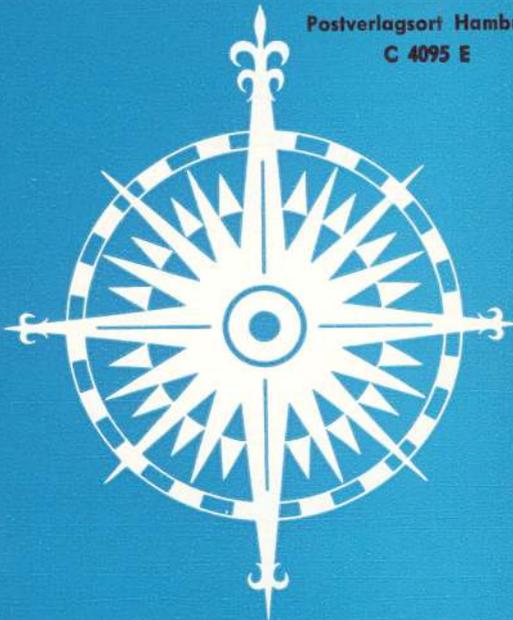
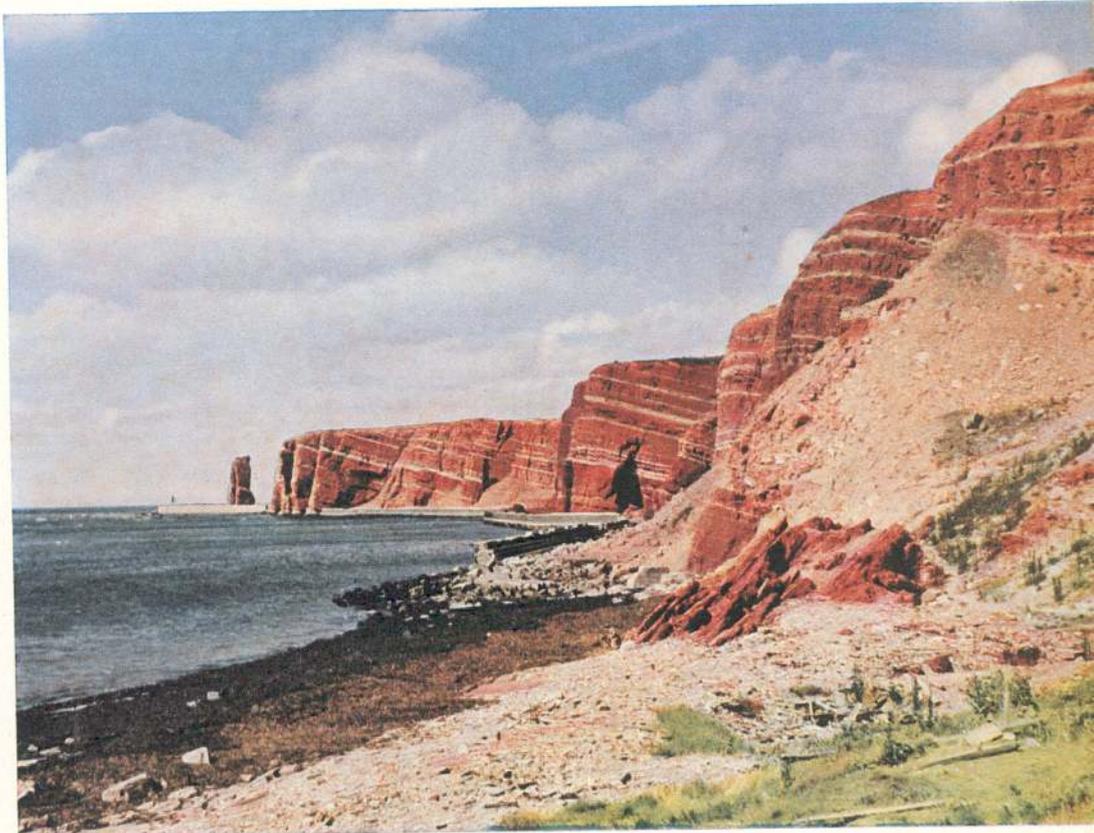


# Kehrwieder



## *Aus dem Inhalt:*

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Lanzarote, Eiland des Durstes
- 5 Jahre Lufthansa
- Interessantes aus der Wirtschaft
- Die Entdeckung des Golfstromes
- Flottenumschau
- Hein Seemanns Abenteuer
- Die deutschen Grönlandfahrer
- Shanty
- Große Bilderseite
- Wo heet de Damper?
- Marseiller Odyssee
- Bremens erstes Importgeschäft
- Klar bei Schmunzelaug
- Was den Seemann sonst noch interessiert
- Löhne und Preise
- Deutscher Schiffsmarkt



Rot ist die Kant' . . .



# CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

## CARL PLÜCKER

ROTTERDAM

AMSTERDAM

Schiffs-Proviant  
Deck- und Maschinen-Ausrüstungen  
Segelmacherei

IMPORT

EXPORT



gegründet 1890

Lieferung in allen Häfen von Holland, Belgien und Frankreich

Rotterdam, Hudsonstr. 23  
Sammelnummer 3 68 22

Amsterdam, Vlothaven NZ  
Sammelnummer 3 54 79

Fernschreiber 21 487

## ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN

# STÜLCKENWERFT

## HAMBURG

gegründet 1840

NEUBAUTEN BIS 20 000 t<sub>d</sub>w  
UMBAUTEN — REPARATUREN  
6 DOCKS

TRAGFÄHIGKEIT BIS ZU 8 000 t

Fernsprecher: 31 10 31

Telex: 02 11312

Telegramm: Stuelckens

International



# SCHIFFSFARBEN

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

International



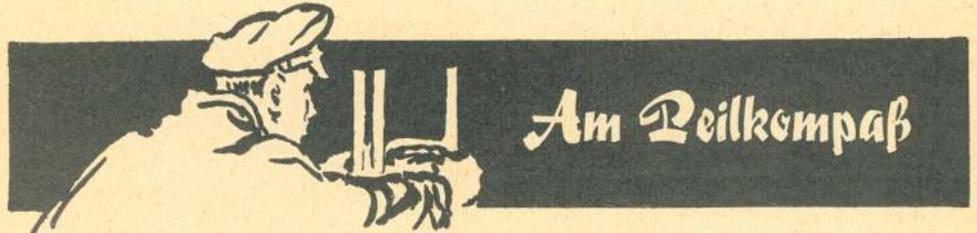
# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

Mai 1960

Nr. 5



Im Anschluß an die schweren Winterstürme in unseren Gewässern war in der Februar-Nummer der „Kehrwieder“ ein Überblick über die zahlreichen Seeunfälle gegeben worden. Ausführlich wurde über den Totalverlust des 871 BRT großen Motorschiffes „Lühesand“ aus Hamburg berichtet. Die Tragödie der „Lühesand“, bei der sämtliche Besatzungsmitglieder den Tod fanden, hat viele Diskussionen hervorgerufen, insbesondere, weil das Schiff so schnell sank, daß jede Hilfe zu spät kam. Die „Lühesand“ befand sich mit einer Ladung von 1142 t Silico-Manganerz auf einer Reise von Norwegen in die Nordsee. Bei Cap Lindesnäs geriet sie in einen orkanartigen Sturm und gab am 19. Januar spätabends einen Funkspruch folgenden Inhalts ab: „Luke 1 eingeschlagen, Bäume losgerissen. Versuchen, alles wieder in Ordnung zu bringen, melden uns später wieder, wenn der Schaden behoben.“ Am 20. Oktober morgens gegen 0.30 Uhr fing Norddeich-Radio dann lediglich den letzten Notruf auf. Bei der anschließenden Hilfs- und Suchaktion wurden trotz größten Einsatzes nicht einmal Wrackstücke gefunden.

Am 14. April fand nunmehr die Seeamtsverhandlung statt, in der aber auch keine einwandfreie Erklärung für die Ursache des Schiffsverlustes gefunden wurde. Somit blieb es bei der Feststellung, daß es höhere Gewalt gewesen sei. In der Verhandlung wurde insbesondere die Wetterlage untersucht, die wohl in erster Linie den Untergang verursacht hatte. Als der Kapitän den norwegischen Hafen Sanda früh morgens verließ, sagte der Wetterbericht abflauende Winde mit einer Stärke von 7—6 voraus.

Eine Sturmwarnung wurde erst am Abend des gleichen Tages gegeben. Ein früherer Kapitän des gleichen Schiffes berichtete dem Seeamt, daß er sich nicht gern mit dem Schiff in schlechtes Wetter mit Windstärken von mehr als 7—8 begeben hätte. Er betonte aber, daß er mit dem Schiff derartige Stürme schon mehrfach abgeritten hätte.

Aus dem kurzen Funkspruch des Schiffes schloß das Seeamt, daß durch das schwere Arbeiten im Seegang wahrscheinlich die

Ladebäume der Luke 1 aus ihrer Halterung herausgesprungen wären und die hölzernen Lukendeckel mit den Persenningen zerschlagen hätten. Der Besatzung sei es nicht mehr möglich gewesen, die Luke provisorisch abzudichten, so daß das Schiff mit seiner schweren Erz-Ladung sehr schnell vollgelaufen und in die Tiefe gerissen worden wäre. Es ist erwiesen, daß keinerlei Mängel an der Besatzung, der Bauart und der Beladung des Schiffes festgestellt werden konnten. Daß die groß angelegte Rettungsaktion auch durch Einsatz eines Flugbootes zu keinem Erfolg führte, und die zwölfköpfige Besatzung den Seemannsod fand, ist ganz besonders zu bedauern.

Über die wirtschaftliche Lage in der deutschen Seeschifffahrt ist an dieser Stelle oft berichtet worden. Um ein Beispiel zu geben, wie es in anderen seefahrttreibenden Ländern aussieht, ist ein Überblick über die italienische Handelsflotte vielleicht von einigem Interesse. Im letzten Kriege ebenfalls stark dezimiert, mußten die Italiener auch von neuem beginnen. Allerdings lagen die Verhältnisse hinsichtlich des staatlichen Interesses am Wiederaufbau anders als in Deutschland. Ausgehend von einem Restbestand von ca. 1,5 Mill. BRT im Jahre 1945, konnte in den dazwischenliegenden Jahren bis Anfang 1960 ein Ausbau bis auf ca.

5 Mill. BRT ausgewiesen werden. Auffallend dabei ist, daß von Anfang 1959 bis Anfang 1960 erstmalig eine kleine Verringerung der Tonnage um etwa 60 000 BRT festgestellt wird. Hier scheint also der Ausbau nicht mehr in dem gleichen Tempo wie bisher betrieben zu werden. Zurückzuführen ist diese Verringerung aber in erster Linie auf die erheblichen Verkäufe von Altschiffstonnage im Jahre 1959 überwiegend zur Verschrottung. Es handelt sich dabei ausschließlich um Vorkriegsbauten und einige Liberty-Schiffe mit einer Tonnage von 300 000 BRT. Dieser Rückgang des Trockenfrachterbestandes konnte nicht durch den Zuwachs an Tanker-, Passagier- und Kombischiffstonnage ausgeglichen werden.

Auch der Rückgang an aufgelegter Tonnage während des gleichen Jahres von 1,2 Mill. BRT im September 1959 auf 0,9 Mill. BRT am 1. Januar 1960 beruht überwiegend auf Abwrackverkäufen. Trotzdem konnte infolge der teilweise leichten Belegung des Seeschiffahrtsgeschäftes die Wiederindienststellung einiger stillgelegter Frachtschiffe verzeichnet werden. In italienischen Fachkreisen wird diese vorübergehende günstige Entwicklung als nur von begrenzter Dauer angesehen und mit einer ausschlaggebenden Besserung der Lage im internationalen Seeschiffahrtsgeschäft in absehbarer Zeit nicht gerechnet.

Der Wachoffizier

*Jetzt grüßt wieder frisches Grün und blühender Flieder von den Ufern unserer deutschen Reviere.*



In Kamerun wurden zum ersten Male vor vier Jahren allgemeine Wahlen für eine territoriale Versammlung abgehalten. Inzwischen hat die Entwicklung in Richtung der Autonomie, das heißt der Selbstverwaltung, erhebliche Fortschritte gemacht, und es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann Kamerun seine politische Selbständigkeit erhalten wird. Es gibt auch unter uns noch viele alte Freunde Kameruns, die sich der Zeit vor dem ersten Weltkrieg erinnern, als Kamerun noch deutsche Kolonie war. Adolf Woermann, dessen Vater 1884 feste Niederlassungen in Westafrika errichtete, übernahm 1880 mit Niederlassungen in Liberia, Gabun und Kamerun sein blühendes Handels- und Schifffahrtsgeschäft. Auf Anregung von Adolf Woermann berichtete schon 1883 die Hamburger Handelskammer an den Reichskanzler Fürst Bismarck über die unabhängigen Negerstämme im westlichen Afrika. Die deutsche Flagge wurde 1884 gehißt. Die Beziehungen zur Westküste reichen aber Jahrhunderte weiter zurück. Es war der deutsche Geograph Martin Behaim aus Nürnberg, der mit den Portugiesen fuhr, als diese die Kongomündung entdeckten. Behaim entwarf die erste Karte von Afrika und veranschaulichte zuerst die große Einbuchtung der afrikanischen Westküste. Aus der Zeit der Portugiesen stammt auch der Name Kamerun. In der Ambassuch fanden sie erstaunliche Mengen von Krabben. Da die Portugiesen die Krabben Camoroes — sprich Kamerus — bezeichnen, ergab sich bald der Name Kamerun als Bezeichnung für das ganze Land.

In den jungen afrikanischen Staaten sind hohe Staatsbesuche häufig. Für den Herbst hat sich kein Geringerer als der Repräsentant der Sowjetunion, Nikita Chruschtschow, in Afrika angesagt. Niemand wird vermuten, daß dieser Besuch lediglich als Höflichkeits-



## Der Mann am Ausguck

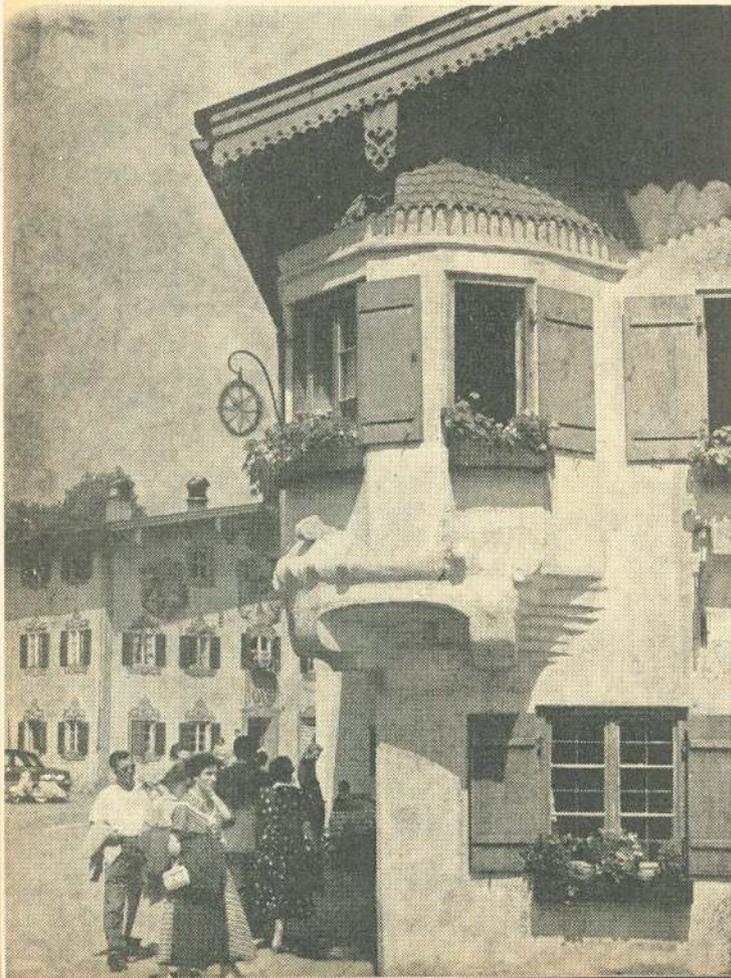
geste gedacht ist, ja nicht einmal nur wirtschaftliche Gründe dürften der Anlaß sein. Wenn der Kreaml in ferne Länder reist, dann hat er natürlich politische Absichten, und er gibt sich nicht einmal große Mühe, sie zu verbergen. Afrika erscheint ihm als Objekt eines Vorstoßes wichtig genug. Auch ein Besuch in Abessinien, dem afrikanischen Kaiserreich im Quellgebiet des Nils, ist vorgesehen. Daß er an Belgisch-Kongo, das Ende Juni selbständig werden soll, nicht vorübergeht, ist bei der erheblichen wirtschaftlichen Bedeutung dieses Landes anzunehmen. Ausgeklammert wird vermutlich Kairo, denn der Regierungschef Ägyptens hat nicht alle Erwartungen erfüllt, die Moskau hegte. Nasser geht seine eigenen Wege und spart nicht mit Überraschungen. Ob überhaupt die Wünsche der Regierenden der Sowjetunion im „Schwarzen Erdteil“ erfüllt werden, ist fraglich. Denn „Befreiung vom Kolonialimperialismus“ bedeutet noch längst nicht Kommunismus. Weil Moskau das weiß, geht es sehr behutsam vor. Man kommt zunächst in der Rolle des „großen Bruders“, der hilfsbereit da einspringt, wo es gewünscht wird. Der Rubel rollt auch hier, und wenn es nicht Bargeld in Form von Anleihen ist, dann sind es technische Anlagen, die ganz oder teilweise angeboten und angenommen werden. Zu den sehr aufschlußreichen Schachzügen der sowjetischen Politik gehören die „Freundschaftsuniversität“ für Studenten aus afro-asiatischen Ländern in Moskau und die Kadenschule für afrikanische Gewerkschaftsführer, die im letzten Herbst in Moskau eröffnet wurde. Wie freilich die Regierenden der jungen Staaten sich entscheiden werden, ist eine sehr offene Frage. Noch fühlen sie sich wohl in einer Art Schaukelpolitik. Das heißt, sie

versuchen zunächst einmal, die eine Welt der Gönner gegen die andere auszuspielen. Mit anderen Worten: gibt der Westen mehr, dann spielt man diese Karte, zeigt sich der Osten spendabler, dann sticht die andere. Alles ist im Fluß — und man wird mit Geduld und Überlegung die Ereignisse verfolgen und notfalls mit Steuern müssen. Überraschungen sind weder nach der einen noch nach der anderen Seite ausgeschlossen. Dieses Jonglieren mit den „goldenen Kugeln“ ist — so merkwürdige Früchte es auch mitunter tragen mag — doch akzeptabler als das Spiel mit Kanonen.

Einen Hoffnungsschimmer mehr, daß die nächsten ein oder zwei Jahrzehnte uns vor kriegerischen Auseinandersetzungen verschonen werden, gab uns Mendès-France, der ehemalige Ministerpräsident Frankreichs. Seine Meinung geht dahin, daß es angesichts des Gleichgewichts der militärischen Kräfte und der katastrophalen Folgen eines atomaren Einsatzes einen dritten Weltkrieg nicht geben wird. Die Auseinandersetzung zwischen Ost und West wird auf andere Gebiete verlagert, einmal auf das wirtschaftliche, zum andern auf die Werbung um unterentwickelte Länder, siehe Afrika. Aber nicht nur in Afrika, auch in asiatischen Bereichen gibt es Länder, denen sehr an Hilfe von außen gelegen ist. Eine Annäherung der beiden großen Mächtegruppen erscheint Mendès-France nur auf dem Wege über die Abrüstung möglich. Man müsse, so meint er, die unproduktiven Kosten des Wettrüstens senken und dafür die Produktion der westlichen Welt so stärken, daß die Anstrengungen des Wettbewerbspartners im Osten nicht über das Gleichmaß hinauskommen. Daß die Sowjetunion mit ihrer staatlich gelenkten Planwirtschaft nichts unversucht läßt, Terrain zu gewinnen, ist bekannt. Im übrigen dürfte die bevorstehende Gipfelkonferenz erweisen, wie es mit der Abrüstungsfrage steht.

Fast zur gleichen Zeit, da in Südkorea Studenten zum Sturm auf den Palast Syngman Rhee ansetzten, gingen in der Türkei Studenten auf die Straße, um gegen das Regiment des Ministerpräsidenten Menderes zu demonstrieren. Die Jugend rebellierte gegen Unterdrückung und Diktatur hier wie dort. Wieweit man an Stelle des bestehenden Alten neue und bessere Zustände schaffen kann, ist in allen solchen Fällen problematisch. Ob strenge Regierungsmaßnahmen schon als Diktatur bezeichnet werden können, kann meist nur der entscheiden, der mit allen Einzelheiten vertraut ist und auch die intimsten Hintergründe kennt. Schon Schiller rebellierte in seinen Dramen gegen die Tyrannen und wurde dafür als Dichter der Freiheit gefeiert. Und so ist es immer das Recht der Jugend gewesen, gegen das Unrecht anzugehen. Später, wenn sie selbst auf den Regierungsbänken sitzt, wird sie allerdings erkennen müssen, wie schmal der Grat ist, auf dem die Gerechtigkeit wandelt.

Fritz Roßberg



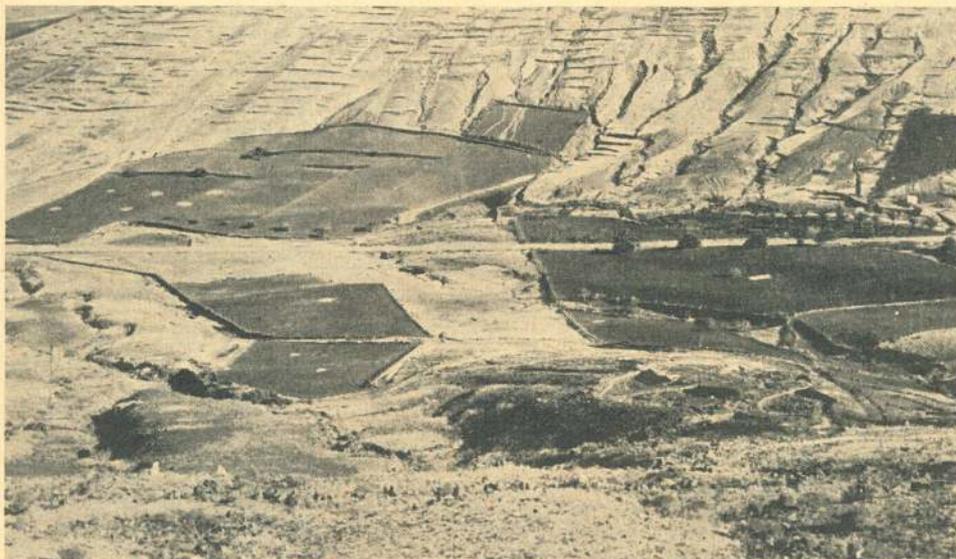
Unser schönes Deutschland Unverkennbar und überall sind die Marienstatuetten aus der Oberammergauer Holzschnitzschule. Seit 1634 führen die Einwohner, Laien, alljährlich die Passionsspiele auf, die Oberammergau zu einem Wallfahrtsort gemacht haben, zu dem alljährlich die Kunstbessenen aus aller Welt strömen.



# Der Hafen

## Lanzarote

AUF DEN KANARISCHEN INSELN  
EILAND DES DURSTES



Auf Lanzarote scheint die Farbe „grün“ Mangelfarbe zu sein. Schwarz ist ein großer Teil der Erde auf dieser 50 km langen und knapp 20 km breiten Insel. Die Welt besteht hier aus Felsen und Lavamassen, die von riesigen Naturkräften vor nicht all zu langer Zeit aus dem Erdinnern glühend herausgeschleudert wurden und nun erkaltet sind. Aber nur eine dünne Kruste ist erkaltet. Gräbt man ein Loch, so kann man an manchen Stellen schon nach 40 cm Grabarbeit bequem ein Spiegelglas in der heißen, von Vulkanen erwärmten Erde braten.

Und doch leben Menschen und Tiere auf dieser wasserlosen Insel. Sie leben praktisch nur vom Regenwasser, das in Zisternen gesammelt wird. Regenzeit ist nur wenige Wochen im Jahr. Wenn zweimal Regen fällt, ist die Ernte des Jahres gesichert. Angebaut wird vor allem Wein, Tabak und Tomaten. Die Sonne brennt hier heiß, liegt doch die Insel am 28. Breitengrad. Geographisch gehört sie zu Afrika. Bewohnt wird sie jedoch von Spaniern, die sich mit den Ureinwohnern — den Gouanches — vermischt haben, die als Volk längst ausgestorben sind. Auch ein maurischer Einschlag ist bei den Bewohnern festzustellen.

Fruchtbare Lavaasche wird von Kamelen zu den Kulturen herangezogen. Hierhin wird dann gepflanzt und angebaut. Die Asche hält die Feuchtigkeit und nur durch diese Asche ist es überhaupt möglich, etwas Landwirtschaft zu betreiben. Da die Insel vom Meer umspült ist, gibt es oft eine frische Meeresbrise, öfters Wolken, aber leider keinen Regen.

Arrecife ist die „Hauptstadt“ mit einigen Häusern, einigen alten Wagen. Zweimal in der Woche kommt ein Postschiff an. Uralte Frachtsegler halten den Handel aufrecht, ein Handel mit Ziegenfellen, Ziegenkäse, Wein und Tomaten auf der Exportseite, gegen die zum Leben notwendiger Produkte, manchmal auch nur das kostbare Wasser, eingetauscht werden. Von Afrika treiben oft Stürme Sandmassen zu dieser Insel. Auch Heuschreckenschwärme finden ihren Weg über den Atlantik hierher. Viele stürzen ins Meer. Auf den Toten ruhen

sich die Lebenden aus und erreichen dann doch das Eiland. Fällt die Ernte durch dieses oder ein anderes Naturereignis aus, dann sind die Bewohner vorwiegend auf den Fischfang und die Fischkonservierung angewiesen. Die Küsten sind sehr fischreich und schon oft waren es die Fische, die ein Weiterbestehen ermöglichten.

Die Marine ist es dann, wenn der Regen ausbleibt, die von den wasserreichen Nachbarinseln Gomera und Gran Canaria mit Zisternenschiffen das kostbare Naß heranbefördert.

Wasser wird dann zu Schwarzmarktpreisen gehandelt. Wasser kann hier teurer als Benzin werden. Ein Teil des Viehbestandes besteht aus Ziegen, die hier in diesem ausgeglühten schwärzlichen Basaltland noch immer ein Maul voll zu fressen finden. Wie es 25 000 Menschen auf dieser dünnen Lavakruste im Atlantik fertigbringen, ihr Leben zu fristen, bleibt dem Zivilisationsgewöhnten unergründlich. Seit Generationen ringen sie zäh mit einer unerbitt-



lichen Natur und daß sie sich behaupten, läßt sie dieses unwirtliche und karge Fleckchen Erde lieben.

Schwärzliche Lavamassen türmen sich. Schwarz sind die Felder, die künstlich mit Lavaasche bedeckt wurden und dazwischen leuchten immer wieder weiße Häuser, stehen einzelne hohe Palmen, liegen die eigenartigen Terrassenfelder und zeugen davon, daß hier doch Menschen leben . . . . .

## Wußten Sie schon, daß . . .

. . . ein Sandsturm in der Wüste Sahara eine Fensterscheibe bis zur völligen Undurchsichtigkeit aufrauft?

. . . die größte bisher gemessene Wassertiefe um 1900 m tiefer ist, als die Höhe des Mount Everest? Die größte Wassertiefe von 10 800 m hat das Meer etwa 180 sm südwestlich von Guam.

. . . sich der größte Gebirgszug unserer Erde unter Wasser befindet? Es ist die Mittelatlantische Schwelle. Sie zieht sich in Nord-Süd-Richtung etwa von Island bis zur Antarktis, ist 15 000 km lang und 800 km breit. Der Gipfel dieses Unterwassergebirges ist der Pico Alto auf den Azoren, dessen Unterwasserhöhe 3700 m beträgt. 2300 m ragt er aus dem Wasser und ist demnach 6000 m hoch.

rechts oben:

*Das Kostbarste auf dieser ausgedörrten Insel: monatealtes Regenwasser aus der Zisterne.*

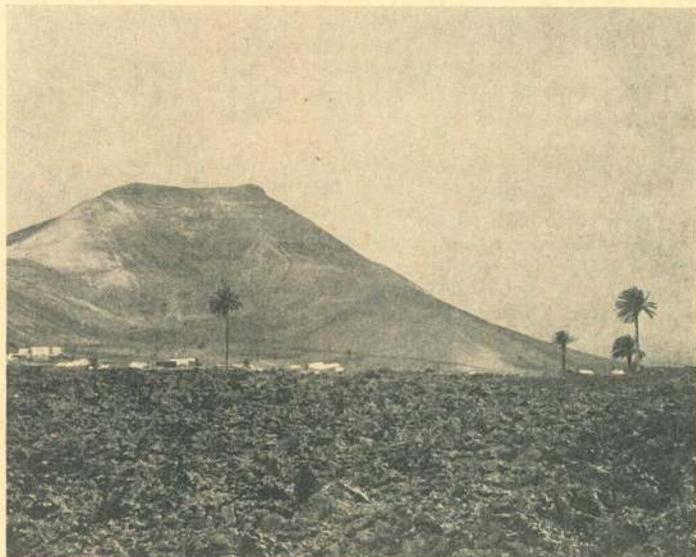
links oben:

*Typisches Landschaftsbild auf Lanzarote. Im Vordergrund ein Feld schwarzer Lavabrocken, im Hintergrund ein Vulkankegel.*

rechts:

*Die Felder sind mit Lavaasche bestreut, die mühsam angetragen wird. Die Asche zieht die Feuchtigkeit des umliegenden Meeres an. Nur dadurch ist etwas Landwirtschaft möglich.*

Bildbericht: Dieter Brinzer



## 5 Jahre planmäßiger Luftverkehr der Deutschen Lufthansa

Seit dem 1. April 1955, dem Tag, an dem die Lufthansa erstmalig nach dem Kriege ihren planmäßigen Fluggast-, Post- und Frachtverkehr zwischen den Flughäfen der Bundesrepublik aufnahm, sind inzwischen fünf Jahre vergangen. Diese Jahre sind gekennzeichnet durch eine außerordentlich schwierige Wiederaufbauarbeit. Ähnlich wie die deutsche Seeschifffahrt, die auch nach dem zweiten Weltkrieg vom Nullpunkt an beginnen mußte, stand auch der deutsche Luftverkehr vor dem Problem, sich aus dem Nichts heraus wieder in die deutsche Wirtschaft und in das internationale Konkurrenzgefüge einzugliedern. Ebenso wie auf den traditionellen Märkten der deutschen Seeschifffahrt waren auch in den Markt des deutschen Luftverkehrs ausländische Konkurrenten eingedrungen, die einen hohen Marktanteil für sich in Anspruch nahmen.

Die Bestrebungen der Lufthansa, in kurzer Zeit wieder Anschluß an das Ausland zu gewinnen und einen wichtigen Platz in der deutschen Wirtschaft einzunehmen, waren nicht ohne Erfolg. Um den regionalen Wünschen und den Erfordernissen der verschiedensten Wirtschaftszweige Rechnung zu tragen, hat die Lufthansa in den ersten Monaten ihres Bestehens das Schwergewicht ihrer Tätigkeit auf den innerdeutschen Verkehr gerichtet. Nachdem in den ersten acht Monaten des ersten Betriebsjahres vornehmlich nur die wichtigsten Handelszentren angefliegen werden konnten, gelang es kurze Zeit später, auch die Städte Nürnberg, Bremen, Hannover und Stuttgart in das Streckennetz einzubeziehen. Schwierigkeiten bei der Aufnahme des innerdeutschen Luftverkehrs wurden insbesondere durch zahlreiche rechtliche Probleme hervorgerufen, die den Start der Lufthansa keineswegs so günstig sein ließen, wie man das hätte erwarten dürfen. So trug gerade die großzügige und im Weltluftverkehr einmalige Regelung der Cabotagefrage in der Bundesrepublik dazu bei, daß die Lufthansa gerade in den ersten Tagen ihres Bestehens vor außerordentlich schwerwiegende Probleme gestellt war. Die anderen Nationen durften, wenn sie Deutschland überflogen, landen um Passagiere zu befördern, was der Lufthansa ihrerseits in anderen Ländern zunächst nicht gestattet war.

Neben dem innerdeutschen Verkehr, in dem bereits ab 1957 das neueste Maschinenmaterial zum Einsatz gelangen konnte, wurde auch der Europaverkehr nach und nach aufgebaut. Bereits am 15. Mai konnte die Lufthansa einen planmäßigen Europaverkehr mit zweimotorigen Convairs CV 340 aufnehmen. Anfangs umfaßte das Streckennetz nur regelmäßige Linien nach London, Paris und Madrid. Doch bereits im Oktober 1957 konnten neue, täglich unterhaltene Fluglinien nach Wien, Zürich und Kopenhagen eingerichtet werden. Insbesondere die Indienststellung von neun Vickers Viscount-Maschinen gab der Lufthansa später die Möglichkeit, das europäische Streckennetz erheblich zu erweitern. Nachdem zu den bereits angeflogenen elf europäischen Ländern auch Schweden und Griechenland hinzugekommen waren, wurden auch Mailand, Barcelona, Genf und Nizza bald darauf regelmäßig angefliegen.

Bereits am 8. Juni 1955, also zwei Monate nach Betriebsbeginn, war es möglich, die wichtigste und konkurrenzreichste Fernstrecke im internationalen Luftverkehr von Hamburg nach New York planmäßig aufzunehmen. Der Verkehr auf dieser Route wurde ständig verdichtet und erweitert. Das starke Anwachsen des Verkehrs führte am 1. April 1958 zu der Einführung der sogenannten Economy-Klasse, durch die die Ausnutzung der Flugzeuge auf 61,5 Prozent anstieg und mit der die Lufthansa den vierten Platz unter den zahlreichen Luft-

verkehrsgesellschaften errang, die zwischen Europa und den USA regelmäßige Flugdienste aufrechterhalten. Um dem Wunsch der internationalen Geschäftswelt nach einer besonders komfortablen Direktverbindung zwischen der Bundesrepublik und den USA nachzukommen, eröffnete die Lufthansa im November 1958 einen Luxusdienst, der sich einer besonderen Beliebtheit erfreut. Am 17. März 1960, also vor wenigen Wochen, trat auch die Lufthansa in den Kreis jener großen Luftverkehrsgesellschaften der Welt ein, die über Düsenverkehrsflugzeuge verfügen. Im Sommerflugplan 1960 werden den Fluggästen zum ersten Mal von der Lufthansa Non-Stop-Flüge mit der Boeing B-707 „Intercontinental“ geboten. Diese Maschinen, die täglich zwischen Frankfurt und New York, verkehren, erreichen die USA in weniger als vier Stunden und bieten bis zu 168 Fluggästen Platz. Im Mai 1960 soll auch der Chicago-Dienst auf Düsenflugzeuge umgestellt und ebenfalls eine neue Strecke nach San Francisco mit Düsenflugzeugen eröffnet werden.

Nach dem Nordatlantikverkehr konnte die Lufthansa am 15. August 1956 bereits eine Flugverbindung zwischen der Bundesrepublik und Rio de Janeiro, Sao Paulo und Buenos Aires eröffnen. Dieser Linienverkehr wurde zunächst gemeinsam mit der französischen Air France durchgeführt; später trat auch die italienische Alitalia diesem Poolabkommen bei. Nachdem es durch die Einführung der Touristen-Klasse im März 1957 gelungen war, neuen Schichten von Reisenden die Benutzung des Flugzeuges zwischen Südamerika und Europa zu erschließen, besteht nunmehr nach Abstimmung der Flugpläne dieser drei internationalen Gesellschaften täglich eine Verbindung über den Südatlantik.

Auch im planmäßigen Luftverkehr mit den Ländern des Vorderen Orients wurde das Wiedererscheinen der Lufthansa dankbar begrüßt. Am 4. Januar 1957 wurde Damaskus zum ersten Mal regelmäßig angefliegen. Nachdem im Winter 1958/59 auch Ägypten in das Streckennetz einbezogen wurde, ist der Mittlere Osten heute die wichtigste Brücke für den Ende 1959 eröffneten Luftverkehr nach dem Fernen Osten. Die Lufthansa, die seit dem 1. November 1959 auch die Orte Karachi, Kalkutta und Bangkok erstmalig anfliegt, führt dieses Streckennetz in enger Gemeinschaft mit den italienischen und französischen Luftverkehrsgesellschaften durch. Nach dem Sommerflugplan 1960 werden insgesamt zehn wöchentliche Dienste nach den Zentren im östlichen Mittelmeer sowie nach dem Irak und Iran unterhalten.

Auch dem Aufbau eines Frachtnetzwerkes hat die Lufthansa seit Anfang an ein großes Interesse gewidmet. So konnte im Dezember 1957 bereits ein zweimal wöchentlich verkehrender Nur-Fracht-Dienst über den Atlantik eröffnet werden. Bereits im März 1959 wurde es erforderlich, die Kapazität dieser Nur-Fracht-Route zu verdoppeln und die Flugzeiten zu verkürzen. Nachdem im Mai 1958 ebenfalls ein Frachtdienst mit Großbritannien mit einem wöchentlichen Frachtraumangebot von 32 Tonnen aufgenommen wurde, wurde auch der Aufbau des innerdeutschen Frachtnetzes immer stärker forciert. Seit Januar 1960 sind alle Verkehrsflughäfen der Bundesrepublik in das Fracht- und Post-Spezialnetz der Lufthansa eingegliedert. Auch in den übrigen außereuropäischen Relationen gelang es der Lufthansa im Laufe der Zeit, auf den reinen Frachtrecken ihre Leistungsfähigkeit erheblich zu steigern. So ist der reine Frachtverkehr nach Nah-Ost inzwischen um 61 Prozent und nach Südamerika um 44 Prozent gestiegen.

Die Lufthansa war von Anfang an bestrebt, die Beziehungen zu den ausländischen Luftverkehrsgesellschaften möglichst eng zu gestalten. Bereits am 29. Juni 1955 konnte die Mitgliedschaft in der International Air Transport Association (IATA) erworben werden. Außerdem ist die Lufthansa in vielen anderen Körperschaften des Luftverkehrs vertreten. Noch im Jahre 1960 soll in Gestalt der Air Union eine erweiterte internationale Zusammenarbeit zwischen der Lufthansa und der französischen Air France, der italienischen Alitalia und der belgischen Sabena verwirklicht werden. Hiervon verspricht man sich eine wirtschaftlichere Form des Luftverkehrsbetriebes und eine bessere Erschließung des Marktes.

### Interessantes aus der Wirtschaft

In der Bundesrepublik wurden im vergangenen Jahr ca. 53,3 Millionen Schallplatten hergestellt. Dagegen betrug die Schallplattenproduktion im Jahre 1958 noch etwa 57,2 Millionen Stück. Dieser beachtliche Rückgang erklärt sich — wie Experten meinen — durch die steigende Beliebtheit des Tonbandes.

Obleich auch in Deutschland der Kaffeeverbrauch — wie bereits in der letzten Ausgabe festgestellt wurde — in den letzten Jahren ganz erheblich gestiegen ist, liegt er immer noch weit niedriger als in den meisten übrigen EWG-Ländern. Während in Westdeutschland von jedem Einwohner im Durchschnitt 2,9 kg Kaffee verbraucht wurden, konsumierten die Belgier und Luxemburger fast das doppelte Quantum. Während Italien mit 1,7 kg Verbrauch pro Kopf noch weiter zurückgefallen hat, wurden in Frankreich 4,3 kg und in Holland 3,9 kg verbraucht. Nach einer Schätzung des amerikanischen Landwirtschaftsministeriums ist die Welt-Kaffee-Produktion der Saison 1959/60 auf 76,2 Millionen Sack, die für den Export verfügbare Menge auf 65,2 Millionen Sack zu veranschlagen. Damit rechnet man gegenüber 1959 mit einer Mehrproduktion von 7,5 Millionen Sack.

Auch im Jahre 1959 war Deutschland wiederum der größte Kameralieferant der USA. Über die Hälfte der Gesamteinfuhr ausländischer Kameras in die Vereinigten Staaten im Wert von rund 86 Millionen DM entfiel auf deutsche Erzeugnisse. Als stärkste Konkurrenten der Bundesrepublik auf diesem Gebiet haben sich abermals Japan und die Schweiz erwiesen.

Nach den neuesten Berechnungen ist der Preisindex für die Lebenshaltung im Bundesgebiet (ohne Berlin) im Monat März dieses Jahres gegenüber dem Vormonat für alle Verbrauchergruppen erneut um 0,1 Prozent gesunken.

Nach vorläufigen Berechnungen lag die Industrieproduktion in allen Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Jahre 1959 um etwa 7 Prozent höher als im Jahre 1958. Die stärkste Zunahme in Höhe von 11 Prozent war in Italien und den Niederlanden zu verzeichnen. Danach folgte Deutschland mit 8 Prozent, während die Steigerung der Produktion in Frankreich, Luxemburg und Belgien teilweise unter dem Durchschnitt blieb.

An der gesamten Rohstahlerzeugung der Welt, die im Jahre 1959 auf insgesamt 301,8 Millionen t gestiegen ist, konnte nur Asien seinen Anteil erheblich erhöhen. Der Anteil der Europäischen Montanunion sowie der übrigen westeuropäischen Länder ist dagegen leicht gesunken. Auch die Sowjetunion mußte zum ersten Male eine Verminderung ihres Anteils an der Weltstahlproduktion hinnehmen.

# Die Entdeckung des Golfstromes

Hermann Ulbrich-Hannibal

Eines der interessantesten Kapitel der erdkundlichen Geschichte bildet die Entdeckung des Golfstromes und die Erforschung seines Verlaufes von seinem Quellgebiet und Hauptreservoir, dem Golf von Mexiko, durch den Atlantischen Ozean bis zu seiner Abzweigung nach der skandinavischen Küste. Als der eigentliche Entdecker dieser phänomenalen Meeresströmung, die durch ihre Temperaturbeeinflussung für die Bewohnbarkeit der angrenzenden Küstengebiete von enormer Wichtigkeit ist, wird der berühmte spanische Seefahrer Antonio de Alaminos, der Obersteuermann unter Ferdinand Cortez, angesehen.

„Indem wir südwärts segelten“, heißt es in seinem Tagebuch, „und dabei etwas mehr von der Küste abkamen, gewahrten alle drei Schiffe an dem folgenden Tage eine Strömung, gegen welche sie nicht ankamen, obwohl sie den Wind mit sich hatten. Es hatte zwar den Anschein, als ob sie gut vorwärts kämen, aber sie erkannten bald, daß sie zurückgetrieben wurden und daß der Strom mehr Gewalt hatte als der Wind. Zwei von den Schiffen, welche etwas näher bei der Küste waren, konnten vor Anker gehen, aber die Strömungen waren so gewaltig, daß sie das Kabeltau mit vibrierender Bewegung erzittern und schwingen ließen. Das dritte Schiff, welches ein wenig mehr seewärts in die See hinausgesegelt war, konnte keinen Ankergrund finden. Es wurde vom Strome überwältigt, fortgerissen und wir verloren es aus dem Angesichte, obwohl es ein ruhiger und heller Tag war.“ Das ist die Beschreibung der Umstände, unter denen die Existenz des Golfstromes zum ersten Mal festgestellt wurde.

Aber erst als Alaminos sechs Jahre später von Vera Cruz am Golf von Mexiko durch die Straße von Florida heimwärts segelte und vom Golfstrom geführt Spanien in der damals unerhört kurzen Zeit von zwei Monaten erreichte, vermochte er dieses Wunder im Meer ganz zu erfassen. Mit dieser Fahrt hatte er nicht nur seine frühere Annahme bewiesen, „daß diese mächtigen Strömungen doch irgendwie in einen freien, großen Seeraum hinauslaufen würden“, sondern das Vorhandensein der Strömung wirklich bewiesen und den Spaniern damit den bequemsten und kürzesten Weg für die Rückkehr von Westindien gezeigt.

Die genaue Erforschung des Golfstromes und die Wahrnehmung seines Auslaufes an der nordeuropäischen Küste ließen aber noch lange auf sich warten. Erst der englische Seefahrer Humphrey Gilbert kam als erster zu der Annahme, es sei möglich, daß Europa vom Golfstrom bespült würde. In einer 1576 über die Möglichkeit einer nordwestlichen Durchfahrt veröffentlichten Schrift sagt er, daß „wenn diese Strömung nicht längs der ganzen Ausdehnung der amerikanischen Küste nachgewiesen werden könne, und wenn sie nicht mit den Sinnen wahrgenommen worden sei, sie nichtsdestoweniger entweder in den oberen oder in den unteren Partien des Ozeans existieren müsse“.

Zwei Jahre später wurde von Frobisher an der isländischen Küste eine Strömung bemerkt. „Indem wir Island zusegelten“, heißt es darüber in seinem Reisebericht, „stießen wir auf einen ziemlich starken Strom aus Südwesten, welcher uns nach unserer Berechnung ein wenig nordostwärts von unserm Kurse abtrieb. Diese Strömung schien sich auf Norwegen fortzusetzen.“

Erst zwei Jahrhunderte später erhielt die Erforschung des Golfstromes durch Benjamin Franklin zufällig einen neuen Antrieb. Die englische Regierung wurde darauf aufmerksam gemacht, daß die zwischen England und

Amerika verkehrenden Paketschiffe auf der Fahrt von Falmouth nach New York gewöhnlich vierzehn Tage länger unterwegs waren als die amerikanischen Handelsschiffe zwischen London und Rhode-Island, und angeregt, ihre Paketschiffe zweckmäßiger künftig nicht mehr nach New York, sondern auch nach Rhode-Island gehen zu lassen. Als Generalpostmeister der englischen Kolonien in Amerika wurde Benjamin Franklin daraufhin von der englischen Regierung darüber zu Rate gezogen. Er wiederum befragte sich bei dem ihm befreundeten amerikanischen Kapitän Folger und erfuhr von diesem, „daß die angegebene Differenz zwischen den Zeiten der beiden Schifflinien daher rühre, daß die Rhode-Island'schen Kapitäne mit dem sogenannten Golfstrom bekannt seien und ihn zu vermeiden verständen, was mit den englischen Kapitänen nicht der Fall sei.“ Franklin war äußerst erstaunt darüber, daß ein so merkwürdiges ozeanisches Verhältnis nicht auf den nautischen Karten verzeichnet war und beauftragte seinen Freund, ihm nach seiner persönlichen Kenntnis den Golfstrom auf einer Karte so genau wie möglich einzuzeichnen. So entstand das erste kartographische Bild des Golfstromes, das die Strömung in ihrer anwachsenden Breite von Florida bis in die Nähe der Azoren wiedergab.

Außerdem warf sich Franklin auf seinen Reisen zwischen Europa und Amerika selber eifrig auf die Erforschung der Strömung und beobachtete alle Erscheinungen, „aus denen man annehmen könne, ob man sich im Golfstrom befände oder nicht.“ Er kam dabei auf den Gedanken, das Thermometer zu Hilfe zu nehmen und durch die Untersuchung der verschiedenen Temperaturen im Atlantischen Ozean den genauen Verlauf der warmen Meeresströmung zu ergründen. Er war der erste, der das Thermometer für nautische Zwecke verwandte und es „als ein allen Seefahrern sehr nützlich Werkzeug“ empfahl. Mit Hilfe des Thermometers wurde nun festgestellt, daß der Golfstrom in den Engen von Bemini nur eine Breite von 40 Kilometer, am Kap Hatteras vor der amerikanischen Küste aber schon eine Breite von 250 Kilometer hat und daß er an seinen Hauptstellen im Winter zwischen 16,7 und 25 Grad und im Sommer zwischen 25,6 und 28,3 Grad Celsius warm ist.

In der ersten Zeit wurde der Strom als „Floridaströmung“ oder als die „Strömungen bei Havanna“ bezeichnet. Seine Benennung nach dem Golf von Mexiko, die von allen seefahrenden Nationen angenommen worden ist, kam erst gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts auf, und zwar durch die Walfischfänger von Nantucket und durch die Küstenfahrer Nordamerikas. Die erste gedruckte Erwähnung fand der neue Name in dem 1748 erschienenen nordamerikanischen Reisebuch des Schweden Peter Kalm, der in seinem Werk von den Seekräutern spricht, „welche unter dem populären Namen der Golfkräuter bekannt seien, weil sie, wie man glaubte, vom Golf von Florida mit der dortigen Strömung kämen.“

Allmählich wurde der Golfstrom nun von allen Seefahrern als ein beliebtes Objekt der Naturforschung angesehen, ohne daß man in seiner gründlichen Erforschung weiter kam. Die Untersuchung der mit ihm in Zusammenhang stehenden Phänomene war auch zu schwierig, als daß man zu der damaligen Zeit mehr als vereinzelte Beobachtungen erwarten konnte.

Am allerwenigsten konnte man seinen äußerst günstigen Einfluß auf die skandinavische Halbinsel erkennen, da andere Gegenden der Erde auf derselben nördlichen Breite wohl bekannt aber nicht erforscht waren und nicht zum Ver-

gleich herangezogen werden konnten. Jedoch hat der norwegische Bischof Grunerus in Drontheim 1773 darauf aufmerksam gemacht, daß man an der norwegischen Küste tropische Pflanzen fände, deren Samen durch das Meer an Land geworfen würden.

Erst Alexander von Humboldt leitete das Zeitalter ein, das die Erkenntnis von der außerordentlich großen Wirkung des Golfstromes auf Nordeuropa brachte. Er schenkte dem Golfstrom seine besondere Aufmerksamkeit und wurde ein eifriger Beobachter und geschickter Schilderer dieses großartigen Naturphänomens. Auf seinen Seereisen kreuzte er den Golfstrom sechsmal und befuhr ihn, wie er selber sagte, „eine Strecke von 5600 deutschen Meilen.“ Er stellte genaue Berechnungen an und versuchte, das Vorhandensein einer Stromabzweigung nach Schottland und Norwegen nachzuweisen.

Seinen eigenen Worten zufolge entwarf er „mit besonderer Sorgfalt“ ein kartographisches Bild des Golfstromes und schlug vor, Expeditionen zur Beobachtung und Untersuchung der Strömung auszuschicken. Außerdem sorgte er durch seine bald in alle europäischen Sprachen übersetzten Werke dafür, daß sich die Kenntnis von der geheimnisvollen Meeresströmung schnell verbreitete.

Nun folgte für die Abzweigung des Golfstromes nach Skandinavien ein Beweis nach dem andern. Im Jahre 1820 veröffentlichte der Walfischfänger Kapitän Scoresby eine Schrift über seine Beobachtungen in den nordatlantischen Gewässern. „Von den Küsten Großbritanniens“, sagt er darin, „dehnt sich die nördliche Abzweigung des Golfstromes vermutlich auf der Oberfläche des Ozeans längs der Küsten von Norwegen hin gegen Nordosten aus.“ Außerdem wurden zahlreiche Flaschenpost-Experimente ausgeführt, die weitere Beweise für den Verlauf der Strömung brachten. Und dann schickte König Louis Philipp von Frankreich 1838 unter Paul Gaimard eine wissenschaftliche Expedition nach Skandinavien und Spitzbergen, um dem Rätsel des Golfstromes weiter nachzugehen. Sie kam durch ihre Beobachtungen zu dem Schluß, daß — um mit ihren eigenen Worten zu reden — „eine breite Strömung in nordnordöstlicher Richtung durch die nördlichen Partien des Atlantischen Ozeans gehe, zuerst auf Großbritannien gerichtet sei, dann zwischen Schottland und den Faröerinseln passierend längs der Küste von Norwegen bis zum Nordkap streife und sich von da aus nach Norden an den Cherry-Inseln und auf Spitzbergen wende.“ Die Expedition fand an der norwegischen Küste viele südliche Pflanzen und schwimmende Gegenstände, „welche offenbar von der Küste der Vereinigten Staaten und vom Golf von Mexiko stammten“, und fand selbst auf der äußersten Uferspitze des Nordkaps die Frucht einer bekannten mexikanischen Mimosenpflanze. Zum Schluß fingen dann auch die Skandinavier selber an, den Nachweis des Golfstromes an ihrer Küste zu erbringen und sammelten und beschrieben die ausländischen Früchte und tropischen Sämereien, die sie an den Fjordgestaden bis nach dem Nordkap hinauf fanden.

Wie auf die Schiffsstraßen im Atlantischen Ozean ist heute die Einwirkung des Golfstromes auch endgültig auf die skandinavische Halbinsel bewiesen. Die günstige Beeinflussung des Klimas durch den Strom ist dort so stark, daß die norwegischen Gewässer mit Ausnahme der inneren Fjordarme in strengen Wintern nie zufrieren und das Wasser selbst am Nordkap im Januar noch 3 Grad Celsius über Null zeigt, so daß keine Eisberge bis an die norwegische Küste gelangen können. Auf derselben geographischen Breite, auf der sich in Nordamerika und Nordsibirien die polaren Einöden ausbreiten und auf Grönland der Polartod umgeht, sind in Europa blühende Städte anzutreffen.



# Flotten-Menschau

Mit dem Monat Mai beginnt für die Geschwader der Bundesmarine wiederum die Zeit der Manöver im Rahmen der NATO und der Bundesmarine.

Die Ausbildungsfahrten wurden auch im Winterhalbjahr nicht unterbrochen. Das Mitte Januar ausgelaufene 1. Geleitgeschwader (M-Boote Typ 35) hatte Karlskrona, Dundee, Cobh und Ostende angelaufen und kehrte Ende März nach Cuxhaven zurück. Die zu gleicher Zeit ausgelaufene Schulfregatte „Scharnhorst“ und die beiden Tender „Trave“ und „Eider“ besuchten Belfast, Bilbao, Cherbourg und Schweden. Die Schiffe wurden überall freundlich begrüßt und aufgenommen. Mitte März liefen die Schulfregatten „Hipper“ und „Graf Spee“ zu einer Mittelmeerreise aus, von der die Schiffe Mitte Juni zurück erwartet werden. Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ wird voraussichtlich an der Regatta von Ostende nach Lissabon der Sall Training Association teilnehmen, die am 23. Juli beginnt. Eine weitere Regatta der STA führt von Lissabon nach Neapel. Das Segelschulschiff wird dann Ende September von diesen Fahrten wieder in Kiel erwartet werden können.

Vier niederländische Minensuchboote besuchten vom 14. bis 19. April die Stadt Lübeck. Sie wurden vor Travemünde von 3 Booten des 1. Küstenwachgeschwaders aus Neustadt empfangen. Die Stadt Lübeck führte für die niederländischen Gäste mehrere Fahrten und Besichtigungen durch.

Das 140 t große S-Boot „Häher“ wurde am 5. April 1960 für das 5. S-Bootgeschwader in Neustadt (Holstein) in Dienst gestellt. Die Bundesmarine beabsichtigt ebenfalls Versuche

mit einem kleineren Schnellboottyp durchzuführen und hat zu diesem Zweck zwei Boote des Nasty-Typs in Norwegen bestellt. Diese Fahrzeuge haben 69 t Wasserverdrängung und sollen eine Geschwindigkeit von etwa 45 Knoten erreichen können.

Das gehobene U-Boot des Typs XXI wird als Erprobungsfahrzeug für Waffen und Geräte unter dem Namen „Wilhelm Bauer“ wieder in Fahrt kommen. Die Erprobungen obliegen dem Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung. Das 1620 t große Boot hatte früher den Namen U 2540.

Am 8. April lief der Leihzerstörer Z 4 (ex „Uss Claxton“) unter Führung von Freg.-Kpt. Buch, aus Charleston (USA) kommend, in seinen neuen Heimathafen Flensburg ein. Z 5 (ex „Uss Dyson“) führt Erprobungen an der amerikanischen Küste durch. Am 12. April wurde in Charleston der letzte Leihzerstörer „DD 570 — Charles Ausburn“ unter dem Namen „Z 6“ für die Bundesmarine in Dienst gestellt. Alle Fahrzeuge gehören der Fletcher-Klasse an. Von der Bundesmarine werden keine weiteren Zerstörer aus der Reserveflotte der USA übernommen. Wegen der Rationalisierungsmaßnahmen der USA in der Verwaltung des sorgsam gewarteten Reserve-Schiffsparks kann jedoch angenommen werden, daß an andere Marinen weitere Zerstörer der Fletcher- und Gleaves-Klasse und Fregatten der Edsall- und Butler-Klasse abgegeben werden. Der amerikanische Kreuzer „Augusta“ wurde Anfang April zur Verschrottung abgegeben. An Bord dieses Schiffes unterzeichneten Sir Winston Churchill und Präsident Roosevelt im Jahre 1941 die Atlantik-Charta.

Die französische Marine führte im März im östlichen Atlantik größere Flottenübungen mit einem Kreuzer, einem Flugzeugträger, mehreren Zerstörern und kleinen Fahrzeugen durch. Anfang April fand ein gemeinsames Manöver französischer und spanischer Schiffe im Seeraum der Balearen statt.

In der ersten April-Hälfte waren wiederum einige Angehörige der Bundesmarine als Gäste auf Einheiten der 6. US-Flotte eingeschifft. Dieser ständig im Mittelmeer in See stehende Verband besteht aus etwa 50 Schiffen, darunter sind 2—3 Flugzeugträger, 2—3 Kreuzer, etwa 20 Zerstörer, mehrere U-Boote und Versorgungsschiffe. Auf den Einheiten sind etwa 25 000 Mann eingeschifft. Die Träger führen etwa 200 Flugzeuge mit, Überschalljäger der Typen Skyray, Skyancer, Danon Crusader, ferner Skyhawk-Kampfflugzeuge und Skywarrior-Bomber. Die Versorgung des Verbandes erfolgt in See. Wenn eine Einheit zur Wertüberholung aus dem Verband vorübergehend ausscheidet, erhält die Besatzung ihren Urlaub.

Bei Bergen/Norwegen wird ein Flottenstützpunkt in die Felsen eines Fjordes hineingebaut, zu dem ein Trockendock, Werkstätten, Unterkunftsräume und Ausrüstungskaie gehören sollen. Kriegsschiffe bis zur Größe eines Zerstörers sollen später diesen NATO-Stützpunkt, Seefestung Haakonsværn genannt, aufsuchen können. Schweden hat mit dem Bau von gut ausgestatteten Felsenbunkern für seine Marine bereits vor mehr als 10 Jahren begonnen, nachdem bessere Steinbohrmaschinen zur Verfügung standen.

Das britische Motortorpedoboot „Brave Borderer“ (100 t) gilt als das schnellste Kriegsschiff der Marinen. Drei Bristol-Proteus-Gasturbinen verleihen dem Boot eine Geschwindigkeit von mehr als 50 Knoten. Das Boot besuchte kurz nach Ostern den Hafen Flensburg.

## Hein Seemanns Abenteuer (I)

„Tja mein lieben Jung, also ein von mein Erlebissen soll ich dir erzählen; nichts leichter als das, denn was ich nich erlebt hab, gibbs garnich.“ Dies sprach Hein Seemann zu seinem Schulfreund, dem an Land gebliebenen Buchhalter Klammer und legte dann los:

„Tja, mal eben überlegen was für ein.

Also ich habs!

Damals war Südamerika unser Törn. Fuhr da auf son' richtigen Trampdampfer der jedes Nest mitnahm. Wenn wir denn schließlich mal auf Kurs Heimat gingen, besorgte sich möchlichs jeder Matrose noch so irgend 'nen exotischen Vogel oder Affen. Zu die damaligen Zeiten war's nämlich Sitte, daß sich die Jan Maaten durch Verkauf von solch Tiere an Hagenbeck ein'n netten Nebenverdienst verschafften. Wenn wir da so in Hamburg ankam'n, stand der Agent von Hagenbeck schon an de Kai und schrie: ‚heft djie Open, Papagei'n und son' Tüch, keup ick all, sünd all mien!' Wir gondelten also ein schön Tag auch mal wieder nach Hamburg und hatt'n ein Papagei, zwei Affen und eine Schlange in unser Logis.

Die beiden Affen und die Schlange war'n ers' im letzten Hafen an Bord gekomm'n, dieweil wir den Papagei schon ein paar Wochen bei uns hatt'n. Er gehörte den Zimmermann und konnt' zuers' kein Wort deutsch reden, da aber alle vorm Mast ihm unter schrecklichen Fluchen das Sprechen lehrten, konnt' er's doch bald schon ganz schön — — — das Fluchen. Der ‚Alte‘ hatte seine Frau mit an Bord. Häs-

chen, wie er sie nannte, die litt fix unter der Tropenhitze und pflanzte deshalb ihr'n fett'n Körper ein paarmal am Tag unter die Süßwasserduche. Wir, die arbeiten mußten, sollt'n deshalb Wasser spar'n und uns unser'n Dreck nur einmal am Tag abspül'n. Der I., der Verständnis für uns hatte, ärgerte sich furchtbar über diese Anordnung des ‚Alten‘. Immer, wenn bei uns die Dusche rauschte kam er angestürzt und rief schon von weit'm laut und deutlich für den Kapitän und seine Frau hörbar: ‚Ihr verdammte Saubande, nich soviel duschen, das Trinkwasser ist knapp!‘, dann bei uns leiser, ‚Fetthäschen suhlte sich mal wieder‘. Eines Nachts war ein Affe losgekommen und hatte den Papagei aus sein'n Käfig gelassen.

### Im Tragflächenschiff über den Atlantik

Kürzlich gingen aufsehenerregende Meldungen durch die Tagespresse, die den Eindruck erweckten, als hätte die große Zukunft der Tragflächenschiffe jetzt endgültig begonnen. Demnach plant nämlich die amerikanische Marineverwaltung eine ganze Serie von Hochseeleitflächenschiffe. Sie sollen bei einer Länge von 31 m eine Geschwindigkeit von ca. 70 kn entwickeln und 100 Fahrgäste befördern können. Ausserdem ist die Konstruktion eines 500 t großen Tragflügelsschiffes vorgesehen, das den Atlantik mit 150 Passagieren in 2 Tagen überqueren kann. Geplant ist weiterhin ein Überwassergleiter mit Atomtrieb von 1000 t für 320 Fahrgäste. Vermutlich wird es auf dem Atlantik noch einiger Pionierarbeit bedürfen, ehe dieses Projekt schiffbautechnisch ausgereift sein wird.

Der flog durchs offene Bullauge und inspizierte das Deck. Als denn der Morgen kam, da machte er's dem Stürmann nach und pfiif: ‚Alle Mann an Deck‘, dieweil er auch draußen rumtunrende Affe sich an die Dampfpeife vergriff. Krebsrot stürzte der Kapt. raus auf die Brücke und die Freiwache torkelte verschlafen aus den Koj'n.

Der Papagei stolzierte wie ein General auf Luke II, begrüßte uns alle mit ein paar zünftige Flüche und schrie denn mit de' Stimme vom I. Offz.: ‚Ihr verdammte Saubande, nich soviel duschen, das Trinkwasser ist knapp!‘ Der ‚Alte‘ grinste plötzlich, wurde denn aber doch wieder 'n büsch'n rot vor Wut als der Papagei — den I. nachahmend — in voller Lautstärke weiterdonnerte: ‚Fetthäschen suhlte sich mal wieder.‘

G. H.





# Die Freiwache



## Die deutschen Grönlandfahrer

Von Paul Broszio

Schon aus dem zehnten Jahrhundert liegen Nachrichten über den Walfang vor und auch in der „Edda“ wird der Walfischfang erwähnt. Die Blütezeit des Walfangs war vom 17. bis hinein in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Seinerzeit war es der Traum jedes Jungen an der Nordseeküste, einmal ein „Grolanner“, ein Grönlandfahrer, zu werden. Die Kommandeure und die Harpuniere der Walfänger standen im höchsten Ansehen. Sie erwarben ein schönes Vermögen und manches große Niedersachsen- und Friesenhaus aus jener Zeit mit den hohen Walknochen an den Eingangsporten des Hauses ist ein Zeuge des Wohlstandes. Die Männer waren damals oft bis zu zwei Jahren unterwegs. Wenn sie dann aber mit reicher Beute zurückkamen, die Beutel prall von Dukaten und noch viele Erinnerungen an die gefährvolle Zeit, ging es hoch her in den Dörfern an der West-Küste. Aus den mitgebrachten Walfischrippen wurden Gartengitter gemacht; denn jeder sollte sehen: Hier wohnt ein „Grolanner“.

Aber auch Hausgeräte und sogar Schmuckstücke wurden aus den harten Knochen des Schwertwals gearbeitet. In der Döns und auf der Diele der Häuser sind die Erlebnisse der Walfänger auf den blau-weißen Holländer-Kacheln, die die halbe Wand bedecken, abgebildet.

In den Städten und Ortschaften an der Nordsee wurden sogenannte grönländische Kompagnien gegründet, und ganze Industrien bauten sich auf der Grundlage des Walfangs auf. Auf besonderen Werften wurden die großen Walfängerschiffe und die kleineren Schaluppen, mit denen der Wal gejagt wurde, gebaut. Große Kùpereien entstanden, die jährlich Tausende von Tranfässern herstellten, Bäckereien hatten sich auf Hartbrot spezialisiert, das lange halten mußte, da Walfangschiffe nicht selten einen Winter lang im Eise einfroren und dann auch die nächste Fangzeit draußen blieben.

\*

Man hatte sich in Vegesack an der Niederweser gewundert, was die vielen Wege, die von allen umliegenden Ortschaften von weither zum Hafen Vegesack führten und die jetzt kaum noch benutzt werden, zu bedeuten hatten. Der Ort selbst konnte damals gar nicht die Menge an Lebensmitteln und Bedarfsgegenständen für die Walfängerflotte erzeugen und aus der ganzen Umgebung wurden täglich Lebensmittel, Holz, Stahlwaren usw. auf all diesen Wegen nach Vegesack gebracht. Die Hamburger Walfänger haben in mehreren Jahren oft über 500 Wale gefangen und 30 000 Fässer Speck nach Hause gebracht.

Im 17. Jahrhundert stand Hamburgs Walfang an zweiter Stelle hinter den Holländern, während die anderen Nationen, weil sie den Wal nicht mehr ins Eismeer hinaus verfolgten, weit abfielen. Noch heute heißt eine Bucht an der Westküste Spitzbergens, die seinerzeit als Operationsgebiet für den hamburgischen Walfang diente, „Hamburger Bay“.

\*

Der Walfang war ein schwerer und auch gefährlicher Beruf. Das Grönländische Eismeer war den größten Teil des Jahres mit undurchdringlichem Eis in Form von großen Blöcken bedeckt und nur wegen einiger warmer Som-

(Fortsetzung Seite 74)

## Es war einmal ein Bootsmann

Dieses Gangspill-Shanty wurde um 1800 auf den schwedischen Ostindienfahrern gesungen. Es mag auffallen, daß in diesem Lied oftmals die Chinesen mit den Japanern verwechselt wurden, doch die Seeleute der damaligen Zeit machten zwischen den beiden Völkern wenig Unterschied. Es geht aus dem Shanty auch weiter hervor, daß die schwedische Sitte, schon nach kurzer Bekanntschaft Brüderschaft zu trinken, bereits vor 160 Jahren Brauch war. Unter dem Ausdruck „chinesieren“ versteht der Schwede, auswärts Schlafgast sein (kinesa).

Der deutsche Text stellt eine berechtigte Übersetzung aus dem schwedischen Seemanns-Liederbuch Kapitän Sternvall's „Sang under Segel“ von Ludwig Dinklage dar.



Es war einmal ein Bootsmann, ein Bursche frei und froh,

Haha!  
Ein Liebesabenteurer hat er in Japan so.  
Beschwipst kreuzt er am Hafen, die Sterne schienen hell,  
'nen Kuß möcht' er wohl haben von 'ner Japanesmamsell.

\*

Das Mädchen war die Tochter von einem Mandarin',

Haha!  
Vom Topp bis zu den Zehen wie 'ne Lustjacht anzusehn.  
Sie sagt: Du schöner Bootsmann, o folg' mir durch die Nacht,  
Du wirst dafür belohnet, weil du so freundlich warst.

\*

Doch wiss', ich hab' 'nen Vater, so schlecht, so reich, voll Geiz,

Haha!  
Dazu auch einen Bräut'gam, den dieses mächtig reizt.  
Schaffst du die aus dem Wege, dank ich dir tausendfach,  
Sie sitzen wohl zu Hause und spielen grade Schach.

\*

In ihrem Hause tritt nun der Bootsmann vor sie hin:

Haha!  
„Gut'n Abend, meine Herren, gut' Nacht, Herr Mandarin!  
Ich werde euch mal zeigen die schwere Kunst des Schach:  
Mit einem Zuge mach ich euch beide matt und schwach!“

\*

„O, zeigt es uns, Herr Bootsmann!“ voll Neugier rufen sie,

Haha!  
„O seid so gut, sit down, please, and take a cup of tea!“  
Der Bootsmann aus der Tasche holt eine Buddel Köm:  
„Vielleicht ist euch, ihr Herren, ein Brudertrunk genehm!“

\*

Nun pingeln sie gar eifrig und tuen Zug um Zug,

Haha!  
Und kommen in die Wolle und haben bald genug.  
Der Mandarin schreit wütend mit grimmigem Gesicht:  
„Phu Ling, scher dich zum Teufel, meine Tochter kriegst du nicht!“

\*

Phu Ling, der bleibt gelassen, der andre zieht sein Schwert

Haha!  
Und sticht ihm durch den Magen, er war nichts Bessres wert.  
Der Mandarin jetzt mußte, so ist 's in Japan mal,  
Genauso Abschied nehmen von diesem Jammer-tal.

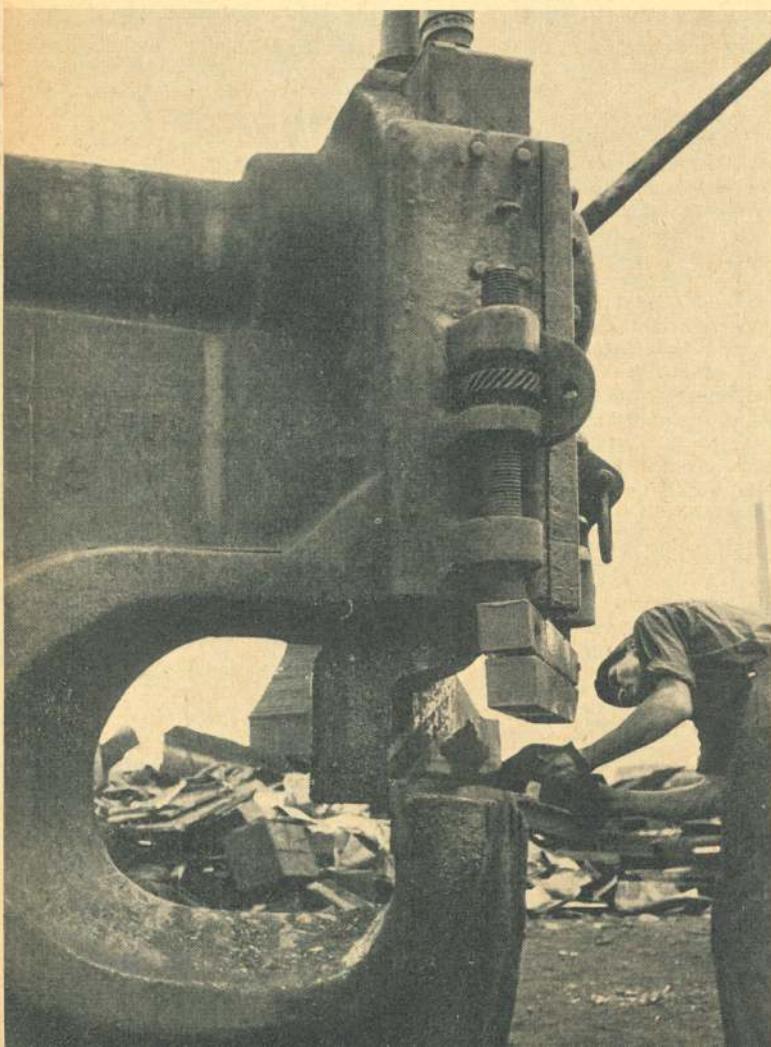
\*

Der Bootsmann hat sein Mädchen, die Mitgift obendrein,

Haha!  
Zusammen reicht es grade, er lebt wie 'n Lord so fein.  
Doch schon nach einem Jahre hat er es satt, will Ruh':  
Er chinesiert im Walde und flickt dort alte Schuh.



Wer kennt die Brücke links im Bild aus der Vogelperspektive wieder? Sie ist das Wahrzeichen von Sydney



Hier ist es nicht mehr gutgegangen, und zwar vor Brunsbüttelkoog Anfang März. An dem 10 m hohen Leck, das der Kollisionsgegner (Noutsi, ein liberianischer Frachter) als Negativ seines Stevens dem amerikanischen Frachtschiff Gopher State eingedrückt hat, ist unschwer zu ermessen, daß bei einer Schiffskollision in Bruchteilen von Sekunden immer Zigtausend PS wirksam werden. Der Amerikaner konnte nach Hamburg zur Reparatur eingeschleppt werden.



Abwracken — das ist ein schicksalhaftes Wort für die deutsche und internationale Schifffahrt. Die Arbeiter auf den Schiffsfriedhöfen haben alle Hände voll zu tun, es gehört, trotz der großen Brocken, die in die Schrottmühle kommen, Fingergeduld dazu, dem Werk der Zerstörung noch Sinn zu geben. Denn das Abwracken gehört in die Rentabilitätsrechnung der Reeder. Sie müssen sich die Tonnage befreien, um moderne und rationell fahrende Schiffe auf die Meere internationalen Konkurrenzkampf schicken zu können. Im Jahre 1959 wurden der deutschen Handelsflotte zum Abwracken verkauft, 28 Schiffe mit einer Bruttoregistertonnage von fast 100 000. Damit haben sich die Abwracker der deutschen Seeschiffstonnage im Vergleich zu 1958 um 77,7 Prozent erhöht. Beweis dafür, daß die deutschen Reeder an der Erneuerung ihrer Flotte arbeiten, an einer Flotte, die zu Beginn dieses Jahres wieder über 1372 Schiffe mit fast 4,5 Mill. Bruttoregistertonnen verfügte.

In einem Hafen der Welt gibt es nur Schiffe,  
 Anlagen und Kräne. Menschen arbeiten und  
 sie müssen, wie hier die „Schiengang“, auch  
 die „Foftein“ machen, wenn sie andererseits  
 wesentlich zu dem guten Ruf eines schnellen  
 Hafens beitragen sollen.

Die Schiengang . . .  
 . . . besteht sie nur aus einem Mann und  
 der Mann ist außerdem eine Mutti. Sie hat  
 die Wäsche und freut sich, daß die liebe Sonne  
 wieder das Bleichen übernimmt.



ntionale  
 th. Und  
 erpfitzen-  
 von  
 alter  
 rem den  
 schiffe  
 sammt-  
 anungen  
 hat. Ein  
 e kräftig  
 hle mit

## Die deutschen Grönlandfahrer

mermonate wurde die Grenze des Packeises nach Norden verlegt. Kam dann die Eismasse durch günstige Winde und Wärme in Bewegung, so versuchten die Schiffe durch schmale Wasserrinnen ihren Weg nach Norden zu verfolgen. Leicht konnten die hölzernen Schiffe, vor allem im Sturm, zwischen zwei riesigen Eisbergen wie eine Streichholzschachtel zerdrückt werden. Das Schiffsvolk mußte dann seine Zuflucht auf den Schollen suchen.

Wenn es dann aber immer wärmer wurde, so wurden auch die Rinnen im Eis größer, und es entstanden eisfreie Flächen von mehreren Quadratmeilen. Hier war der Tummelplatz der Wale und es konnten mehrere zu gleicher Zeit gejagt werden. Durch das beständige Zerschneiden oder das Beiseiteschieben der Eisblöcke wurde das Vorschiff sehr beansprucht. Daher bekam der Steven eine aus Eisen gegossene Nase, und von ihr gingen parallel zur Wasserlinie etwa bis zur Mitte des Schiffes eiserne Schienen, unter denen oft noch Kupfer- oder Eisenplatten angebracht waren. Der Fockmast war besonders stark, denn an einem dort befestigten Ladebaum mußten die vom Wal abgewickelten Speckstreifen, die Tausende von Pfund wiegen, oft bei Sturm an Bord geholt werden.

Je nach Größe der Schiffe gehörten zu jedem Fangschiff vier bis acht Schaluppen mit je acht Mann Besatzung. Die Schaluppen sind etwa 25 Fuß, also acht Meter, lang und werden aus Eichenholz gebaut. Wurde ein Wal entdeckt, so wurden alle Boote bemannt und der Wal wurde schnell, aber doch vorsichtig verfolgt. Der Harpunier stand mit seiner stählernen Harpune an der Spitze des Bootes und schleuderte sie auf den Wal. An der Harpune waren kräftige, aber dünne Tauen befestigt, die sehr schnell abrollten; der getroffene Wal schwamm in Todesangst und zog mit einer Geschwindigkeit von 15 Knoten das schwankende Boot hinter sich her. Der Wal versuchte sich möglichst unter eine Eisscholle zu retten und das Boot mit unter die Scholle in die Tiefe zu ziehen. Der Harpunier hatte in der rechten Hand ein scharfes Beil und wenige Meter vor der Eisscholle kappte er das Tau; das Boot wurde wieder frei und der Wal verschwand mit der Harpune, dem langen Tau und einer Boje, die noch am Tau befestigt wurde und die Farben des Fangschiffes trug. Der Wal tauchte später wieder auf. Die Jagd dauert oft einen halben Tag. Vielfach war es nötig, wenn der Wal wieder auftauchte, noch eine zweite Harpune zu werfen, schließlich wurde ihm dann noch der Fangstoß mit einer großen Lanze gegeben. Oben auf den toten Wal steckte man die Flagge des Schiffes.

Dann erst war der Wal Eigentum des Fängers. An der Seitenwand des Schiffes wurde der Wal abgespeckt. Dabei wurde seine Fettschicht wie bei einer Zigarre abgerollt. Das lange Band, das dann entstand, wurde über einen Block am Fockmast an Deck gezogen und hier mit langen, schwertähnlichen Messern in Stücke geschnitten und schließlich in die Fässer gepackt. Bis zu elf Wale fing ein Schiff. Das waren über 500 Fässer Speck. In den besten Zeiten liefen z. B. von Hamburg über 70 Schiffe zum Walfang aus. Diese wenigen Zahlen vermitteln einen Eindruck von der wirtschaftlichen Bedeutung, die der Walfang seinerzeit für das gesamte deutsche Nordseegebiet hatte.

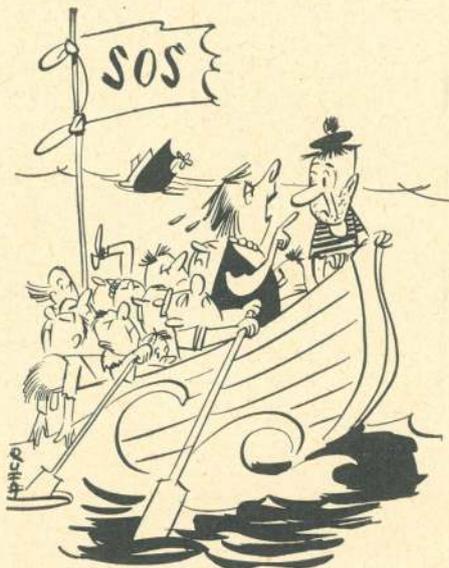
## WO HEET DE DAMPER?

Gerade als wir in die Weser einlaufen, kommt uns ein Fischdampfer entgegen. Es ist die

„Sagitta“.

„Sagitta“, was soll man sich darunter vorstellen? Das ist doch irgend so ein lateinischer Ausdruck? Jawohl, das stimmt. Sagitta bedeutet Pfeil. Es ist aber auch der Bogenschütze und der Schütze im Tierkreis.

Und warum hat die Bremerhavener Fischdampfer-Reederei F. Busse KG. ihrem Dampfer



„Wo bekommen wir denn unser Fahrgeld zurück?“

ausgerechnet diesen Namen gegeben, der so gar nicht in den Rahmen der übrigen Fischdampfernamen hineinpaßt?

Im Jahre 1885 nahm der Geestemünder Fischgroßhändler Friedrich Busse den ersten deutschen Fischdampfer in Betrieb und taufte ihn auf den Namen „Sagitta“. Das Schiff hatte etwa die Größe eines Schleppers mit 33 m Länge, 6,5 m Breite und einem Tiefgang von 3,2 m. Die Maschine leistete etwa 275 PSi.

Zunächst wurde mit dem „Back Want“ gefischt, einer Leine, an der von Meter zu Meter mit einem Vorfach Angelhaken befestigt waren mit je 300 Angeln. Diese Angelfischerei gab man aber bald als zu unergiebig auf und ging deshalb zum Fang mit der Baumkurre über, einem großen Beutelnetz, dessen Mund durch einen langen Baum offen gehalten wurde. Man fischte übers Heck. Aber auch mit der Baumkurre konnte man nur einen kleinen Teil des Grundes bestreichen. Die Netzöffnung mußte weiter sein. Deshalb führte man auf der „Sagitta“ noch vor der Jahrhundertwende die Scherbrettkurre ein. So wurden der Geestemünder Fischgroßhändler Friedrich Busse, dem man in Bremerhaven in der „Bussebrücke“ ein Denkmal gesetzt hat, und seine „Sagitta“ zum Bahnbrecher für die moderne Dampffischerei in Deutschland. Zur Erinnerung an diesen ersten deutschen Fischdampfer hat F. Busse fast ständig einen Fischdampfer mit dem Namen „Sagitta“ besessen.

Die „heutige Sagitta“ wurde 1958 auf der Rickmers-Werft in Bremerhaven erbaut und vermisst bei 61,86 m Länge, 9,62 m Breite und einem Tiefgang von 4,26 m 720 BRT. Die Gasturbinenanlage entwickelt 2000 PSi.

Käpten Brass.

## Das ist kein Seemannsgarn

Oslo ist der alte Name der norwegischen Hauptstadt, die wahrscheinlich um 1050 von König Harald Hardråde gegründet wurde. 1624 brannte die Stadt fast völlig nieder. König Christian IV. von Dänemark ließ sie wieder aufbauen und gab ihr den Namen Kristiania. 300 Jahre lang führte die Stadt diesen Namen. Am 1. Januar 1925 führte man den alten norwegischen Namen Oslo wieder ein.

\*

Zur Zeit der Königin Elizabeth I. von England (1558—1603) gab es einen hauptberuflich angestellten „Entkorker von Ozeanflaschen“. Vor etwa 60 Jahren erst begann man die Schiffe mit Funkentelegraphie auszurüsten. Bis dahin war das einzige Mittel, von sinkenden oder in Not geratenen Schiffen Nachrichten oder letzte Grüße zu geben, die Flaschenpost. Das war ein sehr unsicheres Nachrichtenmittel. Seit wann es die Flaschenpost gibt, läßt sich nicht mehr feststellen. Wir wissen aber, daß es während der Regierungszeit der Königin Elizabeth I. den Küstenbewohnern bei Strafe verboten war, eine angetriebene Flasche zu öffnen. Das war Aufgabe „Ihrer Majestät Flaschenentkorker“. Auch heute noch kennt man die Flaschenpost. Sie dient zwar nicht mehr als Nachrichtenmittel, sondern wissenschaftlichen Zwecken.

Im Jahre 1802 wurden erstmals an der Atlantikküste Amerikas Flaschenposten in großer Zahl ausgesetzt, um den Strömungsverlauf des Golfstroms zu erforschen. Kürzlich erst hat die US Coast Guard wieder 2000 Flaschen geworfen. Nach internationalem Brauch sind auf See aufgefischte oder am Strand angetriebene Flaschen, gleich welcher Art, vom Finder abzuliefern.

\*

Haben Sie jemals gehört, daß ein Fischdampfer einen Elefanten im Netz hatte? Und doch ist es so. Im März dieses Jahres fischte der britische Trawler „Ampulla“ aus Grimsby in der Nordsee. Beim Einziehen des Netzes machte man die Entdeckung, daß statt silberner Fischleiber ein Elefant, ein richtiger Elefant, kein Seeelefant, darin war. Als man den Netzsteert an Deck holen wollte, riß leider das Netz und der Elefant glitt wieder in die Nordsee zurück, so daß man den seltsamen Fang nicht näher in Augenschein nehmen konnte. Die Frage ist noch offen, wie kam dieser Elefant in die Nordsee? Trotz eifrigster Nachforschungen konnte bisher nicht festgestellt werden, ob von irgendeinem Schiff mit einem Tiertransport ein Elefant über Bord gegangen ist.



KREISELKOMPASS = *Sicherer Kurs*  
 „SELBSTEUER“ = *Schnelle Reise*

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschifffahrt



# MARSEILLER ODYSSEE

Von Karl Fritz Ludwig

(Schluß)

„Sie unterbrechen schon wieder, Herr Dr. Boulanger. Ich verwarne Sie zum letzten Mal.“

„Mit einem guten Kompaß, mit einem brauchbaren Oktanten war der Rest der Reise von Drontheim über Gibraltar nach Marseille ein Kinderspiel. Sechszwanzig Tage habe ich gebraucht.“

„Hm! Das wären mit Ihrem Aufenthalt in Drontheim also nur einhundertunddrei Tage, Herr Rouillée?“

„Ganz recht, Herr Präsident.“

„Haben die Herren Beisitzer noch Fragen?“

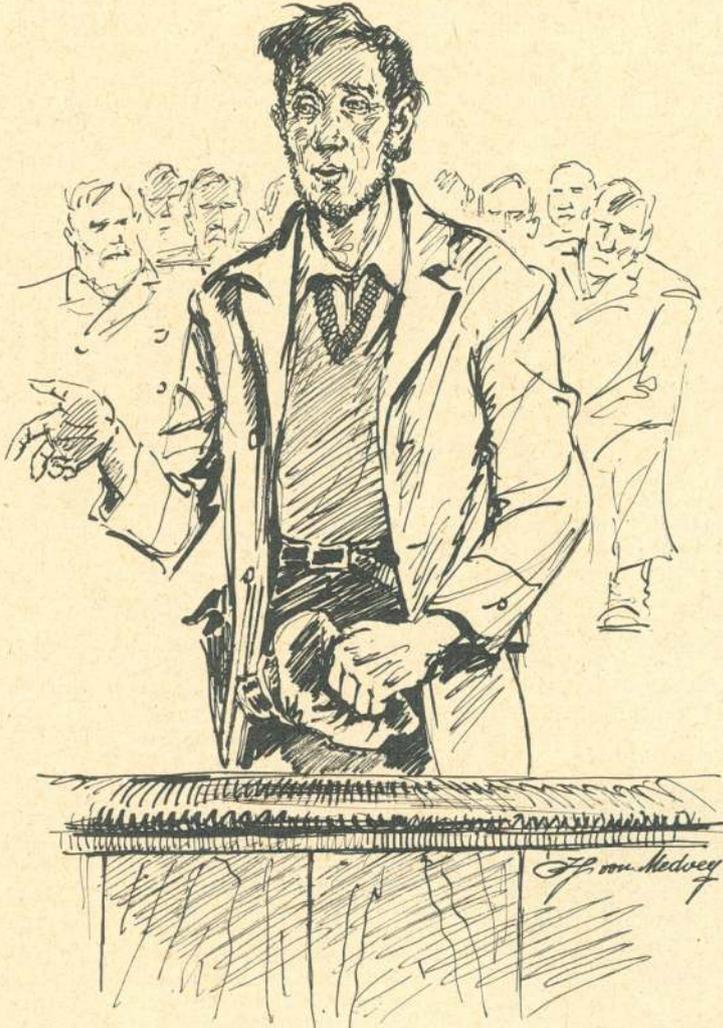
Die vier Kapitäne schüttelten die Köpfe.

„Die Anklageschrift des Schiffreeders Armend ist bekannt. Oder haben Sie Ihren früheren Ausführungen noch etwas Neues hinzuzufügen, Herr Dr. Boulanger? Dann, bitte, fassen Sie sich kurz!“

„Herr Vorsitzender, meine Herren Beisitzer, Herr Kommissar! Sie haben es soeben aus dem Munde des Beklagten selbst, des Schiffskapitäns Rouillée, gehört, daß er sich so versaget haben will, wie es in der Geschichte der Seefahrt wohl einzig dasteht. Er mag sich vorkommen wie ein Odysseus, der zehn Jahre lang in der Irre segelte und zu seiner Entschuldigung die Begegnungen mit den sagenhaftesten Wesen und die unglaublichsten Abenteuer aufzählte. Mit der Szylla und Charybdis, mit dem Windschlauch des Aeolus kann er heute nicht mehr kommen. So muß er neue Ausreden erfinden. Er glaubt, sich mit schlechten und unbrauchbaren Instrumenten rechtfertigen zu können. Meine Herren, glauben Sie im Ernst, daß ein so hoch angesehener Reeder, wie mein Mandant, Herr Armend, seine Schiffe mit minderwertigen Instrumenten in See gehen läßt? Nein, nein und abermals nein! Gerade er legt außerordentlichen Wert auf die allerneuesten Geräte.

Hätte der Beklagte die Fehler, die er bemerkt haben will, nicht sofort melden müssen? Er hat das aber nicht getan, weil er gar keine hat feststellen können. Er behauptet zwar, er hätte Einwendungen gemacht. Wie will er das beweisen? Er kann das gar nicht beweisen, weil seine Behauptungen unwahr waren. Selbst die leiseste Andeutung über den allgeringsten Mangel hätte meinen Mandanten sofort hellhörig gemacht. Sogleich hätte er nachgefaßt und nicht eher Ruhe gehabt, bis alle Fehler behoben sein würden. — Herr Vorsitzender, meine Herren Beisitzer, Herr Kommissar sehen wir uns doch einmal die Persönlichkeit des Beklagten an. Er ist der Kapitän eines kleinen Frachtseglers, ein Angestellter einer bedeutenden Reederei. Sein Einkommen ist nicht hoch, obgleich er für seine Arbeit gut

entlohnt wird. Mein Mandant ist dafür bekannt, sehr gute Gagen zu zahlen. Der Beklagte hat eine Frau. Diese Frau ist putzsüchtig. Mein Mandant hat es selbst bei ihren mehrfachen Besuchen in seinem Kontor beobachtet. Frau Rouillée trug bunte Kleider, trug Bänder, Schleifen, Spitzen, trug Blumen und Federn am Hut. So kleidet sich nicht die Frau eines kleinen Schiffskapitäns. Sie wird es gewesen sein, die ihren Mann aufstachelte, ein Verbrechen zu begehen. Madame Rouillée wird den Beklagten dazu überredet haben, das Schiff anstatt in den Bestimmungshafen



nach Norwegen zu segeln. In Norwegen stehen die Schiffspreise hoch. Das wußte diese Frau. Dort hätte man die ‚Ceres‘ verkaufen können, hätte man auch einen guten Preis für die Ladung erzielt. Und wenn das nicht klappte? Nun, Farbhölzer und Tabak waren immer loszuschlagen, in das Schiff nahm man Ballast und dann, ein kleines Stückchen Eisen am Kompaß, versehentlich einen Marlspeker, einen Koffeynagel dort hingelegt, schon war das Schiff auf die Klippen gelaufen, hatte den Boden aufgerissen — ein alltäglicher Seeunfall, kein Hund bellte danach. Der Beklagte

selbst hätte sich schon rechtzeitig in Sicherheit gebracht und aus dem Staub gemacht.“

Dr. Boulanger holt tief Luft. Mit einem Blick voller Hohn und Verachtung sieht er Kapitän Rouillée an. Kapitän Rouillée ist an sich selbst irre geworden. Er weiß nicht, was er zu diesen Ungeheuerlichkeiten sagen soll. Dr. Boulanger fährt fort: „Aber es gibt eine Gerechtigkeit auf der Welt! Der Beklagte hat kein Glück gehabt in Drontheim. Ein französischer Konsul war dort, der die Rechte des Reeders vertrat.

So konnte er weder das Schiff noch die Ladung veräußern. Man will das Schiff mit Beschlag belegen. Da erfindet er dieses Märchen vom Kompaß, diese Odyssee des 19. Jahrhunderts. Fürwahr, Herr Rouillée ist ein großer Geschichtenerzähler. Und nun, Herr Vorsitzender, meine Herren Beisitzer, Herr Kommissar, wiederhole ich meinen Antrag, Herrn Rouillée wegen Baratterie zu bestrafen und meinen Mandanten für die durch ihn herbeigeführten Verluste zu entschädigen.“

„Hm! Ich bitte den Herrn Kommissar, sich dazu zu äußern.“

„Herr Präsident, meine Herren Beisitzer, meine Herren! Ich werde mich kurz fassen. Hier liegt ein einmaliger Fall vor, wie er, soweit ich mich entsinnen kann, in der Geschichte der Seeschifffahrt noch nicht verzeichnet ist. Ein Schiff geht in See, mit ungenügenden und unbrauchbaren Instrumenten ausgerüstet, ein altes Schiff von siebenundfünfzig Jahren, auf das selbst die norwegischen Kaufleute es ablehnen, Bodmerei zu geben.

Der Kapitän, in der Besorgnis, seine Stellung zu verlieren, niemals wieder eine neue zu finden, wenn er sich den Wünschen seines Reeders nicht fügt, wenn er sich weigert, mit einer so mangelhaften nautischen Ausrüstung auszulassen, wie es seine Pflicht gewesen wäre, geht tatsächlich in See. So wird er zu einem Odysseus, der sich durchfragen muß von Schiffsort zu Schiffsort, bis er sein Ziel erreicht hat. Und er erreicht es auch in einer verhältnismäßig kurzen Zeit, in siebenunddreißig Tagen. Auf der Rückreise fehlen ihm die Wegweiser, fehlen ihm die Wandersleute, die ihm den rechten Weg zeigen können. Er sucht den Westwind und gerät dabei reichlich weit nach Norden.

Glaubwürdige Kapitäne der Paketsegler aus unsern Kanalhäfen haben in diesem Herbst die gleiche Beobachtung gemacht. So hat er sich verirrt, mußte sich verirren, wie der beste Navigator vom Wege abkommen muß, wenn ihm nicht nur alle nautischen Grundlagen entzogen sind, sondern auch die Grundsätze der Natur in ihren Elementen erschüttert scheinen und gegen ihn stehen. Wir glauben ihm die Schilderung, wie man an Bord der ‚Ceres‘ in den dreiundsiebzig Tagen von Bahia nach Drontheim lebte. Jederzeit können wir dieses durch die Aussagen seines Steuer-

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE-SCHMIEROELE

manns, ja, seines ganzen Volkes nachprüfen lassen. — Meine Herren, Kapitän Rouillée hat gezeigt, daß er ein tüchtiger und fähiger Schiffsführer ist. Die kurzen Reisen nach Bahia und von Drontheim nach hier, selbst wenn man hier günstige Winde angetroffen hat, beweisen es. Das Anlaufen von Drontheim ist keine Baratterie, sondern es geschah aus Seenot. Mangel an Frischwasser und Proviant werden immer als Notstand angesehen werden müssen, so lange es eine Schifffahrt geben wird. Er mußte Drontheim als Nothafen anlaufen, um sich neu auszurüsten, um das geschwächte und erkrankte Schiffsvolk zu retten. Es ist anerkennenswert, daß Kapitän Rouillée unter diesen erschwerenden Umständen überhaupt seine Mannschaft zusammenhalten konnte, daß ihm in Drontheim nicht ein einziger Mann davonlief. Ich erkenne an, daß Kapitän Rouillée sich mit seiner ganzen Kraft seinem Reeder zur Verfügung gestellt hat, das alte Schiff und die kostbare Ladung zu erhalten.

Und nun, meine Herren, sehen wir uns einmal die Gegenseite an: Der Reeder, Herr Armend, schickt ein Schiff in See. Er weiß, daß es alt, daß es schlecht ausgerüstet ist, besonders in navigatorischer Hinsicht. Obgleich der Reeder wiederholt darauf aufmerksam gemacht wird, er sorgt nicht für Abhilfe. Er droht hingegen dem Kapitän, ihn fristlos zu entlassen, falls er nicht sofort segelt. Warum das alles? Nun, es liegt klar auf der Hand. Der Reeder, Herr Armend, ist bekannt dafür, daß er alte Schiffe für billiges Geld aufkauft, daß er sie hoch versichert und dann in See schickt. Leider gibt es in Frankreich noch kein Gesetz wie in England, das seeuntüchtige Schiffe am Auslaufen hindern kann. Die Verantwortung liegt allein beim Kapitän, der sich weigern kann, ein seeuntüchtiges Schiff zu führen. Auch die „Ceres“ war zu alt. Zu einem guten Preis ließ sie sich nicht mehr verkaufen. Ein Sluper hätte nur wenige hundert Franken dafür bezahlt, das Schiff auseinanderzubrechen. So wurde es über seinen eigentlichen Wert hinaus versichert. Ebenso wurde eine günstig eingekaufte Ladung hoch versichert. Es wäre ein gutes Geschäft für die Reederei gewesen, wäre das Schiff nie-

mals zurückgekehrt. Die Assekuradeure hatten die Versicherungssumme bereits ausgezahlt. Da läuft die „Ceres“ plötzlich in Marseille ein.

Alle Hoffnungen des Reeders sind zunichte geworden. Die Rückkehr der Schonerbrigg bedeutet einen nicht geringen Verlust für Herrn Armend. Zugegeben! Im ersten Ärger läßt er die Dokumente des französischen Konsulats über die Verklarung verschwinden. Im Augenblick denkt er nicht daran, daß die Originale den Marseiller Behörden doch eines Tages über das Ministerium in Paris zugeleitet werden und alles an den Tag bringen. — Meine Herren!

Wir haben hier nicht zu entscheiden, ob das geschäftliche Gebaren des Herrn Armend irgendwie der Gesetzgebung zuwider ist oder nicht, oder es dem Ansehen der französischen Schifffahrt abträglich ist oder nicht, sondern wir haben zu entscheiden, ob Kapitän Rouillée der Baratterie schuldig ist. Eine solche Schuld trifft ihn nicht. Das Verschulden des Kapitäns liegt einzig und allein darin, daß er trotz der Seeuntüchtigkeit seines Schiffes, die ihm bekannt sein mußte, den Hafen von Marseille für Bahia verlassen hat. Nach dem Gesetz ist der Kapitän verpflichtet, seinem Reeder von der Seeuntüchtigkeit Meldung zu machen und, falls er hier wider Erwarten kein Gehör findet, diese Meldung an die zuständigen Hafenbehörden weiterzuleiten. Das ist jedoch nicht geschehen. Und diese Schuld lege ich ihm zur Last.“

„Ich danke, Herr Kommissar! Kapitän Rouillée, Sie haben das Schlußwort.“

„Ich habe nichts mehr hinzuzufügen, Herr Präsident.“

„Dann wird sich das Seegericht zur Beratung zurückziehen.“ Der Richter verläßt mit seinen Beisitzern den Saal. Der Anwalt schäumt fast vor Wut. Das Plädoyer des Kommissars war ja nichts als eine Anklage gegen seinen Mandanten. Man müßte gegen ihn vorgehen. Wenn der Kommissar, ein pensionierter französischer Admiral, der als Kadett bereits gegen Nelson gekämpft hat, in der französischen Kammer dafür bekannt ist, daß er Mißstände in der Öffentlichkeit schonungslos geißelt, so gibt ihm das noch lange nicht das Recht, gegen seinen Mandanten so vom Leder zu ziehen.

Der Kapitän einer kleinen Schonerbrigg versteht das alles nicht. Für ihn ist es nichts weiter als eine Selbstverständlichkeit, wenn er das Schiff heil und unverseht seinem Reeder zurückbringt. Was versteht ein Seemann von den dunklen Machenschaften der Börsenleute?

Das Gericht ist wieder eingetreten und hat seine Plätze eingenommen. Der Richter erhebt sich. Alle folgen seinem Beispiel. „Im Namen Seiner Majestät, des Königs Louis Philippe von Frankreich, erkennt das Seegericht von Marseille für Rechtens:

Der beklagte Kapitän Jean Pierre Rouillée der Schonerbrigg „Ceres“ wird von der Anklage der Baratterie freigesprochen. Es ist erwiesen, daß er den Hafen von Drontheim nicht aus selbstsüchtigen Absichten, sondern als Seenothafen angelaufen hat. Das Anlaufen des Hafens sowie die nach dem Anlau-

fen getroffenen Maßnahmen waren richtig und sind anzuerkennen. Kapitän Rouillée wird jedoch in eine Geldstrafe von eintausend Franken genommen, weil er als verantwortlicher Schiffsführer seinen Reeder nicht nachdrücklich genug darauf hingewiesen und, im Falle der Erfolglosigkeit, nicht die Behörden darauf aufmerksam gemacht hat, daß das Schiff durch die mangelhafte nautische Instrumentenausrüstung seeuntüchtig war, und er mit einem seeuntüchtigen Schiff den Hafen von Marseille seewärts verlassen hat.

Recht gesprochen in Marseille am 13. Dezember 1849.“

Tausend Franks für den Kapitän einer Schonerbrigg, ein Vermögen für einen Seemann! Dazu auf die Straße gesetzt, ohne Stellung, ohne Schiff. Wer wird Jean Pierre Rouillée jetzt nur noch als einfachen Seemann einstellen?

## Bremens erstes Importgeschäft fast 500 Jahre vor Kolumbus

Unsere früheren Denkmäler der Dichtkunst sind zugleich auch Zeugnisse der Kultur- und Sittengeschichte, ja, selbst der Wirtschaftsgeschichte. Die Lieder der Edda geben beredete Beispiele dafür. Aus dem 13. Jahrhundert sind uns die „Grönlandsage“ und das Lied von Erich dem Roten überliefert, in denen es heißt:

Im Frühling darauf machte Thorfin  
Karlsefni

Sein Schiff zur Fahrt nach Island fertig.  
Da kam ein Deutscher, der aus Bremen  
stammte.

Er wollte dem Karlsefni seinen schön  
geschnitzten  
Drachenstevn abkaufen.

„Ich will ihn gar nicht verkaufen“,  
sagte Karlsefni.

„Ich will dir eine Mark Gold dafür  
zahlen“, sagte der  
Deutsche.

Karlsefni schien das gut.

Und so schloß er den Kauf ab.

Der Deutsche ging mit dem geschnitzten  
Stevn weg.

Und er wußte nicht, daß er aus  
Mäsurholz von Vinland war.

\*

Der Kauf dieser hölzernen Schiffsspitze in Drachenform etwa um das Jahr 1060 war das früheste nachweisbare, von einem Bremer Kaufmann auf Grönland abgeschlossene Importgeschäft mit Nordamerika! Das „Vinland“, ein Landstrich an der Ostküste Nordamerikas, wahrscheinlich vor der Einfahrt nach dem heutigen New York gelegen, hatten die Wikinger kurz nach dem Jahre 1000 entdeckt. Sie fanden dort das in Grönland seltene Holz in reicher Fülle und nannten es „Mäsurholz“, also Maserholz, und fanden auch wildwachsenden Wein. Nach ihm nannten sie den Küstenstreifen „Vinland“.

\*

Aus anderen Ländern haben die Bremer, die zum erstenmal im Jahre 782 genannt werden, natürlich schon vor der Jahrtausendwende gekauft. Immerhin fand der erste, dichterisch so schön belegte Import amerikanischen Holzes durch einen Bremer Importeur fast 500 Jahre vor der Entdeckung Amerikas durch Kolumbus — 1492 — statt. Zu Vinland und seinen Nachbarprovinzen hat Bremen in der Folge immer rege Beziehungen unterhalten, die sich Jahrhundert später, nach der Gründung der Vereinigten Staaten, besonders eng gestalten sollten: als Bremen das erste Land war, das die junge Gründung George Washingtons anerkannte.

L. D.





## Klar bei Schmünzelauge

Das Schiff war erst zwei Tage in See, Kurs New York, als ein Seemann in Laderaum Eins einen blinden Passagier entdeckte, ein bildhübsches blondes Mädchen in schon etwas beschädigter Kleidung. Unverzüglich schleppte er sie zum Kapitän, der es — wenig begeistert — in seine Kammer bringen ließ. Als er kurz darauf selbst in die Kammer kam, musterte er die Schöne mit ihrer kurvenreichen Gestalt, dem vielversprechenden Blick und der herausfordernden Haltung grimmig eine ganze Weile lang. Endlich knurrte er: „Was soll ich nun bloß mit Ihnen anfangen!“ — Ihr lippenstiftroter Mund verzog sich zu einem mitleidigen Lächeln, als sie ihm antwortete: „Sie sind wohl noch nicht lange Seemann, wie?“

Bootsmann Schlüter war einen Tag früher als vorgesehen von See gekommen und eilte nun an Land, um seine Braut Inge zu besuchen. Als er einen Augenblick im Wohnzimmer warten mußte, kam die achtjährige Ilse herein und fragte ihn nach herzlicher Begrüßung: „Weißt du eigentlich, daß meine Schwester noch drei andere Verehrer hat?“ — „Wirklich?“ sagte er betroffen, „ich habe sie doch noch nie mit einem anderen gesehen!“ — „Ich auch nicht,“ erwiderte die Lütte. „aber Inge hat mir extra eine Mark gegeben, damit ich es dir sage.“

In Hannover heiratete ein Herr Hecht ein Fräulein Aal. Da der als Trauzeugen fungierende Onkel der Braut Zander hieß, war das Brautpaar humorvoll genug, einen Herrn Weißfisch als zweiten Trauzeugen zu bitten. Erstaunt war die fröhliche Gesellschaft, als sie den Namen des Standesbeamten unter der Heiratsurkunde las — er hieß Fischer.



So überwindet unser neuer Funker die Technik

Läßt sich der Kapitän vom Zimmermann rasieren. Das geschah jeweils einmal auf der Reise, nämlich einen Tag vor Ankunft im Heimathafen. Am Abend vorher ist Kanalfest gefeiert worden, vorne und auch mittschiffs. Auch im Salon hat der Steward gut zu tun gehabt. Meister Blau zerschneidet mit seinem scharfen Messer Wangen und Kinn seines Kapitäns wie ein geübter Schlachter. Eine Weile sieht der Alte sich das an, dann brüllt er los: „Was ist eigentlich heute mit Ihnen los? Sie zerschneiden mir ja das ganze Gesicht, das kommt nur von dem verdammten Saufen!“ Der Zimmermann streift bedächtig blutigen Schaum vom Messer und antwortet: „Jawohl Herr Kapitän, das macht die Haut so spröde.“

Je länger die Reisen, desto tiefgründiger die Gespräche. Unterhalten sich da zwei Passagiere, alte Stammgäste der Reederei, nach der vierten Woche Seetörn, über die ihnen lieb und vertraut gewordene Besatzung. Der I. O. und der Bootsman stehen unter ihnen an Deck und verhackstückten das Klarmachen des Schwergutbaumes. „Kennen Sie den Unterschied zwischen einem Bootsman und einem I. O.?,“ fragt der eine Fahrgast. „Der I. O. ist jedenfalls Vorgesetzter.“ „Das ist der Bootsman auch, aber passen Sie auf. Sehen Sie, ein Bootsman, der weiß zunächst von weniger Dingen etwas mehr als seine Deckscrew, im Laufe der Zeit von immer weniger immer mehr, bis er schließlich von gar nichts mehr alles weiß. Aber ein I. O., der weiß von vielen Dingen ein wenig, wenn er älter wird von immer mehr immer weniger, bis er schließlich von allem gar nichts mehr weiß.“ „Und denn?“ „Und denn wird er Kapitän.“

Kommt im Hafen ein Bote beim II. Ing. herein-geweht. „Entschuldigen Sie bitte, haben Sie einen neuen Chieff? Ich komme nämlich von der Firma Verdien, Groß und Co. und soll ein Paket abgeben für Ihren Chieff, Herrn Müller. Das steht auf dem Paket: Herrn L. I. Müller. L. I. heißt ja Leitender Ingenieur, oh, ich weiß Bescheid in der Seefahrt.“ „Ja und?“ fragt der II. Ing., „unser Chieff heißt Müller nach wie vor.“ „Das kann aber nicht sein, Ihr Chieff ist Herr Store.“ „Herr Store?“ wundert sich der II. Ing. „Ja, dicht beim Maschineneingang ist eine Kammertür, da steht groß drauf Chieff Store.“

Ein Journalist, der auf Urlaub in Jamaika weilte, konnte seine berufsmäßige Neugier nicht ablegen und suchte immer wieder nach

Sensationen. Eines Tages knüpfte er in einer Hafenkneipe in Kingston mit einem farbigen Fischer ein Gespräch an. Er schob ihm einen Schnaps hin und sagte: „Langweilig hier! Gibt's nichts Besonderes in diesem Nest?“ Der Mulatte sah den Fremden nachdenklich an und ließ dann den Blick durchs Fenster über den sonnedurchglühten Kai schweifen. Schließlich nahm er bedächtig die Pfeife aus dem Mund und wies mit ihr auf einen weißhaarigen Hünen. „Sehen Sie den Großen dort, Mister? War ein berühmter Haifischfänger. Wenn er so eine Bestie geangelt hatte, pflegte er ihr mit der rechten Hand in den Rachen zu fassen und den schweren Angelhaken herauszureißen. Damals nannten wir ihn hier ‚the Dreadnought‘, den Furchtlosen.“ — Neugierig musterte der Journalist die mächtige Gestalt. Erstaunt fragte er zurück: „Damals nannten sie ihn? Heißt er denn heute anders?“ — Der Fischer nickte und sagte kurz: „Ja, Lefty, Linkshänder.“

## Klar bei Sabbibox

### Seemannsgarn

Kapitän Kruse und sein Steuermann standen auf der Kommandobrücke ihres Fischtrawlers, der sich mit Voldampf den Fanggebieten näherte. Käptn Kruse blickte unentwegt nach Westen, während sein Steuermann nur nach dem östlichen Horizont Ausschau hielt. Keiner von beiden drehte sich um.

Dennoch — und das ist das Merkwürdige — fragte der Kapitän ganz unvermittelt seinen Steuermann, ob ihm an seiner Jacke ein Knopf fehle, oder ob er nur das Zuknöpfen vergessen habe.

Eine eigenartige Frage, wenn man bedenkt, daß der Kapitän nur nach Westen und der Stürmann nur nach Osten sahen.

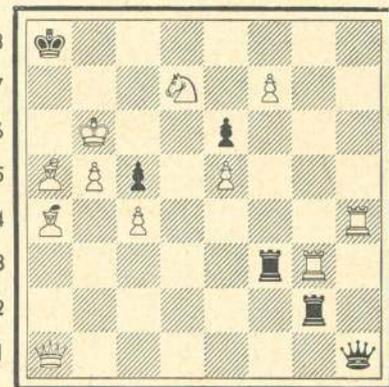
Wie ist das zu verstehen?

## UNSERE SCHACH-ECKE

### Irr-Läufer

Von J. M. Rice

(3. ehrende Erwähnung im Turnier des Tschechoslowakischen Schachverbandes 1959)



Weiß zieht an und setzt im 2. Zuge matt

Daß einer der beiden weißen Läufer ziehen muß, damit der andere Abzugsmatt geben kann, ist ja klar. Aber welchen soll man ziehen, und wohin mit ihm? Was der Oxforder Philologiestudent John Michael Rice sich hier ausgeknobelt hat, ist Glatteis für den Löser!



VOR DEM BIER UND NACH DEM ESSEN

**Bommerlunder**  
NICHT  
VERGESSEN





## Was den Seemann sonst noch interessiert

### Aufnahmeprüfung für A5-Lehrgänge an den deutschen Seefahrtsschulen

Seit dem 1. Januar 1959 ist durch entsprechende Erlasse bzw. Verordnungen der Küstenländer der Besuch eines Lehrgangs zum Seesteuermann auf Großer Fahrt von dem erfolgreichen Ablegen einer Aufnahmeprüfung abhängig. Diese Aufnahmeprüfung dient zur Feststellung, ob die Kenntnisse des Prüflings erwarten lassen, daß er am Lehrgang zum Seesteuermann auf Großer Fahrt erfolgreich teilnehmen wird.

An allen Seefahrtsschulen kann die Prüfung unter Aufsicht des Direktors vor einem Prüfungsausschuß, der aus drei Mitgliedern besteht, abgelegt werden. Über die Bewertung der Leistungen des Prüflings in den einzelnen Fächern und über das Gesamtergebnis der Prüfung entscheidet der Ausschuß mit Stimmenmehrheit. Die Aufnahmeprüfung darf frühestens nach einer mindestens sechsmonatigen Seefahrtzeit als Matrose, muß jedoch vor Eintritt in den Lehrgang abgelegt werden. Jeder Prüfling erhält in jedem Prüfungsfach eines der Urteile „Genügend“ oder „Nicht genügend“. Für den Gesamtausfall der Prüfung wird eines der Urteile „Bestanden“ oder „Nicht bestanden“ erteilt. Dabei wird das Urteil „Bestanden“ nur gegeben, wenn in keinem Fach das Urteil „Nicht genügend“ erteilt worden ist.

Wer die Aufnahmeprüfung nicht bestanden hat, kann sie frühestens nach drei Monaten wiederholen. Der Prüfungsausschuß kann unter Umständen diese Frist auf sechs Monate verlängern.

Die Meldung zur Aufnahmeprüfung kann jederzeit an den Seefahrtsschulen erfolgen. Dem Antrag sind neben dem eigenhändig geschriebenen Lebenslauf, die Geburtsurkunde, das Schulabgangszeugnis, das Seefahrtbuch und der Matrosenbrief im Original oder in beglaubigter Abschrift beizufügen. Außerdem soll das in den „Vorläufigen Richtlinien zur Regelung der Bordausbildung zum nautischen Schiffsoffizier“ vorgesehene Berichtsheft vorgelegt werden. Es wird empfohlen, sich während der Hafensliegezeiten in den deutschen Häfen an den dortigen Schulen nach geeigneten Prüfungsterminen zu erkundigen. Die auf Grund der Aufnahmeprüfung erteilte Prüfungsbescheinigung wird von den Seefahrtsschulen in der Bundesrepublik gegenseitig anerkannt. Die Aufnahmeprüfung besteht aus der schriftlichen Prüfung für die Fächer

Mathematik  
Englische Sprache  
Deutsche Sprache

und der mündlichen Prüfung für die Fächer

Seemannschaft und  
Geographie

Das Prüfungsfach Mathematik (Arbeitszeit etwa 2 Stunden) sieht für die Arithmetik sechs Aufgaben, und zwar je eine Aufgabe über das Rechnen mit gemeinen Brüchen und Dezimalbrüchen, aus der Prozentrechnung, aus dem Rechnen mit positiven und negativen, be-

stimmten und allgemeinen Zahlen, über das Rechnen mit Potenzen, mit positiven und ganzzahligen Exponenten und eine einfache nicht eingekleidete Gleichung ersten Grades mit einer Unbekannten vor. In der Geometrie werden zwei Aufgaben, und zwar eine einfache Konstruktionsaufgabe und eine Aufgabe aus der Körperberechnung gestellt.

Die Prüfung in englischer Sprache (Arbeitszeit etwa 1½ Stunden) umfaßt ein einfaches englisches Diktat von etwa zehn Schreibmaschinenzeilen und eine gleich lange Übersetzung eines deutschen Textes ins Englische unter Benutzung eines Wörterbuchs.

Die Prüfung in deutscher Sprache (Arbeitszeit etwa 1½ Stunden) setzt sich zusammen aus einem Kurzdiktat und einem Aufsatz (zwei Aufsatzthemen werden zur Auswahl gestellt) aus dem seemännischen Berufsleben. In der mündlichen Prüfung sollen für das Fach Seemannschaft die Anforderungen den „Vorläufigen Richtlinien zur Regelung der Bordausbildung zum nautischen Schiffsoffizier“ entsprechen.

In der Geographie sind ausreichende Kenntnisse über die Kontinente und Weltmeere, die wichtigsten Gebirge und Ströme sowie die für die Schifffahrt wichtigsten Staaten mit ihren Hauptstädten nachzuweisen.

Dieser Überblick zeigt, daß bei den Aufnahmeprüfungen Kenntnisse verlangt werden, die eine Vorbereitung ratsam erscheinen lassen. In der nächsten Ausgabe der „Kehrwieder“ wird an dieser Stelle ein Bericht über das Ergebnis der bisherigen Aufnahmeprüfung gegeben werden, verbunden mit Hinweisen auf Bücher, an Hand derer sich die Bewerber für die Prüfung vorbereiten können.

### Halbe Tanker werden erneuert

Bei der Schliekerwerft und der Blohm & Voss A.G., Hamburg, werden eine Reihe von T 2-Tanker umgebaut, d. h. das Vor- und Mittelschiff wird erneuert und gleichzeitig verlängert. Die abgeschnittenen Sektionen sind zum Teil zum Abbruch bestimmt und werden von den Firmen Eisen & Metall A.G., Hamburg, sowie Eckhardt & Co., ebenfalls Hamburg, erworben. Diese Vor- und Mittelschiffsteile, von denen der erste bereits bei der Eisen & Metall A.G. abgewrackt wird, sind 110 bis 120 m lang.

### Atomtrieb für deutsche Schiffe

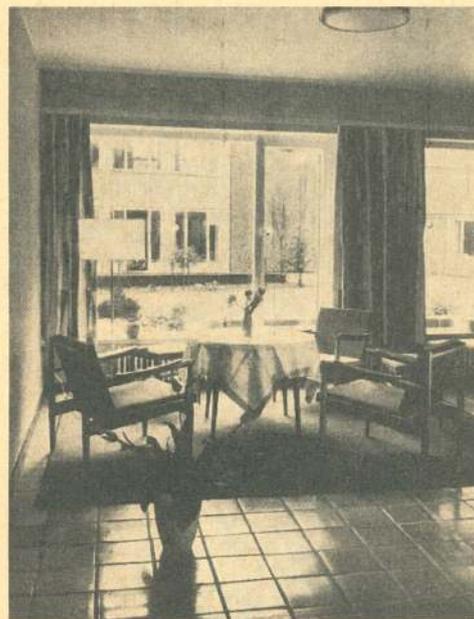
Die Niederlandse Stichting Kernvoortstuwung Koopvaardijdschepen, die sich mit der Entwicklung des Atomtriebes für Handelsschiffe befaßt, wird mit der Studiengesellschaft für Kernenergieverwertung im Schiffbau und Schifffahrt GmbH., Hamburg, zusammenarbeiten. Es ist beabsichtigt, einen von Amerika entwickelten Reaktor — OMR — in einen älteren Tanker einzubauen.

### Wegen Nichtbeachtung der Ölvorschriften bestraft

Der Kapitän des norwegischen MS „Gudvang“ wurde in Tynemouth zu einer Geldstrafe von £ 50 verurteilt, da er sich nicht an das Verbot über das Auspumpen von Ölrückständen auf der Tyne gehalten hatte. Bevor das Schiff eindocken sollte, mußte die „Gudvang“ getrimmt werden, hierbei hatte der Leitende Ingenieur übersehen, daß sich in einem Tank noch eine Restmenge Dieselöl befand.

### Neus Heim für unsere Seemanns- frauen in Bremen

Unter zahlreicher Beteiligung von Vertretern des Senats, der Kirche, der Reedereien, der Gewerkschaften und anderer Kreise der Seefahrt wurde in Bremen am 22. April 1960 neben dem Seemannsheim in der Faulenstraße 110 das neue Seemannsfrauenheim seinem Bestimmungszweck übergeben. 32 Betten stehen hauptsächlich in Doppelzimmern am Stephanikirchhof zur Verfügung. Neben einem EB- und einem Aufenthaltsraum mit Fernsehen ist eine mit ausreichendem Geschirr versehene Küche vorhanden, in der sich die Gäste warme Getränke und kleinere Mahlzeiten selbst zubereiten können. Aber auch an die Kleinen ist gedacht, die hier ein eigenes Spielzimmer und eine Sandkiste im Freien vorfinden. Die Betreuung der Gäste erfolgt durch eine Heimleiterin.



Der Schiffsmeldedienst in Bremen hat sich be-reiterklärt, den wartenden Seemannsfrauen kostenlos telefonische Auskunft über den Standort des jeweiligen Schiffes zu geben.

Die Teilnehmer an der Einweihungsfeierlichkeit waren voll des Lobes über den außerordentlich guten Eindruck, den sie bei einem Rundgang durch den Neubau gewonnen hatten. Als Bauherr dankte die Deutsche Seemannsmission all den Stellen, die durch ihr Verständnis für die gute Sache und ihre finanzielle Zuwendung den Bau dieser so notwendigen Einrichtung ermöglicht haben.



# HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



**Ankerplätze  
DER SEEMANNSMISSION**



**GRUSSE AUS DEM  
HEIMATHAFEN**



**DER WEG  
ZUM PATENT**

- 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  
Büsum: Fischereijugendheim  
Cuxhaven: Deichstraße 45  
Emden: Am Außenhafen  
Helgoland  
Kiel-Holtenau: Kanalstraße 64  
Südschleuse, Seemannsfrauenheim  
Lübeck: Untertrave 1  
Wilhelmshaven: Im Hospiz, Marienstr. 12
- Im Ostseeraum:**
- Finnland:** Helsinki: Bernhardsgatan 4  
Abo/Turku: Satamakatu 27
- Schweden:** Göteborg: Skangatan 27,  
Schwedisches Freizeitheim Stigbergstorget  
Malmö: Ingelstadgatan 4  
Stockholm: Svartmangatan 16 (Kellergesch.)
- Norwegen:** Oslo: Lambertseter Glimmarveien 10
- Großbritannien:** Aberdeen: 12 Watson Street  
Bristol: 29 Fernbank Rd., Redland, Bristol 6  
Cardiff: 77 Cowbridge Rd. C-East  
Glasgow: 77 Barrington Drive  
Hull: 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South  
Leith und schottische Häfen: 1 Chalmers Crescent, Edinburgh 9  
Liverpool: 25 Langdale Rd., Sefton Park  
London: 59 Alie Street, Whitechapel, E 1  
Middlesbrough: 188 Borough Rd.  
Newcastle-on-Tyne: 43 Lovane Place  
South-Shields: 9 King George Road
- Irland:** Belfast: 169a, Ormeau Rd.  
Dublin (Irland): 21, Merlyn Park
- Island:** Isafjord: Isländisches Heim  
Reykjavik: Isländisches Heim
- Niederlande:** Amsterdam: Keizergracht 73  
Rotterdam: Westzeedijk 94
- Belgien:** Antwerpen: Schwedisches SH 213 Avenue d'Italie  
Gent: Agence Maritime, Doornzelestraat 255
- Spanien und Mittelmeer:** Athen: Odos Sina 66  
Barcelona: Calle Brub 94  
Beirut: BP 40 18  
Bilbao: Apartado 775  
Genua: Salita S Rocco 3/18  
Haifa: Skand, Meier Str. 41  
Istanbul-Beyoglu: Aynalicesme Emin Camil sok 42, W.  
HuL, im Deutschen Klub „Teutonia“, Galipdede, Cadesst 83
- Nordamerika:** Halifax  
Montreal: Que., 3594 Jeanne Mance Str.  
New Orleans: 2713 Joliet Str.  
New York: 348 West  
22. Str., Manhattan, New York II  
Philadelphia: 1222 Locust Str.  
Toledo/Erie-See  
Toronto: Ont., 93 Riverdale Ave.  
Cleveland: Ohio, 1952 E 97 Str.
- Südamerika:** Buenos Aires: Esmeralda 162  
Concepcion (Chile): Avenida Victor Lamas 1273  
Joinville: Rua Jaguarum 99  
Montevideo: Juan M. Blanes 1066  
Porto Alegre: Rua Sartoria 345  
Rosario de Sta Fé (Argentina): Eward Orono 645  
Rio de Janeiro: Rua Carlos Sampaio 46A  
Salvador: Bahia Brasilia, BP 47  
Santos: Estado de Sao Paulo Santo André Valparaiso: Casilla 41
- Australien:** Adelaide: Luth. City Mission, 20 Marlborough Street St. Peters  
Brisbane: 7 Annie Str., Torwood  
Geelong: Torquai Rd., Grovedale  
Melbourne: 6 Kingley Str., Darebin N. 21, Victoria  
Newcastle: N. S. W., 2 Sonn Str.  
Sydney: 100 George Street, 97 Baryview Ave., Earlwood  
Whylla (Südastralien): 116 Elliot Street
- Afrika:** Dakar: Im Internationalen Heim  
Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congella  
Kapstadt: Martinikirche, s. Longstreet  
Lagos: Port Welfare Officer  
Walflish Bay: Swakopmund
- Ostasien:** Rangoon: Marine Club, 55/61 Strand Road

Die nächsten Seemannsgrußendungen werden von der Deutschen Welle, Köln, am 19. 5. aus Baden-Baden, Villingen (Schwarzwald), Konstanz (Bodensee), am 16. 6. aus Lübeck, am 14. 7. aus Berlin gesendet.

**Achtung, Achtung, Änderung!**  
Die Seemannsgrußendung auf der Deutschen Welle wird jetzt wie folgt ausgestrahlt:

| in Richtung             | Sendezeit GMT | kHz    | m     |
|-------------------------|---------------|--------|-------|
| Fernost                 | 08.00 Uhr     | 11 795 | 25,43 |
|                         |               | 15 275 | 19,64 |
| Japan                   | 11.00 Uhr     | 17 815 | 16,84 |
|                         |               | 21 735 | 13,80 |
| Mittelost               | 14.00 Uhr     | 17 875 | 16,79 |
|                         |               | 21 490 | 13,96 |
| Nahost                  | 17.15 Uhr     | 11 795 | 25,43 |
|                         |               | 15 405 | 19,47 |
| Afrika                  | 18.30 Uhr     | 15 375 | 19,51 |
|                         |               | 17 815 | 16,84 |
| Westafrika              | 20.30 Uhr     | 9 640  | 31,12 |
|                         |               | 11 795 | 25,43 |
| Südamerika              | 23.45 Uhr     | 9 735  | 30,82 |
|                         |               | 11 975 | 25,12 |
| am darauffolgenden Tag: |               |        |       |
| Nordamerika-Ost         | 01.15 Uhr     | 9 640  | 31,12 |
|                         |               | 11 795 | 25,43 |
| Mittelamerika           | 03.00 Uhr     | 9 735  | 30,82 |
|                         |               | 11 975 | 25,12 |
| Nordamerika-West        | 04.15 Uhr     | 9 640  | 31,12 |
|                         |               | 11 795 | 25,43 |

Wer die Stimmen seiner Angehörigen in der Heimat hören möchte, wird gebeten, rechtzeitig die Anschriften der Sende-freudigen der Redaktion der Seemannsgrußendung des NDR, Hamburg, Rothenbaumchaussee, mitzuteilen.

Die Aufnahme der Grüße erfolgt jeweils 14 Tage vor der Sendung.  
Dieser Rundfunkdienst für den Seemann erfolgt kostenlos!

Die Sendung wird zusammengestellt von Frau Eva Krauss und Hans-Hermann Schlünz.



**Das Bücherbrett**

Helmut Jebens: „Passat“ im Novembersturm. Friedrich Lometsch Verlag, Kassel.

In einem kleinen Büchlein veröffentlicht der Verfasser, der die letzte Reise dieses Großseglers als Schiffsarzt mitmachte, ausgezeichnete Fotos von Bord. Noch einmal zieht an uns die ganze Härte des Dienstes auf einem Segelschiff vorbei, stürzen in schlechtem Wetter gewaltige Wassermassen an Deck und bauscht sich die Pracht der weißen Segel an den Masten.

Luensee: Entfernungstabellen, Eckardt & Messtorff Verlag, Hamburg.

Eine für Nautiker und Reedereidispontenten sehr spürbar gewessene Lücke schließt sich mit diesem handlichen, ganz auf den Gebrauch für den Praktiker abgestimmten Entfernungstabellen. Größtmögliche Schnelligkeit und Sicherheit im Auffinden der gesuchten Entfernungen wird durch strikte Einhaltung der alphabetischen Reihenfolge beim Aufbau der Tabellen gewährleistet. Eine beigefügte Übersichtskarte vervollkommt die Erreichung dieses Zweckes. Ein Hafen- und Ortsverzeichnis mit geographischer Lage zeigt, wie vertraut der Herausgeber mit den Belangen der interessierten Kreise ist. Ganz gewiß werden diese Tabellen sehr rasch zum festen Bestand des Brückeninventars gehören.

Sch.  
Im gleichen Verlag erschien die deutsche Schiffsliste 1960 in bereits bewährter Übersichtlichkeit und Ausführlichkeit. Griffig und strapazierfähig läßt das äußere Format nichts zu wünschen übrig.

Sch.  
E. Ludwig/K. Illies: Handbuch für Schiffingenieure und Seemaschinenisten, beim Verlag Friedr. Vieweg & Sohn, Braunschweig.

Dieses Buch trägt seinen Titel mit vollem Recht. Beim Lesen des logisch und methodisch auf den mathematischen und physikalischen Grundtatsachen aufgebauten sehr umfangreichen Stoffes möchte man noch einen Untertitel hinzufügen: gebrauchsfertig für den Studierenden sowie für den Praktiker. Da ist etwas gelungen, so umfassend, so ausschöpfend, detailliert und dabei gestrafft und übersichtlich, daß sich für dieses Handbuch getrost Einsteins Definition von der Vollkommenheit anwenden läßt: Man kann weder etwas hinzufügen noch wegnehmen. Reich ausgestattet mit zahlreichen Abbildungen sowie mit gutdurchdachten Tabellen, Kurven und Tafeln für den Blitzgebrauch in der Praxis, trägt diese 2. Auflage in hohem Maße dem technischen Fortschritt, vor allem in der Elektrotechnik, Rechnung. Aufgeteilt in 26 Sachgebiete, alle von namhaften Spezialisten bearbeitet, wobei auch die Kernenergie und die Nautik aufgenommen wurde, bleibt das Werk ein Handbuch und entgeht der Gefahr der wissenschaftlichen Überspezialisierung. Besonders interessant für den Schiffingenieur ist der neu aufgenommene Abschnitt über Schäden und deren Erkennung, Behebung und Verhütung.

**Seefahrtsschule Hamburg**

Es bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5 II) am 9. April 1960 folgende Herren:

Dieter Basender, Hanns-Jochen Behrendt, Uwe Binder, Uwe Brohan, Harro Bücking, Gerhard Dasse, Kurt Böning, Bernd v. Gagen, Peter Gehring, Klaus Huwe, Olaf Keiler, Detlev Koeppen, Koluf Lucht, Walter Mahimann, Wilfried Möller, Heimit Müller, Dietrich-Eckart Nitschke, Hinrich Prohn, Karl-Heinz Willmann.

Außerdem bestand die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt am 9. April 1960: Herr Uwe-Jens Brandt.

**Seefahrtsschule Leer**

Es bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) am 12. April 1960 folgende Herren:

Johannes Buse, Friedrich Ebbens, Conrad Fleßner, Heinrich Gordes, Hans-Joachim Greß, Siegfried Janshen, Heinrich Janssen, Johannes Jüngerhans, Gerhard Nehus, Hinrich Rabenberg, Uwe Reinhard, Harald Salge, Richard Schmidt, Hinrich Schöne, Ewald Schwabe, Helmuth Wehrmann, Hans Westermann.

Die Prüfung für das Seefunkzeugnis 2. Klasse bestanden am 6. April 1960 folgende Herren:

Ralf Pohl, Dieter Kämmerer, für das Seefunksonderzeugnis die Herren: Günter Wocko, Karl-Heinz Dümmer, Wolfgang Montbaur.

**Wußten Sie schon daß...**

... Beamte am meisten Auto fahren? Von jeweils 1000 Beamten im Bundesgebiet besitzen 210 einen eigenen Pkw, bei den Angestellten kommt dagegen nur auf 125 und bei den Arbeitern auf 49 ein eigener Wagen. Bis Mitte 1959 hat sich gegenüber dem Jahre 1953 die Zahl der von Beamten unterhaltenen Pkw auf 236 000 oder um das 8,5fache erhöht.

... die Auswanderung nach wie vor eine Rolle spielt? 1959 hatten wiederum 60—70 000 Menschen die Bundesrepublik verlassen.

... Ferdinand Vicomte de Lesseps, der Erbauer des Suezkanals, auch einen Kanal durch die Landenge von Kra in Hinterindien bauen wollte? Diese rund 42 km breite Landenge zwischen dem Golf von Bengalen und dem Golf von Siam wollte er durch einen Kanal durchbrechen, der den Seeweg von Hongkong nach Rangun um rund 500 Seemeilen abkürzen sollte. Er hätte trotz der 76 Meter hohen Landschwelle nur einen Bruchteil des Geldes gekostet, den der Suezkanal verschlungen hat. Gegen dieses Projekt aber wehrten sich die Engländer, die mit Singapur an der Malakkastraße den Weg nach Ostasien beherrschten und durch diesen Kanal, der durch Thailand führt, die Kontrolle verloren hätten.

... gegenwärtig ein Industriearbeiter mit durchschnittlichem Stundenlohn weniger als die halbe Zeit für den Kauf eines Autos arbeiten muß als vor zehn Jahren? Während er 1950 z. B. für den Kauf eines VW-Standard noch 3809,5 Stunden brauchte, mußte er 1958 nur noch 1625,5 Stunden für den Wagen arbeiten.

... in der Zeit vom 30. August 1951 bis zum 31. März 1959 im Bundesgebiet insgesamt 15 994 Personen der Agententätigkeit für die Länder des Sowjetblocks überführt worden sind? Hiervon wurden 1566 von den ordentlichen Gerichten der Bundesrepublik abgeurteilt, während man in 14 428 Fällen wegen Nötigungsnotstand, tätiger Reue oder rechtzeitiger Offenbarung auf Strafverfolgung verzichtete.

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



# Mein Hobby

## Wer ein Hobby hat ist nie ganz unglücklich

Hobby ist eine Liebhaberei, eine liebevoll gepflegte Beschäftigung also, die, meist über den Beruf hinaus, den Ausübenden erfüllt und befriedigt. Hobby ist eine Tätigkeit, die über den Alltag erhebt und dem damit Beschäftigten das Gefühl schenkt, ganz im ureigenen, selbstgewählten Bereich mehr zu können, zu verstehen und mehr zu leisten, als die Sicherung seiner Existenz erfordert. Hobby ist gewissermaßen ein Naturschutzgebiet im Bereich des Menschlichen. Hobby gedeiht außerhalb des Lebenskampfes und innerhalb der Lebensfreude. Hobby ist das Gegenteil von Kino, Fernsehen, Radio und Illustrierten, denn es ist schöpferisch. Es setzt einen geheimnisvollen und kostbaren Motor in uns in Gang, der uns

scheinbar aus dem Nichts etwas schaffen läßt, — scheinbar aus dem Nichts, in Wirklichkeit aber aus uns selbst, in Wahrheit aus einer geheimnisvollen Quelle, die nie versiegt. Das Sammeln von Bierdeckeln, Briefmarken, Streichholzschachteln, Schallplatten oder Fotos, das Herstellen von Schiffmodellen, Kurzwellensendern oder Schnitzereien: alles ist Hobby. Es gibt bekannte Hobbys, die sich allgemeiner Beliebtheit erfreuen und ganz ausgefallene. Diesem Hobby an Bord soll in Zukunft diese Spalte dienen. Die „Kehrwieder“-Schriftleitung richtet die herzliche Bitte an alle ihre Leser: Benutzt Eure Hobby-Ecke! Schreibt uns oder schickt uns Fotos, denn viele Eurer Kameraden haben auch schon ein Hobby.

## LÖHNE UND PREISE

Wie aus den vielfachen Bemühungen der Bundesregierung, insbesondere des Bundeskanzlers selbst, hervorgeht, ist die Erhaltung der gesunden Grundlage unserer Wirtschaftsentwicklung, vornehmlich die Erhaltung der Stabilität der Währung, zur vordringlichen Sorge aller verantwortlichen Faktoren geworden. Die Anstrengungen der Bundesregierung richten sich darauf, in intensiven Besprechungen mit den Sozialpartnern und anderen maßgebenden Kreisen sowohl von der Preis- wie von der Lohnseite her einen ruhigen und weiter erfolgreichen Fortgang der wirtschaftlichen Produktion zu erhalten. Grundlage für die dahingehenden Überlegungen und Anstrengungen bildet das Memorandum über die Lohn- und Preisentwicklung, das der Präsident der Deutschen Bundesbank, Karl Blessing, dem Bundeskanzler überreicht hat. Dieses Memorandum wurde am 12. Januar 1960 abgeschlossen.

Die gesamte Öffentlichkeit nimmt an den Bemühungen der Bundesregierung den lebhaftesten Anteil. Jedoch will es mitunter scheinen, als ob Preiserhöhungen im Bewußtsein der Öffentlichkeit als auf die Bundesrepublik beschränkt erscheinen. Es wird dabei übersehen, daß Preissteigerungen nicht nur in der Bundesrepublik, sondern innerhalb der gesamten Weltwirtschaft zu verzeichnen sind. Diese Preissteigerungen wurden in der Bundesrepublik dazu in viel engeren Grenzen gehalten als in anderen Ländern. Nachfolgender internationaler Vergleich vermittelt darüber ein instruktives Bild:

| 1950 = 100     |                   |               |                    |
|----------------|-------------------|---------------|--------------------|
| Belgien        | 121               | Schweiz       | 113                |
| Bundesrepublik | 121               | Norwegen      | 155 <sup>1)</sup>  |
| Frankreich     | 166               | USA           | 121                |
| Griechenland   | 172               | Kanada        | 123                |
| Großbritannien | 147               | Argentinien   | 945 <sup>2)</sup>  |
| Italien        | 137               | Brasilien     | 500 <sup>2)</sup>  |
| Niederlande    | 138               | Chile         | 2049 <sup>1)</sup> |
| Österreich     | 162               | Indien        | 132 <sup>3)</sup>  |
| Portugal       | 106 <sup>1)</sup> | Japan         | 142 <sup>1)</sup>  |
| Schweden       | 151               | Südafrik. Un. | 139 <sup>1)</sup>  |
| Spanien        | 164 <sup>1)</sup> |               |                    |

<sup>1)</sup> Juli 1959 — <sup>2)</sup> Mai 1959 — <sup>3)</sup> Juni 1959

Dieser internationale Vergleich soll uns durchaus kein Anlaß sein, die Frage der Preissteigerung und der Lohnentwicklung nicht so zu lösen, wie es für unsere eigene Wirtschaft als dringend notwendig erscheint. Diese Wirtschaft ist auf Grund der Voraussetzungen, die in der Bundesrepublik gegeben sind, besonders reaktionsempfindlich. Jedoch sollte ein Vergleich mit anderen wirtschaftlich bedeutenden Ländern dazu beitragen, die Dinge mit nüchterner Sachlichkeit anzusehen.



## Der Leser hat das Wort

*Geehrter Herr Schirdewahn!*

*Durch Ihren Brief an die „Kehrwieder“ haben Sie uns alle angegriffen; denn die „Kehrwieder“ ist unsere Zeitschrift.*

*Als Nord- und Ostseefahrer habe ich oft Gelegenheit gehabt, mit Schiffsoffizieren und Kapitänen alleine zu sprechen. Ich habe sogar einen getroffen, der war tatsächlich davon überzeugt, daß ich nur ein besserer Sklave bin. Er war allerdings nicht alleine. Wir lagen beide in Helsinki und sollten nach Kotka. Es stürmte aus östlicher Richtung, und außerdem schneite es. Ich wollte in Helsinki bleiben, um besseres Wetter abzuwarten.*

*„Das dürfen Sie ja nicht“, sagte er zu mir, „sonst werden Sie bestimmt entlassen.“ Dann erzählte er mir, daß er jetzt zwei Steuerleute an Bord hätte, aber nur einer würde zu Lasten des Schiffes bezahlt. Ich staunte. „Ja“, sagte er, „ich hätte ihn sonst nicht mitgenommen. Der Kapitän, der das schlechteste Jahresresultat aufweist, muß wieder als Steuermann fahren.“*

*Ich riet ihm dann, durch die Schären zu fahren. Das durfte er aber auch nicht. Die Lotsenkosten müßten gespart werden. Ich lief sechs Stunden später aus, und als er in Kotka ankam, war ich schon am Laden. Mit einem anderen Kapitän hatte ich mich gut angefreundet. Dann war er plötzlich nicht mehr an Bord. Später, nach drei Monaten, fuhr er*

*das Schiff wieder. Politisch unzuverlässig, um sich zu bewähren, mußte er drei Monate an Land arbeiten.*

*Leider können wir nicht alle die Errungenschaften der sogenannten DDR bewundern; denn die traurigen Informationen beziehen wir aus erstklassigen Quellen. Über Flüchtlinge, die Haus und Hof verließen, um sagen und schreiben zu dürfen, was Sie, Herr Schirdewahn, nicht können; die Wahrheit.*

Name und Adresse der Schriftleitung bekannt.

## Deutscher Schiffsmarkt

### Abgeliefert:

Külschiff MS/ „**Horndeich**“, 3368 BRT, am 1. 4. 60 an die Horn-Linie, Hamburg, von der Deutschen Werft Finkenwerder.

Motortrawler „**Katfisch**“, 825 BRT, am 9. 4. 60 an Kohlenberg & Putz, Seefischerei AG., Hamburg, von der Schiffbaugesellschaft Unterweser in Bremerhaven.

Fährschiff „**Mürwik**“, am 9. 4. 60 an die Förde-Reederei G.m.b.H., Flensburg, von der Husumer Schiffswerft.

M/S. „**Carsten Russ**“, 11 600 BRT, am 21. 4. 60 an die Reederei Ernst Russ, Hamburg, von den Lübecker Flenderwerken.

### Verchartert:

M/S. „**Wiedenborstel**“, 1380 BRT, von der Reederei Ahrenkiel & Bene an die Cunard Steam Ship Co., Liverpool.

M/S. „**Auguste Schulte**“, von der Reederei Schulte & Bruns, Emden, an die Cunard Steam Ship Co., Liverpool. Neuer Name „**Veria**“.

### Verkauft:

D. „**Süllberg**“, 1638 BRT, von der Reederei August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg, an eine panamaische Reederei. Neuer Name: „**Granny Marigo**“.

D. „**Sperber**“ (ex „**Fidamus**“), 814 BRT, von der Argo Reederei Richard Adler & Söhne, an eine norwegische Gesellschaft.

M/S. „**Griesheim**“, 4472 BRT, von der Lehnkering AG an die Unterweser Reederei A.G., Bremen.

Fährschiff „**Wangerooog**“, 144 BRT, von der Bundesbahndirektion Münster an die Firma Büchting in Frankfurt a.M.

D. „**Söllingen**“ (ex „**Helga Bolten**“), 7262 BRT, von der Krupp Seeschiffahrt GmbH, Hamburg, an Interessenten in Hongkong. Neuer Name: „**Mar Feliz**“.

M/S. „**Walter Lars**“, 497 BRT, von einer Partener Reederei an die Frachtschiffahrt Erik Seyd, Hamburg, Neuer Name: „**Gert Seyd**“.

## Auflösung von Seite 77

### Klar bei Sabbibox

Der Kapitän stand auf der Ostseite des Schiffes und blickte nach Westen. Der Steuermann dagegen stand auf der Westseite und blickte nach Osten. Beide konnten sich also ansehen, ohne sich umzudrehen.

### Schachaufgabe

#### Lösung des Problems Rice

1. La4—c2! (mit der Drohung 2. Le 4 matt) ist wirklich das einzige — auf alle anderen Versuche hat Schwarz trotz Zugzwangs immer noch die eine oder andere Parade „drin“. Jetzt geht je nach Verteidigung 2. Le1 (Lc3, f8d, Tg8, Th8) matt.

Es zeichneten und fotografierten für Sie: K. Bittling S. 72; Conli Press S. 65; 72/73 u. 76; Archiv Dinklage S. 70; Lohrlich-Adilles S. 76; H. v. Medvey S. 75; K. Schmischke S. 71; W. Siemens Farbaufnahme; Archiv Seefahrt-Verlag S. 72.

## 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

Prämienbegünstigtes Sparen ist vorteilhaft für jedermann. Nutzen auch Sie die Vorteile für sich aus, indem Sie einen Zehrschein auf ein prämiengünstigtes Sparkonto aufgeben.

**20%**  
**SPARPRÄMIE**

durch  
prämiengünstigtes  
Sparen



**NEUE SPARCASSE VON 1864**

Hamburg 1, Glockengießerwall 21  
Zweigstellen in allen Stadtteilen

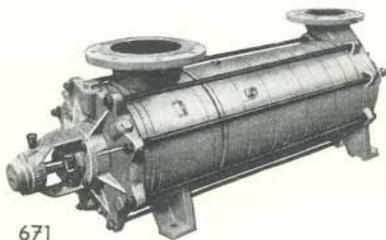
# WILLEM II

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.



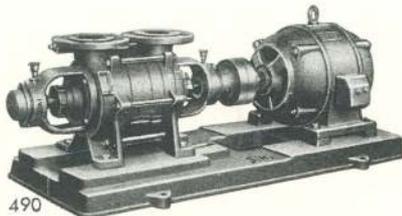
671

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

**Schulz & Vanselow**

HAMBURG 39

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



490

Eine Hand für Dich —  
die andere für's Schiff



**Sicherheit für  
das Personal der Schifffahrt**

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

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

Es berät Sie unser erfahrener Mitarbeiter:

Wilhelm Choinka, Hamburg 39, Semperstraße 40,  
Ruf: 27 85 46

**DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG**

Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

*gesichert sein  
versichert sein*

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

**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



**SCHIFFSMAKLER  
SPEDITEURE**

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

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

**KIEL  
HAMBURG  
WILHELMSHAVEN  
NEW YORK**

**HANSEATIC**  
SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKE

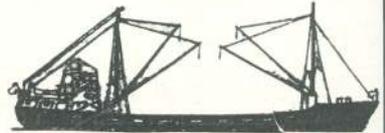


LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

**HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8**  
Telefon: Sa.-Nr. 33 59 45, nachts: 40 40 31 / 38 73 68  
Telegramme: Shiphandlers Hamburg

**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-Allona, Nopitschstraße 15  
Telefon 31 12 66 - Fernschreiber 021 3218

**Uniformen**

*Steinmetz & Hehl* gegr. 187  
Ausrüstung für Seeleute · 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



**Transistoren-  
Kleinstempfänger**

Groß in der Leistung  
Klein im Format  
Klein im Preis  
Groß in der Ausstattung  
4-Stufen-Teleskop-Antenne - Zusätzlicher Ohrhörer - Schutz- und Tragetasche - mit Batterie.  
Ideal für Camping und Reisen - stets überall empfangsbereit!

**49,50** mit Zubehör

Porto- u. verpackungsfreier Versand!  
8 Tage Rücknahmegarantie!  
Bestellen Sie heute noch!

**ELBE**  
HANDELSGESELLSCHAFT M. B. H.  
Abt. Hamburg 6, Postfach 96

**ZILLERTAL  
BLEIBT  
ZILLERTAL**

Die weltbekannte  
Vergnügungsgaststätte  
in Hamburg auf  
der Reeperbahn

*Stimmung  
Humor  
Tanz*

Kalte und Warme Küche



mit dem eleganten  
Profilpreßblecher - alles  
blitzsauber aufgeräumt!

**HAGENUK-  
FUNKGERÄTE**

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



Aus dem Programm:  
KOMMERZIELLE EMPFÄNGER  
GRENZ-MITTEL- UND  
KURZWELLESENDE  
UKW-ANLAGEN  
AUTO-ALARM-  
GERÄTE

**HAGENUK**

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

