff & Tritschler S. 2.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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



Die Werften melden...

Abeking & Rasmussen, Lenwerder i. O.

5231 Schnelles Minensuchboot „Mira“, 250 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 16. 12. 59

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

850 FMS „Augsburg“, 800 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven. Abgel. 29.12.59

856 FMS (Taufe b. Probefahrt) 800 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven. Ausgedockt 3. 12. 59

867 FMS „Cap Saint Jean“, 525 BRT, f. Société Boulonnaise d'Armement Le Garrec & Cie., Boulogne-sur-Mer. Probef. 4. 12. 59

Atlas-Werke, Bremen

399 MS „Nabstein“, 5300 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Probef. 22. 12. 59

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

882 MS „Buntenstein“, 6113 BRT, f. Norddeutscher Lloyd, Bremen. Probef. 30. 12. 59

886 D (tu) „Tetela“, 6700 BRT, f. United Fruit Co., New York (Empresa Hondurena de Vapores S.A.) Puerto Cortez. Stapell. 15. 12. 59

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminensuchboot „Flensburg“, 370 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 3. 12. 59

Construction Mécanique de Normandie, Cherbourg

Küstenminensuchboot „Hameln“, 378 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 4. 12. 59

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

736 TD (tu) ? ?, 36 000 tdw, f. Esso Tankschiff Reederei GmbH, Hamburg. Stapell. Vorschiff 28. 12. 59

746 MS „Hornkoog“, 3650 tdw, f. Horn-Linie, Hamburg. Probef. 1. 12. 59

747 TD (tu) „Intercontinent“, 36 000 tdw, f. Titan Tankers Inc., Wellington. Ausged. 28. 12. 59

754 MS „Rheinland“, 6703 BRT, f. Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Probef. 30. 12. 59

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

578 MS „Straat Clement“, 9600 tdw, f. Koninklijke Java-China-Paketaar Linjen N.N., Amsterdam. Probefahrt 19. 12. 59

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

227 Lotsenversetzboot „Osterriff“, f. Wasser- u. Schifffahrtsdirektion Hamburg. Stapell. 17. 12. 59

229 SMS „Bützfelth“, 232 PS, f. Wasser- u. Schifffahrtsdirektion Hamburg. Probef. 14. 12. 59

Howaldtswerke A.-G., Hamburg

925 TD (tu) „Esso Aruba“, 32 000 BRT, f. Panama Transport Company, Panama. Probef. 30. 12. 59

933 MS „Schie Lloyds“, 14 700 tdw, f. Koninklijke Rotterdamse Lloyd, Rotterdam. Probef. 2. 12. 59

Husumer Schiffswerft

1163 MS „Thursund“, 380 BRT, f. Kapitän Madsen, Thurs, Svendborg. Stapell. 19. 12. 59

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1076 MS „Sylum“, 8400 tdw, f. Nordfriesische Reederei GmbH, Rendsburg. Probef. 10. 12. 59

1083 TD (tu) „Olympic Challenger“, 65 000 tdw, f. Monrovia Transportation Co., Monrovia. Probef. 3. 12. 59

1094 MS „Jarilla“, 15 000 BRT, f. Anders Jahre & Co. A/S, Sandefjord. Probef. 17. 12. 59

1120 MS „Brunsholm“, 3100 BRT, f. W. Bruns & Co., Hamburg. Stapell. 22. 12. 59

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

1069 MS „Dornbusch“, 738 BRT, f. H. M. Gehrckens, Hamburg. Probef. 29. 12. 59

1075 MS „Laxa“, 459 BRT, f. Hafskip h/f, Reykjavik. Probef. 10. 12. 59

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

Schnellboot „Pelikan“, 120 ts, f. Bundesmarine. Stapell. 12. 12. 59

Lübecker Flender-Werke

310 MS „Carsten Russ“, 11 500 BRT, f. Part. Reed. Carsten Russ (KR.: Ernst Russ), Hamburg. Stapell. 18. 12. 59

F. r. Lürssen, Bremen-Vegesack

13286 Schnellboot „Kranich“, 140 ts, f. Bundesmarine. Indienstst. 19. 12. 59

13311 Schnellboot „Adjak“, 140 ts, f. Indonesische Marine. Probef. 1. 12. 59

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

137 SMS „Hoheweg“, 2x1200 PS, f. Unterweser Reederei A.G., Bremen. Stapell. 4. 12. 59

Wert Nobiskrug G.m.b.H., Rendsburg

612 MS „Magdalena Reith“, 4640 tdw, f. „Orion“ Schiffbau-Gesellschaft Reith & Co., Hamburg. Probefahrt 18. 12. 59

Johann Oetkers, Hamburg-Wilhelmsburg

Umbau SMS „Peter August“, 760 PS, f. Schlepsschiffsreederei Louis Meyer, Hamburg. Probef. 23. 12. 59

Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenb.-Ges.

543 MS „Netanya“, 4100 BRT, f. ZIM Israel Navigation Co., Ltd., Haifa. Stapell. 2. 12. 59

558 Saugbagger „Oficial De Mar Landa“, 1100 BRT, f. Autoridad Portuaria del Callao, Peru. Probef. 12. 59

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

507 MS „Wiking“, 140 Fahrgäste, f. Fährschiff „Seelotse“ GmbH, Cuxhaven. Stapell. 30. 12. 59

F. Schichau A.G., Bremerhaven-M.

1699 SMS „Bugstier 24“, 1650 PS, f. Bugstier-, Reederei- u. Bergbau-A.G., Hamburg. Probef. 18. 12. 59

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

399 FMS „Nordstern“, 893 BRT, f. Hochseefischerei „Nordstern“ A.G., Bremerhaven. Probef. 30. 12. 59

411 FMS „Kattfisch“, 825 BRT, f. Kohlenberg & Putz Seefischerei A.G., Hamburg. Stapell. 29. 12. 59

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

1306 FMK „GK 540“ und 1307 FMK „GK 541“, 75 BRT, f. Island. Probef. 23. 12. 59

Schlieker-Werft KG., Hamburg

524 TD (tu) „Stanvac Adventure“, 10 125 BRT, f. Petrol Shipping Co., Panama. Probef. 29. 12. 59

535 MS „Ems Ore“, 20 250 tdw, f. Transatlantic Bulk Carriers Inc., Monrovia. Probef. 22. 12. 59

537 MS „Tees Ore“, 19 300 tdw, f. Transatlantic Bulk Carriers Inc., Monrovia. Stapell. 28. 12. 59

541 Begleitschiff „Rhein“ (Schnellbootender), 2200 ts, f. Bundesmarine, Taufe 10. 12. 59

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

456 MS „Ursula Horn“, 887 BRT, f. Christian Horn Kühlschiffsgesellschaft (KR.: Heinrich C. Horn), Hamburg. Probef. 30. 12. 59

457 MS „Fjell Reefer“, f. Olsen & Ugelstad, Oslo, Stapell. 19. 12. 59

Stülckenwerft, Hamburg

899 MS „Stad Antwerpen“, 15 900 tdw, f. Hedwigshütte Kohlen- u. Kokswerke A.G., Hamburg. Stapell. 10. 12. 59

VEB Schiffswerft „Neptun“, Rostock

MS „Wilri“, 1800 BRT, f. Barthold Richters, Hamburg. Probef. 6. 12. 59

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb des Bundesgebietes:

MS „Algenib“, 2692 BRT, erb. 53 Seebeck. 12. 59 verk. v. Argo Reederei, Bremen, an Hansa Sachwert-Anlagen-Gesellschaft m.b.H., Hamburg. Neuer Name: ?

MS „Franz“, ex „Franz Ohlrogge“, 5326 BRT, erb. 56 Rickmers. 12. 59 verk. v. Karl Gross, Bremen, an Hamburg-Amerika Linie, Hamburg. Neuer Name: „Goslar“.

D „Helga Boge“, ex „Thomas N. Epiphaniades“, ex „Empire Annan“, ex „Masuren“, 2395 BRT, erb. 35 Schichau, Danzig. 12. 59 erst. v. Johann M. K. Blumenthal, Hamburg, durch Hamburgische Landesbank. 12. 59 verk. an Koehn & Bohlmann, Hamburg. Neuer Name: „Fuhsbüttel“

D „Johann Blumenthal“, ex „Franz Gorthon“, 1917 BRT, erb. 37 Fredrikstad. 12. 59 erst. v. Johann M. K. Blumenthal, Hamburg, von Jupiter Reederei KG., Hamburg. Neuer Name: „Tinsdal“

MS „Kösterberg“, 498 BRT, erb. 57 Sielaff, Büsum. 12. 59 verk. v. H. Fischer & Co., Hamburg, an Hans Lehmann, Lübeck. Neuer Name: ?

MS „Margarethe Honold“, 6241 BRT, erb. 53 Flensburg. 12. 59 verk. v. Schlüssel-Reederei OHG, Bremen, an Keuerei Honold & Co., Bremen. Neuer Name: „Ostertor“

D „Tilly Boge“, ex „L. H. Carl“, 2314 BRT, erb. 48 Sunderland. 12. 59 erst. v. Johann M. K. Blumenthal, Hamburg, durch Hamburgische Landesbank. Neuer Name: ?

Ankäufe aus dem Ausland:

MS „Noordrad“, 499 BRT, erb. 51 Martenshoek. 12. 59 angek. v. W. Bruns, Leer, v. N.V. Motorship Zuidland, Rotterdam. Neuer Name: „Dollari“.

Verkäufe ins Ausland:

FD „Andernach“, ex „Catharina Müller“, 504 BRT, erb. 40 Seebeck. 12. 59 verk. v. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei AG. nach Italien. Neuer Name: ?

MS „Annen Peters“, ex „Nieuw Capelle“, 490 BRT, erb. 20 Waterhuizen. 12. 59 verk. v. H. Peters, Hamburg, nach Griechenland. Neuer Name: ?

MS „Anton Castens“, ex „Roter Sand“, ex D „Merignac“, ex „Auguste Meurice“, 929 BRT, erb. 29 Le Trait, Umb. 51 Renck, Hamburg-Harburg. 12. 59 verk. LENOX AG., Hamburg, an Laiva Oj „Saion“, Helsingfors. Neuer Name: „Saion“.

D „Claus Böge“, ex „Kellwyn“, ex „Empire Scout“, ex „Eilbek“, 2175 BRT, erb. 36 Lübeck. Maschinenb. Ges. 12. 59 erst. v. Johann M. K. Blumenthal, Hamburg, v. George S. Milliones, Athen. Neuer Name: ?

D „Hedwigshütte“, ex „Matang“, ex „Brand County“, ex „Carl Oftedal“, ex „Georg N. Drake“, 7271 BRT, erb. 45 Portland (Maine). 12. 59 verk. v. Hedwigshütte Kohlen- u. Kokswerke A.G., Hamburg, an griech. Reeder in England. Neuer Name: ?

MS „Hemelingen“, 946 BRT, erb. 56 Rolandwerft. 12. 59 verk. v. Brema-Reederei GmbH, Bremen, an Cie. Nouvelle de Nav. Busch, Marseille. Neuer Name: „Medea“

MS „Kaspir Robert Müller“, 1599 BRT, erb. 52 Ottensener Eisenwerke, Hamburg. 12. 59 verk. v. Robert Müller, Hamburg, nach Ostafrika. Neuer Name: „Southern Baobab“

FD „Peine“, ex „Gesine Müller“, 498 BRT, erb. 36 Howaldt, Hamburg. 12. 59 verk. v. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G. nach Italien. Neuer Name: ?

Neue Namen:

MS „Dithmarschen“, ex „Hebé“ (Siehe „Kehrwieder“ Nr. 6/59)

MS „Hadsund“, ex „Richard Bröhan“ (Siehe „Kehrwieder“ Nr. 11/59)

MS „Karl Kolls“, ex „Salmo“, Transport- und Versuchsschiff der Bundesmarine.

Abgewrackt wurden:

D „Carl“, ex „Heilo“, ex „Kristine Tysland“, 980 BRT, erb. 21 Larvik. 12. 59 verk. v. Koehn & Bohlmann Reederei KG., Hamburg, an Alnwick Harmstorf GmbH, Lübeck-Travemünde.

TMS „Roland“, ex „Eleonora Maersk“, 11 363 BRT, erb. 36 Deutsche Werft, Hamburg. 12. 59 v. J. A. Reinecke, Bremen, nach Italien.

D „Victor“, ex „Edö“, ex „Ursa“, 1483 BRT, erb. 23 Tönsberg. 12. 59 verk. v. Johannes Ick, Hamburg, an Alnwick Harmstorf GmbH, Lübeck-Travemünde.

Wußten Sie schon daß...

... mit zunehmender wirtschaftlicher Prosperität und anhaltender Vollbeschäftigung die Bundesrepublik mehr und mehr ein Aufnahme-land für Arbeitskräfte aus anderen europäischen Staaten geworden ist? Die Gesamtzahl der in Westdeutschland beschäftigten Ausländer erhöhte sich im Laufe des Jahres um rund 22 000 auf insgesamt 133 000 Kräfte.

Lösung der Schachaufgabe

Lösung des Problems Traxler

1. Da8—f8! Ke5xe4 2. Kg7—f6! Ke4xI4 oder —d4 3. Df8—b4 matt.
1. — Ke5—d4 2. Df8—e8! Kd4—c4 3. De8—a4 matt.



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

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

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.



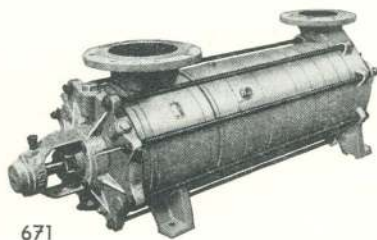
Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



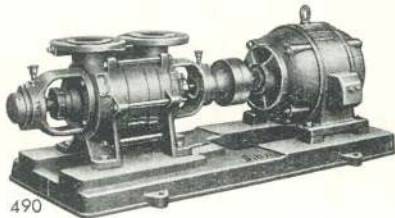
671

Sihi
PUMPEN
für den
SCHIFFBAU

Schulz & Vanselow

HAMBURG 39

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



490

GEORG P.

GEGR.
1881
Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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



KARL GRAMMERSTORFF Kiel-Holtenau

Schiffsmakler - Befrachter

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



Auf jedem Schiff -
für jeden Durst . . .

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

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

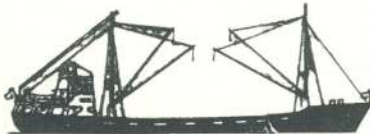
ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

LIEFERANTEN
der Seeschifffahrt



Drahtseile

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

**Elektromotoren-
Reparaturen**

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

Linoleum · Tapeten

und verwandte Artikel
im altbekannten Fachgeschäft
LINOLEUM KORTE
Hamburg 1, Steinstraße 6 u. 8
Tel. 32 40 45 / 32 40 88

Packungen

Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel
f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export
Sammel-Nr. 36 40 45 (4 Leitungen)
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

**Schiffs-
Innenausstattung**

M. HIGLE & SOHN
Klein-Flottbek, Quellental 22/24, Tel. 82 01 06
Polstermöbel - Dekorationen - Gardinen
Teppiche - Möbelstoffe - Fußbodenbelag

Pumpen



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

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

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.