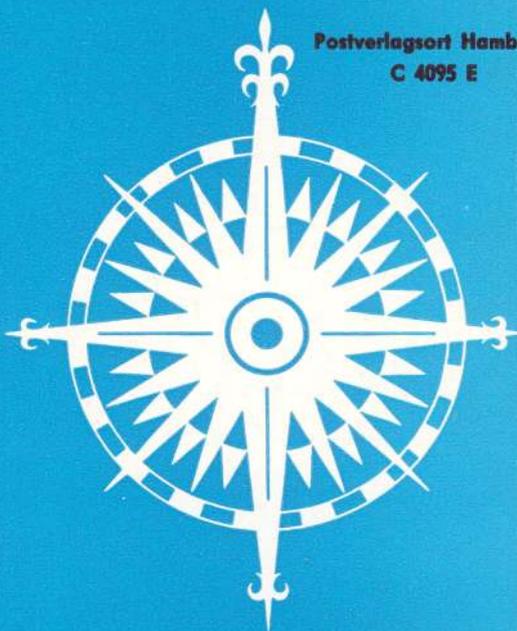


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Du bist verrückt, mein Kind,
du mußt nach Berlin
- Interessantes aus der Wirtschaft
- Wir haben Tiere an Bord
- Flotten-Umschau
- Sport an Bord
- Lookout before you scrap
- Seemannsweise aus Bohuslän
- Die große Bilderseite
- Wo heet de Damper?
- Marseiller Odyssee
- Ist Seewasser schädlich?
- Was den Seemann sonst noch
interessiert
- Die Werften meldeten ...



„Scholl'n, labennige Scholl'n! Dat Stieg för 'n Dohler!“

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

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

DEUTSCHE WERFT



HAMBURG



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

Hempel's Schiffsfarben

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

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

April 1960

Nr. 4

Seit einiger Zeit sind in Schiffsreisen Gespräche über das Thema „Der Mensch an Bord“ im Gange, die aber noch nicht zu einem abschließenden Ergebnis geführt haben. Die Veränderungen auf vielen Gebieten unseres Lebens nach dem letzten Krieg und die Erfahrungen, die in anderen Ländern bei der Suche nach neuen Lebensformen gemacht wurden, geben sicher den äußeren Anlaß zu diesen Gesprächen. Wir wissen, daß z. B. heute Werbung nicht mehr Reklame, sondern „Public Relations“ und die Betreuung der Menschen eines Betriebes nicht mehr Personalpolitik, sondern „Human Relations“ heißen. Ich will nicht behaupten, daß diese Definition so 100%ig richtig ist, daß sie als endgültig angesehen werden kann, sondern weiß, daß sich größere Geister um eine sicher noch unverständlichere Übersetzung dieser neuen Begriffe bemühen. Hier dienen sie nur als Beispiel am Rande.

Von den Veränderungen des gesamten internationalen Wirtschaftslebens konnte die deutsche Schifffahrt nicht verschont bleiben. Sie mußte sich nicht nur anpassen, wollte sie konkurrenzfähig bleiben, sondern noch die jahrelange kriegsbedingte Pause in den überseeischen Beziehungen durch langwierige Bemühungen um die früheren und um neue Fahrtgebiete überbrücken. Als nicht gerade unwesentlicher Faktor kam die Erneuerung der dafür nötigen Tonnage hinzu, die sich ohne das notwendige Eigenkapital nicht von heute auf morgen bewerkstelligen ließ. Das alles erforderte neben außergewöhnlicher Umsicht große Anstrengungen und Opfer von den Reedereien und mußte darüber hinaus die Lebensgewohnheiten der Bordbesatzungen ändern. Der Prozentsatz unserer Trampschifffahrt hat sich gegen früher stark erhöht, was in vielen Fällen eine längere Abwesenheit von der Heimat bedingt. Der Massengutverkehr hat einen ungeahnten Aufschwung zu verzeichnen und Umschlagsanlagen mit einer Kapazität erstellt, die die Entwicklung und den Einsatz von Großraumschiffen erforderlich machen. Die Massengutfrachter kennen keine langen Liegezeiten, sondern sind immer auf See. Als letztes Beispiel noch die Passagierschifffahrt, die wegen ihrer lange vorher festgelegten Fahrpläne und ihrer regelmäßigen Rückkehr nach verhältnismäßig kurzen Reisen in die Heimathäfen für die Seeleute früher recht anziehend war. Unsere Passagierschifffahrt ist im Gegensatz zur Vorkriegszeit heute sehr bescheiden und wird wohl auch kaum mehr einen so hohen Stand wie früher erreichen. Das ist natürlich noch nicht alles, was zu einer Umstellung geführt hat — der Fortschritt der Technik im Schiffsbetrieb wäre ein weiterer Punkt — aber diese wenigen Ausführungen mögen genügen. Man könnte nun meinen, daß damit nur Negatives verbunden wäre. So darf es aber nicht gesehen werden. Alles im Leben hat zwei Seiten. So könnte man hier z. B. auf der positiven Seite an die Verbesserung in der Unterbringung an Bord denken, die heute zu einer solchen Selbstverständlichkeit geworden ist, daß die jungen



Am Reilkompaß

Seeleute es für ein Märchen halten, wenn wir Älteren von den vor dem Kriege noch vielfach üblichen Massenlogis nur unterteilt in Deck und Maschine, aber mit einem gemeinsamen Wasorraum, erzählen. Daß das Wasser zum Waschen in Eimern mittschiffs unter dem Steamrohr warm gemacht und nach vorne geschleppt werden mußte, erscheint heute völlig unglaubwürdig. Seitdem sind aber erst knapp 20 Jahre vergangen! Ich will dieses Thema nicht vertiefen, sondern auf den Anfang meiner Ausführungen zurückkommen. Die Zwangspause während und nach dem Kriege hat es mit sich gebracht, daß sowohl bei den Nautikern als auch den Technikern heute sehr große Altersunterschiede vorherrschen. Hier stehen also vielfach — unter Umständen sogar auf einem Schiff — zwei verschiedene Generationen mit einer anderen Erziehung und einer anderen Lebensauffassung nebeneinander. Das und das Obengesagte bringt die Probleme mit sich, die erkannt werden müssen und die die Diskussionen über die „Menschenführung an Bord“ als durchaus notwendig und wünschenswert erscheinen lassen. Darum bemüht man sich also an anderer Stelle. Zum gleichen Thema ist aber die Schriftleitung bei gelegentlichen Bordbesuchen angesprochen worden. Nicht im Sinne von Beschwerden gegen Vorgesetzte, sondern leidenschaftlos als Berichte über Vorkommnisse, die ein bescheidenes Maß von Kameradschaftsgefühl vermissen lassen. Ich spreche also nicht für oder gegen eine bestimmte Gruppe an Bord, wenn ich einiges über die Gespräche hier berichte. Vielfach ist es ja nur Gedankenlosigkeit auf der einen und übertriebene Empfindlichkeit „nicht betteln gehen zu wollen“ auf der anderen Seite, die Unstimmigkeit über

lächerliche Dinge an Bord entstehen läßt. Da hat z. B. Herr Müller von seiner Reederei die Genehmigung erhalten, seine Frau eine Reise mitmachen zu lassen. Wegen der Kinder mußte die Reise unter Umständen von langer Hand vorbereitet werden und nun ist es endlich so weit. Das Schiff läuft auf diesem Trip den Ort X an, in dem Müllers zufällig Bekannte haben. Also nimmt man sich vor, diesen einen kurzen Besuch abzustatten und hat sich auch schnell noch angemeldet. Aber in X muß ein besonders schweres Kollo gelöscht oder ein Kolben gezogen werden. Herr Müller hat zufällig das Stück im Abgangshafen geladen bzw. ist er für das Kolbenziehen verantwortlich. Soll er also sehen, wie er es wieder an Land bekommt oder wie er den Maschinenschaden behebt — meint Herr Meier als sein nächster Vorgesetzter. Herr Meier hatte sich sowieso schon auf der Ausreise vorgenommen, in X, das er von früheren Reisen kennt, ein Stück Rasierseife oder eine Handwaschbürste zu kaufen und sich bei dieser Gelegenheit die Beine ein bißchen zu vertreten. Er geht also an Land und Herr Müller an Bord wartet auf den Schwimmkran oder ist nach stundenlanger Arbeit in der Maschine müde und abgespannt und überdies sind die paar Liegestunden sowieso bald zu Ende, so daß der beabsichtigte Besuch mit seiner Frau bei den Bekannten ins Wasser fällt. Schön, daß wenigstens Herr Meier seine Rasierseife oder seine Handwaschbürste bekommen hat.

Muß das sein? Hätte nicht Herr Meier seine Seife bekommen und Herr und Frau Müller ihren Besuch machen können, wenn Herr Meier etwas kameradschaftlicher gedacht hätte! Wäre etwa das Kollo an Bord geblieben (Schluß Seite 52)



Sie sind nicht alle aus Holz, diese Frauen und Männer hier. Das fröhliche Lachen des Fräuleins hinterm Zaun läßt auch Opas Herz nicht erweichen. Das muß ein recht humorvoller Bauer gewesen sein, der sich in Bad Dreiebergen am Zwischenahner Meer im Oldenburger Land diese Hoftür anfertigen ließ.



Der Mann am Ausgück

Schneller als erwartet, ist in Südafrika der berühmte Funken in das Pulverfaß gefallen. Niemand, auch die Politiker der Union nicht, haben mit dieser Explosion gerechnet. In sechs oder zehn Jahren, so meinte man, würde es wohl zu ernsthaften Auseinandersetzungen kommen. Bis dahin müßte man eben versuchen, das Aufkommen einer farbigen Führerschicht zu verhindern, die begabt und auch gebildet genug wäre, das Heft in die Hand zu nehmen. Selbstverständlich studieren auch Angehörige der schwarzen Rasse in Europa, und es kann niemals verhindert werden, daß sie das, was sie nun in Europa gesehen und gelernt haben, bei der Rückkehr in ihr Heimatland verwerten. Die Südafrikanische Union zählt etwa 12 Millionen Einwohner. Davon sind ein Sechstel Weiße (Buren und Engländer). Von der farbigen Bevölkerung gehören 7,8 Millionen zu den Bantus, einem alten weitverzweigten Negerstamm. Seit Jahren bekennet sich die Regierung zur „Apartheid“, das heißt zur Rassentrennung. Diese Haltung hat schon oft zu inneren und äußeren Spannungen geführt. Sie gingen so weit, daß die Union im Jahre 1955 ihren Austritt aus der UNESCO erklärte, weil diese Schriften gegen die Rassenpolitik der Regierung veröffentlicht hatte.

Manche der älteren Zeitgenossen erinnern sich noch der Burenkriege, in denen die Buren ihre Freiheit gegen die Engländer verteidigten. Damals genossen die Buren weitgehende Sympathien in Deutschland. In den beiden Weltkriegen kämpfte die Union gegen Deutschland. Heute hat sie ein schweres Problem zu lösen, das aber auch nicht schwerer ist als es anderen Regierungen auferlegt wurde. Ob die Diplomatie siegen wird oder ob sich die Fronten festfahren, siehe Algerien, wird die Zukunft erweisen.

Nach einer Äußerung des britischen Premierministers Macmillan soll das Jahr 1960 wahrscheinlich das entscheidende Jahr der moder-

nen Geschichte werden. Diese Meinung gab er kund und zu wissen, als er von seinem Besuch der USA-Regierung in Washington zurückkehrte. Wie man sich denken kann, hat bei diesem Besuch die kommende Gipfelkonferenz und die Bemühungen um eine Einstellung der Atombombenversuche eine wichtige Rolle gespielt. Er fand bei namhaften Amerikanern die Überzeugung vor, daß die Waffenentwicklung an einem Punkte angelangt sei, der im Interesse der gesamten Menschheit eine Entspannung erforderlich macht. Ein Wissenschaftler hat das vor kurzem so ausgedrückt: „Wir wissen nicht, ob der Prozeß der Weltgeschichte schon so weit gediehen ist, daß wir die Posaunen des Jüngsten Gerichts hören werden.“

Die Posaunen des Jüngsten Gerichts waren uns immer ein etwas nebelhafter Begriff, der mit dem Religionsunterricht in der Schule zusammenhing. Heute haben sie Gestalt angenommen und können durchaus einmal Wirklichkeit werden, sofern die Mächtigen dieser Erde nicht rechtzeitig ein Einsehen haben. In der Sahara hat Frankreichs großer Mann, General de Gaulle, inzwischen seine zweite Atomexplosion gestartet und das gerade, als Nikita Chruschtschow zu Besuch in Frankreich weilte. Was bedeutet diese Demonstration? Sie könnte nach zwei Seiten hin ausgelegt werden. Jedenfalls wird nicht nur in Frankreich die Frage ventiliert: In welcher Richtung würde die Bombe aus der Sahara losgehen, wenn — siehe oben — die Posaunen des Jüngsten Gerichts ertönen? Bei seinem Staatsbesuch in Frankreich hat Chruschtschow in verschiedenen Reden sehr scharfe Töne gegen die Bundesrepublik angeschlagen. Er erinnert an die traditionelle russisch-französische Freundschaft und versuchte, Deutschland als den ewigen Störenfried hinzustellen. Als er vor dem Gebeinhaus auf dem Douaumont stand, vor den Gebeinen von mehr als achthunderttausend Opfern der Kämpfe um Verdun, soll er sehr nachdenklich geworden sein. Er enthielt sich hier jeder provokatori-

schen Rede. Vielleicht ist es ihm hier zum Bewußtsein gekommen — so mutmaßen Teilnehmer an dieser Fahrt —, daß zwei Völker, die einen solch ungeheuerlichen Opfergang tun mußten, nun endlich den Wunsch haben, in Frieden miteinander zu leben. Und nicht nur den Wunsch, sondern das leidenschaftliche Bestreben, alles was sich diesem Ziel in den Weg stellen sollte, zu überwinden. Im französischen Volk ist dieses Bestreben zweifellos vorhanden und auch — das versichern Kenner der neuen französischen Politik — unter den maßgebenden Staatsmännern. Denn: Unfrieden in Europa — wem könnte er nützen? Was am deutschen Volk liegt, die deutsch-französische Verständigung zu fördern und zu vertiefen, das soll gewiß geschehen.

Bundeskanzler Adenauer, von seiner 22tägigen Weltreise zurückgekehrt, darf sich nicht der wohlverdienten Ruhe hingeben. Es haben sich Fragen angehäuft, die dringend zu beantworten sind. Zu ihnen gehört die Festlegung der Taktik, die angesichts der näherrückenden Gipfelkonferenz anzuwenden sein wird. Es geht um Berlin. Und es geht letzten Endes um den Friedensvertrag, der fünfzehn Jahre nach Einstellung der Kampfhandlungen noch nicht zustande gekommen ist. Die Lage ist ernst. In verschiedenen Arbeitsgruppen der Bundesrepublik und in zahlreichen Arbeitsgruppen der beteiligten Weststaaten ist fieberhaft gearbeitet worden, um Überraschungen von der anderen Seite gewachsen zu sein. Mitte April sind die Außenminister der Vereinigten Staaten, Großbritannien und Frankreichs in Washington zusammengekommen, um — so weit möglich — eine einheitliche Linie zu erarbeiten. Auch die Bundesrepublik ist auf der Vorkonferenz durch Außenminister von Brentano vertreten.

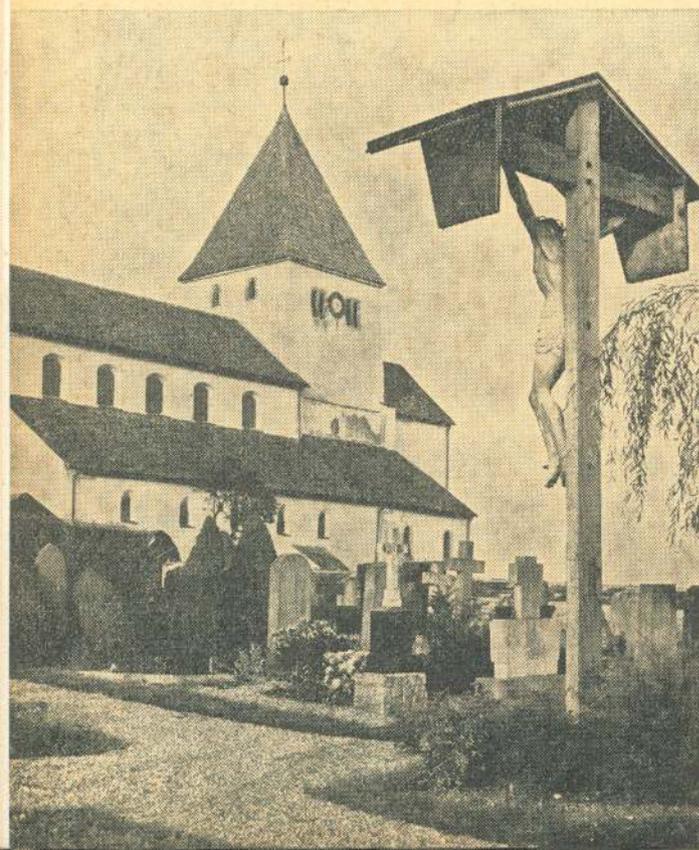
Die herzliche Aufnahme, die Bundeskanzler Adenauer in Japan gefunden hat, ist in der Welt mit großer Aufmerksamkeit beachtet worden. Japan, das noch kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges durch die Atombombenabwürfe schwer getroffen wurde, hat heute ein Militärbündnis mit den USA. Den Frieden von San Franzisko im Jahre 1951 unterzeichneten die USA, England und 46 weitere Staaten ohne Rußland und China. Zwischen Japan und der Sowjetunion besteht lediglich ein Vertrag über die Beendigung des Kriegszustandes vom Oktober 1956.

In der sowjetisch besetzten Zone ist das große „Bauernlegen“ im Gange. Unter Bauernlegen verstand man früher das Einziehen der Güter abhängiger Bauern durch die adligen Gutsherren, wie das besonders in England und in Mecklenburg im 16. und 17. Jahrhundert geübt wurde. Heute geschieht es unter dem Vorzeichen der „sozialistischen Freiheit“. Daß die Bauern, deren Vorfahren zum Teil Jahrhunderte auf der eigenen Scholle gesessen haben, sich in dieser erzwungenen „Freiheit“ wohl fühlen, ist kaum anzunehmen. Es ist aber sicher, daß der Wille zur Wiedervereinigung durch diese Aktion einen neuen Auftrieb erhalten hat. Wie sagte doch ein Rostocker Niefer zu der Auslandskorrespondentin der „New York Times“, die in diesen Tagen die Zone bereiste: „So kann es ja nicht immer weitergehen. Das würde uns alle verderben. Früher oder später muß Deutschland wieder zusammengefügt werden, oder es geht unter.“

Fritz Roßberg

Unser schönes Deutschland

Manche Seefahrer, die ihren Urlaub am Bodensee verbrachten, werden auch die Insel Reichenau im Untersee westlich von Konstanz besucht haben. Es ist eigentlich gar keine Insel mehr, denn heute verbindet sie ein Dammweg durch den Gnadensee mit dem Festland. Der Name Gnadensee für diesen Teil des Schwäbischen Meeres rührt daher, daß die früher zum Tode verurteilten Verbrecher begnadigt wurden, wenn es ihnen gelang durch den See zum Festland hinüberzuschwimmen. Die Insel Reichenau ist reich an historischen Stätten. So war das 724 gegründete Benediktiner-Kloster im 9. und 11. Jahrhundert eine der berühmtesten Pflegestätten frühmittelalterlicher Kultur. Die nebenstehende Stiftskirche St. Georg in Oberzell wurde 888 erbaut und ist eine der ältesten deutschen Kirchen überhaupt.





Der Hafen

Du bist verrückt, mein Kind, du mußt nach **BERLIN**

Als man vor fünfzig oder sechzig Jahren auf allen Tanzböden dieses in Berlin entstandene Lied sang, da ahnte kein Mensch, was aus unserm Berlin noch einmal werden würde, daß es zum Zankapfel geworden ist zwischen der freien Welt und den unter der Moskau-Diktatur seufzenden Völkern. Überall in Berlin, selbst in den Westsektoren, vom Osten ganz zu schwei-

Kaum eine Straßenlaterne sieht man blinken, keine Leuchtreklame, nichts. Gibt das nicht zu denken? Und doch leben in dieser Finsternis Menschen, Leute wie du und ich, die ihrer Arbeit nachgehen, die für ihre Familien sorgen müssen, denen aber doch die Freude fehlt, die Freude am Feierabend, den jeder nach seiner Art verlieben kann ohne einen Zwang.

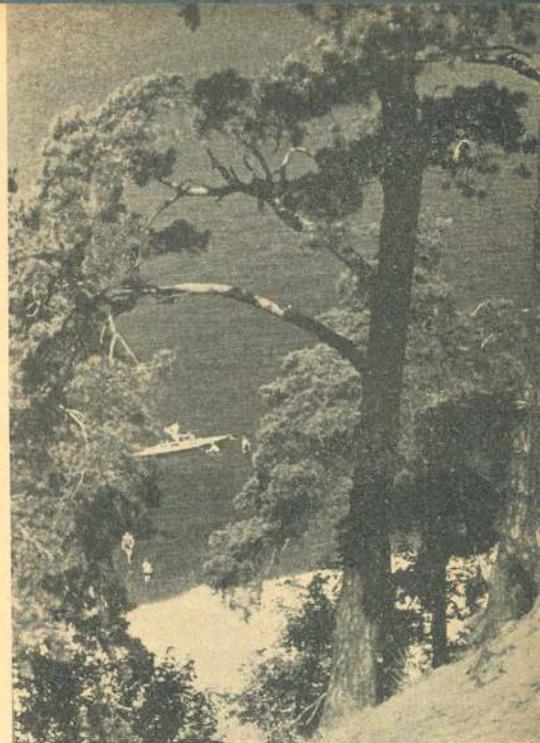
Verlassen wir diese verödeten Ruinenfelder, in denen hier und da eine windschiefe Häuserzeile den Stürmen der Zeit getrotzt hat, verlassen wir die kahlen Brettertribünen mit den himmelragenden Gerüsten für die Spruchbänder nichtsagender Verheißungen am Lustgarten, die nach den lärmvollen Kundgebungen mit ihrem Tschingdara wieder tot und verlassen daliegen. Wir gehen durch das Brandenburger Tor in den Westen. Welche Sauberkeit, welche Ordnung! Selbst das sowjetische Kriegerdenkmal, ein Fremdkörper in dieser Oase des Friedens, sieht gepflegt aus.

Das weitmaschige Straßennetz Westberlins findet in Europa wohl kaum seinesgleichen. Durch die Stadtautobahn — hier und da sind schon ein paar Strecken fertig, an anderen wird noch gearbeitet — scheint das Verkehrsproblem glänzend gelöst zu sein. Überhaupt muß man staunen, was hier gebaut worden ist, was noch geplant ist.

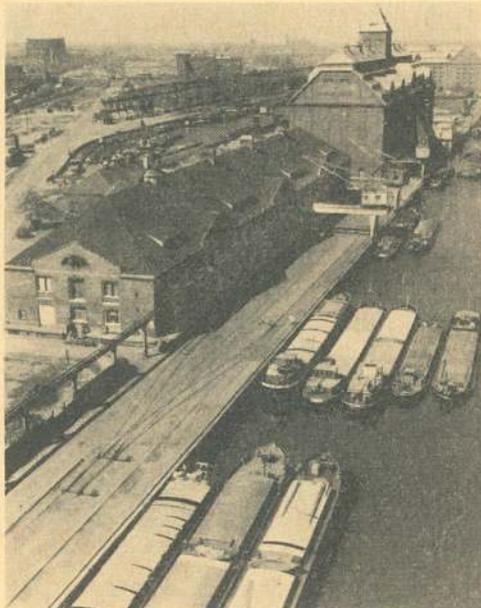
Man kann im Zweifel sein, ob alles schön ist, was Berlin baute. Manches scheint gar nicht in das deutsche Städtebild zu passen. Von der Gedächtniskirche am Zoo steht nur noch der Turm. Er soll erhalten bleiben, ist er doch inzwischen zu Berlins schönster Ruine geworden. Daneben die Hochhäuser, das große Geschäftsviertel an der Budapester und der Joachimsthaler Straße, der Fehrbelliner Platz mit dem gläsernen Turm, die im einst so verufenen Wedding neuentstandene Ernst-Reuter-Siedlung, das Roseneck in Schmargendorf oder das Universitätsviertel von Dahlem.

Das Lied trifft nicht mehr zu. Es sind keine Verrückten, die in Berlin hausen. Da weiß man, was man will und man führt es auch durch, wenn auch die Wetterwolken um sie dräuen. Eine Volksabstimmung wird der Welt die Meinung der Berliner sagen. Denn Berlin bleibt doch Berlin. wa.

Absicht des Pankower Regimes war und ist es, den Schiffsverkehr zwischen der alten Reichshauptstadt und dem freien Westen ganz zum Erliegen zu bringen. Geringer geworden unter diesem Druck ist der Verkehr wohl schon, aber ausschalten läßt er sich nicht. Noch immer sieht man die Schlepplüge auf der Havel wie hier zwischen Pichelsdorf und dem Tiefwerder mit Spandau im Hintergrund.



Die Tausende und Abertausende Berliner Wassersportler, unsere „Süßwassermatrosen“, haben im Wannsee und im Tegeler See nur ein bescheidenes Gebiet, ihren Sport auszuüben und Erholung auf dem Wasser zu suchen. Überall drohen Pfähle, Bojenreihen und warnen, daß hier der sowjetische Sektor beginnt, und ein Überschreiten dieser Grenze kann oft die Freiheit kosten.

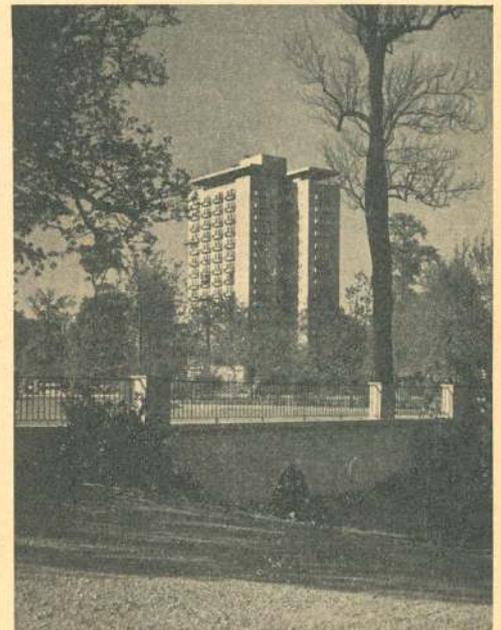


Wissen Sie, daß Berlin früher einmal einen der bedeutendsten und größten Binnenschiffahrtshäfen des Kontinents hatte? Hier blicken wir auf das Mittelbecken des in Moabit liegenden Westhafens, auf die Gebäude der Behala und die Getreidespeicher.

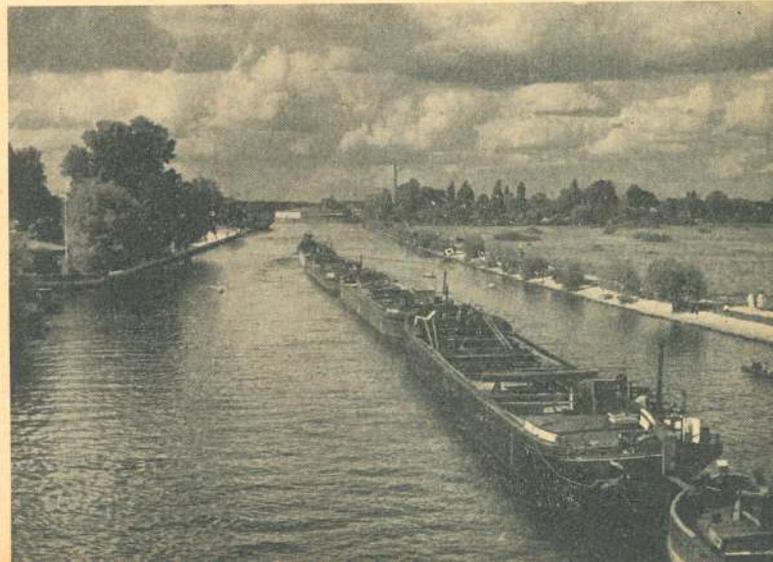
gen, sieht man noch die Spuren des letzten grausamen Krieges, aber man sieht auch, wie emsig das freie Berlin an den Wiederaufbau gegangen ist.

Mitten durch das Herz Berlins geht der Trennungsstrich. Man kann schon sagen, daß es zwei Städte geworden sind, die sich auseinandergeliebt haben. Am besten sieht man es, wenn man sich an das Kaminfeuer auf dem Dachgarten des Hilton-Gebäudes setzt. Hier die Lichterpracht eines „Kudammes“, der Tauentzien- und der Kleiststraße, der Straße des 17. Juni mitten durch den Tiergarten, das Lichtermeer nach Charlottenburg und Spandau, doch dahinter schwarze, unheimliche Nacht.

Berlins Stolz ist der gewaltige Bau des Hilton-Hotels, das die Stadtväter an der Budapester Straße, an den Ostzipfel des Zoologischen Gartens grenzend, errichten ließen.



Im Nordwesten des Tiergartens ist ein ganz neues Wohnviertel entstanden, in dem die Architekten der verschiedensten Länder ihre Entwürfe verwirklicht haben. Hier das „Objekt 1“, das Junggesellen-Wohnhaus, nach den Entwürfen der Architekten Klaus Müller-Rehm und Gerhard Siegmann.



VW-Privatisierung mit Sozialbonus

Neben den konjunkturpolitischen Problemen hat dieses Thema in der aktuellen wirtschaftspolitischen Diskussion der letzten Zeit einen breiten Raum eingenommen. In der Annahme, daß die Privatisierung des Volkswagenwerkes auch in Seemannskreisen großes Interesse finden wird, dürfen wir den nachstehenden Artikel über das Verfahren der Übertragung dieses wohl größten Werkes der deutschen Automobilindustrie in private Hand zum Abdruck bringen. Auch künftig möchten wir auf dieser Seite regelmäßig über interessante Gegebenheiten aus dem wirtschaftspolitischen Tagesgeschehen berichten.

Nach langen Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und dem Lande Niedersachsen soll das Volkswagenwerk nunmehr endgültig in Privateigentum übertragen werden. Dies hat der Bundestag am 16. März beschlossen und gleichzeitig mit großer Mehrheit der Regierungsparteien die Gesetze „Über die Regelung der Rechtsverhältnisse bei der Volkswagenwerk GmbH.“ und „Die Überführung der Anteilsrechte in private Hand“ verabschiedet.

Das Volkswagenwerk in Wolfsburg muß nach diesen Gesetzen, die nur noch der Zustimmung des Bundesrates bedürfen, unverzüglich in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Dabei soll das Aktienkapital zu 60 Prozent veräußert und zu je 20 Prozent dem Bund und dem Lande Niedersachsen überlassen bleiben. Die Aktien der Gesellschaft sollen auf einen Nennbetrag von DM 100,— lauten, ihr Ausgabekurs wird vom Bundesschatzministerium festgesetzt.

Die künftigen Volkswagen-Aktien können nur von natürlichen Personen erworben werden. Der Höchstbetrag der zu erwerbenden Aktien ist bei Belegschaftsmitgliedern auf DM 1000,— und bei allen übrigen Interessierten zunächst auf DM 500,— beschränkt. An Bezieher niedrigerer Einkommen werden die Aktien mit einem sogenannten Sozial-Rabatt verkauft. Dieser Rabatt beträgt für alle Unverheirateten, deren steuerpflichtiges Einkommen im Jahre 1959 nicht höher war als DM 6000,—, und für alle Verheirateten, deren gemeinsames Einkommen DM 12 000,— nicht überstieg, 20 Prozent. Einen Bonus von 10 Prozent erhalten ledige Einkommensbezieher mit einem Einkommen im Jahre 1959 bis zu DM 8000,— und Verheiratete mit einem gemeinsamen Einkommen bis zu DM 16 000,—. Für Familien mit mehr als zwei Kindern unter 18 Jahren erhöht sich dieser Rabatt um 5 Prozent. Voraussetzung für die Gewährung des Sozialrabattes ist, daß die gekauften Aktien nicht vor Ablauf von zwei Jahren weiter veräußert werden. Ist dieses doch der Fall, so muß der Bonus zurückgezahlt werden. Bei der Feststellung des Einkommens bleiben alle Zuschläge und Kinderbeihilfen, die auf Grund der Besoldungsgesetze oder ähnlicher Vorschriften gewährt werden, außer Ansatz. Interessant ist es auch, daß die Bestimmungen über das Sparprämien-gesetz auf den Erwerb der künftigen VW-Aktien zur Anwendung gelangen. Wer sich also verpflichtet, diese Aktien fünf Jahre nicht an der Börse zu handeln, erhält eine 20prozentige Sparprämie.

Erst nach diesem zwei Monate lang aufrecht erhaltenen „Sozialangebot“ werden die Volkswagen-Aktien erstmalig allgemein zum Verkauf angeboten. In diesem Zeitpunkt beträgt der Höchstnennbetrag für den Erwerb dieser Aktien DM 1000,—, wobei die bereits bezogenen und mit einem Sozialrabatt versehenen Aktien angerechnet werden.

Um zu verhindern, daß das Unternehmen in die Hand einiger weniger Wirtschaftsgruppen gerät, enthalten die obigen Gesetze sehr genau festgelegte Bestimmungen über das Stimmrecht der Aktionäre und die Vertretung dieses Stimmrechtes durch Banken und andere Vereinigungen. Jedem einzelnen Aktionär steht nur das Stimmrecht zu, das 1/10 000 des Grundkapitals gewährt. Von dieser Stimmrechtsbeschränkung sind nur der Bund und das Land Niedersachsen ausgenommen, für die im Gesetz

eine Sonderregelung vorgesehen ist. Außerdem sieht das Privatisierungsgesetz vor, daß Banken und andere Aktionärsvereinigungen aller Art in der Hauptversammlung höchstens 2 Prozent des Aktienkapitals vertreten dürfen. Wer Aktionäre geschäftsmäßig vertritt, muß darüber hinaus bei der jeweiligen Hauptversammlung im Besitz einer schriftlichen Vollmacht und einer schriftlichen Weisung sein, in welcher Weise zu den einzelnen Punkten der Tagesordnung gestimmt werden soll. Außerdem wird dem Lande Niedersachsen ein Veto-recht bei der Errichtung oder der Verlegung von Produktionsstätten zugestanden. Schließlich bedürfen die satzungsändernden Beschlüsse des Aufsichtsrates einer Mehrheit von über 2/3 des bei der Beschlußfassung vertretenen Kapitals, von dem Niedersachsen allein schon 20 Prozent gehören. Die jährlich auf den Bund und das Land Niedersachsen entfallenden Gewinne des Volkswagenwerkes sollen einer Stiftung für die Zwecke der Wissenschaft und der Forschung zufließen. Dieser Stiftung wird ebenfalls der

Am Peilkampfaß (Schluß)

oder der Kolben nicht gezogen worden, wenn Herr Müller gleich nach Einlaufen in X dringend einen Arzt hätte aufsuchen müssen? Es geht also vieles, wenn der gute Wille vorhanden ist. Nun sind aber die Müllers verärgert und die gute Absicht des Reeders mit der Reise-genehmigung für Frau Müller ist vertan. Wie schade!

Lieber Leser! Ich weiß, daß ich mich mit dieser Schilderung bei meinen eigenen Kollegen unbeliebt gemacht habe. Deswegen kann ich es auch getrost riskieren, die Linien weiterzufolgen und in eigener Sache vorstellig zu werden. Immer wieder wird über die schlechte Weitergabe der „Kehrwieder“ an Bord geklagt.

Interessantes aus der Wirtschaft

Die Handelsbilanz der Bundesrepublik Deutschland schloß im Jahre 1959 mit einem Aktivsaldo von 6 Milliarden DM ab. Der Export ist während der letzten 10 Jahre fast um das Fünffache gestiegen. Der Import hat sich in dem gleichen Zeitraum um etwa das Dreifache erhöht.

Die Welterdölförderung nimmt von Jahr zu Jahr zu. Mit 977 Millionen Tonnen im Jahre 1959 hat sich die Welterdölproduktion erstmalig der Milliardengrenze genähert.

Fast 1 246 000 Fernsehgeräte und 642 000 Rundfunkempfänger wurden 1959 in der Bundesrepublik angemeldet. Damit erhöhte sich die Zahl der Fernsehgeräte auf über 3 Millionen und die Zahl der Rundfunkempfänger auf fast 16 Millionen. Rund 88 % der westdeutschen Haushalte besitzen jetzt ein Radio und fast 20 % ein eigenes Fernsehgerät.

Nach der Eingliederung des Saarlandes kann der Bevölkerungsstand Westdeutschlands zu Beginn dieses Jahres auf etwa 55,3 Millionen Einwohner veranschlagt werden. Die Bevölkerungsdichte im Bundesgebiet beträgt gegenwärtig 222 Einwohner pro qkm gegenüber 157 Einwohner je qkm im Durchschnitt der Vorkriegsjahre.

Erlös aus der Privatisierung des Volkswagenwerkes übertragen, der dem Bund zu einem angemessenen Zinsfuß als Darlehen für 20 Jahre ausgeliehen werden soll.

Terminlich rechnet man damit, daß die Umwandlung der gegenwärtigen Volkswagenwerk GmbH. in die künftige Aktiengesellschaft etwa im Juli dieses Jahres erfolgen wird. Im Frühjahr 1961 werden dann voraussichtlich die ersten mit Sozialrabatt ausgestatteten Aktien auf den Markt kommen.

Über den Kurs der ersten Volkswagen-Aktien gehen die Erwartungen auseinander. Einer Zeitungsnotiz zufolge rechnet man in Börsenkreisen damit, daß der Ausgabekurs etwa 220 bis 250 Prozent, abzüglich des Sozialrabattes, betragen wird. Bei einer vermutlichen Dividende von etwa 10 % entspräche dieser Ausgabekurs einer Effektivverzinsung von 4 Prozent. Obgleich die mit dem Sozialrabatt versehenen Aktien erst nach zwei Jahren veräußert werden können, wird es doch für möglich gehalten, daß die Börse diesen Kleinaktionären sehr schnell einen relativ höheren Kurs bietet und diese dadurch zum Verkauf anzureizen versucht. Dies wäre möglich, wenn der am freien Markt gebildete Kurs ein derartiges Niveau annehmen würde, daß die verkaufenden Kleinaktionäre trotz der erforderlichen Rückzahlung des Sozialrabattes noch einen Gewinn mitnähmen. S.

So erzählte mir kürzlich ein Matrose, daß er in den vier Monaten, die er schon auf dem MS „Y“ fährt, noch keine „Kehrwieder“ gesehen habe. Ich weiß aber selbst, daß dieses Schiff seit Jahren pro Monat vier Exemplare erhält. Dieser Matrose hätte, wenn auch nicht gerade die neuesten, so doch wenigstens eine der älteren Ausgaben der „Kehrwieder“ in der Mannschaftsmesse finden müssen. Das war aber nicht der Fall. Der Reeder bekommt die Zeitschrift nicht umsonst, sondern hat sie abonniert für seine Schiffsbesatzungen. So sehr ich darüber erfreut bin, daß man sie gern liest, so wenig verstehe ich aber, daß die Weitergabe so schlecht klappt. Denkt also bitte in Zukunft daran, daß sie für Euch alle gedacht ist und sorgt — das ist meine herzliche Bitte — dafür, daß auch Eure Kameraden zu der „Kehrwieder“ kommen. Der Wachoffizier

Der Anteil der Steuern und der Sozialversicherungsbeträge am Brutto-Sozialprodukt betrug im Jahre 1958 32,8 %. Damit gingen in der Bundesrepublik von jeder verdienten Mark etwa 33 Pfennig an die öffentliche Hand.

Die Sparguthaben bei sämtlichen Kreditinstituten der Bundesrepublik sind im Jahre 1959 wiederum erheblich gestiegen. Allein die Spareinlagen bei den Bausparkassen erhöhten sich in den ersten 11 Monaten des vergangenen Jahres um 493 Millionen DM.

Im Januar 1960 wurden im Hafen Hamburg insgesamt 2,9 Millionen t Seegüter umgeschlagen. Damit wurde das sehr gute Dezemberergebnis wiederum überschritten. An dieser weiteren Erhöhung des Umschlages sind insbesondere Stück- und Sackgüter, Flüssigladungen, sowie Getreide und Ölf Früchte beteiligt.

Die Ausgaben der Bundesbürger für Zigaretten, Zigarren und Tabak haben im vergangenen Jahr 6,7 Milliarden DM (1958: 6,4 Mrd. DM) betragen. 82 % dieser Gelder wurden für Zigaretten ausgegeben.

Jeder Bundesbürger verbrauchte im letzten Jahr durchschnittlich über 5 1/2 Pfund Kaffee. Das ist 14 Prozent mehr als noch vor einem Jahr.

Wir haben Tiere an Bord

Irgendwo in Afrika, Asien oder Südamerika ist ein Tiertransport zusammengestellt worden und wartet nun auf eine günstige Gelegenheit, nach Hamburg verschifft zu werden. Bei der Tierhandlung Carl Hagenbeck in Hamburg-Stellingen wird es lebendig. Telefongespräche, Telegramme mit der Reederei, mit den Agenten, mit dem Transportleiter gehen hin und her. Es scheint sich zu überhaspeln. Aber schließlich hat man doch die günstigste Beförderungs-

unter den Bauch legte, um die Tiere so freischwebend und voller Angst zappelnd mit dem Ladegeschirr an Deck zu setzen, sind Gott sei Dank vorüber. Der Tierschutzverein wacht darüber, daß die Tiere nicht geängstigt und gequält werden, ganz abgesehen davon, daß auch der Empfänger gern gesunde und nicht nervös gewordene Tiere in seinem Zoo haben will. So setzt man die Tiere, einerlei ob es sich um eine kleine Ginsterkatze oder um einen dicken Elefanten handelt, in eine Transportkiste, in der sie zwar nicht viel Bewegungsfreiheit haben, aber doch sicher und gefahrlos die kleine Luftreise vom Kai zum Schiffsdeck antreten können.

Nicht alle Tiere bleiben während der Überfahrt in ihrer Transportkiste. Für manche, wie beispielsweise Strauße, Antilopen, Gazellen, baut man im Zwischendeck kleine Gehege, in denen sie sich bei gutem Wetter einmal die Beine vertreten können. Wird die Chaussee knupperig und fällt das Schiff von einem Schlagloch ins andere, dann allerdings müssen sie in ihr kleines Appartement zurück, damit sie im Seegang keine Rutschpartien an Deck machen und sich dabei Beine und Genick brechen können. Andere Tiere wiederum, die kein feines Benehmen an den Tag legen und alle Freundschaften, die die Besatzungsmitglieder mit ihnen anbahnen wollen, in den Wind schlagen, müssen wohl oder übel schon die Zeit in ihrem engen Gehäuse ausharren, das aber gut gepolstert ist, damit, wenn sie einmal „bockig“ werden sollten, sie sich nicht verletzen können. Andere aber sind wieder so zahm, daß man sie wie den Bordkater oder den Schiffshund frei an Deck laufen lassen kann zur Freude der ganzen Besatzung. Daß wir Seeleute außerordentlich tierlieb sind, zeigt sich auch hier. Wenn auch meistens dem Bos'n oder dem Blaubüdel, dem Zimmermann, die Pflege dieser Menagerie anvertraut wird, so wird er dabei doch von der gesamten Mannschaft unterstützt. Dadurch spinnt sich oft eine Freundschaft zwischen Mensch und Tier an und mancher Janmaat ist tieftraurig, wenn sein Elefant in Hamburg wieder von Bord geht.

Der Speisezettel für das Viehzeug ist ein Kapitel für sich. Jedes Tier hat seine besondere Gebrauchsanweisung, die dem Tierpfleger, eben dem Bootsmann, dem Zimmermann oder sonst einem von der Besatzung schriftlich mitgegeben wird.



„Hau ruck! Hau ruck!“ Rosi, das junge Elefantenfräulein, hat es bereits begriffen, daß es in die Kiste soll. Von der kleinen Flugreise von Deck des Schiffes in die Schute ahnt es noch nichts. „Glieks is Rosi binn'n un dann hiev opl!“

Diese Speiserolle wird dann so sorgfältig befolgt, daß selbst der listigste Seeadvokat nichts daran auszusetzen findet. Das Futter ist in ausreichender Menge an Bord, bei den Pflanzenfressern kein großes Problem, wohingegen man den Raubtieren die Braten nur aus dem Kühlraum servieren kann.

Kommt das Schiff im Bestimmungshafen an, herrscht in Stellingen wiederum Hochbetrieb. Was zuerst an Land kommt, sind nicht Frauen und Kinder, es sind die Tiere. Die Lastautos stehen schon am Kai bereit und wenn es mitten in der Nacht ist, sollen die wertvollen Tiere doch durch den lärmvollen Löschbetrieb nicht erschreckt und nervös gemacht werden. Was am Tage noch wie ein Passagier I. Klasse an Deck spazieren ging, kommt jetzt wieder in die Kiste, wird an Land gehievt und, tatü tata, geht es nach Stellingen. Der Zoll macht bei Tiertransporten nicht viele Geschichten. Die Beamten wissen schon, daß diese vordringlich abgefertigt werden müssen. In Stellingen warten bereits die Wärter auf ihre neuen Pfleglinge, befreien sie aus ihren engen Käfigen und setzen sie in die großen Gehege, es sei denn, sie müssen noch eine Quarantäne durchmachen, während der Zeit sie von den Tierärzten genauestens überwacht werden.

Thea Umlauff

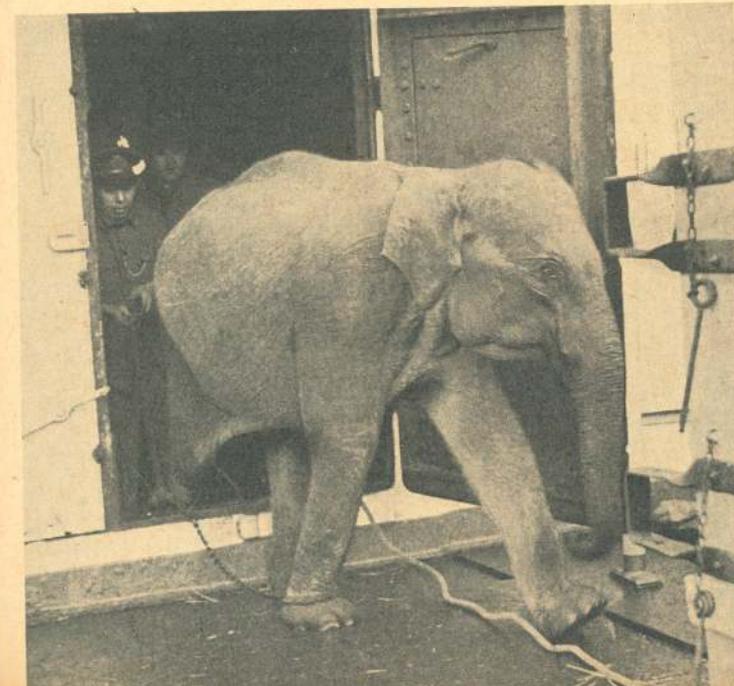


Während der Überfahrt von Afrika nach Hamburg waren die Strauße in einem Gehege im Zwischendeck untergebracht. Hier konnten sie sich bei einigermaßen ruhigem Wetter ziemlich frei bewegen. Erst als sie in Hamburg an Land gestzt werden sollten, mußte man sie mit mehr oder weniger sanfter Gewalt in einen Transportkasten sperren. Aber der Weg von Freihafen bis nach Hagenbecks Tierpark in Stellingen ist ja nicht mehr weit. Carl Heinrich Hagenbeck, der jetzige Senjorchef, versucht gerade einem Straußen einzureden, daß es sich in der Transportkiste wohl und gemütlich leben läßt.

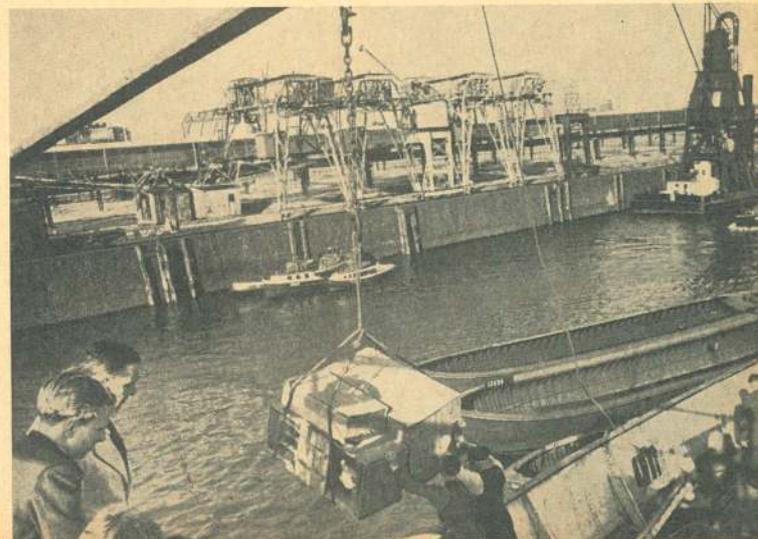
möglichkeit gefunden. Die Tiere können gut untergebracht werden und das Schiff ist schnell in Hamburg.

Die Zeiten, in denen man einem Kamel, einem Elefanten oder einem Zebra einen breiten Gurt

Rosi, das Elefantenfräulein, hat sich an Bord ganz wohl gefühlt. Es ist noch einmal ins Logis gegangen, um von Soetbeer, seinem besten Freund, dem Bootsmann, Abschied zu nehmen. Nun kann die Reise nach Stellingen angetreten werden.



Das kleine Viehzeug bleibt auch während der Reise in den Transportkisten. Diese in die Schute oder an Land zu setzen ist für Hein Seemann kein Problem.





Der März war für die Bundesmarine ein lebhafter Monat. Nachdem am 29. Februar bei der Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder das Schnelle Minensuchboot „Capella“ von Stapel gelaufen war, brachte der März fünf weitere Stapelläufe und drei Indienststellungen von Marinefahrzeugen.

Am 5. März wurde das 370-t-Küstenminensuchboot „Fulda“ für das 8. MS-Geschwader in Dienst gestellt. Es ist das vorletzte Fahrzeug einer aus 18 Booten bestehenden Serie der Weiterentwicklung des NATO-Typs „Blue Bird“. Diese ganz aus Holz erbauten Fahrzeuge sind 45 m lang, 8,3 m breit und haben 2,5 m Tiefgang. Als Antriebsmaschinen dienen zwei Maybach-Diesels, die auf zwei Verstellpropeller wirken und den Booten eine Geschwindigkeit von 16 Knoten verleihen. Die Besatzungsstärke beträgt 46 Mann.

Für das 5. Schnellbootgeschwader wurden am 12. März das S-Boot „Storch“ und am 30. März das S-Boot „Pelikan“ in Dienst gestellt. Die Boote haben eine Verdrängung von rund 140 t. Sie sind 42,7 m lang, 7 m breit und haben 2,2 m Tiefgang. Vier Diesels von je 3000 PS geben den mit vier Schrauben versehenen Booten eine Geschwindigkeit von etwa 42 Knoten. Besatzungsstärke 39 Mann.

Von Stapel liefern ferner das S-Boot „Elster“ am 26. März in Vegesack, das Schnelle Minensuchboot „Uranus“ am 15. März in Bardenfleth, das Torpedofangboot „Thetis“ am 22. März in Bremen-Hemelingen und das Küstenminensuchboot „Siegen“ am 31. März bei der Félix Amiot-Werft in Cherbourg als fünftes von sechs dort in Auftrag gegebenen Booten.

„Thetis“ ist das erste von fünf Torpedofangbooten mit 500 t Wasserverdrängung. Das 69 m lange Boot erhält zwei Diesels mit zusammen 6000 PS und soll 24 Knoten laufen. Besatzungsstärke 48 Mann. Dieser Bootstyp soll auch für die U-Jagd eingerichtet werden.

Am 20. März lief der erste Zerstörerneubau der Bundesmarine bei der Stülckenwerft in Hamburg von Stapel. Die Taufrede hielt Bürgermeister Brauer. Frau Erna Brauer taufte das Schiff auf den Namen „Hamburg“. Tausende von Zuschauern sahen sich dieses Ereignis mit Interesse an. Der Zerstörer ist 129 m lang, 13 m breit und wird eine Wasserverdrängung von 2850 t erhalten. Der Schiffskörper ist bis zum ersten Aufbaudeck aus Stahl und vollgeschweißt, für die weiteren Aufbauten soll in starkem Maße Leichtmetall verwendet werden. Der Neubau erhält zwei Turbinen mit einer Gesamtleistung von 70 000 PS, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von etwa 35 Knoten geben sollen. Der Zerstörer wird für einige Zeit das größte Fahrzeug der Bundesmarine sein, bis ein in Rendsburg im Bau befindliches 5000-t-Ausbildungsschiff in Dienst gestellt wird. Als „All-round-Schiff“ soll der Zerstörer für die U-Bootsabwehr, zum Minenlegen und Geleiddienst ausgerüstet werden.

Das französische 1600-t-U-Boot „Morse“ machte am 28. März einen Freundschaftsbesuch in Kiel. Das erst vor wenigen Wochen in Dienst gestellte Boot der „Narval“-Klasse ist eine Weiterentwicklung des früheren deutschen Typs XXI. Es läuft über Wasser 16 Knoten,

unter Wasser 18 Knoten und hat 65 Mann Besatzung. Anschließend besuchte das Boot Kopenhagen.

Die aktive Flotte der USA umfaßt 870 Einheiten (ohne Begleitschiffe), die Reserveflotte etwa 1100 Schiffe. In den letzten drei Jahren wurden zahlreiche Fahrzeuge der Reserveflotte zur Verschrottung freigegeben, in erster Linie solche Schiffe, bei denen der Einbau neuzeitlicher Ortungsgeräte und Waffen aus schiffbaulichen Gründen auf Schwierigkeiten stoßen würde. Fünf alte Flugzeugträger der Reserveflotte wurden Ende 1959 an japanische Schrottfirmen abgetreten. Anfang März brachte der Schlepper „Seefalke“ den amerikanischen Flugzeugträger „Anzio“ (7800/12 000 t) von Philadelphia nach Bremerhaven zum Abwracken. Am 23. März lief der Schlepper „Zwarte Zee“ mit dem zum Verschrotten bestimmten US-Flugzeugträger „Kasaan Bay“ (7800/12 000 t) als Anhang von Boston kommend in Hamburg ein. „Seefalke“ wird noch den Träger „Santee“ (11 400 t) zum Abwracken nach Bremerhaven holen. Bei diesen Veteranen lohnt sich das Verbleiben in der Reserveflotte nicht mehr, weil eine Modernisierung teurer sein würde als ein Neubau.

Im Alliierten Oberkommando Atlantik (SACLANT) der NATO sind acht Nationen vertreten. Diesem Oberkommando stehen bei Bedarf etwa 750 schwimmende Einheiten zur Verfügung. Von den 16 vorgesehenen Flugzeugträgern stellt Großbritannien 6, die USA 5, Frankreich 3, Niederlande und Kanada je 1. Von den 400 Zerstörern und größeren Begleitfahrzeugen stellen die USA 200, Großbritannien 75, Kanada 37, Portugal 20, die Niederlande 12 und Dänemark und Norwegen zusammen 22. Außerdem verfügt SACLANT über eine Anzahl von U-Booten zur U-Bootsabwehr, die in erster Linie von den USA und Großbritannien gestellt werden sollen. - R -



Sport an Bord

MS. „Ravenstein“ spielt:

Aus den 57 Mann der Besatzung wurden zwei Fußballmannschaften zusammengestellt. Als Schiffssportler staken sie noch in den Kinderschuhen und machten ihre ersten Gehversuche. Hier die erstaunlichen Erfolge auf ihrer Ostasienreise. Es wurden geschlagen: Schiffsmannschaft „Ben Alder“, Schottland, mit 2:0, MS „Karimata“, Holland, mit 4:1, MS „Leipzig“, Ostzone, mit 5:1 Toren.

Und nun kommt das Glanzstück, das Ding mit 'nem Pfiff, das Erstaunliche, kurz, wozu man

nur sagen kann: „Hut ab vor unseren jüngsten Schiffssportlern!“ In Colombo wurde ein hartes, heißes und wunderbar faires Spiel vor rd. 4000 Zuschauern gegen den Ceylon-Meister 1958, nämlich gegen die „Saunders-Colombo“, ausgetragen, die u. a. den VfB Stuttgart und Dynamo Moskau zu ihren Gegnern zählten. Außerdem stellte sie fünf Spieler für die Nationalmannschaft. Gegen diese starke Gang gingen die Sportbabies der „Ravenstein“ zunächst mit 2:0 in Führung! In ceylonesischen Sport-

kreisen wollte kein Mensch den „Ravensteinern“ abnehmen, daß sie „nur“ eine Schiffsmannschaft seien.

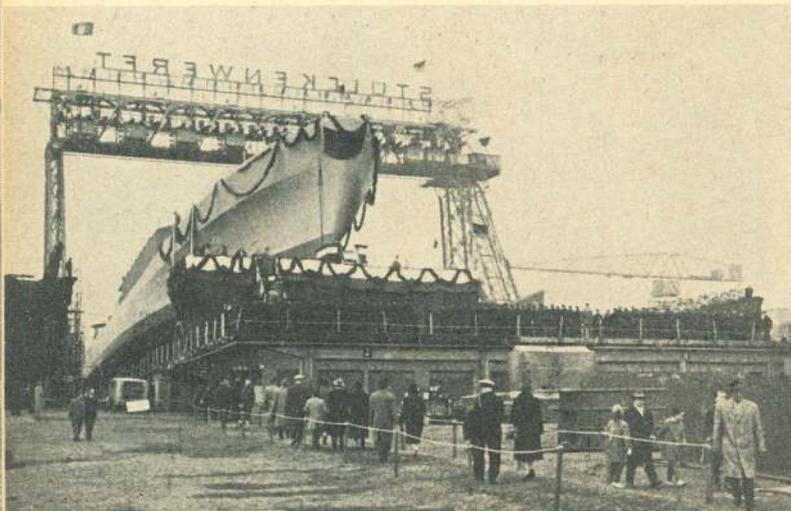
In der zweiten Halbzeit hatten die „Saunders“ dann alle Hände (bzw. Füße) voll zu tun, um wenigstens noch ein 4:2 für sich herauszuholen.

Eine „Schiffs-Schiffstaufe“

In keinem Wertbericht der Welt wird man ein Wörtchen lesen über die Schiffstaufe, die im Dezember vergangenen Jahres an Bord des Hapag-MS „Brandenburg“ stattgefunden hat. Zünftig klirrte die am Bug zerschellte Sektflasche und der Schaumwein schäumte, als der Kapitän auf Luke 4 vor der versammelten Mannschaft das jüngste Schiff der deutschen Handelsflotte taufte. „Mañana“ sollst du heißen, zu deutsch ‚morgen‘, ‚nächstens‘, ‚demnächst‘, ‚bald‘. In diesem Wörtchen ‚Mañana‘ liegt alles, was den Südländer sorgenlos macht. Sagt er ‚Mañana‘, bedrückt ihn nichts mehr, und so soll auch jeder frei von aller Sorge sein, der sich in dieses schnittige, mahagoniglanzende Motorboot setzt und in einer Wolke von Gischt über den Wasserspiegel fegt.“ Die „Mañana“ wurde unter Anleitung des Zimmermanns während der Reise in der Freizeit unter reger, zuhandgehender und klugschnackender Anteilnahme der gesamten Besatzung gebaut.

Größe: 2 BRT; Tragfähigkeit: vier Normalverbraucher und ein Hund; PS: je nach Außenbordmotor; Geschwindigkeit: etwa 15 kn mit allen Hauptmaschinen, mit Hilfsmotoren mehr. Diese Daten wurden bei mehreren sorgfältigen Probefahrten längs der Miami Beach „zuverlässig“ ermittelt.

Am 26. März lief nach siebenmonatiger Bauzeit auf der Stülckenwerft in Hamburg der erste deutsche Zerstörer nach dem Kriege vom Stapel. Mit einer Wasserverdrängung von 2850 t wird er das größte Schiff der Bundesmarine sein. Hamburgs Bürgermeister, Max Brauer, hielt die Taufrede. Seine Gattin taufte anschließend den Zerstörer auf den Namen „Hamburg“. Während es sich bei dem 129 m langen und 13,20 m breiten Schiffskörper sowie den maschinellen und elektrischen Anlagen um rein deutsche Entwicklungen handelt, werden die Feuerleitgeräte und die Waffen aus dem Ausland bezogen. Zur Bewaffnung gehören u. a. ein Dutzend Geschütze verschiedener Kaliber, Torpedorohre in Fünflingsätzen, U-Bootsabwehrwaffen und Wasserbombenwerfer.





Die Freiwache



Look before you scrap

Von Werner Kasputtis

„Look before You scrap“ stand dick auf einem Stück Pappe zu lesen, welches mittels Reißbrettstift an der Tür befestigt war. Diese Tür wiederum war die Pforte einer gewissen Örtlichkeit im Mittschiffshaus. Wir hatten viele Griechen an Bord und als Heizer waren Pakistanen gemustert. Später bekamen wir noch einen argentinischen 3. Ingenieur sowie einen chinesischen Koch und einen weiteren Chinamann als Matrosen. Was die Verständigung an Bord betraf, so waren ausgerechnet diese beiden Söhne des Reiches der Mitte am schlechtesten dran, denn der Eine stammte vom Norden und der Andere aus dem Süden seines Landes und daher war ihre Sprache so verschieden, wie etwa Bayrisch und Plattdeutsch. Englisch sprachen beide nicht und deshalb waren sie zum Schweigen verurteilt. Für uns war es immer wieder ein großer Spaß, wenn sich die beiden Landsleute mit Händen und Füßen verständlich zu machen suchten und sich dabei so traurig ansahen, wie Adenauer und Ollenhauer, wenn sie sich über Außenpolitik einig werden wollen. Ich war als Funker gemustert und der Zimmermann war mein einziger deutscher Landsmann. Damit war die mixed Crew vollzählig und was uns betraf, so hätte es keiner NATO bedurft.

Wir waren in wilder Fahrt beschäftigt. Viele von uns wissen davon ein Lied zu singen. Bordsprache war natürlich englisch und ich bildete mir ein, ausreichende Kenntnisse in diesem Idiom zu besitzen. Doch vor oben erwähntem Pappschild stand ich wie der besagte Ochs vorm Berge, heißt doch die wörtliche Übersetzung etwa: „Sieh hin, bevor du dich verkrachst“. Ich brachte keinen Sinn hinein. Jedemal wenn ich das besagte Schott öffnete, war ich am Sinnieren, doch alle Mühe blieb vergebens.

So vergingen wohl bald dreiviertel Jahre. Als wir in Mormugao in Indien einliefen, mußten wir zunächst auf Reede liegenbleiben, da alle Ladeplätze besetzt waren. Zur Herstellung einer Landgangsverbindung mußte deshalb ein Arbeitsboot zu Wasser gebracht werden. Wir liefen abends ein und am nächsten Tag sollte dieses große Manöver beginnen. Es dauerte den ganzen Vormittag, die Vorbereitungen zum Aussetzen des Bootes zu treffen. Ich legte mich jedenfalls nach dem Mittagessen zu meinem gewohnten Schläfchen hin, wurde jedoch bald von einem unheimlichen Lärm, die normale griechische Sprachlautstärke, vor meiner Kammer gestört. Von dem Spektakel aufgeschreckt, ging ich an Deck, um das Aussetzen mit gutgemeinten Ratschlägen zu unterstützen und den Matrosen im Wege herumzustehen. Und wirklich, o Wunder, in den Davits aufgeheißt ließ sich das Boot ausschwingen und erhielt einen Matrosen als Besatzung. Dieser Matrose ging kopfheister zu Bach, weil am vorderen Kutterläufer der Zahn der Zeit zu lange genagt hatte, so daß er brach. Das Boot selbst soff auch gleich ab, denn zwischen seinen eingetrockneten Planken quollen mittlere Thunfische hindurch.

Am nächsten Morgen war aber alles in bester Ordnung. Der Alte und der Chief wollten an Land. Zur selben Zeit, als diese sich anschickten, die Gangway hinabzusteigen, um sich bei dem Agenten sehen zu lassen, wurden meine Schritte von einem gewissen „achterlichen“

Seemannsweise aus Bohuslän

Dieses Lied wurde von Vilhelm Sjögren, Södertälje, 1934, aufgezeichnet. Er hatte es 1870 bei seinem Freund John Bildt aus Morlanda, Bohuslän, gehört. Sicher ist das Lied sehr oft umgedichtet worden. Die älteste Niederschrift stammt aus Gävle um 1840. Es wechselt er-

heblich im Text und auch in der Anzahl der Verse. Auch bei finnischen Seeleuten ist das Lied gut bekannt.

Berechtigte Übersetzung aus dem Schwedischen von Ludwig Dinklage.



Ein junger Seemann schlenderte
An einem Hang so grün — ja, ja!
Dort traf er eine Jungfrau,
'ne Jungfrau hold und schön.
Sing tralalalalalalei!
'ne Jungfrau hold und schön.

Willst werden du mein Liebchen
Alhier auf grünem Plan? — Ja, ja!
So richten wir aus Rosenlaub
Ein Bette für uns an.
Sing tralalalalalalei!
Ein Bette für uns an.

Das Bett ist alsbald zugericht',
Mit Rosen wird's bestreut. — Ja, ja!
Dort woll'n wir beieinander ruhn,
Vertraut wie Mann und Weib.
Sing tralalalalalalei!
Vertraut wie Mann und Weib.

Das Schiff hievt ein den Anker,
Geht auf die hohe See. — Ja, ja!
Am Strande steht das Mädchen,
Das Herz tut ihm so weh.
Sing tralalalalalalei!
Das Herz tut ihm so weh.

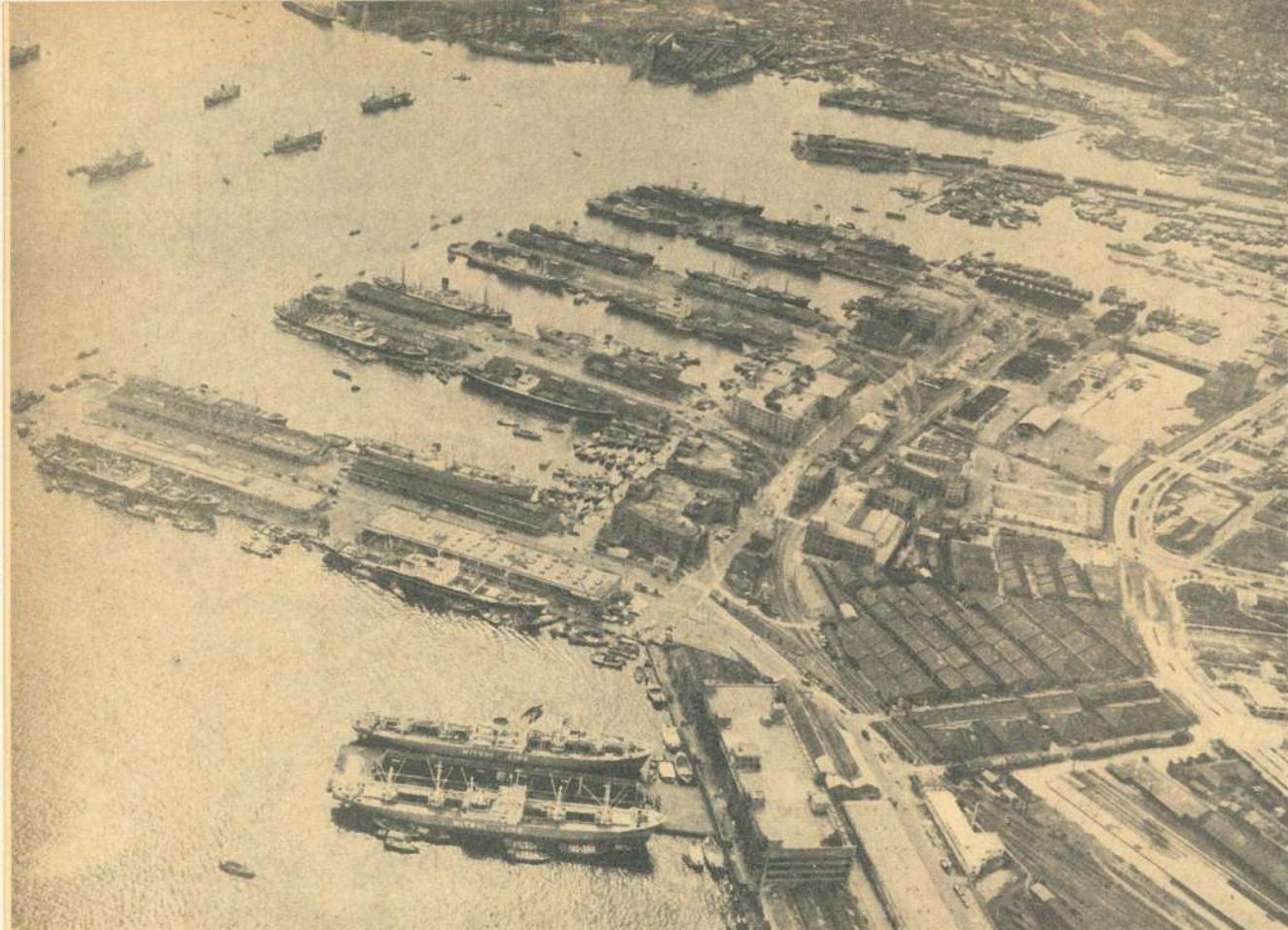
Und als der junge Tag anbrach,
Da weht ein frischer Wind. — Ja, ja!
Die Rosen hat er fortgeweht
Von meinem schönen Kind.
Sing tralalalalalalei!
Von meinem schönen Kind.

Gott gnad' mir armen Jungfräulein,
Mein Kränzlein gab ich dir. — Ja, ja!
Sei du fortan mein Ehemann,
Und schenk ein Häubchen mir.
Sing tralalalalalalei!
Und schenk ein Häubchen mir.

Mein Eh'weib werden kannst du nicht,
Mein Kind, da wird nichts draus. — Ja, ja!
Mein Schiff, das klar im Hafen liegt,
Geht heute noch hinaus.
Sing tralalalalalalei!
Geht heute noch hinaus.

Zwang zu einer Sitzung vor jenem dusseligen Pappschild gelenkt. Dessen sprachliche Mystik war mir an jenem Morgen zunächst noch so unklar wie eh und je. „Look before You scrap“ — „Sieh hin, bevor Du Dich verkrachst“. Ich beschloß wieder einmal resigniert, meine Sprachforschungen abzubrechen und zog nachdenklich wie immer an der Strippe. Das hätte ich nicht tun dürfen, denn durch das Bullauge erscholl ein durch Mark und Bein dringendes Geschrei. Mir schwante Allerübel-

stes, ein mittlerer Massenmord. Ich eilte um „out zu looken.“ Wahrhaftig, Massenmord! Ich hatte einen Volltreffer erzielt, dem Alten, dem Chief und der Bootsbesatzung mitten vor die Brust. Seitdem weiß ich, daß „scrap“ etwas mit „ziehen“ zu tun hat. Und was meine Übersetzung von „scrap“, nämlich das „verkrachen“, anbetraf, so hatte ich mich mit dem Alten und dem Chief für alle Zeiten restlos verkracht. Den Volltreffer haben sie mir nie verziehen.

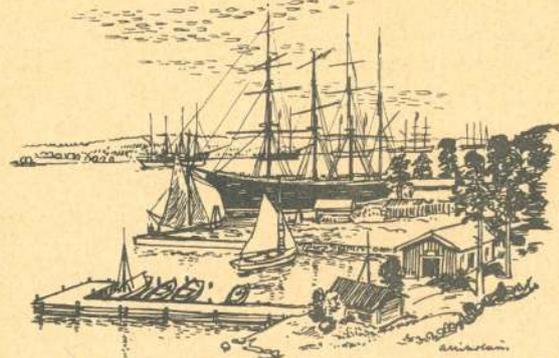


Welthäfen, wie der Liebe Gott sie sieht. Hier blickt er auf Kobe, die japanische Millionenstadt an der Südküste Honshus. Kobe hat einen riesigen Hafen und ist wohl die am europäischsten anmutende Stadt im Lande der Kirschbaumblüte.

Überall in Deutschland blühen bereits die Krokusse.



Mitte März konnte die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger zwei neue Seenotkreuzer von je 52 ts Wasserverdrängung übernehmen. Beide wurden im Typ „Theodor Heuß“ und „Ruhr-Stahl“ gebaut, und zwar die „Hamburg“ von Abeking & Rasmussen in Lemwerder i. O. und die „H. H. Meier“ von Fr. Schweers, Bardenfleth. Das letzte Boot ist nach dem Gründer des Norddeutschen Lloyd benannt und das andere wurde von dem jungen Hamburger Peter Trapp getauft, der im Sommer 1958 unter Einsatz seines Lebens zwei Kinder aus einem ins Fleet gefallenen Kraftwagen rettete. — Die „Hamburg“ wird in Burgstaaken auf Fehmarn und die „H. H. Meier“ in der Wesermündung stationiert werden.



Im Westhafen von Mariehamn auf den Ålandsinseln träumen die letzten Tiefwassersegler.

Der Osterhase war schon wieder auf großer Fahrt und hat seine Fracht in vielen Häfen gelöscht.



Am 23. März trat „Kasaan Bay“ nach der holländischen Schlieper „blanca“-Klasse geht in den letzten Krieges auf die Welt hat eine Wasserverdrängung von 52 ts.



Am 21. März lag ein MS in der Westhafen von Mariehamn auf den Ålandsinseln. Die letzten Tiefwassersegler träumen die letzten Tiefwassersegler.





Der amerikanische Flugzeugträger „Casablanca“ in Fahrt im Tau von zwei Schleppern. Das Schiff wurde während des Krieges in der Werft in Vancouver erbaut, hat eine Verdrängung von 7800/12 000 ts, 11 200 PS

und lief 19 Knoten. Länge 156 m, Rumpfbreite 25 m, Breite Deck 27,4 m, Tiefgang 6 m, 860 Mann Besatzung. Das völlig veraltete Schiff, das nur 30 Flugzeuge tragen konnte, soll in Hamburg verschrottet werden. Auf der Überfahrt brach in schwerem Wetter die Schlepptrasse, so daß die „Kasaan Bay“ einige Zeit treiben mußte.

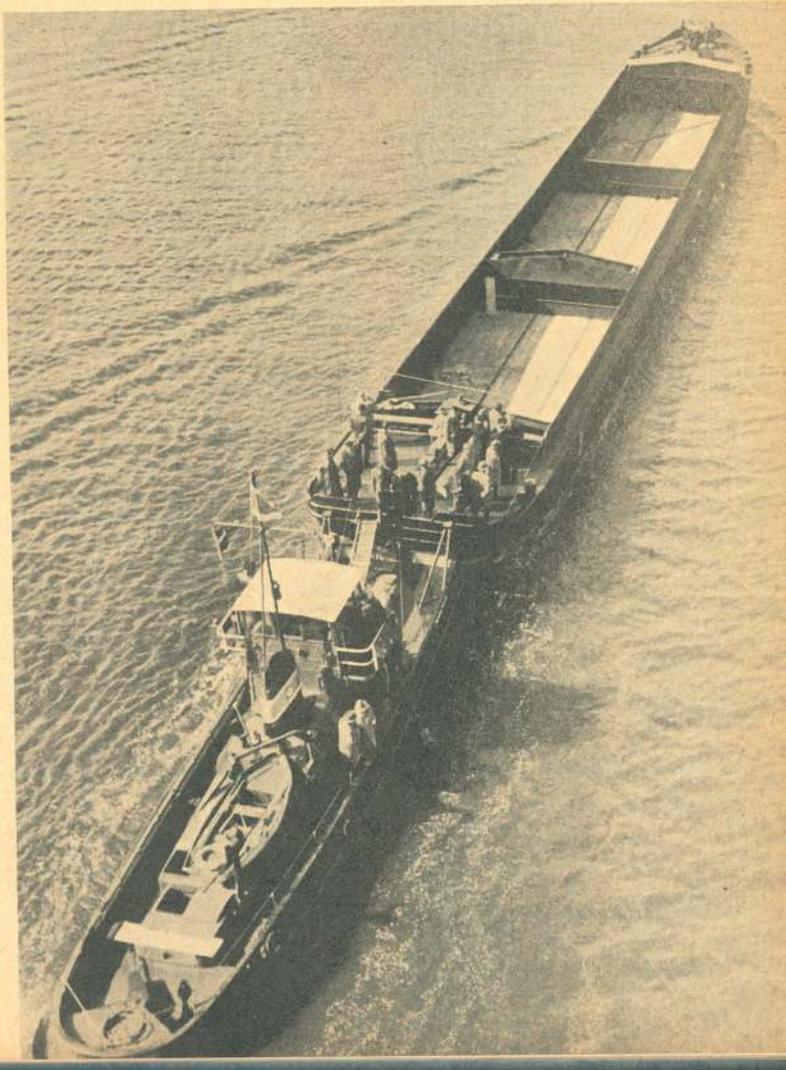


Die von den Amerikanern übernommene Schubschiffahrt bürgert sich auch bei uns ein. Die ersten Versuche unternahm man auf dem Rhein. In Hamburg wurde unlängst die „Erste Elbeschubschiffahrt Hönow K.G.“ gegründet, die den Schlepper „Joachim“ und drei Leichter von 400 und 600 t auf der Werft Th. Buschmann umbauen ließ. Damit auch im bewegten Wasser der Unterelbe sicher manövriert werden kann, hat die Hamburger Schiffskonstruktion und -entwicklung GmbH. eine Ein-Punkt-Verbindung entworfen. Der neue Schubzug soll vorläufig in der Kiesfahrt zwischen Lauenburg und Schulau eingesetzt werden.

Ein Brand aus 100 t Naphtalin im Hamburger Hafen. Die Feuerwehr und vier Feuerlöcher kämpften das Feuer und hatten es bald unter Kontrolle.



Möchten auch Sie so auf den Arm genommen werden? In diesem Fall sicher mit Freuden, handelt es sich doch um die bekannte Filmschauspielerin Ruth Niehaus. O, wie ist das Lämmlein zu beneiden!



WO HEET DE DAMPER?

Zwei schöne Schiffe gibt es in der deutschen Handelsflotte, deren Namen der hamburgischen Geschichte entlehnt sind. Das eine ist das

MS „Karpfänger“

(5719 BRT) der Hanseatischen Reederei Emil Offen & Co., die alle ihre Schiffe nach bedeutenden Hamburgern benannt hat, und das zweite ist das schmucke weiße Seebäderschiff

MS „Wappen von Hamburg“

(2496 BRT) der Hafen-Dampfschiffahrt A.G.. Hamburg. Bereits vor dem Kriege besaß die Hanseatische Reederei einen D „Karpfänger“ von 4974 BRT, der während des Krieges vor Norwegen verlorenging. Noch besser bekannt aber war das Segelschulschiff „Admiral Karpfänger“, ex „L'Avenir“ (2853 BRT) der Hamburg-Amerika Linie, das bereits 1938 auf seiner ersten Reise blieb und dessen tragisches Schicksal noch heute im Dunkeln liegt.

Wer war denn nun Karpfänger und was hat es für eine Bewandnis mit dem Wappen von Hamburg? Fahrenden, die mit offenen Augen einmal von den St. Pauli Landungsbrücken zum „Ankerplatz der Freude“, St. Pauli, gegangen sind, sind dabei auch unter einer Brücke durchgekommen, die im weiten Bogen die Helgoländer Allee überspannt. Diese Kersten-Miles-Brücke soll einmal die schönste Brücke Deutschlands gewesen sein. Vier Hamburger Seehelden zieren dieses Bauwerk: Kersten Miles, nach dem die Brücke ihren Namen trägt, Simon von Utrecht, Ditmar Koel und Berend Jacobsen Karpfänger.

Genau wie Simon von Utrecht und die „Bunte Kuh“ zusammengehören, so auch Karpfänger und das „Wappen von Hamburg“. Und darum wollen wir uns mit den Geschichten beider Taufpaten gleichzeitig befassen.

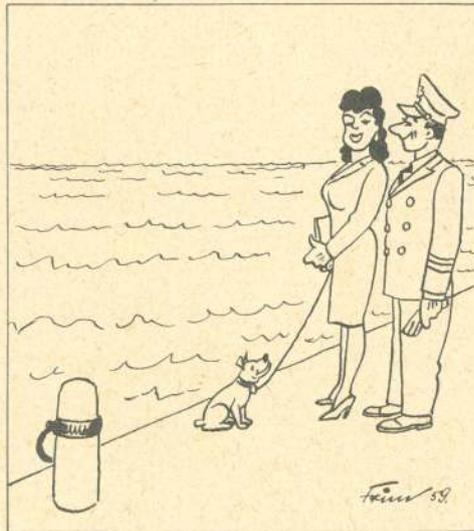
Um die Mitte des 17. Jahrhunderts erreichte die sogenannte Türkengefahr im Mittelmeer und an den Küsten der iberischen Halbinsel und Nordafrikas ihren Höhepunkt. Das gab den Seefahrern und Kaufleuten Anlaß zu unendlichen Klagen, denn die beutegierigen Korsaren der afrikanischen Raubstaaten, der Barberei und Algeriens überfielen mit unglaublicher Frechheit selbst ganze Handelsflotten der Hamburger, kaperten diese trotz mannhafter Gegenwehr und entführten die Besatzungen in die Sklaverei. So beschlossen endlich die Hamburger, zwei mächtige Kriegsschiffe zu bauen, die die nach Spanien bestimmten Kaufahrteifahrer schützen sollten.

Im Jahre 1668 lief auf der Hamburger Werft am Theerhof als erstes dieser Fregatten der Dreimaster „Kaiser Leopoldus“ vom Stapel und im Jahr darauf folgte das Schwesterschiff „Das Wapen von Hamburg“. Im Volksmund wurde dieses nur die „Kaiserin“ genannt. Die Galionsfigur der „Kaiser Leopoldus“ ist noch heute im Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall zu sehen.

Die Besatzung jedes dieser 54 Kanonen, meist Achtzehnpfünder, tragenden Schiffe bestand aus dem Kapitän, einer Anzahl Offiziere, etwa 150 Matrosen und 80 Soldaten. Hinzu kamen ein Prediger, ein Profos und dessen Leute, Wundärzte, Köche und Bedienungspersonal. Unter dem Schutz dieser beiden Konvoischiffe segelten nun die Hamburger Handelsflotten

nach den Hafenplätzen des Mittelmeeres und waren so vor Überfall und Beraubung gesichert.

Hamburger Seeleute, von Haus aus schon urwüchsig, bieder, aber auch verwegen, waren kriegerischen Abenteuern auf hoher See genauso gewachsen, wie sie sich in Kämpfen und Gefahren ausdauernd und standhaft zeigten. Einer von diesen Seefahrern zeichnete sich aber ganz besonders durch Mut und Tapferkeit aus und das war Berend Jacobsen Karpfänger, ein waschechter Hamburger Junge, der sich vom einfachen Seemann zum Schiffsführer emporgearbeitet hatte. Am 14. Juni 1674 wurde er zum Befehlshaber der „Kaiser Leopoldus“ ernannt. Der Erste Bürgermeister der Hansestadt umgürtete ihn eigenhändig mit dem



„Warum ich so auf die See hinausstarre, fragst du? ... Ach so, ich vergaß, du bist ja wieder im Hafen.“

silbernen Degen und überreichte ihm den Admiralsstab. In dem Eid, den Karpfänger abzuleisten hatte, war auch folgendes Gelübde enthalten: „Ich will bei der meiner Admiralschaft anvertrauten Flotte mannhaft stehen und eher Gut und Blut, Leib und Leben opfern, als sie oder mein Schiff verlassen.“

MARSEILLER ODYSSEE

Von Karl Fritz Ludwig

(Fortsetzung)

„Ich hatte ein altes Chronometer, Herr Präsident, der einen ungleichen Gang hatte. Nach meiner vorletzten Reise hatte ich bereits Herrn Armend auf diesen Übelstand aufmerksam gemacht.“

„Herr Vorsitzender, es sind Ausreden, nichts als Ausreden. Was geht es das Gericht an, was der Beklagte auf seiner letzten Reise hatte?“ haspelt Dr. Boulanger schon wieder dazwischen.

„Hm! Die Schiffsuhr hatte einen ungleichen Gang, Kapitän Rouillée. Und wie war es mit Ihrem Sextanten bestellt?“ forschert Kapitän Mérode weiter.

„Einen Sextanten hatte ich nicht, Herr Beisitzer. Man hatte mir nur einen Oktanten ge-

geben, ein uraltes Instrument mit zerbrochenen Spiegeln, mit ausgeleierte Schrauben. Kein Trödler in Marseille hätte mir mehr als fünf Franken dafür gegeben.“

Zehn Jahre lang hat Karpfänger diese Aufgabe redlich erfüllt. Nicht ein einziges unter seinem Schutz stehende Schiff ist den Korsaren in die Hände gefallen, dagegen hat er manchen Kaper der „türkischen Hunde“ in den Grund gebohrt. Seinen größten Ruhm gewann Karpfänger in einem Kampf mit französischen Kapern vor der Elbmündung. Er kam mit fünfzig Grönlandfahrern, die eine reiche Beute an Waltran an Bord hatten, von Spitzbergen. Gerade wollte die Flotte in die Elbe einsegeln, als sie sich gänzlich unerwartet von fünf starken Kaperschiffen, von denen eines sogar 38 Kanonen an Bord führte, angegriffen sah. Innerhalb von zwölf Stunden hatte Karpfänger diese niedergekämpft, zwei Schiffe versenkt und die übrigen drei durch Geschützfeuer so zugerichtet, daß sie Reißaus nahmen. Für diesen ruhmreichen Sieg über die „Franschen Caper“ erhielt Karpfänger eine öffentliche Belobigung und ein Geschenk von 300 Talern.

Ein zweites Beispiel von Heldenmut zeigte er im Jahre 1681, als er auf der Höhe von Cadix, eine Hamburger Flotte sichernd, ein Gefecht zwischen den Schiffen der aus Südamerika zurückkehrenden spanischen Silberflotte und marokkanischen Seeräubern bemerkte. Er ließ auf seiner „Kaiser Leopoldus“ alle Segel setzen und eilte den Spaniern zu Hilfe. Es gelang ihm, die Korsaren in die Flucht zu schlagen und die bereits genommenen Silber-Galeonen zurückzuerobern.

Für diese Tat ehrte König Carl II. von Spanien persönlich Karpfänger dadurch, daß er ihm die goldene Ehrenkette umhing.

Im Sommer 1683 erhielt Karpfänger die Führung des zweiten Hamburger Konvoischiffes, „Das Wapen von Hamburg“. Bei einem Besuch in Cadix am 10. Oktober 1683 brach eines Abends auf dem „Wapen von Hamburg“ im Vorschiff ein Brand aus, der schnell um sich griff und trotz stundenlanger Bemühungen nicht mehr zu löschen war. Um 1 Uhr nachts erreichte das Feuer die Pulverkammer und „Das Wapen von Hamburg“ flog in die Luft. Hierbei fand auch Karpfänger den Tod. Die Leiche Kapitän Karpfängers, die gegen das Ankertau eines englischen Kauffahrers getrieben war, wurde unter großen Feierlichkeiten in Cadix beigesetzt. König Carl II. ließ auf dem Grabe ein prächtiges Denkmal setzen, dem tapferen Hamburger Seehelden zum rühmenden Gedenken.

Käpten Brass

geben, ein uraltes Instrument mit zerbrochenen Spiegeln, mit ausgeleierte Schrauben. Kein Trödler in Marseille hätte mir mehr als fünf Franken dafür gegeben.“

„Ausreden, Herr Vorsitzender, nichts als Ausreden! Wer ist nach der Seegesetzgebung für die nautischen Instrumente verantwortlich? Der Schiffsführer, ganz allein der Schiffsführer. Er schiebt jetzt die Schuld auf die Instrumente, nur um seine unsauberen Geschäfte, die er in Norwegen zu machen suchte, zu entschuldigen. Jeder Uhrmacher in der Stadt hätte ihm das Chronometer für ein paar Centimes gereinigt und geölt. Zum Schiff gehörte ein gutes Chronometer. Wer hatte es denn verschmutzen lassen, wer hat es nicht sorglich



C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

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

gepflegt? Der Reeder doch nicht etwa? Zum Schiff gehörte ein guter Oktant. Wem ist er zerbrochen? Herrn Armend vielleicht? Nein, nur dem Kapitän Rouillée ganz allein.“

„Herr Dr. Boulanger, ich muß Sie ersuchen, die Verhandlung nicht fortgesetzt zu unterbrechen. Herr Kapitän Mérode, haben Sie noch Fragen an den Beklagten?“

„Kapitän Rouillée, schildern Sie uns einmal den Verlauf der Reise.“

„Herr Vorsitzender, ich beanstande diese Frage. Der Verlauf der Reise steht hier nicht zur Debatte, lediglich...“

„Herr Dr. Boulanger, ich habe Sie eben erst ersuchen müssen, die Verhandlung nicht zu unterbrechen. Schildern Sie Ihre Reise, Kapitän Rouillée.“

„Ich bitte aber doch, Herr Vorsitzender, auf die eigentliche Anklage der Baratterie...“

„Kapitän Rouillée, lassen Sie sich nicht irritieren, schildern Sie die Reise.“

„Herr Präsident, seit sechs Jahren bin ich an Bord der Schonerbrigg ‚Ceres‘ des Herrn Armend, zwei Jahre als Obersteuermann, vier Jahre führe ich sie als Kapitän. Das Schiff ist jetzt siebenundfünfzig Jahre alt. Überall zeigen sich Altersschäden. Das Schiff wird weich im Kiel, in den Planken sitzt der Wurm, die Bugstücke rotten, die Verbolzungen der Inhölzer lockern sich.“

„Herr Vorsitzender, ich erhebe Einspruch gegen diesen Bericht. Es liegt Anklage vor wegen Baratterie, nicht wegen des Bauzustandes der ‚Ceres‘.“

„Herr Dr. Boulanger, ich muß Sie schon wieder zur Ordnung rufen. Also, Kapitän Rouillée, Sie behaupten, das Schiff sei in einem seeuntüchtigen Zustand gewesen?“

„Das gerade nicht, Herr Präsident. Ich habe nur gesagt, daß das Schiff alt sei. Immer wieder habe ich Herrn Armend auf die Schäden aufmerksam gemacht und ihm geraten, es gründlich zu überholen und neu kupfern zu lassen. Herr Armend hat meine Ratschläge nicht beachtet.“

„Mein Mandant bezahlt seine Kapitäne nicht dafür, daß sie ihn belehren, sondern daß sie seine Schiffe sicher über See bringen.“

„Unterbrechen Sie doch nicht immer die Verhandlung, Herr Dr. Boulanger! Fahren Sie fort, Kapitän Rouillée!“

„Dem Zustand des Schiffes entsprachen die Instrumente. Ich erwähnte es bereits. Der Kompaß war für die ‚Ceres‘ viel zu klein. Herr Kapitän Niñon — er ist zufällig als Beisitzer anwesend — hatte mir selbst erklärt, daß es unmöglich sei, einen derartigen Kompaß zu regeln und lehnte dieses ab, als er ihn am 4. Mai dieses Jahres kompensieren sollte.“

„Ich muß zugeben, daß Kapitän Rouillée die Wahrheit...“

„Ich erhebe Einspruch gegen diese Äußerung des Beklagten, Herr Vorsitzender. Zur Frage steht lediglich...“

„Ja, ja, wir wissen es, die Baratterie. Fahren Sie fort, Kapitän Rouillée!“

„Herr Präsident, vor Antritt jeder Reise habe ich Herrn Armend auf den schlechten Zustand des Kompasses aufmerksam gemacht, habe einen neuen größeren und habe auch einen zweiten als Regelkompaß verlangt. Es wurde mir abgeschlagen...“

„Oho, Herr Vorsitzender, ich erhebe Einspruch. Mein Mandant ist dafür in ganz Frankreich bekannt, daß er die bestausgerüsteten Schiffe...“

„Erzählen Sie weiter, Kapitän Rouillée!“

„Herr Präsident, mein Reeder lehnte es ab,

„Kapitän Rouillée, schildern Sie den Oktanten!“

„Den Oktanten, Herr Präsident? Er entsprach ganz den übrigen Instrumenten. Ich erwähnte es bereits. Auch hier habe ich nach jeder Reise Herrn Armend um einen anderen gebeten, doch immer...“

„Da sehen Sie es wieder, Herr Vorsitzender, immer dasselbe. Die Schuld soll am Ende noch mein Mandant tragen? Ein Schiffsführer, der sich mit derartigen Instrumenten, mit solchen Museumsstücken, die es nach der Schilderung des Beklagten sein müssen, nach See hinaus wagt, dürfte niemals so anmaßend sein, sich Kapitän zu nennen. Er ist ein unverantwortlich handelnder...“

„Herr Dr. Boulanger, ich muß Sie nochmals zur Ordnung rufen!“

„Ich erhebe Einspruch, Herr Vorsitzender. Ein Kapitän mit Verantwortungsbewusstsein hätte sich weigern müssen, mit einem so schlecht ausgerüsteten Schiff überhaupt in See zu gehen.“

„Hm! Wie stellen Sie sich dazu, Kapitän Rouillée?“

„Herr Präsident, ich habe mich auch geweigert, den Hafen mit einem so schlecht ausgerüsteten Schiff zu verlassen. Ich hielt dies für meine Pflicht. Ich allein trage die Verantwortung für das Leben meiner elf Männer an Bord. Doch ich habe Familie, Herr Präsident, ich läge auf der Straße. Niemals wieder würde ich ein Schiff erhalten. Mehr als einmal drohte mir Herr Armend damit, mich hinauszuerwerfen. Und dann, Herr Präsident, bin ich gesegelt.“

„Halt, halt, Herr Vorsitzender!“

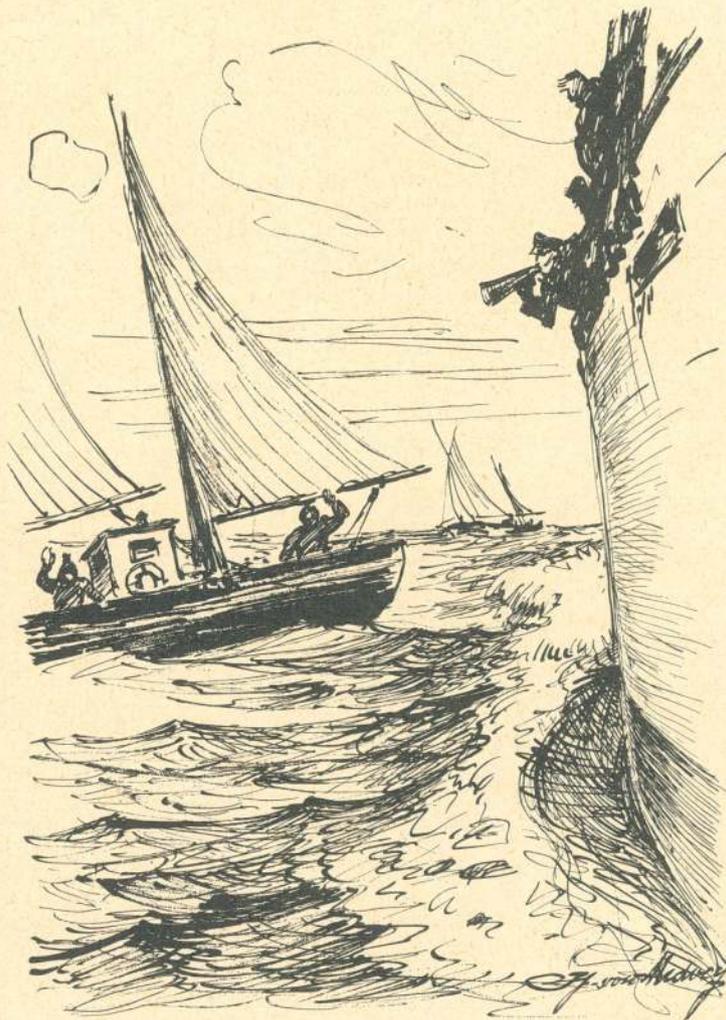
Das sind Anschuldigungen, schwerste Beleidigungen meines Mandanten. Ich erhebe Einspruch. Der Schiffsreeder Armend ist der größte Philantrop der Provence.

Hat er nicht erst neulich, als der Bischof aufrief zu einer Spende für die Kathedrale am Quai de la Joliette, einen namhaften Betrag gezeichnet? Waren nicht die Zeitungen des Lobes voll über diesen Menschenfreund?“

„Das gehört nicht hierher, Herr Dr. Boulanger. Meine Herren, haben Sie noch Fragen zu den Instrumenten zu stellen?“

„Mein Gott, Rouillée, wie haben Sie denn nur den Weg über den Atlantischen Ozean finden können?“ fragt Kapitän Mérode.

„Bis zu den Kanarischen Inseln ging es noch an, Herr Präsident. Ich hatte von Zeit zu Zeit Mitsegler, die mir Uhrzeit und Besteck gaben. Dann erreichte ich den Passat. Auch hier fand ich manches Schiff, das mir seinen Ort aufgab. Ich arbeitete mich zunächst südwärts und erreichte die Linie auf etwa 28 Grad West. Von hier hielt ich Südwest und machte Kap San Roque. Einmal die amerikanische Küste erreicht, segelte ich südwärts an ihr entlang. Ich hatte die Sonne, ich hatte die Sterne. Ich peilte Pernambuco. Mit dem Log lief ich dann



mir einen neuen Kompaß zu bewilligen. Das gleiche gilt für das Chronometer. Es war bekanntlich sehr altersschwach. Auf meine Kosten wollte ich es reinigen und ölen lassen. Der Reeder gab mir ja kein Geld dafür. Der Chronometermacher gab mir die Uhr zurück mit der Bemerkung, daß eine Reparatur nicht mehr möglich sei. Ich habe es Herrn Armend gemeldet. Er zuckte die Achseln und damit war es für ihn erledigt.“

„Ausreden, immer wieder Ausreden, Herr Vorsitzender! Sehen Sie nicht, wie der Beklagte versucht, die ganze Schuld auf meinen Mandanten abzuwälzen? Die Reederei Armend ist ein solch angesehenes Unternehmen, daß sie über diese Angriffe...“

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE - SCHMIEROELE

ESSO

wieder die Küste entlang und stand schließlich vor Bahia.“

„Immerhin eine Navigation, wenn auch gerade keine nachahmenswerte. Wie lange brauchten Sie für die Überfahrt?“

„Am 16. Juni fiel der Anker vor Bahia. Die rund 5000 Seemeilen auf diesem Kurs habe ich somit in siebenunddreißig Tagen zurückgelegt, Herr Präsident.“

„Keine schlechte Leistung, Kapitän Rouillée, mit diesem Sarg!“

„Herr Vorsitzender, ich erhebe Einspruch! Ich muß Herrn Kapitän Mérode als befangen ablehnen. Mein Mandant hat keine Särge in seiner Reederei. Ich lege Verwahrung ein gegen diesen Ausdruck.“

„Das Wort ‚Sarg‘ dürfte meinem Beisitzer nur versehentlich entschlüpft sein, Herr Dr. Boulanger. In der Seefahrt ist ein solcher Ausdruck gang und gäbe. Erzählen Sie jetzt die Rückreise, Kapitän Rouillée!“

„Herr Präsident, nachdem mich die Kaiserlich brasilianischen Behörden freigegeben hatten, löschte ich sofort meine Stückgutladung. Es gelang mir, zu günstigen Bedingungen eine Partie Farbhölzer und etwas Tabak für Marseille auf Kosten meines Reeders einzukaufen. Für den Rest meines Geldes kaufte ich Proviant. Am 18. Juli 1849 war ich seeklar und klarierte aus. Zunächst segelte ich nordwärts, mich bis Pernambuco in Küstennähe haltend. So gut ich es mit meinem Kompaß vermochte, hielt ich weiter Nordkurs. Auf diesem Wege hoffte ich, am schnellsten die Westwinddrift zu erreichen. Ich traf nicht ein einziges Schiff. Vielleicht bin ich dadurch nördlicher geraten, als ich ursprünglich beabsichtigte. Fortgesetzt mußte ich auf Backbordbug liegen. Auf der Breite der westlichen Eilande hoffte ich die Westwinde anzutreffen. Von Tag zu Tag wartete ich auf das Umspringen des Windes. Es geschah nichts. Ich sichtete auch kein einziges Segel. Nach meinem Kompaß zu urteilen, lag ich Nordost bis Nordnordost an. Herr Präsident, man kommt mit Gissungen notdürftig zurecht, wenn man ständig auf der gleichen Breite segelt. Doch wenn man gleichzeitig Breite und Länge verändert, braucht man schon einmal einen Schiffsort. Woher sollte ich den nehmen, da Kompaß und Chronometer versagten und der Sand im undichten Logglas in der Tropenschwüle feucht geworden war? Der Himmel war zudem ständig bewölkt, ohne daß es regnete. So gelang es mir nicht einmal, eine Breite zu bekommen.“

„Und Sie trafen die ganze Zeit kein Segel, Kapitän Rouillée? Das hätte Sie doch stutzig machen sollen.“

„Ich sichtete nichts, Herr Präsident. Wie ausgestorben war die See. Das Wetter wurde schlecht. Regen und Stürme. Und immer noch aus östlichen Richtungen. Wir lagen begedreht und trieben westwärts ab. Und mußten pumpen. Die alte ‚Ceres‘ machte Wasser...“

„Herr Vorsitzender, ich erhebe Einspruch! Der Beklagte belegt das Schiff meines Mandanten mit Attributen...“

„Nun einen Neubau kann man die ‚Ceres‘ mit ihren siebenundfünfzig Jahren doch wirklich nicht nennen, Herr Dr. Boulanger. Also, Kapitän Rouillée, Sie hatten kein Besteck, schlechtes Wetter aus Ost und lagen begedreht?“

„So war es, Herr Präsident. Wir kamen nicht zur Ruhe. Jede Wache mußte eine Stunde lang an die Pumpen. Ich habe das Äußerste von meinem Volk verlangen müssen.“

„Herr Vorsitzender, mein Mandant bezahlt sein Schiffsvolk dafür, daß es sich voll für ihn einsetzt.“

„Fahren Sie fort, Kapitän Rouillée!“

„Es wurde kälter und kälter. In bezug auf unsere Ausrüstung waren wir nur auf den Sommer vorbereitet. Wir hätten jetzt dickes Wolzeug haben müssen. So hoch ich anliegen konnte, ließ ich das Schiff laufen, hoffte, die französische Küste irgendwo zwischen der Gironde und der Loire zu machen. Da wurde der Wind endlich westlich. Ich ließ alle dienlichen Segel setzen und lief nach Osten. Endlich sah ich ein Segel, mehrere Segel, eine ganze Menge. Da ich sie anpraien wollte, mußte ich abfallen nach Backbord. Es waren Fischerboote, winzige Nußschalen. So konnte ich also nicht mehr weit von der Küste sein. Schließlich erkannte ich an der Bauart, daß es Norweger sein mußten. Ich bat um den Schiffsort, auf englisch. ‚Tronhjem, Tronhjem!‘ riefen sie mir zu und wiesen mit den Armen in eine bestimmte Richtung. Wohin ich denn wollte? ‚Nach Drontheim‘, sagte ich. Man hätte mich ausgelacht, hätte ich nur eine Silbe von Gibraltar erwähnt. Ich überlegte, ob ich einen Lotsen nehmen sollte. Nein, was wollte ein Lotse bei mir an Bord, wo ich doch so gut wie keinen Kompaß besaß? Ich segelte also den Fischern nach, stand vor einer Felsenküste, folgte den Booten durch ein enges Loch zwischen den Schären, und am Abend fiel der Anker bei Agdenes im Dronheim-Fjord. Am andern Morgen brachte ein Lotse das Schiff an die Stadt. Dort legte ich vorm französischen Konsul Verklarung ab. Ich bat ihn, meine Instrumente zu begutachten. Er schickte einen Sachverständigen, einen norwegischen Kapitän. Dieser schüttelte den Kopf über den Kompaß, die Seekarten-Ausrüstung, das Chronometer, den Oktanten, verstand es nicht, wie man mit solchen altväterischen Instrumenten in See gehen konnte...“

„Da haben wir es wieder, da haben wir es wieder, Herr Vorsitzender! Wie kann ein Schiffsführer mit solchen Instrumenten...“

„Sparen Sie sich Ihre Worte, Herr Dr. Boulanger! Bitte, Kapitän Rouillée, kam Ihnen das nicht selbst höchst sonderbar vor, daß Sie soweit nördlich standen?“

„Gewiß, Herr Präsident! Ich war selbst äußerst erschrocken, als ich feststellte, daß ich mit norwegischen Fischern zusammengetroffen war. Wie ich dort aber von englischen und dänischen Kapitänen erfuhr, sollen in diesem Jahr die Ostwinde bis in die hohen Breiten hinein vorgeherrscht haben, im Gegensatz zu allen früheren Erfahrungen. Daher bin ich erst zusammen mit dem Golfstrom in die Westwinddrift hineingeraten.“

„Warum liefen Sie denn überhaupt erst nach Drontheim ein? Als Sie erfuhren, wo Sie waren, wäre es doch das Richtige gewesen, sofort nach Süden abzudrehen und an der Küste entlangzulaufen?“

„Herr Präsident, es wurde die höchste Zeit, daß wir Land machten. Sie glauben nicht, meine Herren, was wir in diesen Wochen

durchgemacht haben. Dreiundsiebzig Tage auf See und nur für zweiundvierzig Tage Lebensmittel an Bord. Schon nach dreißig Tagen, als wir kein Segel sichteten, mußten wir auf halbe Rationen gehen. Nach vierzig Tagen wurde der Verpflegungssatz noch weiter heruntersetzt. Grammweise fast wurden Brot und Salzfleisch ausgegeben. Wir fingen das Regenwasser auf und benetzten damit unsere Lippen. Herr Präsident, ich habe alles getan, was in meiner Macht stand, das Los meines Volkes zu erleichtern. Einen Mann hatte ich im Vortopp, Ausschau zu halten nach einem Segel. Angeln hatte ich ausbringen lassen, Schleppangeln für Makrelen und Doraden. Nichts biß an. In den letzten Tagen hatten wir fast nichts mehr zu essen. Wir kratzten die Krumen aus den Zwiebackdosen zusammen. Die ersten meines Volks erkrankten. Die Zähne lockerten sich, das Zahnfleisch faulte. Skorbut! Immer weiter griff dieses Übel um sich. Schließlich hatte ich nur noch drei Gesunde an Bord. Da sichteten wir die norwegischen Segel. Herr Präsident, Sie glauben es nicht, wieviele heiße Gebete von uns allen zum Himmel emporstiegen, uns die Rettung zu schicken. Aber — ich muß es offen aussprechen — ebensoviele Flüche hallten über unser Deck, wurden die Fäuste geballt über den Reeder, Herrn Armend, der...“

„Ich erhebe Einspruch, Herr Vorsitzender! Ich dulde es nicht, daß mein Mandant hier beleidigt wird von einem Manne, der der Baratterie be...“

„Halten Sie ein, Herr Rechtsanwalt! Kapitän Rouillée, mäßigen Sie sich und fahren Sie fort!“

„Herr Präsident, die Herren Beisitzer werden es Ihnen bestätigen können, wie einem Seemann zu Mute ist, der solches erdulden muß. Ohne einen Tropfen Wasser, ohne einen Bissen Brot kamen wir in Drontheim an. In christlicher Nächstenliebe haben uns norwegische Fischer sofort geholfen. Gott vergelte es ihnen! Ich hatte keinen Centime in der Tasche. Wie sollte ich das Schiff neu ausrüsten, wie die Hafengebühren bezahlen, den Quarantänearzt, das Konsulat? Ich mußte Bodmerei aufnehmen. Das Schiff konnte ich nicht verpfänden. Mein Gott, siebenundfünfzig Jahre! Man hätte mich ausgelacht. Auf die Ladung hin, die Partie Farbhölzer, die paar Ballen Tabak, hat man mir das Geld vorgeschossen. Fünfhundert Kronen! Jetzt hatte ich Proviant, hatte Wasser. Drei Tage im Hafen — mein Volk fing gerade an, vom Skorbut zu genesen — wollte ich wieder ausklarieren. Die norwegischen Behörden gaben mich jedoch nicht frei. In ihren Augen war das Schiff nicht seetüchtig, wenigstens nicht mit diesen Instrumenten. Ich verlegte mich aufs Bitten. Da es bis Gibraltar immerhin nur Küstenfahrt war, wollten sie schließlich großmütig auf das Chronometer verzichten. Einen anderen Kompaß, einen heilen und gebrauchsfertigen Oktanten aber verlangte man von mir. Ich mußte nochmals dreihundert Kronen Bodmerei nehmen.“

„Sie hören es, Herr Vorsitzender, Sie hören es! Der Beklagte sagt es selbst, daß er auf Kosten seines Reeders Schulden machte, achthundert Kronen Schulden. Ich bitte Sie, achthundert...“ (Schluß folgt).

Pelikan

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MONKEDAMM 17-18

boda

34 86 57

FOLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF



Klar bei Schmünzelaüge

Miller und Jackson, zwei amerikanische Großindustrielle, gerieten sich im Klub über die Frage in die Haare, ob anständige Menschen mit den Sowjets auskommen könnten. „Gangster und Piraten sind sie“, behauptete Jackson, „nichts ist ihnen heilig. Menschenleben sind wohlfeil und, wer Glück hat, verreckt nur in einem Zwangsarbeitslager.“ — Miller entgegnete hitzig: „Das sind Greuelmärchen! Ich gehe jede Wette ein, daß ich mit einem Sowjetschiff hinüberfahren kann, mir Land und Leute ansehen und mich erholen werde und dann gesund und munter nach Hause komme.“ — Die Wette halte ich,“ schlug Jackson ein, und man einigte sich auf 100 000 Dollar.

Miller besorgte sich also Visum und Schiffs-karte und ging dann vierzehn Tage später in New York vernügt und zuversichtlich an Bord des sowjetischen MS „Tobolsk“ mit dem Zielhafen Leningrad. Er wurde außerordentlich liebenswürdig und zuvorkommend behandelt und erhielt eine komfortabel eingerichtete Kammer. Als das Schiff ein paar Stunden in See war, erschien der Messesteward und bat den Passagier in gebrochenem Englisch, zum Kapitän zu kommen. Dieser erwartete ihn schon mit finsterner Miene und sagte: „Chaben Tellegramm firr Misterr. Bitte lassen!“ — Miller nahm den Funkspruch entgegen und las: „Lieber Freund, wenn Sie Chruschtschow nicht erschießen können, versuchen Sie es mit Mikojan. Viel Erfolg! Gruß, Jackson.“ — Jackson hatte die Wette gewonnen.

Stauend laufen die Besucher durch das Schiff. Überall Technik, Elektronik: auf der Kommandobrücke und im Maschinenraum: In der Funkbude ist es am schlimmsten damit bestellt. In der letzteren entdecken sie ein kardanisch aufgehängtes Aquarium und darin ein paar buntschillernde Tropenfische. „Wofür sind denn die da?“ fragt einer der Besucher. — „Das hat man wahrscheinlich deshalb dahingestellt,“ meint der Offizier, der die Besucher herumführt, „um daran zu erinnern, daß es doch noch einige Dinge auf Erden gibt die der liebe Gott selbst erfunden hat.“

Hein hatte eine neue Eroberung gemacht und schwärmte nun in der Matrosenmesse von ihr. Eva hieß sie, hatte einen wunderbar kurvenreichen Körper und ein süßes Gesichtchen. „Weißt du, Fiete, sie sieht aus wie . . . ja, wie ein Wunder!“ — Fiete, der etwas belesen war, schüttelte den Kopf: „Das ist ein schlechter Vergleich. Ein Wunder ist etwas, das du sehen und bestaunen, aber nicht berühren und besitzen kannst.“ — Hein strahlte: „Siehst du, genau das ist Eva!“

Der Leitende Ingenieur klagt dem Schiffsarzt sein Leid. „Was soll ich bloß machen, Herr Doktor? Vier Jahre bin ich jetzt verheiratet. Erst gab es eine Tochter, dann kam ein Zwillingpaar und jetzt wurden es sogar Drillinge. Wie soll das nur weitergehen?“ — „Beruhigen Sie sich nur, Herr Kollmorgen, blicken Sie nicht allzu schwarz in die Zukunft. Das Höchste, was bisher erreicht worden ist, sind Sechslinge.“

MS „Fischertor“ hat neuerdings eine Fußball-Elf. In einem Mittelmeerhafen soll ihr erstes Spiel steigen. Gegen eine Mannschaft von Land. Um diese anzufeuern, verspricht ihnen der Kneipenwirt, wo sie ihre Versammlungen abhalten, für jedes Tor einen Humpen Wein. Aber auch der Kapitän der „Fischertor“ glaubt, man müßte den Siegesfeier seiner Elf anstacheln. Für jedes Tor will er eine Runde Lagerbier stiften. Das Endergebnis des Spiels: 37 : 37.

Sachen gibt's! Da paßt doch dem Assi Meyer kein Buch aus der Bordbibliothek. Die Kriminalromane sind ihm alle viel zu milde und lange nicht spannend genug. So geht er selbst in eine Buchhandlung, um sich für die nächste Reise ein paar tolle „Krimisches“ auszusuchen. Aber nichts sagt ihm zu, obgleich die Verkäuferin immer neue Bücher auf den Tisch legt. Schließlich nimmt sie den letzten Roman vom Bord: „Dies hier ist ganz bestimmt etwas für Sie. Spannung bis zur letzten Seite und da stellt sich dann heraus, daß die Polizei den Falschen verhaftet hat und der Leser selbst der Mörder ist . . .“

Korl Besanschot wollte sein Mädchen besuchen. Unten auf der Treppe vorm Haus, in dem Annemarie wohnte, saß ihr kleiner Bruder und begrüßte ihn: „n Tag, Onkel Korl! Annemarie hat dich erwartet.“ — „Fein,“ nickte dieser, „woher weißt du denn das?“ — „Sie ist extra deswegen schon vor zehn Minuten weggegangen.“

In dem kleinen Häuschen hinterm Deich schlug die Türglocke an. Die Seemannsfrau öffnete und sah sich einem Herrn mit Kofferchen gegenüber. Es war der Vertreter einer Wollwarenfirma, der seine Ware anbieten wollte. Höflich zog dieser den Hut und fragte: „Grobes Garn gefällig?“ Die Seemannsfrau lachte und meinte: „Sicher, gern! Vielleicht kann ich Ihnen dafür auch eins spinnen, das Sie noch nicht gehört haben.“



... und natürlich brauchen wir noch 'nen Papagei, der auf seiner Schulter sitzen muß . . .“

Jan kam von großer Fahrt zurück und besuchte nach dreijähriger Trennung seine hübsche kleine Frau im Heimatdörfchen. Mieke hatte aber durch unkontrollierbare Kanäle mitbekommen, daß sich ihr Jan in Habana, Rio, Yokohama und einigen anderen Häfen, die sie auf ihrer Trampfahrt angelaufen hatten, ein paar Seitensprünge geleistet hatte. Deshalb lud sie den Pastor ein, damit dieser ihrem etwas leichtsinnigen Ehemann ins Gewissen reden sollte. Hochwürden fing das dann auch sehr geschickt an und brachte erst im Laufe der Unterhaltung das Gespräch auf die Sünden der Menschheit. „So ist beispielsweise Ehebruch in jeder Hinsicht eine genauso schwere Sünde wie ein ruchloser Mord“, erklärte er, „meinst du nicht auch, Jan?“ Der also angeredete erwiderte ganz unschuldig: „Das kann ich nicht beurteilen, Herr Pastor, ich habe noch nie einen Mord begangen!“

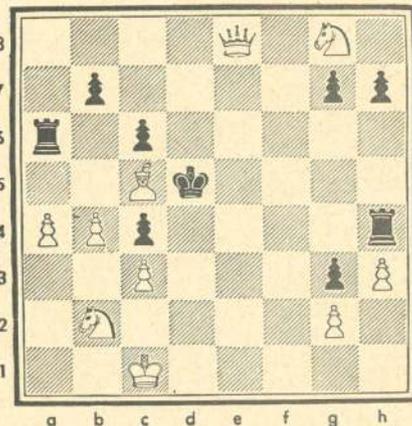
UNSERE SCHACH-ECKE

Dame auf der Leiter

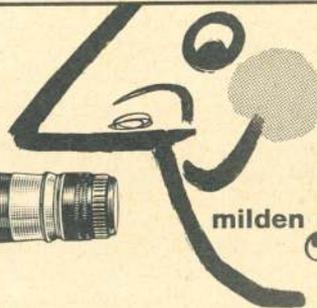
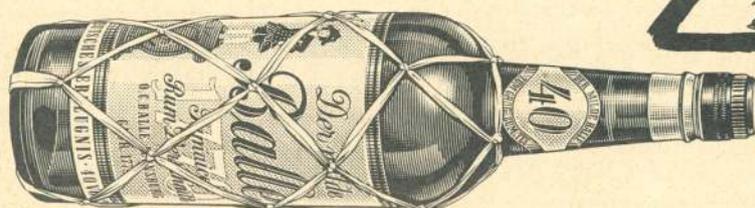
Von L. I. Loschinskij

(2. Preis im Turnier des Britischen Schachbundes 1957/58)

Weiß zieht an und setzt im 3. Zuge matt



Anmutig die Leiter (e-Linie) herabsteigend, läßt die weiße Dame den schwarzen Turm wie ein Weberschiffchen flitzen, wobei er der schwarzen Majestät sehr im Wege ist.



Wer eine
feine
Nase hat,
nimmt

milden **Balle**



Was den Seemann sonst noch interessiert

Ist Seewasser schädlich?

Schiffbrüchige, die tage- und wochenlang im Rettungsboot ausharren mußten, wurden immer wieder gewarnt, auch wenn sie die größten Durstqualen erlitten, Seewasser zu trinken. Es sind viele Fälle bekannt, in denen solche Leute vom Wahnsinn befallen wurden. Nun machte vor einigen Jahren der französische Arzt Dr. Alain Bombard von sich reden, als er auf einem Gummifloß eine Atlantiküberquerung unternahm und dabei ausschließlich von der See leben wollte, also von Fischen, Algen und Plankton. Er stellt die Behauptung auf, daß Seewasser unschädlich sei und kein Schiffbrüchiger zu verhungern und zu verdursten brauche.

Diese Behauptung wurde sehr umstritten. Der deutsche Arzt Dr. Hannes Lindemann, der den Atlantik in einem Negekanu, einem Falboot und in einer Segeljacht überquert hat, warnt dringend vor dem Genuß von Seewasser. Nach seinen Erfahrungen darf Brackwasser nur getrunken werden, wenn es über 50% Süßwasser enthält. Auf keinen Fall aber darf man Seewasser trinken. Augen, Blut und Spinalflüssig-

keit (im Rückenmark) der Fische enthalten wohl freies Wasser, alle übrigen Teile und sonstigen Seeprodukte aber verlangen vom Körper zusätzlich Wasser. Wenn daher der Schiffbrüchige kein Frischwasser hat, darf er auch keinen Fisch essen. Hier sind „Solarstill“ und Entsalzungstabletten von größtem Wert. Wer von beiden hat recht? Auf Veranlassung des Bundesverkehrsministeriums haben u.a. in Hamburg das Hygienische Institut, das Physiologisch-Chemische Institut, das Pharmakologische Institut, sowie in Bremen der Nautische Verein Stellung genommen. Übereinstimmend halten alle den Genuß von Seewasser aus physiologischen und biochemischen Gründen für äußerst bedenklich. Bei den komplizierten Verhältnissen des intra- und extrazellulären Wasserhaushalts (innerhalb und außerhalb der Zellen liegend) dürfte die Zufuhr von stark salzhaltiger Flüssigkeit zu schweren, nicht rückgängig zu machenden Schäden führen. Auch der Genuß von Fischpreßsaft stellt bei dessen Gehalt an löslichen Eiweißstoffen und damit Stickstoffverbindungen eine gewisse Belastung dar, da die entstehenden Ammoniak-

salze aus dem Harn ausgeschieden werden müssen.

Das Bundesgesundheitsamt in Berlin vertritt die Auffassung, daß das Trinken von Seewasser im Seenotfall für den Organismus eine zusätzliche Belastung bedeutet, selbst wenn es zunächst für kurze Perioden ohne ersthafte Beeinträchtigung des Befindens überstanden werden sollte. In Anbetracht der bereits bei Beginn einsetzenden pathophysiologischen Mechanismen schließe das Trinken von Seewasser im Seenotfall erhebliche mit seiner Dauer wachsende Gefahren ein.

Ebenso sind in Großbritannien sorgfältige Untersuchungen angestellt worden und in der Broschüre „The Hazards to Men in Ships Lost at Sea, 1940—1944“ veröffentlicht worden. Hier wird auf Grund statistischer Unterlagen festgestellt, daß das Trinken von Seewasser schädlich ist und daß die Gruppe, die Seewasser getrunken hat, eine wesentlich höhere Sterblichkeitsziffer aufweist.

Auf seiner Sitzung am 23. November 1959 in London hat der Sicherheitsausschuß der International Maritime Consultative Organization (IMCO) die Gefahren des Genusses von Seewasser durch Schiffbrüchige eingehend erörtert. Der Sicherheitsausschuß beschloß, daß die Mitgliedstaaten der IMCO mit allem Nachdruck auf die Gefahren des Genusses von Seewasser durch schiffbrüchige Seeleute hinweisen sollen.

Weitere Forschungen und Erprobungen über die Folgen des Genusses von Seewasser sollen auf nationaler Ebene fortgesetzt werden. Die IMCO wird auch die Stellungnahme der Weltgesundheitsorganisation einholen.

Gold aus der Tiefe

H. I.

Deutsche Shell A.G.

(Schluß)

Die Welt-Erdölförderung seit 1900

Zur Verarbeitung des Rohöls in Leuchtöl nahm Drake mit den Inhabern von Rohöldestillationsanlagen in Pittsburgh Verbindung auf. Im September 1859 begann er, auf dem Flußwege zu den Pittsburgher Raffinerien Rohöl zu verfrachten, die sich aber bald als nicht genügend aufnahmefähig erwiesen. Inzwischen entstanden jedoch viele weitere Destillationsanlagen längs des Oil-Creek, des Alleghany, in Union Mills, Corry und Erie.

Drake selbst verließ Titusville 1863 als reicher Mann und ging nach New York, um an der Ölborse zu spekulieren. Er verlor sein gesamtes Vermögen innerhalb dreier Jahre, wurde krank und lebte bis zu seinem Tode im November 1880 von einer Pension, die ihm 1873 der Staat Pennsylvania gewährte hatte.

Drakes Bohrung wurde bald zum Zeichen für den allgemeinen „Aufbruch in die Tiefe“. Überall in der Welt folgte man dem Beispiel des Amerikaners.

„Die stählerne Sonde“ begann zum Segen aller mit der großtechnischen Erschließung des Erdöls.

In den Jahrzehnten nach der Bohrung des „Colonel“ Drake wird aus der „Petroleumindustrie“ der Gründerjahre allmählich die Erdölindustrie mit vielen internationalen Bindungen. Vor allem sind es die technischen Erfindungen, insbesondere der Otto- und der Diesel-

motor, die diese Entwicklung in ungeahnter Weise beschleunigen. So kommt die Zeit der großen Gründungen in der Erdölwirtschaft, eingeleitet von weitblickenden Unternehmern, vor allem in Amerika und Europa.

Ein Tankschiff bringt das Rohöl zur Raffinerie

Der Tanker löscht seine Ladung in die Rohöltanks. Von dort geht der Rohstoff zur Destillation. Zuerst in Röhrenöfen, in denen er durch Erhitzung teilweise verdampft wird. Das entstehende Dampf-Flüssigkeitgemisch wird in die Destillationsanlage geleitet und dort in seine technisch interessanten „Fraktionen“ zerlegt. Das Benzin wird anschließend gereinigt und gelangt über einen „Plattformer“ in Lagertanks. Gasöl (Dieseltreibstoff) wird sofort dem Lagertank zugeleitet. Der Weitertransport der Kraftstoffe erfolgt durch Tankwagen oder andere geeignete Transportmittel.

Bei der Zerlegung des Rohöls in seine Bestandteile spielt der Siedepunkt der einzelnen Fraktionen eine derart grundlegende Rolle, daß es nötig scheint, diesen Begriff und seine Funktion etwas näher zu erläutern. Erwärmen wir Wasser, so beginnt es normalerweise bei 100° C zu sieden, daß heißt, es geht aus dem flüssigen Zustand in den dampfförmigen über — es verdampft. Der Siedepunkt des Wassers liegt also bei 100° C. Spielt sich der Vorgang in einem Raum ab, in dem der Luftdruck weniger als eine Atmosphäre beträgt, so beginnt das Sieden schon bei einer niedrigeren Temperatur. Jene

Kapitäne, die schon einmal in den Bergen abgekocht haben, kennen diese Erscheinung aus eigener Erfahrung. In der Industrie wird die Druckverminderung — das Vakuum — künstlich hergestellt, indem man aus dem Destillationsgefäß einen Teil der Luft absaugt. Die Erhöhung des Druckes hat die gegenteilige Folge, das heißt, sie verschiebt den Siedepunkt nach oben über das Normale hinaus. In gewissen Phasen des Verarbeitungsprozesses ist es notwendig, von diesem Mittel Gebrauch zu machen, um das gewünschte Ziel zu erreichen, und dann wird in den Destillationsgefäßen ebenfalls auf künstlichem Wege ein Überdruck erzeugt.

Die Siedepunkte der im Erdöl vorhandenen Kohlenwasserstoffe weichen vom Siedepunkt des Wassers teilweise ganz bedeutend ab. Normales Benzin siedet zwischen + 40° C und 160° C, Leuchtöl zwischen 150 und 300° C, schwere Öle bei noch höherer Temperatur. Demgegenüber liegt der Siedepunkt des Kohlenwasserstoffes Methan bei 164° C unter Null, das heißt, man muß das Methan bis auf diese Temperatur abkühlen, damit es flüssig wird — all dies immer unter der Voraussetzung eines normalen unbeeinflussten Luftdruckes von einer Atmosphäre.

Die Schmieröldestillate werden in der Schmierölraffination entsprechend ihrem späteren Verwendungszweck weiterbehandelt. Sie werden in der Extraktionsanlage von schmierfeindlichen Fremdstoffen befreit, entparaffiniert und zur Entfernung von Harzbildnern mit Schwefelsäure und Bleicherde behandelt. Zuletzt werden sie noch gefiltert, um anschließend als Grundöle für Spezialschmierstoffe verschiedenen Lagertanks zugeführt zu werden.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



Ankerplätze DER SEEMANNSMISSION

- Elbe:** Hamburg-Altona: Gr. Elbstraße 132
Hamburg: Krayenkamp 5
Hamburg-Harburg: Wallgraben 42
- Weser:** Brake: Weserstraße
Bremen: Stephanikirchhof
Bremerhaven: Fischereihafen: Hoebelstr. 10
Br.-Mitte: Schifferstraße 53/55
- Übriges Bundesgebiet:** Brunsbüttelkoog: Seemannsfrauenheim, Schleuse
Bläsum: Fischereijugendheim
Cuxhaven: Deichstraße 45
Emsden: Am Außenhafen
Helgoland
Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64
Südschleuse, Seemannsfrauenheim
Lübeck: Untertrave 1
Wilhelmshaven: Im Hospiz, Marienstr. 12



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtsschule Cuxhaven

Die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) bestanden im März die Herren:
Horst Beckmann, Walter Fritz, Johann Pionczyk, Edward Seiffert, Walter Weitias.

Die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) bestanden im Februar die Herren:
Gustav Allers, Derek Borstel, Friedrich Hase, Uwe Hönke, Horst Müller, Hermann Rosendahl, Reinhold Zirr.

Die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) bestanden im März die Herren:
Otto Ancke, Karl-Otto Behrmann, Rolf Drinkuth, Bernhard Gooß, Egon Grote, Heinz Henke, Ewald Karp, Ernst Kunmann, Karl-Heinz Lühr, Harro Masuch, Siegfried Mielke, Helmut Mikkelsen, Harald Peters, Kurt Piekereit, Günter Santjer, Werner Schmelle, Jörg Schulz, Tonjes Seebörger, Eckhard Springborn, Bruno Stromer, Harry Wethje, Theo Wittenburg, Karl Witthohn.

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden im Februar 1960 die Herren:
Helmut Ahlering, Heinrich von Allörden, Hans Beck, Jan Becker, Siegfried Brandt, Sigurd Bretschneider, Ferdinand Brüggemann, Werner Busack, Wilhelm Caspers, Paul Dietze, Rainer Drevin, Hermann Eenboom, Alfons Etmanski, Bernhard Feldbrügge, Manfred Fricke, Gerhard Guldau, Onno Hanken, Friedrich Hildebrandt, Uwe Juls, Otto Kurth, Klaus Marunde, Eckart Maximowitz, Heinz Nagel, Hellmuth Osterhagen, Heinz Pawelec, Frank Plattner, Dietrich Raddatz, Wilhelm Sonnenberg, Hinrich Spreckels, Gerhard Toll, Artur Vonscheidt, Hans-Jürgen Zastrow.

Seefahrtsschule Elsfleth

Am 10. März 1960 bestanden nachstehende Herren die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II):
Siegfried Arndt, Lür Beißel, Jürgen Bittner, Siegfried Bögelack, Heiko tom Dieck, Günther Eichepp, Fritz Grotjahn, Rüdiger Grulich, Friedrich Hagen, Hartmut Kress, Albert Löwner, Uwe Möllenkamp, Uwe Morfeld, Klaus Pitschmann, Siegmund Raudies, Hartmut Rolfs.

Schiffingenieur- und Seemaschinen-Schule Flensburg

Im Wintersemester 1959/60 bestanden die Prüfung zum Seemaschinist II (C 3) die Herren:
Wolfgang Adamczyk, Erich Bachter, Uwe Bamberg, Hans-Joachim Bieneck, Günter Clauser, Harald Cmok, Werner Densov, Winfried Dobbrick, Wilhelm Doyen, Hans Esser, Ernst Fenski, Ingo Gäthe, Karl-Heinz Geppert, Reinhardt Gerdsen, Hans-Heinrich Grage, Helmut Heim, Dietrich Henke, Anton Jacobsen, Werner Jürgens, Franz Karbe, Günter Karsten, Otto Kohler, Walter Kopatzki, Werner Lüttmann, Wolfgang Meyer, Georg Pade, Ulrich Priebe, Günther Raether, Peter Richert, Jochen Röckl, Wolfgang Schmee, Helmut Tamminga, Jürgen Tetzlaff, Wilhelm Teichert, Hans-Werner Tüxen, Otto Urbschiet, Norbert Viertel, Hans Warming, Hermann Wetsgrove, Karl-Heinz Wolter, Dieter Zielke.

Zum Seemaschinist I (C 4) die Herren:
Jann Bonder, Lothar Braun, Herbert Büdefeldt, Hans Dürr, Hans-Heinrich Dzeia, Claudio Engelbrecht, Georg Greiner, Lothar Haaszio, Helmut Haderl-Rommel, Joachim Harms, Karl-Heinz Hyszy, Ludwig Kampmann, Gustav Krienke, Ernst Küder, Johannes Matzen, Klaus Millat, Horst Motzkus, Wilfried Müller, Axel Münchow, Dietrich Röhke, Alfred Schubert, Willi Böckmann, Wilhelm Diekmann, Dieter Kanis, Friedrich Nissen, Bruno Olberg, Uwe Peters, Herbert Rath, Wilhelm Raun, Ewald Rettig, Johann Ringering, Otto Rose, Heinrich Schedelger, Kurt Schmidt, Jürgen Schulze, Winfried Vetter, Gerhard Weichert, Rudolf Wolke, Franz Wulff, Hans-Jürgen Zillmann.

Zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:

Günther Arb, Willi Barkow, Otto Behrschmidt, Harald Burkman, Werner Dering, Karl Derenthal, Ludwig Feyerabend, Horst Fröhlich, Dietmar Günzel, Hartmut Hansen, Rolf Hauberg, Werner Jablonski, Ernst Jons, Walter Kronenbitter, Dietrich Kuhn, Hubert Mainzer, Thorvald Nielsen, Helmut Peters, Heinz Reumann, Herbert Schulz, Rudolf Seidel, Heinz Stehr, Klaus Stein, Claudio Tanner, Aris Tiemann, Max Wegner, Ulrich Winkler, Heinz Becker, Wilhelm Behnemann, Fritz Betsch, Udo Deutschmann, Bruno Gabler, Wilhelm Griepenberg, Richard Gruhn, Hans-Werner Hansen, Günter Herzberg, Siegfried Hetebrüg, Horst Matthies, Carl-Hans Matthiesen, Horst Mauke, Johann Meier, Günther Nachtigall, Ernst-Wilhelm Nielsen, Siegfried Nitzel, Wolfgang Pietsch, Gerd Rade-mann, Hans-Josef Schmitz, Paul Schult, Peter Sliwinski, Otto Störmer, Georg Westphal, Botho Zibner.

Zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:

Johann-Wilh. Bellmer, Günter Danzlock, Peter Denk, Karl Disque, Peter Frijs-Plessen, Knut Godau, Dietrich Gros, Hans-Herrn, Guldenub, Heinz KaseLOW, Peter Kutzer, Günther Niehoff, August Pahl, Rudi Kaack, Walter Reichert, Werner Vogt, Peter Volkmere.

Das Seefunkzeugnis (II) erwarben die Herren:

Dietrich Gottlieb, Horst Greve, Herbert Hansen, Gottfried Heisrath, Uwe Henningsen, Helmut Koppmann, Klaus Lab, Herbert May, Theodor Molier, Klaus Müller, Jürgen Rupsch, Ute Scheffler, Helmut Seitz, Karl Sevotter, Gerhard Sydow, Ulrich Stubendorf.

Das Seefunksonderzeugnis erwarben die Herren:

Klaus von Bergen, Martin Basruth, Friedrich Burmester, Heinz Gogoll, Karl-Wilh. Loenneker, Werner Manthey, Friedr.-Wilh. Marx, Heinrich Rohrbach, Alfred Heim, Heinrich Engelen.

Seefahrtsschule Hamburg

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) am 14. März 1960 folgende Herren:

Georg Bürger, Ferdinand Gmeiner, Gert Jarmatz, Hans Uwe Jordan, Hanspeter Klaus, Claus Kröger, Helmut Lau, Romald Lüders, Erich Nagel, Hans Nehls, Wilfried Neumann, Werner Pützschler, Rudolph Schult, Helmut Seger, Klaus Staedter, Manfred Wobbermin.

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) am 11. März 1960 folgende Herren:

Wolfgang Borkmann, Rolf Hansen, Johann Heiligenstein, Ewald Johannsen, Peter Klappert, Gerhard Lechner, Ernst Maltzahn, Get Masuhr, Holger Nier, Hermann Petersen, Wilfried Poppe, Michael Rauschan, Friedrich Karl Schirling, Sigurd Stabenow, Jakob Stolley, Peter Wardeztzi.

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) am 5. März 1960 folgende Herren:

Klaus v. Allörden, Hans Brockmann, Hermann Dalldorf, Hans-Jürgen David, Harro Deichmann, Werner Peters, Gustav Dibowski, Heinz Dietze, Hans Ehlers, Heinz Elpel, Henry Frehrs, Heinrich Gehrt, Martin Gotzmann, Karlheinz Gross, Hans Hildebrandt, Klaus Inhs, Horst Jollitz, Horst Ketelhut, Erich Kompa, Engelbert Kremel, Peter Lausen, Siegfried Let, Rolf Mees, Gerhard Neumann, Gerhard Peters, Manfred Pormann, Heinz Reitmann, Hartmut Riekhof, Ernst Schleschke, Uwe Schildt, Werner Schütz, Günter Siedler, Jürgen Stegemann, Wolfgang Stumpe, Claus Teike, Gerhard Thiele, Oskar Till, Walter Westphal, Jochim Westphalen, Günter Wild, Olaf Winkler.

Seefahrtsschule Leer

In der Zeit vom 9.—12. März 1960 bestanden die Zwischenprüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) folgende Herren:

Bernhard Brandt, Hermann Buss, Hugo-Werner Hildebrandt, Heino Iking, Hermann Menzel, Eberhard Niepelt, Heinrich Pollmann, Johann Schmidt, Joachim Schumartz, Walter Spott, Enno de Vries.

Die Funkerprüfung bestanden am 8. März 1960 folgende Herren:

- a) Seefunkzeugnis 2. Klasse: Meinhard Janssen, Klaus Marquardt.
- b) Seefunksonderzeugnis: Heiko Meyer.



Das Bücherbrett

Dr. Gustav Otto Dix: „Fang im Nordmeer“. Urania-Verlag, Leipzig/Jena. 135 S., m. 60 Farbaufnahmen und Illustrationen, Ln. DM 14,80.

Als ich dieses Buch in die Hand bekam, habe ich nicht gewußt, daß es in der Ostzone erschienen ist und daß es die ostzonale Fischerei behandelt. So ging ich gänzlich unbefangenen an die Lektüre. Nach einigen Seiten war es allerdings nicht mehr zu verkennen. Die Zeichnungen kommen mir etwas steif und altmodisch vor und bei den Farbbildern ist man im Zweifel, ob nun die Bilder oder die Druckwiedergabe schlecht sind. Der Text bringt, wenn auch nicht schlecht geschrieben, nur Allgemeines über eine normale Fangfahrt, die der Autor als Gast miterleben durfte. Oft fällt man über Wörter wie „unsere Deutsche Demokratische Republik“, „Kombinat“ oder „Aktiv“.

James S. Rockefeller jr.: „Eine Insel für jeden“. Deutsch von Rudolf Kockhoff. F. A. Herbig Verlagsbuchhandlung, Berlin-Grünwald. 263 S., m. 27 Abbild., Ln., DM 14,80. Ein Mitglied der bekannten Milliardärsfamilie Rockefeller hatte nach der Soldatenzeit und dem Studium noch keine allzu grobe Neigung, fortan einem geregelten Beruf nachzugehen. Zunächst wollte der Autor etwas von der Welt sehen, wobei ihm vor allem die Süsee mit ihrer Romantik vorschwebte. Im Gegensatz zur landläufigen Auffassung, Söhne solcher Familien als Snobs abzutun, wird man diesen jungen Mann kaum so einstufen können. Anstatt mit einem supermodernen Motorkreuzer oder dergleichen loszulegen, schafft er sich die „Mandalay“ an, eine alte verrottete Ketsch, die er erst mit zwei Freunden in monatelanger Arbeit instanzsetzen muß. Dann geht es los: Panamakanal, Galapagos, Marquesas, Tuamotus, Tahiti bis hin zu den Neuen Hebriden. Was er auf dieser Reise erlebte, schildert er mit viel Offenheit und Humor. Besonders glückt ist die Darstellung der verschiedenen Menschentypen: Eingeborene, weiße Siedler, Abenteurer und schließlich das menschliche Strandgut, für das die Süsee offenbar ein besonderer Anziehungspunkt ist. Im Verlauf der zweijährigen Reise kommt der Verfasser zu einer Erkenntnis, die den Titel des Buches in übertragenem Sinn verstehen läßt: niemand kann ohne Gefahr in der Welt herumzigeunern, ohne irgendwo einen festen Halt, einen Stützpunkt, zu haben; jeder Mensch braucht eine „Insel“, einen Mittelpunkt seines eigenen Lebens. Mit dieser Erkenntnis war es dem Autor möglich, mit einer völlig neuen Einstellung an den vorher so zweifelnd betrachteten Lebensberuf heranzugehen.

Das Buch kann von seinem Inhalt her nur empfohlen werden. Etwas anders ist es in bezug auf die Übersetzung, besonders der seemännischen Fachausdrücke. Wenn der Übersetzer die deutschen Ausdrücke nicht kennt, so möge er sich von sachverständiger Seite beraten, notfalls die Originalausdrücke stehen lassen. So ist es jedoch ein Unding und macht manche Stelle sogar unverständlich, wenn der Übersetzer eigene deutsche Ausdrücke erfindet, um sich aus seiner Verlegenheit zu helfen.

Edouard Peisson: „Das Salz des Meeres“. Übers. v. Elisabeth Seremann-Küchler. Verlag Kiepenheuer & Witsch, Köln-Berlin. 394 S., Ln. DM 16,80.

Ein Mann beherrscht dieses aus dem Französischen übertragene Buch, ein einzelner Mann, der einmal auf höchster Höhe, dann wieder am Rande des Abgrunds steht. Ein Kapitän, unter dessen Kommando ein Fahrgastschiff sinkt. Der Irrtum eines einzelnen Menschen, der zur Tragödie wird, der Spruch eines irdischen Gerichtes und der Kampf mit dem Gewissen. Nie ist mir die Macht, die Urgewalt des Meeres und die Unzulänglichkeit der Menschen deutlicher geworden wie in diesem Buch. Und über allem, gleichsam als Richtschnur, der Titel des dritten Abschnitts: Gott ist dein Richter.

Joseph Conrad: „Geschichten vom Hörsensagen“. S. Fischer Verlag, Frankfurt/Main. 662 S., Ln. DM 9,80.

Wer sie nicht kennt, sollte sie kennenlernen, die großartigen Geschichten von Joseph Conrad, wohl dem bedeutendsten Seeschiffsteller des letzten Jahrhunderts. Man muß sich allerdings sehr viel Zeit zum Lesen nehmen, denn der Autor beweist bei aller Lebendigkeit seiner Darsteller und Darstellungen eine ungeheure Geduld in der Durchführung der Erzählungen. Und durch alle Seiten zieht der Hauch des ganz großen geheimnisvollen Abenteurers.

Jack London: „Joe unter den Piraten“. Universitas Verlag, Berlin. 158 S. Übersetzt von Erwin Magnus. Einband und Illustrationen Heiner Rothfuchs. Hln., DM 5,80.

Ein herrlich erfrischendes, fast Jugendbuch zu nennendes, aber allen Erwachsenen gleichfalls zu empfehlendes Buch wie es bei einem so bekannten Autor wie Jack London nicht anders zu erwarten ist. — Joe, ein Sohn aus gutem Haus, hat das wohlbehütete Leben und die Schule gründlich satt. Er stürzt sich Hals über Kopf in ein Abenteuer, aus dem er als Mann wieder hervorgeht und überdies noch einen Freund gewinnt.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrüßendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, am 21. April und 19. Mai ausgestrahlt und am Montag durchgegeben. Frequenzen und Sendezeiten siehe „Kehrwieder“ Nr. 1/60. Von jetzt an werden die Sendungen nicht mehr sonnabends, sondern donnerstags ausgestrahlt.

Auflösung von Seite 61

Schachaufgabe

Lösung des Problems Loschinski

1. De8—e7! (droht 2. Sb2—d1 Th4—e4 3. De7—d6 matt)
- Th4—h5 2. De7—e2 (droht 3. Sg8—e7 matt) Th5—e5
3. De2×c4 matt, oder 1. —, Th4—h6 2. De7—e3 Th6—e6
3. De3—d4 matt, oder 1. —, Th4×h3 2. De7—e1 nebst
3. Sg8—e7 matt, auf 1. —, Th4—f4 folgt 2. De7—d6+
- Kd5—e4 3. Dd6—e6 matt, auf 1. —, Th4—d4 2. c3×d4
- und 3. De7—e5 matt, auf 1. —, Ta6×a4 2. Sb2×e4 und
3. Sa4—b6 matt.

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



Die Werften melden...

(Nur Indienstellungen deutscher Schiffe)

Abeking & Rasmussen, Lenwerder i. O.

Seenot-Rettungskreuzer „Hamburg“ für Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Indienst. 12. 3. 60

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

865 FMS „Minden“, 976 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche Hochseefischerei A.G., Bremerhaven.

Burmester-Werft, Bremen-Burg

Küstenminsuchboot „Fulda“, 370 ts, f. Bundesmarine. Indienst. 5. 3. 60

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finkenwerder

736 TD (tu) „Esso Hannover“, 36 000 tdw, f. Esso-Tank-Schiff-Reederei, Hamburg. Probef. 24. 3. 60

Hanseatische Werft GmbH, Hamburg-Harburg

14 MS „Bodetal“, 2121 BRT, f. J. A. Reinecke, Bremen. Probef. 11. 3. 60

Kieler Howaldtswerke A.-G.

1120 MS „Brunsholm“, 3138 BRT, f. W. Bruns & Co., Hamburg. Probef. 1. 3. 60

Krögerwerft G.m.b.H., Rendsburg

Schnellboot „Pelikan“, 140 ts, f. Bundesmarine. Indienst. 30. 3. 60

C. Lühring, Brake/Unterweser

5906 MS „Hammelwarden“, 175 BRT, f. Kapt. Gerhard Jacobs jr., Hammelwarden. Probef. 19. 3. 60

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

13287 Schnellboot „Storch“, 140 ts, f. Bundesmarine. Indienst. 12. 3. 60

Mütselfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

157 SMS „Hoheweg“, 3000 PS, f. Unterweser Reederei Akt. Ges., Bremen. Probef. 10. 3. 60

Hugo Peters, Wewelsfleth/Stör

507 Fährschiff „Wiking“, 750 PS, f. Fährschiff „Seelotse“ GmbH, Cuxhaven.

Fr. Schweers, Bardenfleth/Weser

Seenot-Rettungskreuzer „H. H. Meier“, f. Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Bremen. Indienst. 12. 3. 60

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

462 SMS „Otto Stockhausen“, 20 PS, f. Strom- u. Hafenausbau, Hamburg. Probef. 28. 3. 60

An- und Verkäufe

Verkäufe innerhalb Deutschlands:

TMS „Pamela“, ex „Harriet E“, 742 BRT, erb. 53 Holland. Verk. v. Luise Schiffsahrtges. m. b. H., Hamburg, an VEB Seereederei Rostock. Neuer Name: „Rositz“.

Verkäufe ins Ausland:

MS „Electra“, ex „Estetal“, 785 BRT, erb. 52 A.-G. „Weser“, Werk Seebeck, Bremerhaven. Verk. v. D. G. Neptun, Bremen, nach Jugoslawien. Neuer Name: „Beograd“.

MS „Friedel“, 297 BRT, erb. 50 Ottensener Eisenwerke, Hamburg. Verk. v. Vega Reederei Friedr. Dauber, Hamburg, nach Dänemark. Neuer Name: „Villa“.

MS „Peka“, 663 BRT, erb. 53 Stettiner Oderwerke Köln. Verk. v. Adolf Ahlers, Herford (KR.: Lenox A.G., Hamburg), an Smith's Coasters (Pty.) Ltd., Durban. Neuer Name: „Intarba“.

D „Söllingen“, ex „Helga Bolten“, ex „Rosemoor“, ex „Empire Kosalind“, 7262 BRT, erb. 43 Burntisland. Verk. v. Krupp-Seeschiffahrt GmbH, Hamburg, ins Ausland. Neuer Name: ?

D „Süllberg“, ex „Eastside“, 1638 BRT, erb. 37 Sunderland. Verk. v. Aug. Bolten Wm. Miller's Nachf., Hamburg, nach Panama. Neuer Name: „Granny Marigo“.

Neue Namen:

D „Hermann Sauber“, 2619 BRT, erb. 51 Lübeck. Jetzt „Ilse Oldendorff“.

D „Tilly Böge“, ex „L. H. Carl“, 2314 BRT, erb. 48 Sunderland. Jetzt „Mu“.

Abgewrackt werden:

D „Elbing II“, ex „Rhenania“, ex „Krusau“, ex „Rhenania“, 882 BRT, erb. 94 Flensburg. Verk. v. A. Zeller & Co., Lübeck, an Walter Ritscher, Hamburg-Harburg. („Elbing II“ war das älteste deutsche Schiff).

D „Erika Fritzen“, ex „Nurtureton“, 6260 BRT, erb. 28 Sangerland. Verk. v. Johs. Fritzen & Sohn, Emden, nach Hongkong.

D „Julius Hugo Stinnes“, ex „Transport“, ex „Alkinos“, ex „Le Merlier“, ex „Député-René-Reille-Soult“, 2067 BRT, erb. 21 Caen. Verk. v. Hugo Stinnes Transocean Schiffahrt GmbH, Mülheim/Ruhr, an BISCO, England.

D „Lothar“, e „Leonhard“, ex Jonas Sell“, 720 BRT, erb. 06 Nüscke & Co., Stettin. Verk. v. Johannes Ick, Hamburg, an Eisen u. Metall K.G., Lehr & Co., Bremerhaven.



Mein Hobby

BUDDELSCHIFFE

Die Herstellung von Buddelschiffen ist wohl das bekannteste Steckenpferd des Seemanns und wahrscheinlich auch das für ihn typischste, wenn man von Tauwerkerarbeiten absieht. Beide sind aber in unserer technisierten Zeit leider etwas aus der Mode gekommen. Ihren Höhepunkt erreichten sie zur Zeit der Tiefwassersegler. Während der Freiwachen auf den langen Segelschiffsreisen sind zahlreiche Flaschenschiffe entstanden. Die Besatzungen der Barken und Vollschiffe waren international zusammengewürfelt. Also lernte der eine vom anderen, der Däne vom Finnen, der Engländer vom Normann die Kunst, Schiffe in Flaschen hineinzuverpacken. In allen Hafenstädten sah man diese Buddelschiffe und sieht sie auch heute noch. Der Binnenländer ist ganz stolz, wenn er ein solches von Seemannshand gefertigtes Kunstwerk sein eigen nennt. Zumeist waren es Segler, die diese Flaschen zierten, denn der Fahrsmann der damaligen Zeit hatte für die „Smeukewer“ nicht viel übrig und war daher auch nicht daran interessiert, einen Dampfer in die Flasche zu bringen.

Auch heute findet man meistens Segler als Flaschenschiffe. Das hängt einmal mit der „Romantik“ zusammen, zum andern aber auch wohl damit, daß das Hineinpraktizieren von

Dampfern mit ihren hohen Aufbauten und Schornsteinen besondere Probleme in sich birgt, das Resultat aber andererseits nicht so viel hermacht wie ein hochgetakeltes Schiff.

Ja, werden denn heute überhaupt noch Buddelschiffe gebaut? Mitunter liest man „niemand baut mehr Flaschenschiffe!“ Das stimmt jedoch nicht. Es ist wohl richtig, daß die Seeleute in der heutigen modernisierten Seefahrt zu viel andere Ablenkungen haben, um sich auf solch ein Hobby zu konzentrieren, doch gibt es immer noch einige außer in den Seefahrer-Altersheimen, die Buddelschiffe bauen. Die alten Fahrsmann sind es auch zumeist, die die Andenkenläden beliefern.

Heute hat sich auch schon die Modellbauliteratur des Flaschenschiffes angenommen. Es gibt deutsche und englische Bücher, die sich nebenbei oder ausschließlich mit diesem Thema befassen. Man kann alle nötigen Handgriffe daraus lernen. Jeder handwerklich einigermaßen Geschickte kann es, ob Seemann oder nicht. Nur wird das Resultat beim Seemann vielleicht etwas mehr nach einem Schiff aussehen.

Gewiß ist die Konstruktion in der Flasche mit einiger Mühe verbunden: man muß bei einem Segelschiff die Masten umlegbar einrichten, man muß die Rahen schwenken können, weil

sie mit ihrer doppelten Schiffsbreite nicht durch den Flaschenhals gehen, und man muß die Fäden, mit denen man nachher in der Flasche alles aufrichtet, möglichst unsichtbar machen. Wenn man sich schon all dieser Mühe unterzieht, dann sollte man auch ein übriges tun und das Schiff, das man in die Flasche setzen will, möglichst genau bauen. Man hat nachher an dem fertigen Werk unvergleichlich mehr Freude, wenn man weiß, es stimmt alles, und man kann es unter Umständen vielleicht auch teuer verkaufen. Risse, Zeichnungen oder Fotos der Schiffe, die man zu modellieren beabsichtigt, dürfen wohl fast immer aufzutreiben sein.

Wolfgang Sell



Der Leser hat das Wort

Pelkum/Hamm i. W., den 17. 3. 1960

Sehr geehrter Herr Dinklage!

Verbindlichen Dank und meine Anerkennung für die stets pünktliche Zustellung Ihrer hervorragenden Zeitschrift, die sich auch — wie es bei mir der Fall ist — bei „Binnenländern“ einen guten Ruf erworben hat.

Mit freundlichem Gruß
Dieter Raukohl

ein Binnenländer, der sich für die Schiffahrt begeistert ...

Lieber Herr Raukohl! Der Schriftleiter freut sich, daß „Kehrwieder“ auch bei Ihnen Anklang gefunden hat. L. D.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: Conti Press S. 52; Willy Dethlefs Farbaufnahmen; Fritz Eschen S. 51; Foto Croner S. 51; Dr. H. W. Gewande S. 51; Ernst de Jong S. 49, 54, 56; Heinrich von Medvey S. 59; Fritz Mücke S. 58; Artur Nikolaus S. 56; Herbert Renner S. 59; Kurt Schmischke S. 55; Seefahrt-Verlag (Archiv) S. 56, 57; Thea Umlauff S. 53; H. Urbach/H. J. Fischer S. 51

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

Vermögensbildung

jetzt leicht gemacht

20%
SPARPRÄMIE



HAMBURGER SPARCASSE VON 1827

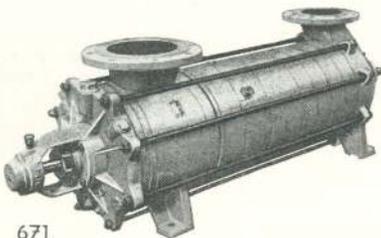
WILLEM II

ZIGARREN

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

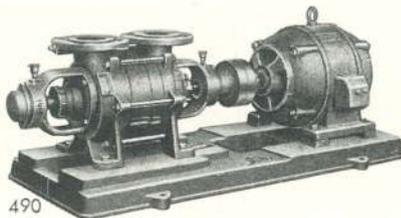


Es gibt „Willem II“ Zigarren
vom Format eines kleinen Kochsmaats
an bis zur Kapitänsgrosse.



671

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



490

Sihl
PUMPEN
für den
SCHIFFBAU



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



KARL GRAMMERSTORFF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenua

Hamburg - Brunsbüttelkoog

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

Lindolin-Farben



F.A.C. van der Linden & Co

Hamburg · Hovestraße 57-59
Gegründet am 1. März 1828

ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

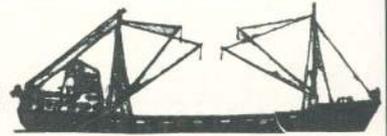
für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



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

Drahtseile

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

**Elektromotoren-
Reparaturen**

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

Pumpen



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

**Schiffs-Positions-
Laternen**

J. H. PETERS & BEY HAMBURG 11
Karpfangerstraße 8/14 · Fernsprecher Sa-Nr. 34 73 35
PEBEPRA-HANDFEUERLOSCHER · METALLWAREN FÜR
DECK- UND MASCHINE · REPARATUREN

Uniformen

Steinmetz & Hehl gegr. 1875
Ausrüstung für Seeläufe · Zivilkleidung
HAMBURG 11 - STUBBENHUK - TEL. 34 72 28



BEISSER GEBRÜDER
FLEISCHIMPORT - FLEISCHWARENFABRIK

Langjähriger Lieferant namhafter deutscher
Reedereien und Schiffsausrüstungsfirmen

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28

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



Auf jedem Schiff -
für jeden Durst . . .

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

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

GEORG P.

Möller
GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

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 Auftragswahrheit.