

# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

Der Nachwuchs fragt  
Fidel Castro und Mao Tse-Tung  
Hongkong  
Deutscher Im- und Export  
Unsere Ladung: Kautschuk  
Flottenumschau  
Sport an Bord  
Freiwache  
Haifischjagd im Roten Meer  
Klar bei Schmunzelauge  
Mein Hobby  
Im Seebeben vor Chile





**CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11**

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

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



**SCHIFFSAUSRÜSTER  
MOLTENAU · BRUNSBÜTELKOOG  
WILHELMSHAVEN**



**SCHIFFSMAKLER  
SPEDITEURE**

**EMDEN**

NEPTUNHAUS

Telegr.: Seefritzen

Tel.: 37 51-59

Telex: 027 821

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

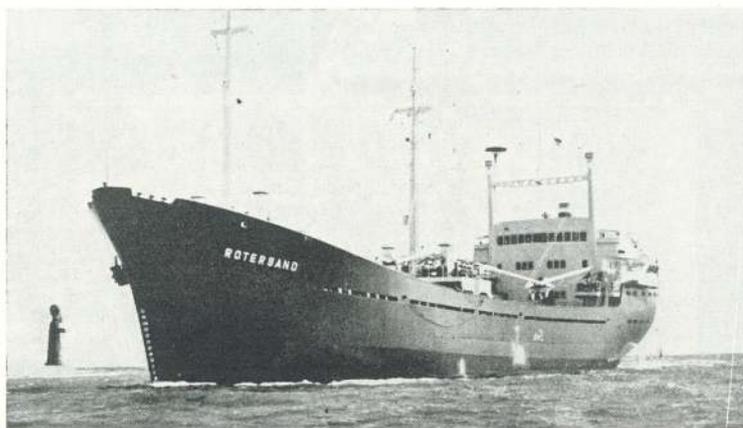
KIEL

HAMBURG

WILHELMSHAVEN

BERLIN

NEW YORK



**SCHLICHTING-WERFT**

**LUBECK-TRAVEMÜNDE**

TEL. 2612 u. 2613 · TELEX 026725 · TELEGRAMME: SCHLICHTINGWERFT

*Hempel Schiffsfarben*



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

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

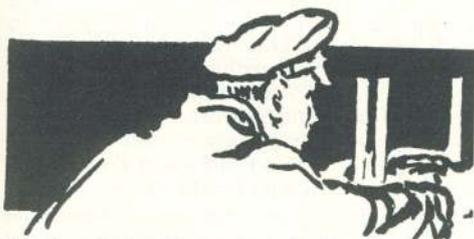
# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

September 1960

Nr. 9



Am Peilkompaß

## Der Nachwuchs fragt

Vor hundert Jahren, ja selbst noch um die Jahrhundertwende, war es noch selten, wenn ein Binnenländer Dienst auf Handelsschiffen nahm. Erst die Gründung des Deutschen Reiches, sein wirtschaftlicher und industrieller Aufstieg, brachte eine schnelle Zunahme der überseeischen Verbindungen mit sich und damit eine sprunghafte Entwicklung der deutschen Handelsflotte. Viele Binnenländer leisteten von nun ab ihre Wehrpflicht bei der Kaiserlichen Marine ab, andere wieder entschlossen sich für den Beruf des Seemanns auf Kauffahrteischiffen. Die Namen berühmter Handelsschiffskapitäne und Flottenführer, deren Wiege tief im Binnenland stand, zeigen, daß seit dieser Zeit viele Binnenländer in der Seefahrt Tüchtiges und Großes geleistet haben.

In West-Berlin hat es sich der „Deutsche Seefahrtbund e.V.“ zur Aufgabe gemacht, der Seeschiffahrt tüchtigen Nachwuchs zuzuführen. In einem Überblick weist der Bund nach, daß von den ersten zwölf Jungen seiner Jugendabteilung aus den Jahren 1952/53 bereits zwei die Prüfung zum A 5-Patent abgelegt haben, drei zur Zeit auf verschiedenen Seefahrtsschulen dieses Patent erwerben und drei weitere im Herbst dieses Jahres mit der Schule beginnen wollen. Dieses Ergebnis ist um so erfreulicher, wenn man berücksichtigt, daß andererseits von den Berliner Arbeitsämtern festgestellt wird, daß ein nicht unbedeutender Teil von Anwärtern für den Seefahrerberuf nach kurzer Zeit wieder an Land zurückgekehrt ist. Diese hielten die Seefahrt nur für einen guten Job, ohne zu wissen, daß gerade dieser Beruf auf Berufene angewiesen ist.

Der „Deutsche Seefahrtbund e.V.“, der eine theoretische und praktische Vorausprüfung betreibt, ohne allerdings die Schiffsjungenschule ersetzen zu können, berichtet weiter, daß fast alle Jungen, die durch ihn in Berlin den ersten Einblick in den Seefahrerberuf erhielten, diesem treugeblieben sind. So hat also diese Organisation durch ihre wirklichkeitsnahe Aufklärungsarbeit sowohl die Jungen als auch die Eltern vor Enttäuschungen bewahrt und der deutschen Seeschiffahrt Nachwuchs zugeführt, der dann nicht mit falschen Voraussetzungen an Bord gekommen ist. Ein erfreulicher Lichtblick in unserer so nachwuchsarmen Zeit.

Dieser Mangel an Nachwuchs ist jedoch nicht symptomatisch für die Seefahrt allein,

er betrifft vielmehr die gesamte deutsche Wirtschaft.

Eine andere Frage ist es, ob der so knappe Nachwuchs, soweit er nicht als Jobsucher bei unserer Seefahrt entschieden an der falschen Adresse ist, an Bord heute wirklich den Beruf vorfindet, den er erstrebt. Diese Frage richtet sich vornehmlich an die Fahrenden, denn sie sind es, die den vom Nachwuchs erwählten Beruf ausüben.

Nachdem der junge Mann an Bord den unausbleiblichen Verlust seiner Illusionen überwunden hat, wird er mit ernüchtertem Blick die Menschen um sich herum betrachten. Aus ihrem Verhalten wird er seine Schlüsse ziehen und versuchen, aus ihrer Haltung sein Urteil über den erwählten Beruf endgültig zu bilden.

Verpflegung, Wohnverhältnisse, ob Radio und Kühlschrank zur Verfügung stehen, wie die Heuer ist und was er an Überstunden verdienen kann, wieviel an Urlaub und an vergüteten Sonn- und Feiertagen zusammenkommen, was er für Aufstiegsmöglichkeiten hat und ob ihm die Arbeit mindestens genauso gut schmeckt wie das Essen, das ist sicherlich alles wichtig. Bei der Beurteilung dieser Verhältnisse wird er übersehen, daß sie, verglichen mit denen vor fünfzig Jahren, heute einen damals nicht für möglich gehaltenen Fortschritt darstellen. Er wird viel eher dazu neigen, den hohen Stand des Erreichten als gegebene, selbstverständliche Tatsache hinzunehmen, als sein gutes Recht, so daß Schilderungen von Älteren, wie es früher war, bei ihm wenig Gegenliebe finden.

Viel entscheidender jedoch ist es, ob er Männer antrifft, die ihm ein Berufsideal vorleben, die also selbst „ja“ sagen zu ihrem Beruf und allem, was er mit sich bringt, die, ganz gleich, welche Stellung sie an Bord bekleiden, „feine Kerle“ sind, also echte Vorbilder oder ob der junge Mensch Unzufriedenheit, Klagen oder gar Verbitte-rung der Älteren zu spüren bekommt.

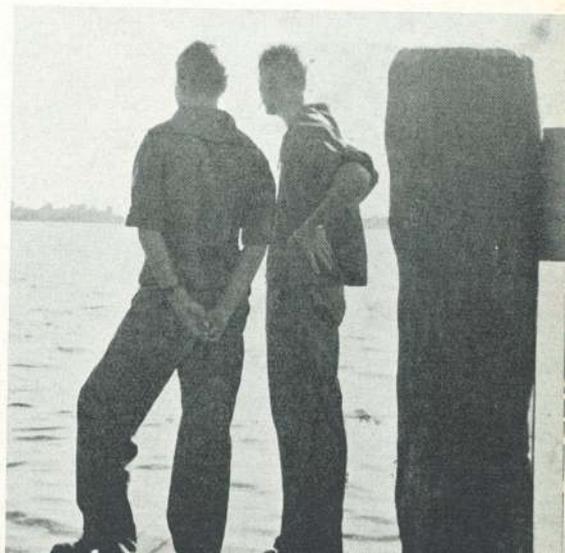
Und das ist noch einmal die Frage an die Fahrenden, die einen ganzen Fragenkomplex einschließt: Wie werden die Fahrenden heute mit ihrem Seemannsberuf fertig? Wie leisten sie heute ihren nicht abzuschaffenden, nur zu mildern Verzicht auf Privat- und Familienleben, wie stehen sie heute zu der Isolation, in der sie sich auf einem

Schiff in einer harten Männerwelt befinden, wie werden sie heute mit dem besonders krass hervortretenden Problem des Gegensatzes und der Spannung zwischen den Generationen fertig? Sind sie sich darüber im klaren, daß sie sich heute mit einem Ohr und halben Herzen an Land befinden, daß ihnen die Rundfunktechnik eine Illusion vom Landleben vorspiegelt, die genau so falsch ist wie die Meinung der Leute an Land vom Bordleben? Machen sich die heute zur See fahrenden Männer Gedanken darüber, welches die Ursachen dafür sind, daß im gleichen Maße, wie materiell alles besser ist, es ideell schlechter geworden zu sein scheint? Und schließlich: Ist sich jeder dessen bewußt, daß nach der Befreiung von politischem und staatlichem Druck in unserer westlichen Welt der unaufhaltsame Trend nach persönlicher und individueller Freiheit nichts anderes zur Folge hat als größere Verantwortung und die Verpflichtung zu höherer persönlicher Qualität?

Das sind die entscheidenden Fragen an den Menschen an Bord von heute. Nachdem wir in unserer letzten Ausgabe unter „Im Mittelpunkt allen Geschehens auch an Bord der Mensch“ darüber berichtet haben, wie eingehend alle verantwortlichen Kreise an Land sich um eine Lösung dieses Problems bemühen, werden wir in folgenden Ausgaben die hier angeschnittenen Fragen einzeln zur Diskussion stellen, und zwar im Hinblick darauf, was in der modernen Seefahrt der Mensch an Bord selbst dazu tun kann, sich sein Berufsideal zu gestalten.

Der Wachoffizier

*Sie schauen hinaus aufs weite Meer, diese beiden „Mosesse“, wirklichkeitsnäher ausgedrückt: auf ihr zukünftiges Berufselement. Wer es liebt, dem wird es zum Lebenselement, das zwar nichts verschenkt, aber dem alles gibt, der sich ihm verschreibt.*



Im D-Zug Hamburg-Bremen unterhielt sich eine Gruppe wettergebräunter Männer über die kommenden Wahlen. „Tja,“ meinte einer, „die Wahlen werden bei uns genau so hart werden wie in Amerika.“ Sie meinten die Bundestagswahl in der Bundesrepublik und die Präsidentenwahl in den Vereinigten Staaten. Der Bundestag, Nachfolger des Reichstages, wird auf vier Jahre gewählt. Auch in den USA beläuft sich die Wahlperiode auf vier Jahre. Während die Bundesrepublik 50 Millionen Einwohner in einem sehr dicht besiedelten Raum umfaßt, zählen die USA 150 Millionen Einwohner in einem Riesengebiet. Es ist verständlich, daß der Wahlkampf in Amerika schon wegen der gewaltigen Ausdehnung größere Anforderungen an die Kandidaten stellt. Was man aus den USA hört, läßt schon heute auf die außergewöhnlichen Strapazen der Kandidaten schließen. Richard M. Nixon, der Republikaner, mußte bereits das Militärhospital in Washington aufsuchen, um sich von den Anforderungen zu erholen. Und Kennedy, der Kandidat der Demokraten, schuf eine Beratergruppe, die seine zukünftige Politik ausarbeiten und unterstützen soll. Wie verlautet, will man dem Einwand begegnen, daß Kennedy zu jung sei, um künftig die Geschicke der Vereinigten Staaten leiten zu können. Auch Nixon gehört der jüngeren Generation an. Nikita Chruschtschow hat bereits geäußert, daß er von beiden Kandidaten nicht viel hält. Er möchte am liebsten den früheren Präsidenten Roosevelt aus dem Grab holen. Roosevelt hat Stalin Konzessionen gemacht, an denen Amerika und die ganze westliche Welt noch heute schwer zu tragen haben.

### Sowjetische Raketen für Fidel Castro

Die Vereinigten Staaten haben die diplomatischen Beziehungen zur Dominikanischen Republik abgebrochen. Sie forderten gleichzeitig die Regierung der Dominikanischen Republik auf, ihre Mission in Washington zu schließen. Diesen Maßnahmen liegt ein Beschluß der Konferenz der amerikanischen Staaten in San José zugrunde.

Auf der gleichen Konferenz wurde das Thema Kuba behandelt. Als die kubanischen Vertreter merkten, daß eine Verurteilung Castros bevorstand, verließen sie — an der Spitze ihr Außenminister Roa — den Saal. Bemühungen, eine Brücke zwischen Kuba und den USA zu schlagen, scheiterten, weil eine Abspaltung der prokubanischen Gruppe unter Führung Mexikos drohte.



# P O L I T I K

## Störenfriede Castro und Mao

Worum es geht? Natürlich um das Schutzangebot der Sowjetunion an Kuba und dessen Annahme durch Castro. Chruschtschow hatte dem Revolutionär Castro Raketenhilfe im Falle eines amerikanischen Angriffs zugesagt. Daß das Auftreten der Sowjetunion als Schutzmacht hundert Seemeilen vor der amerikanischen Küste den USA nicht angenehm ist, versteht sich am Rande. Eisenhower hat getan, was in seinen Kräften stand, um eine Aussöhnung zwischen Washington und den Kubanern zu erreichen. Man kann sich denken, daß dem scheidenden Präsidenten viel daran liegt, seinem Lande möglichst wenig Konfliktstoff zu hinterlassen.

Man muß sich wundern über den Optimismus, der den Präsidenten trotz der vielen Enttäuschungen immer noch beseelt. Die Tatsachen sind härter. Zum andern wäre es zu pessimistisch gedacht, wollte man der Drohung des wortgewaltigen Kremlherrschers allzu viel Gewicht beilegen. Raketen-schutz für Kuba gegen Amerika wäre gerade der Funke, der das Pulverfaß zur Entzündung bringen könnte. Darüber ist man sich in Moskau ebenso klar wie in Washington. Auch Kubas Ministerpräsident Fidel Castro erwies sich als wortgewaltig, als er von dem Ausgang der Konferenz von San José erfuhr. Er beschimpfte die USA-Amerikaner als „Haie“ und die lateinamerikanischen Republiken, die nicht nach seiner Pfeife tanzen wollten, als „Puppen“ und „Sardinien“. Man kann wohl sagen, daß der diplomatische Umgangston in der Neuzeit nicht feiner geworden ist.

### Koexistenz oder Vernichtung

Während der sowjetische Ministerpräsident mit der Rakete drohte, hatte der Kampf um die „Richtung“ im weltkommunistischen Lager schon ziemlich heftige Formen angenommen. Und zwar war es China, das den Fehdehandschuh geworfen hatte. Sowjetische Techniker packten in China ihre Koffer, und chinesische Studenten verließen Moskau. Mao Tse-tung hatte die Parole aus-

gegeben, daß die Koexistenztheorie die nationalen Befreiungsbewegungen in Afrika, Asien und Lateinamerika beeinträchtigen, daß die proletarischen Massen in den kolonialen und halbkolonialen Gebieten in ihrem revolutionären Eifer gebremst würden. Die Koexistenztheorie laufe in der Praxis auf eine Aussöhnung mit dem bürgerlichen Kapitalismus hinaus. Das Ziel sei aber — so meinte Mao — eine möglichst schnelle Vernichtung des bürgerlichen Kapitalismus.

Diese Meinung, die natürlich schnell die Runde über den Erdball machte, brachte die Sowjets in einige Verlegenheit. Sie waren gerade dabei, die Grundsätze des modernen Marxismus-Leninismus zu propagieren, und diese Ideen stehen nun in krassem Widerspruch zu den Ansichten Maos. Chruschtschow, der schon als der Theoretiker der modernen Ideologie gilt, vertritt heute die Maximen von der Vermeidbarkeit der Kriege, von der Möglichkeit, eine proletarische Revolution auch ohne Gewalt durchzuführen. Der Gedanke der Koexistenz des „sozialistischen“ mit dem bürgerlich-kapitalistischen Weltssystem wird auf Chruschtschow und seine engsten Mitarbeiter zurückgeführt. Gegen dieses „weiche“ Vorgehen, das selbstverständlich nur eine Frage der Taktik ist, gehen die Chinesen nun schon seit Monaten an.

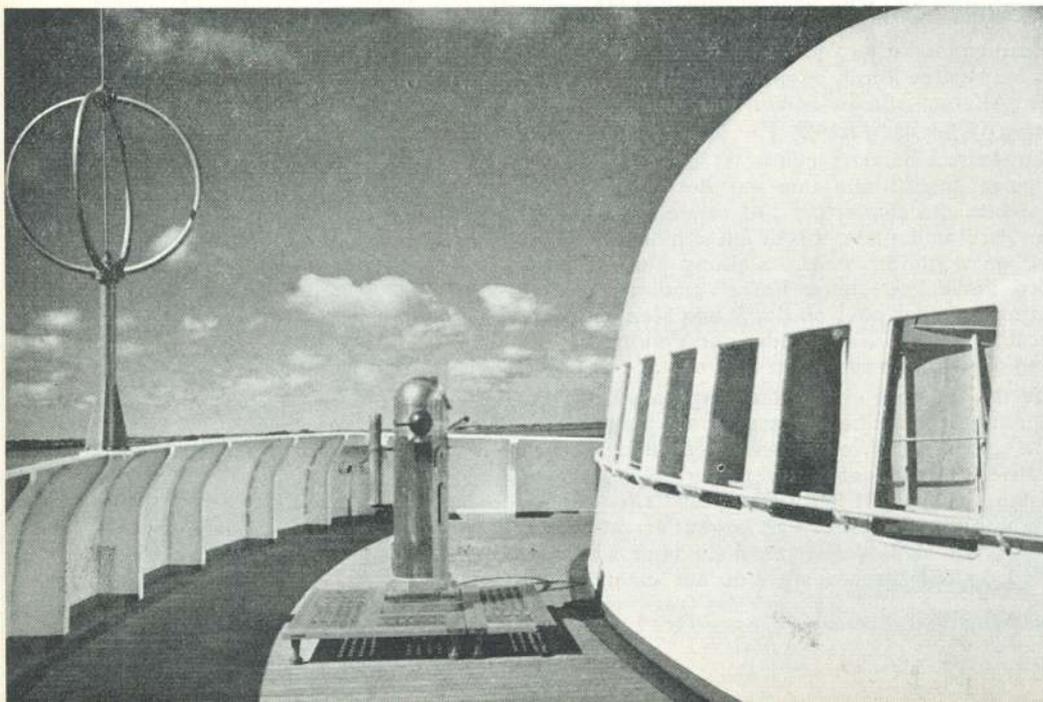
Es ist Moskau gar nicht recht, wenn sich im Fernen Osten ein Einzelgängertum entwickeln würde, das in gewisser Weise an Tito erinnert. Ist einmal ein Land — sei es klein oder groß — seine eigenen Wege gegangen, dann findet es schwer oder gar nicht zurück. Jugoslawien kann sich an Bedeutung für die kommunistische Weltbewegung nicht im entferntesten mit China messen. Und doch hat man kein Mittel unversucht gelassen, es wieder „einzugliedern“. Wieviel mehr muß man da mit China tun, um es wieder auf Vordermann zu bringen.

Kommt China mit seiner Theorie durch, dann straft es die Moskauer Grundsätze Lügen. Das möchte man vermeiden. Darum ist für den Herbst ein „Ost-Gipfel-Treffen“ zwischen Mao und Chruschtschow angesetzt. Hier sollen die ideologischen Meinungsverschiedenheiten geklärt und möglichst beigelegt werden. Aber noch ist keine Übereinstimmung über die Zusammensetzung dieser Konferenz erzielt. Die Sowjets wollen nur die Parteiführer aus den Ostblockstaaten dabei haben, während China nur im Beisein der Parteiführer, auch aus Afrika, Asien und Lateinamerika verhandeln will. Ob Chruschtschow auch diese Konferenz wie die Pariser mit einem Klopfen an die Stirn abblasen wird? Kaum denkbar, aber immerhin ...

Fritz Roßberg

### Schönheit im Schiffbau

Auch heute noch steckt die Seefahrt voller Romantik, wenn diese als das verstanden wird, was an tiefgründiger Schönheit hinter dem Sichtbaren offenbar wird. Nicht allein Segelschiffe erfreuen durch kühne elegante Linien. Auch der moderne Schiffbau zeigt die Schönheit des Ausgewogenenseins zwischen Natur und Technik.



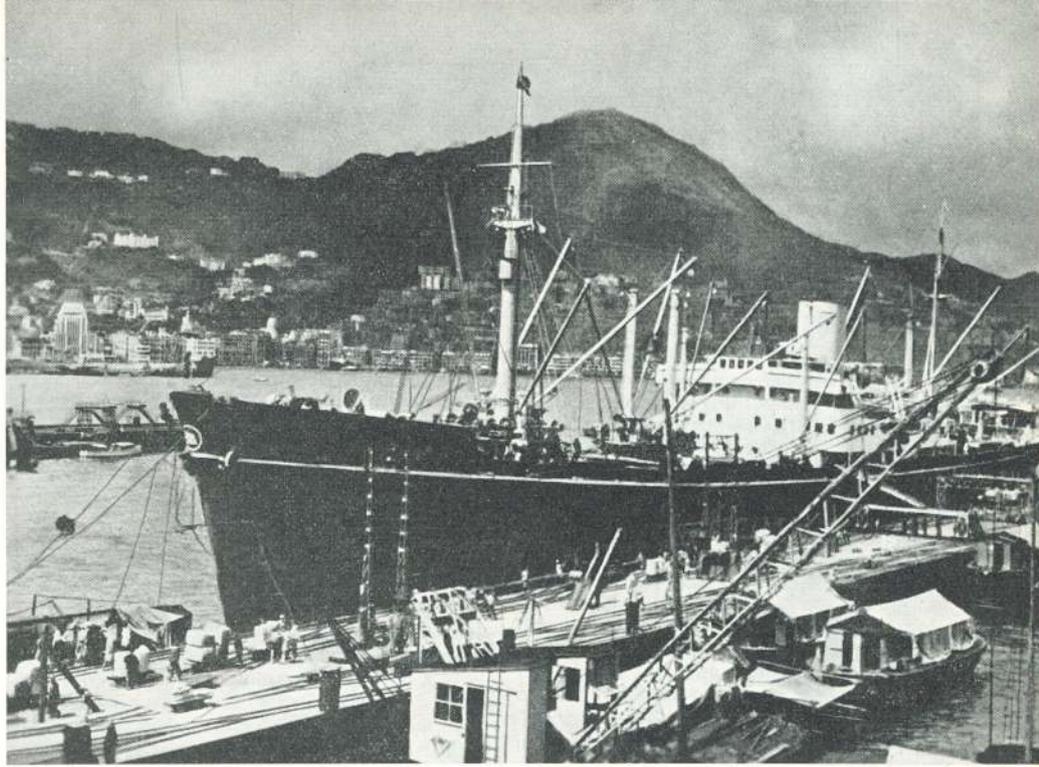
# Eldorado im Elend

„KEHRWIEDER“ freut sich, ihren fahrenden Kameraden hiermit einen Reise- und Hafenbericht bringen zu können, den ein Berliner Matrose geschrieben hat. Es ist nur ein Briefauszug, indes zeigt er, daß die Seefahrt im Vergleich zu früher heute weder langweiliger noch unromantischer geworden ist.

Die See läßt sich von Menschenhand weder beeinflussen noch verändern. Das ist das Faszinierende an ihr, daß Sindbad oder Columbus sie genauso erlebt haben wie wir heute, während sie doch keine Sekunde lang unverändert blieb. Wer seine Antennen nicht auf Null geschaltet hat, den packt und fesselt das Leben auf See heute noch genauso wie eh und je.

Dafür spricht jede der folgenden Zeilen:

H  
O  
N  
G  
K  
O  
N  
G



Pier von Kowloon



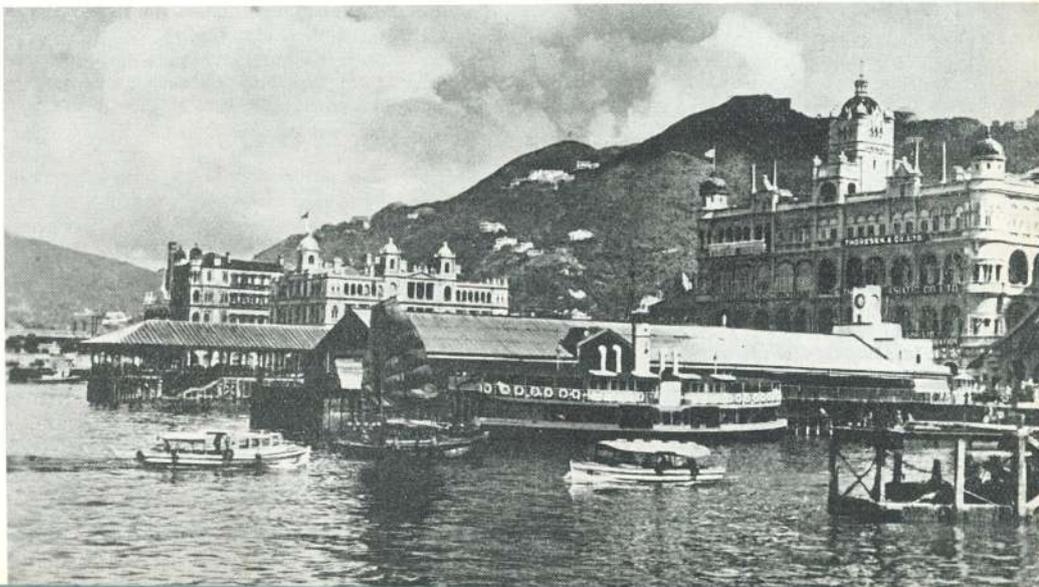
„Es ist eigenartig, was man so an Küstenladung hier hin- und herfährt. Auf der Heimreise hatten wir große Partien Bambusrohr von Japan nach Hongkong und luden in Hongkong neues für Singapore. Jetzt brachten wir Bambus von Singapore nach Hongkong und bekamen in Hongkong das gleiche für Manila mit. Von Hongkong war ich wieder ganz begeistert. Mit seiner landschaftlichen Schönheit und seinem vielfältigen Leben ist es wohl der an Eindrücken reichste Hafen Ostasiens. Wenn man durch die enge Einfahrt in die Bucht zwischen der Viktoria-Insel und dem Festland einläuft, liegt unvermittelt das ganze Panorama vor einem. Das Schiff fährt dicht unter dem steil ansteigenden Viktoria-Peak entlang, an dessen Abhang sich die modernen Häuser Hongkongs hinaufziehen.

An Steuerbord Kowloon und die Berge im Hintergrund. Das Wasser ist tausendfach belebt von den geschäftig hin- und her segelnden Dschunken zwischen den vielen ankernden Schiffen.

In Kowloon ist das Schiff kaum an der Pier fest, da hängen sich schon Trauben von rost-klopfenden Kulis außenbords, in die Masten und unzählbare überfluten das Deck.

Ost und West in einem Blick. Uralte Dschunken vor modernen Hochhäusern.

Fährbootstation



An den Piers von Kowloon verstummt das ewige Geräusch des Rostklopfens niemals. Viele, viele Dschunken kommen längsseits, von Chinesenmamis und Kindern genauso regiert und bedient wie von Männern. Die Winden heulen nur auf den höchsten Gängen. Die Sicherheit und Präzision, mit der sie hier die Ladewinden bedienen, ist einfach erstaunlich. Wenn nachts das schattenhafte Segel und die schwache Lampe einer Dschunke vor der leuchtenden Lichterfülle der Nacht vorübergleitet, ist dies ein Bild von so eigenartigem Gegensatz und so wunderbarer Romantik, wie man es wohl nur in Hongkong erleben kann.“  
... Soweit der Brief.

Hongkong ist seit 1843 britische Kronkolonie. Auf der Insel Hongkong und Santao, der Halbinsel Kowloon und zahlreichen kleinen Inseln, die zusammen ein Areal von 1015 qkm bedecken, leben heute rund zwei Millionen Einwohner. (Groß-Hamburg 747 qkm — 1,8 Mill. Einwohner). Nach Angaben aus dem Jahre 1956 werden hier jährlich 5,5 Millionen Tonnen umgeschlagen.

Hongkongs Gesicht wird heute dadurch geprägt, daß es als winzige Enklave des westlichen freien Handels im chinesischen Teil der riesigen Ostblock-Planwirtschaft liegt. Ein Vergleich mit dem Freihafen Tanger liegt nahe. So entwickelte es sich in jüngster Zeit zu einem östlichen Eldorado meist gelbhäutiger Geldmacher inmitten eines überquellenden politischen Flüchtlingsasyls voller unbeschreiblichen Elends.

## Im- und Export weiter verstärkt

Die kürzlich von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten endgültigen Ziffern über die regionale Entwicklung der deutschen Importe und Exporte im Jahre 1959 zeigen, daß sich die außenwirtschaftlichen Beziehungen zwischen der Bundesrepublik und der Weltwirtschaft auch im vergangenen Jahr weiterhin verdichtet haben. Im Vergleich zu den Zahlen des Jahres 1958 hat sich der Wert der deutschen Ausfuhr im letzten Jahr um 11,3 %/o, der Wert der Einfuhr sogar um 14 %/o erhöht. Damit hat sich die Wirtschaft der Bundesrepublik wiederum als ein leistungsfähiger und vielseitiger Lieferant oder Abnehmer für zahlreiche Länder erwiesen.

ja auch die Seeschifffahrt erheblich betroffen hat, sowie auf die Verminderung der Regie-rungseinfuhren zurückzuführen.

### Ausfuhr der Bundesrepublik im Jahre 1959 weiter gestiegen,

... und zwar auf insgesamt 41,2 Millionen DM. Bedeutsam ist es, daß — wie auch die Bundesbank in ihrem Bericht, der diesen Ausführungen zugrunde gelegt ist, feststellt — die regionale Entwicklung der deutschen Ausfuhr im vergangenen Jahr wesentlich einheitlicher verlief als 1958. Das Jahr 1958 war durch die Stagnation der europäischen Exporte bei anhaltendem Ansteigen der Ausfuhr nach Übersee charakterisiert. Im Jahre 1959 dagegen stieg die Ausfuhr in die europäischen Länder um 11,7 %/o, die Exporte in die nicht-europäischen Länder um 10,6 %/o. Die Ursache für die Zunahme der europäischen Exporte war in erster Linie der konjunkturelle Aufschwung in diesen Ländern, der zu einem wachsenden Bedarf deutscher Exportgüter geführt hat. Insgesamt entfielen im Jahre 1959 etwa 7/10 der deutschen Exporte auf die Länder des Europäischen Währungsabkommens. Hieran waren die EWG-Länder mit 29 %/o, die EFTA-Staaten mit 30 %/o und die übrigen europäischen Länder mit 11 %/o beteiligt.

Die starke Steigerung der Exporte in die Dollar-Länder beruht ausschließlich auf dem überdurchschnittlichen Anstieg der Ausfuhr nach den USA und Kanada, die um mehr als ein Drittel über dem Stand von 1958 lag. Der Grund für dieses Wachstum ist vornehmlich in der starken Nachfrage nach deutschen Kraftfahrzeugen in diesen Ländern zu sehen. Hinzukommt, daß die USA durch den Streik in der amerikanischen Stahlindustrie gezwungen waren, ihre Stahleinfuhr im letzten Jahr erheblich zu erhöhen. Auch bei den Konsumgütern war schließlich eine nicht unerhebliche Exportzunahme festzustellen.

### Geringer Handel mit Ostblock-Staaten

Im Gegensatz zur Vorkriegszeit hat sich der deutsche Außenhandel mit den östlichen Ländern stark reduziert. Gingen 1937 noch etwa 15 %/o der deutschen Ausfuhr in die Ostblock-Staaten, so betrug dieser Anteil im Jahre 1959 höchstens 5 %/o. Gegenwärtig stehen unter den Handelspartnern des Ostens die UdSSR, China und Polen an der Spitze, dicht gefolgt von der Tschechoslowakei. Während die deutsche Wirtschaft von den Ostblockstaaten vor allem Nahrungsmittel, Rohstoffe und Halbfabrikate bezieht, entfällt der größte Teil des Exports auf Fertigwaren, Maschinen und Stahlprodukte.

— S —

### Einfuhr hauptsächlich aus europäischen Gebieten

Dem Werte nach betrug die deutsche Einfuhr im Jahre 1959 insgesamt 35,8 Milliarden DM. Hiervon wurden für etwa 25 Milliarden DM Güter aus europäischen und für etwa 10,8 Milliarden DM Waren aus außereuropäischen Ländern gekauft. Interessant ist, daß sich gerade im letzten Jahr eine immer stärkere Verlagerung der Einfuhr auf die europäischen Länder durchgesetzt hat. Diese Entwicklung ist keineswegs auf die Bundesrepublik beschränkt, sondern sie zeichnet sich auch in anderen Ländern ab. Im Jahre 1959 sind die Importe der Bundesrepublik aus europäischen Ländern um mehr

als 21 %/o gestiegen, während die deutschen Käufe in Überseeländern um beinahe 6 %/o hinter dem Vorjahresergebnis zurückblieben. Daher hat sich der Anteil der Lieferungen aus den Staaten, die dem sog. Europäischen Währungsabkommen angeschlossen sind, an der deutschen Gesamteinfuhr auf fast 70 %/o erhöht, so daß über zwei Drittel des deutschen Imports aus europäischen Gebieten stammten. Die wesentlichste Ursache dieser Entwicklung ist ohne Zweifel die Tatsache, daß die stärkste Erhöhung der Nachfrage nach Importgütern gerade bei Fertigwaren zu verzeichnen war und daß auf diesem Gebiet in erster Linie die europäischen Länder als Lieferanten infrage kommen. Hinzukommt auch, daß die Einfuhr von gewerblichen Rohstoffen, Halbfabrikaten und Gütern des Ernährungssektors aus den europäischen Ländern im Vergleich zum Jahre 1958 erheblich angewachsen ist, während die Importe aus anderen Ländern in dem gleichen Zeitraum teilweise stagnierten oder sogar zurückgingen.

Ein besonders steiler Anstieg der deutschen Importe ist aus den Ländern zu verzeichnen, die der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft angehören. Der Anteil der EWG-Länder an der Gesamteinfuhr der Bundesrepublik hat sich im Jahre 1959 von 28 %/o auf 32 %/o erhöht. Er war damit zum ersten Mal höher als der Anteil der in der sog. Europäischen Freihandelszone (EFTA) zusammengefaßten Länder, der im Vorjahr nur um 1 %/o gesteigert werden konnte. Dieser außergewöhnliche Bedeutungsgewinn der EWG-Länder für die deutsche Einfuhr hat mehrere Ursachen. Einmal haben sich die Exporte in anderen EWG-Staaten in der letzten Zeit sehr erfolgreich um die Festigung ihrer Stellung im Gemeinsamen Markt bemüht. Auf der anderen Seite ist in diesem Zusammenhang insbesondere auf die für Frankreich erfolgreiche Abwertung des Franc und die damit erzielte Stabilisierung der französischen Wirtschaft hinzuweisen.

Der Rückgang der Einfuhr aus den nicht-europäischen Ländern erklärt sich vor allem aus dem Zurückgehen der deutschen Importe aus den USA. Die deutsche Einfuhr aus den USA ist im Jahre 1959 um etwa 9 %/o geringer gewesen als im Vorjahre. Dies ist insbesondere auf die Einschränkung der Kohleimporte, die



WvH — Als verhältnismäßig unbedeutend wird der Anteil des staatlichen Einkommens am Volkseinkommen in einer Untersuchung des Statistischen Bundesamtes apostrophiert. Dieser Anteil belief sich im vorigen Jahr auf zwei, 1958 auf 2,1 Prozent. In den Jahren zuvor war er etwas geringer, am bescheidensten mit 1,2 Prozent 1950. Damals machte das Einkommen des Staates (Gebietskörperschaften und Sozialversicherung) nach Abzug der Zinsen auf öffentliche Schulden erst etwa ein Viertel dessen aus, was er im vorigen Jahr verbuchen konnte. Den größten Teil dieses Einkommens bezieht Vater Staat aus eigenen Unternehmen wie Staatsforsten, Versorgungsbetrieben, Bundespost und aus Beteiligungen an Kapitalgesellschaften. Welche Rolle die Zinsen auf öffentliche Schulden spielen, zeigt sich daran, daß sich nach deren Abzug das staatliche Einkommen 1950 um 32,8 Prozent, 1958 um 27,3 Prozent verminderte; die Zinsen machten 1959 1,5 Mrd. DM aus.

### Der Außenhandel der Bundesrepublik nach Ländergruppen in Mio. D-Mark

Ländergruppen	Einfuhr		Ausfuhr	
	1958	1959	1958	1959
Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG)	8 888	11 372	10 690	12 053
Länder der Europäischen Freihandelszone (EFTA)	9 514	11 128	11 426	12 463
Anderer Länder des Europäischen Währungsabkommens	1 753	1 951	4 093	4 255
Dollar-Länder insgesamt	8 713	7 963	5 016	6 274
Ostblockländer	1 179	1 400	1 640	1 666
Sonstige Länder	1 966	1 972	3 932	4 274
Insgesamt <sup>1)</sup>	32 044	35 823	36 998	41 184

<sup>1)</sup> Einschließlich der nicht nach Ländern aufgliederten Ausfuhr und Einfuhr  
 Quelle: Monatsberichte der Deutschen Bundesbank, Juni 1960

# Kautschuk



Wie Milch fließt der Latex aus Einschnitten, die nicht 1 Millimeter zu tief sein dürfen, sonst stirbt der Baum ab, und 8–24 Jahre — solange braucht er bis zu seinem größten Ertrag — Pflanzearbeit sind umsonst gewesen.

Jeder Deutsche verbraucht durchschnittlich zur Zeit jährlich 4,6 kg Rohkautschuk. Jeder wird sich fragen, wo und wie er seine 4,6 kg Kautschuk läßt. Eine andere Zahl ist ähnlich verblüffend. Während der Weltverbrauch an Kautschuk in den letzten 10 Jahren um 60 % stieg, verzeichnete die Bundesrepublik einen Mehrverbrauch von 160 %.

Worauf ist dieser enorme Anstieg, der schließlich zu diesem hohen Pro-Kopf-Verbrauch geführt hat, zurückzuführen? Mit einem Wort: Die Autos. Die Verbrauchskurve des Rohkautschuks läuft nahezu parallel mit der Motorisierungskurve. Die Reifenindustrie ist mit Abstand der größte Verbraucher des deutschen Rohgummiimports. Demgegenüber fällt der Bedarf für Klebstoffe, Schuhsohlen, Kabel, Wasserschläuche, Luftmatratzen, Bälle, Badekappen usw. unerheblich ins Gewicht.

## Am Anfang war Blut, Genie und Schmuggel

Der meiste Kautschuk kommt heute aus Südostasien. Malaya und Indonesien halten die Produktionsspitze. Das war nicht immer so. Vielmehr war Brasilien früher einziger Lieferant von Wild- und später hochgezüchtetem Plantagenkautschuk. In den Urwäldern des Amazonas ist der Kautschuk schon vor mehreren 100 Jahren von den Eingeborenen entdeckt worden. Die erste Kunde von dem Baum Hevea, aus dem weißer Saft fließt, dem Latex, der zu einer harten dunklen Masse trocknet, stammt von einem französischen Gelehrten aus dem Jahre 1793. Die Eingeborenen nannten diesen Saft Cahuchu, fließendes Holz. Sie fertigten sich wasserdichtes Schuhwerk daraus und Bälle, mit denen sie spielten, längst ehe an Fußball und Handball zu denken war. Aber erst 1830 konnte man in Europa Gummimäntel und Galoschen aus diesem ersten sowohl elastischen als auch wasserundurchlässigen Material herstellen. Aber dieser Gummi zerfloß am Feuer, Wärme machte ihn klebrig und Kälte brüchig.

Ein Mann war besessen von der Idee dieses Stoffes. Ein Mann erkannte in genialer Vorausschau die ungeheuren Möglichkeiten, die diesem Kautschuk innewohnten. Seiner jahrzehntelangen Zähigkeit, unsäglicher Mühsal, Rückschläge, Verzweiflung bedurfte es, bis

Charles Goodyear der Zufall zur Hilfe kam. Bei seinen endlosen Experimenten fiel ihm geschmolzener Schwefel auf Gummi. Der üble Geruch, der sich dabei entwickelte, war diesem Genie der Duft der Zukunft. Die richtige Mischung von Gummi und Schwefel bei genau bemessener Temperatur ergab gleich zwei Produkte, die sich die Weltmärkte erobern sollten: Ebonit, der schwarze Hartgummi, und den elastischen wasserundurchlässigen säurefesten Gummi, der allen Temperaturen standhält. Mit Beginn einer beispiellosen Technisierung im 19. Jahrhundert stieg der Hunger nach Gummi rapide an.

Die Art der Gummigewinnung im Inneren Südamerikas und später in Afrika gehört zu den grausigsten Ereignissen in der Kolonialgeschichte des weißen Mannes. Indios aus Peru, Bolivien, Columbien und Brasilien wurden um des Gummis willen gemartert, wie es nur aus dem finsternen Mittelalter bekannt ist. Noch schlimmer erging es den Schwarzen am Kongo, nachdem 1877 Stanley, der Entdecker des Kongo, Livingstones Berichte über Kupfer- und Kautschukvorkommen am Kongo nach Europa brachte. Die Gummibahnen, die damals am Kongo erbaut wurden, forderten für jede Schwelle das Leben eines Schwarzen. Die Männer wurden von ihren Familien getrennt, um Latex zu sammeln. Wenn sie ihr hohes Soll in kürzester Frist nicht erreichten, wurden ihre Frauen zu Tode geschunden oder an arabische Händler als Sklavinnen verkauft. Wenn den



In solchen Wildgummikugeln (durchgeschnitten) die durch Drehen eines in Latex getauchten Stockes über dem Feuer entstanden (smoked rubber), wurde früher die Gummiernte mit eingebranntem Mark dem Amazonasstrom übergeben. Ein- bis zweitausend Kilometer stre. Wwärts fischten sie Angestellte der Handelsgesellschaften auf, um sie zu registrieren, zu verrechnen und nach Europa zu verladen.

Aufsehern der Gummi zu schmutzig war, ließen sie die Schwarzen diesen Gummi essen. Der so gewonnene Gummi hieß red rubber, blutiger Gummi.

Raubbau geldgieriger Abenteurer erschöpfte in derselben Geschwindigkeit den natürlichen Gummibaumbestand in den Urwäldern am Kongo und Amazonas, wie der Industriebedarf in Europa wuchs. In Brasilien begann man daher Gummibäume zu züchten und in Plantagen anzupflanzen. Die Brasilianer verboten jedoch die Ausfuhr des Samens und scharf wachte der Zoll.

In England erkannte man die ungeheuren Möglichkeiten von Kautschukanpflanzungen in den indischen Kolonien.

1873 stopfte ein als Großwildjäger und Botaniker getarnter Engländer namens Farris tote Krokodile mit Gummibaumsetzlingen aus, um sie nach England zu schmuggeln. Es gelang ihm auch, die Zollkontrollen zu durchbrechen. Aber auf See waren seine Pflanzen in den Tierbälgen verdorben.

Dem englischen Pflanzen Wickham blieb es dann vorbehalten, Gummibaumsamen in einer Weise den Amazonas hinunter, über See und schließlich nach England zu bringen, die Stoff für härteste Krimis abgeben würde. Es erwies sich dann sehr bald, daß der Plan-

tagenkautschuk in den britischen Kolonien Ostasiens besser gedieh und höhere Qualität aufwies, als der in den Ursprungsländern gewonnene.

Auf der Gummibörse folgten nun vernichtende Krachs auf goldene Booms. Das Ende vom Liede: Heute wird der Anteil Brasiliens am Kautschukexport nur noch am Rande notiert.

## Gewinnung

Schon frühmorgens müssen die gefüllten Eimer zum Sammelbottich in der Zentrale gebracht werden, weil der Latex keine Sonnenwärme verträgt. In den Bottichen wird er mit Alaun oder anderen Säuren versetzt, worauf er zu Rohgummi gerinnt. Dabei sinken Fremdkörper wie Schmutz, Staub- und Holzteilchen und Blattfasern langsam zu Boden. Der Gerinnungsprozeß holt das Setzen der Sinkstoffe ein, so daß nur die oberste Schicht, der sogenannte „Brautschleier“, weiß bleibt. Weiter nach unten verfärbt sich die Masse in immer dunkleres Braun. Die unterste Schicht ist beinahe schwarz und borkig. Innerhalb dieser Schichten von oben nach unten fällt auch die Qualität und mit ihr die Nervigkeit (Reinheit, Spannkraft) des Kautschuks.

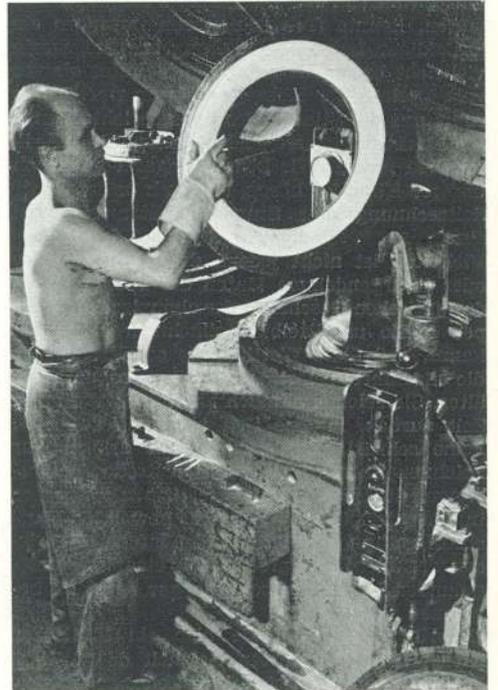
## Beim Laden und Stauen

... sind die Gummiballen sorgfältig vor Feuchtigkeit, besonders Salz- und Schweißwasser zu schützen. Kautschuk neigt zur Oxydation, die ihn zu einer überriechenden schimmelig-glitschigen Masse verderben läßt. Zu große Hitze und zu großer Druck lassen die Ballen zusammenkleben, so daß schon ganze Partien, als unlösbare Kautschukblöcke angekommen sind. Deshalb muß auch darauf geachtet werden, daß die Ballen vor der Verladung gut mit Talcum eingepudert sind. Vorsicht bei aus der Hieve springenden Ballen!

## Nach dem Löschen

... geht unsere Ladung zunächst in den Schuppen, wo sie von Quartiersleuten auf Lager genommen und von Experten der Gummifabriken sorgfältig geprüft wird. (Bildseite) Dann rollt sie in die Gummifabriken, wo der Kautschuk zunächst in Scheiben gespalten, gemischt, vulkanisiert und anschließend den verschiedenen Spezialindustrien zugeführt wird.

Viele Gebrauchsgegenstände, darunter Gummistiefel und vor allem Autoreifen (unser Foto), kommen als Endprodukt unserer Ladung aus der Fabrikation auf den Markt. —Schp—





# Flotten-Umschau

Im Monat August liefen für die Bundesmarine ein Schnelles Minensuchboot, ein Schnellboot, ein Tender, das Torpedofangboot „Hermes“ und der Zerstörer „Schleswig-Holstein“ vom Stapel. Das Torpedofangboot ist mit seinen 500 t Wasserverdrängung wesentlich größer als die Fangboote früherer Zeiten. Es kann übende Verbände weit in See begleiten, die Torpedos können an Bord klargemacht werden. Der Zerstörer „Schleswig-Holstein“ wurde nach etwa achtmonatiger Bauzeit am 20. August in Hamburg zu Wasser gelassen. Die Taufrede hielt der Ministerpräsident von Schleswig-Holstein, von Hassel; seine Gattin taufte das Schiff. Die Artillerie dieses Schiffstyps besteht aus der herkömmlichen Bewaffnung mit Kalibern von 10 und 4 cm. Für den Einbau moderner Flugabwehrraketen sind diese Zerstörer, deren Größe durch die Pariser Verträge auf 3000 t begrenzt ist, zu klein. Eine derartige Bewaffnung verlangt aus Gewichts- und Raumgründen ein Schiff von mindestens 3600 t, wie sie in großen und kleinen Marinen gebaut wurden.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ traf am 20. 8. in Neapel ein. Das Schiff hatte an der internationalen Geschwaderfahrt der letzten Rahsegler teilgenommen. Auf der Schlußstrecke von Cannes nach Neapel war „Gorch

Fock“ das schnellste Schiff unter den beteiligten Segelschiffen von fünf Ländern. Das italienische Segelschulschiff „Amerigo Vespucci“ brachte das olympische Feuer, das im alten Stadion von Olymp an der Sonne entzündet und von dort durch Läufer nach Athen getragen wurde, anschließend vom Hafen Piräus nach Syracus auf Sizilien. Der Weg des Feuers ging von dort durch Läufer entlang der Ostküste der Insel, mit einem Motorboot über die Straße von Sizilien und weiter durch Läufer nach Rom. Die letzten Segelschiffe haben somit wesentlich zum Gelingen der Olympischen Spiele 1960 beigetragen. Die Bundesmarine zog im September einen großen Teil ihrer Fahrzeuge zu der Flottenübung „Wallenstein“ zusammen. Die daran beteiligten etwa 80 Einheiten fuhren dabei von der Kieler Bucht um Skagen in die Nordsee. Ende Juli/Anfang August besuchte ein französischer Kriegsschiffverband der Ecole Navale bei Brest die Häfen Bremen (unser Foto) und Flensburg. Für die Besatzungen wurden Sportveranstaltungen und Besichtigungen durchgeführt. Der Verband bestand aus den beiden Avisos „Commandant de Pimodan“ und „Commandant Anyot d'Inville“ sowie den beiden Geleitbooten „Le Bordelais“ und „Le Boullonnais“. Vom 19.—23. August machte das brasilianische Schul- und Transportschiff „Custodio de Mello“ einen Besuch in Hamburg. Dem Kommandanten lag die Pflege der alten Schiffsfahrts- und Handelsbeziehungen zwischen Brasilien und Deutschland sehr am Herzen. Die schwedische Flotte umfaßt 3 Kreuzer, 23 Zerstörer und Fregatten, 28 U-Boote sowie zahlreiche Kleinfahrzeuge und Hilfsschiffe. Sechs im Bau befindliche U-Jagd-U-Boote von etwa 800 t werden mit einem in Schweden ent-

wickelten Kreislauf-Dieselmotor ausgestattet. In Zukunft soll das Schwergewicht in erster Linie auf den Bau von Schnell- und U-Booten gelegt werden, weil diesen Bootstypen für die Verteidigung der 2500 km langen Küste des Landes eine besondere Bedeutung beigemessen wird.

Als zwölftes amerikanisches atomkraftgetriebenes U-Boot wurde Ende Juli das U-Boot „Scorpion“ in Dienst gestellt. Weitere 25 Boote mit diesem Antrieb folgen im Laufe der nächsten Zeit. Diese Fahrzeuge dienen entweder als U-Jagd-U-Boote, Radarvorpostenboote, Träger von Mittelstreckenraketen oder Trägerboote von Fernlenkgeschossen. Das 2360 t große U-Boot „Seadragon“ hat inzwischen eine Reise von Portsmouth/New Hampshire durch die Nordwestpassage, nördlich um den amerikanischen Kontinent, in den Pazifik durchgeführt.

Neben dem Bau von technisch hochgezüchteten U-Booten verfolgen die USA auch die Weiterentwicklung der U-Boots-Abwehrwaffen, z. B. von Raketen, die über Wasser abgeschossen werden, kurz vor dem Ziel ins Wasser tauchen und das Unterwasserfahrzeug selbständig verfolgen und vernichten sollen. Der Vorteil dieser Abwehrwaffe soll darin liegen, daß ein Geleitfahrzeug für die U-Boots-Bekämpfung nicht seine Stellung im Geleit zu verlassen braucht.

Das zahlenmäßige Verhältnis West zu Ost beträgt bei den einzelnen Schiffstypen etwa: Flugzeugträger 90 : 0, Kreuzer 75 : 30, Zerstörer 450 : 180, U-Boote 265 : 560, Minensuchboote 1050 : 650 und Schnellboote 150 : 750. Diese rohen Zahlen geben keinen Überblick über den Wert der Fahrzeuge, sie zeigen jedoch ein Übergewicht der Seestreitkräfte des Westens. Das Übergewicht der östlichen U-Bootswaffe führt beim Westen zur Verstärkung der Ausrüstung der Fahrzeuge für die U-Abwehr. — R —

## Sport an Bord | Olympiade

Der Rundfunk beschert heute auch uns an Bord die Teilnahme an den olympischen Spielen in Rom. 1908 wurden sie in London ausgetragen. Wer damals nicht gerade das Glück hatte, während der Wettkämpfe London anzulaufen, konnte froh sein, wenn irgendwo ein mitleidiger Lotse eine Zeitung brachte, worin vielleicht bruchstückartig und veraltet einiges vom Verlauf der Kämpfe zu lesen war. Heute führt uns die Stimme des Sportberichters mitten hinein in die erregende Atmosphäre der römischen Arena. Wir können sogar von Siegen unserer Kämpfer hören, die nach heimatlicher Zeitrechnung erst Stunden später errungen sind.

Vielleicht ist nicht jedem, der heute auf See oder in irgendeinem Hafen der Welt an dem dramatischen Geschehen der olympischen Spiele per Radio unmittelbar teilnehmen kann, bekannt, daß diese Wettkämpfe so alt sind wie die Seefahrt selbst, vermutlich sogar noch älter. Sie reichen nämlich bis in prähistorische Zeit zurück, in eine Zeit also, aus der noch keine schriftliche Kunde zu uns dringt. Nur Zeichnungen auf Vasen, die deutsche Ausgrabungen in Elis auf dem westlichen Pelopones in einer dem Göttervater Zeus geweihten Feststätte zutage gefördert haben, lassen uns wissen, daß diese Kämpfe schon in einer Zeit stattgefunden haben müssen, die gar nicht zu berechnen ist.

Ursprünglich waren sie also ein kultischer Dienst an der höchsten Gottheit der Antike. Die Griechen rechneten ihre Zeit nach Olym-

piaden, im 4-Jahres-Rhythmus also. Damit wird eindrucksvoll dokumentiert, welche entscheidende Bedeutung sie diesen Wettkämpfen für ihre gesamte Lebensgestaltung beimaßen. Es war eine großartige Schau der besten Leistungen dieser Menschen, die die Gestalter unserer Kultur waren.

Da sie vor den Augen der ganzen damaligen Welt zum edlen „Wettstreit der Wagen und Gesänge“ antraten, bekundeten sie damit ihren Glauben, daß alle die ihnen verliehenen Gaben des Körpers und des Geistes ein Geschenk der Götter seien. Es war wirklich ein Kampf der Wagen und Gesänge; denn zu den klassischen olympischen Disziplinen gehörte neben Wagenrennen, Fünfkampf, Kurz- und Langstreckenlauf, Wettlauf mit voller Bewaffnung, Faustkampf und Reiten, auch ein Wettstreit der Dichter und Philosophen. Das Beste, dessen sie fähig waren, weihten sie ihrem Gott, dem sie es verdankten. So tief im Menschlich-Religiösen wurzelt der olympische Gedanke.

Über 1500 Jahre ruhten die Spiele, nämlich von 394 n. Chr. bis 1896, dem Jahre, in dem sie durch Baron Pierre de Coubertin in Athen wieder auflebten. Dieser Zeitraum ist kurz im Vergleich zu dem, in dem die Spiele im Altertum schon bekannt waren.

Für die Rein- und Hochhaltung dieses hehren olympischen Gedankens wird heute der olympische Eid abgelegt, womit jeder Sportler feierlich Zeugnis ablegt, seinen Sport als Amateur, also nicht von Berufs wegen, zu treiben. Schp

### MS „Rothenburg“ — russ. TS „Alexandr Trähin“ in Antwerpen am 8. 7. 1960

Das Spiel wurde durch Ballschwere und weichen Boden sehr erschwert. In der ersten Halbzeit waren uns die Russen durch Schnelligkeit und Härte überlegen. Doch das Glück stand uns in der 12. Minute bei. Unser Halbrechter Lux schoß nach einer wunderbaren Parade des Mittelstürmers den Führungstreffer. Danach setzte eine ungeheure Invasion der russischen Elf ein. Jedoch ergebnislos! Hintermannschaft und Torwart brachen jeden Angriff. Durch einen Dribbel führte Mittelstürmer Hallier dem jetzt Rechtsaußen spielenden Lux den Ball im 16-Meter-Raum zu, und dieser schoß unhaltbar zu einem 2:0 ins gegnerische Tor ein. Jetzt drängten die Russen stetig nach vorn. Sie zeigten ein schnelles und technisch gutes Spiel. Das Schwergewicht des Kampfes lag auf unserer Hälfte. Doch durch unermüdliches Eingreifen unserer gesamten Mannschaft kamen immer wieder Vorstöße auf das gegnerische Tor zustande. Trotz ungebrochenen Kampfgeistes auf beiden Seiten blieb es dann doch bis zum Schluß bei einem 2 : 0 für die Elf der „Rothenburg“. Die Mannschaft verabschiedete sich mit freundschaftlichem Sportgruß. J. H. Just

### Ergebnisse unserer Fußballmannschaften in Rotterdam in der Zeit vom 1. 7. bis 17. 8. 60

Havelstein—Chr. Pikuritz	2:2	Neidenfels—	
Emmy Friedrich—Leipzig	1:3	Kuyper v. Dam u. Smeer	1:6
P. Rickmers—Hasselburg	1:6	Dresden—Sabratha	1:0
Emmy Friedrich—Leipzig	0:2	Ravenstein—Ardsrum	0:0
Hasselburg—Leipzig	3:1	Johann. Russ—Ysvogels	2:4
Ludwigsburg—Vegesack	2:4	Joh. Russ—Frauenfels	3:2
Hannover—Kettwig	11:0	Schwabenstein—Maas	6:1
Welheim—Svealand	8:0	Barbara—Togo	2:4
Welheim—Karroo	2:0	Rheinland—	
Welheim/Karroo—CVV	2:6	holl. Seefahrtschule	4:2
Hödur—Lowellan Castle	1:1	Duisburg—Berkersheim	3:4
Sabratha—Ysvogels	1:1	Berkersheim—W. Finnen	4:2
Wien—Sleepbooten	2:0	Hasselburg—Ysvogels	3:4
München—Ehrenfels	4:2	Byblos—Adria	0:2
Tannenfels—Ysvogels	1:3	Havelstein—Buchenstein	1:3
Johann. Russ—Mandalay	2:4	I. Leonhardt—Poseidon	7:0



# Die Freiwache



## Der Bordkater

Von C. T. A. Jumpelt

Dem Leser muß ich mich zunächst einmal vorstellen. Also ich bin elf Monate jung und fahre bereits zur See. Mein Herr Vater stammt aus Blankenese, meine Frau Mutter wohnt in dem gefährlichen Südafrika. Eine genaue Ortsangabe kann ich nicht machen. Ich habe damals in der Katerschule wohl nicht genügend aufgepaßt. Meine Eltern lernten sich auf eine komische Art kennen. Als das Schiff in dem südafrikanischen Hafen lag, schlenderte mein Vater über die Gangway und ging auf Brautschau aus. Es waren auch mehrere Damen in modischen Pelzmänteln verschiedener Farbtönungen anwesend. Sie hatten sich auf den Festmacherpollern niedergelassen. Ein heißer Steppenwind begünstigte die Annäherung.

Mein Vater knallte — das ist unsere allgemein übliche Begrüßung — seiner Auserwählten einen vor den Latz und wurde daraufhin von ihr angefaucht. Bei uns nennt man so etwas Liebesgeflüster ersten Grades. Auf dieses Zuneigungsduett folgte dann der Biß ins Genick.

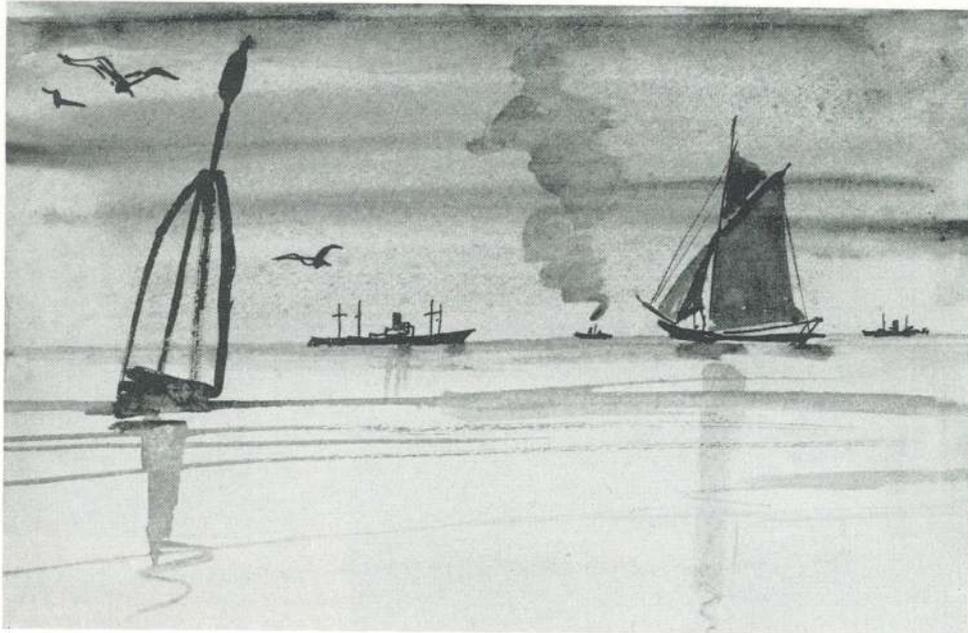
Das ist recht angenehm, denn mit diesem verlassen gleichzeitig die ortsanwesenden Genickflöhe die irdische Welt. Es ist also sozusagen ein Reinigungsprozeß. Meine Frau Mutter duftete aus ihrem Schnäuzchen nach Fischen, die sie am Kai gefunden hatte. Mein Vater konnte diesen Geruch allerdings nicht ausstehen. Nun liefen beide, erst langsam, dann immer mehr Fahrt aufnehmend, über ein heißes Blechdach zum Funkturm und erkletterten ihn bis zur halben Höhe. Nach diesem Aufstieg wurden sich meine Eltern einig — der Grundstein zu meiner Geburt war gelegt.

Mein Feil ist nicht alltäglich. Meine ganze südafrikanische und Blankeneser Verwandtschaft spiegelt sich darin wieder. Meine rechte Vorderpfote ist pechschwarz, die linke dagegen halb schwarz, halb weiß. Unter meiner Nase ist ein dunkler Fleck. Man könnte glauben, ich sei von der alten Kaiserlichen Marine, solchen Bart habe ich. Hierdurch erhielt ich ein lustiges Aussehen, was mich bei allen Zweibeinern sehr beliebt macht. Mein Schwanz ist ganz afrikanisch, also doppelt so lang wie bei den Blankeneser Strand- und Süllbergkatzen. Er läßt sich sogar noch in die Länge ziehen. Oft zerren mich die Seeleute und die Passagiere daran, wenn sie mich knudeln und knutschen wollen, weil ich solch ein reizendes Kätzchen sein soll. Ich bin immer in Sorge, daß man mir dabei mal meinen Steert ausreißt. Und was dann? Ich glaube nicht, daß er mir noch einmal nachwächst. Sicherlich kann ich dann beim Laufen keinen Kurs mehr halten, genausowenig wie ein Schiff, dem das Ruder fehlt.

Ich habe auf diesem Schiff angemustert zur Freude der gesamten Besatzung und auch der Fahrgäste. Neulich hatte der Kammersteward

## NIEDERELBELIED

Von John Jacobsen, Brunsbüttelkoog



Vor der Elbe, vor der Elbe liegt ein rotes Feuerschiff,  
Steile Brandung rollt am Vogel, drohend schäumt das Scharhörnriff.  
Aus den Häfen, aus den Häfen steigt ein frisches Werklied auf  
Und die festen starken Deiche säumen grün des Stromes Lauf!

Mutter Elbe, Mutter Elbe trägt manch' Schiff nach Übersee.  
Schrauben mahlen, Segel leuchten; weite Marsch in Luv und Lee.  
Auf der Elbe, auf der Elbe, Flaggen weh'n aus jedem Land,  
Unser Hamburg, unser Hamburg reicht der ganzen Welt die Hand!

Niederelbe, Niederelbe mit der grauen Wattenwelt,  
Feuertürme, Feuerbojen blitzen über'm Wellenfeld.  
Mutter Elbe, Mutter Elbe, Silberband so hell und breit,  
Möwen schweben über Neuland; so bleib es in Ewigkeit!

vergessen, bei einer Lustreisenden das Bullauge zu schließen. Ich benutzte die Gelegenheit, huschte durch das Bullauge und landete in einem weichen Bett. Die Dame hat mich die ganze Nacht nicht aus dem Arm gelassen und hat mich geherzt und gestreichelt. Oben auf der Brücke hat man davon nichts gemerkt.

Lasse ich mich einmal an Deck sehen, gleich stürzen die langen ungeschlachten Zweibeiner auf mich zu und wollen mich streicheln. Das wird mir bald zu dumm, diese ewige Fummelei. Aber es sind noch viel gefährlichere Zweibeiner da, die mich mit ihren groben Vorderpfoten aufheben und mich dann an sich drücken wollen. Das mag ich erst recht nicht haben. Außerdem fördert diese Drückerei un-

gemein den Stoffwechsel. Der dumme Zweibeiner merkt das gar nicht, daß ich mich entleeren muß. Im Gegenteil, die drücken mich noch fester. Man könnte fast verzweifeln über die Unkenntnis dieser komischen Wesen. Habe ich mich aber endlich befreit, dann laufen alle hinter mir her. Was soll das? Ich bin natürlich weit fixer und amüsiere mich darüber, wie dusselig sie sind, alle zusammen, einerlei, ob sie Gold an den Ärmeln haben oder nicht. Ja, einen Kater zu fangen, das lernen sie nicht aus den schlauen Büchern, die sie auf der Seefahrtsschule durchbüffeln müssen. Und bei der Matrosenprüfung wurde auch nicht danach gefragt. Von meinem Blickpunkt aus macht es sich aber sehr nett, wenn gleichzeitig zehn harte oder pinselig dünne, aber mit spitzen rot

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE -SCHMIROELE





Endlos ist das Band der Rolltreppe, doch die Zeit steht still für dieses Paar im Schacht des Elbtunnels.



Experte der Gumminindustrie prüft sofort nach Löschen die einkommende Paeschuk auf Qualität, Verwendungszweck und Transportbeschädigung.

„Harald Ottens“ in den Trossen von „Energie“ und „Ausdauer“. Nach einer Kollision mit dem sowjetischen Dampfer „Askold“ war sie unweit der Tonne sieben bei Gjedser Feuerschiff gesunken, nachdem die Besatzung vollzählig gerettet worden war. Die Seeamtsverhandlung ergab ein klares „Schuldlos“ für die „Harald Ottens“ (links oben).

Zweimal Zapfstelle für Wein.

Links Jahrgang 1653 im Bremer Ratskeller.  
Rechts Jahrgang 1960 in der Ventilstation eines modernen Wein-





Plantagenkaut-

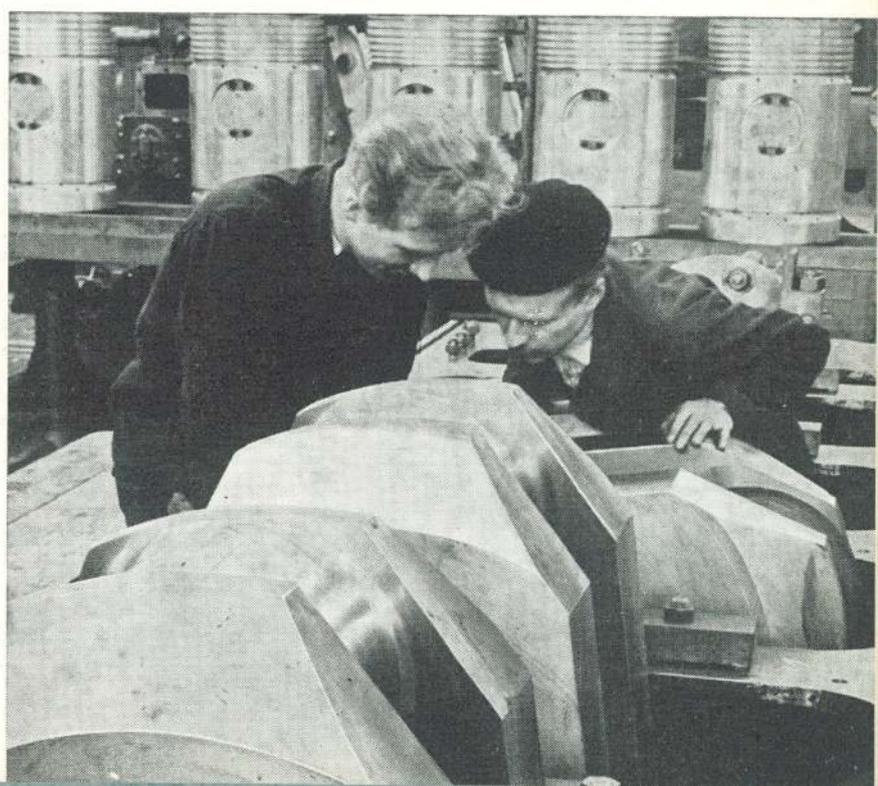
Klassisch schönes Porträt eines Kaventsmannes ...

„Un denn keen Schip, keen warme Seestebel un in jede Hand n'Koffer vull Geld!“

Hamburger Deerns aus St. Pauli polieren sie und Mädchen aus der Südsee werden sie als typische, echte Eingeborenenarbeit an Touristen verkaufen, diese Kauri- und Tritonmuscheln, Neriten und Silberschnecken. Eingelegte Muscheln auf Schmuckkästchen, Fotoalben und Kruzifixe gehen als Produkt einer seit hundert Jahren auf St. Pauli ansässigen Muschelindustrie tonnenweise in alle Welt.

Die mannshohen Kolben im Hintergrund lassen auf eine erhebliche Wellen-PS-Zahl schließen. Sie würden in ihrem Zylinder von der Wucht der Explosion komprimierter Luft nur nutzlos in der Senkrechten auf- und abgeschleudert werden wie eine gebändigte schwere Granate, wenn solche Kurbelwellen in Verbindung mit der Pleuelstange nicht dafür sorgten, daß die Vertikalbewegung des Kolbens in die vorwärtstreibende Drehung der Schiffsschraube verwandelt wird.

emkers.



## Der Bordkater

oder violett lackierten Krallen, die sie nicht einmal einziehen können, Vorderpfoten mich packen wollen. Und wenn ihre Augen noch so wütend blitzen oder mich süß anzulächeln versuchen, mich läßt das völlig kalt.

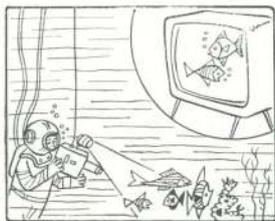
Warum man mich nun den „Kater vom Dienst“ nennt, ja, das ist eine komische Geschichte. Den Namen hat mir der Wachkapitän in unserm Heimathafen gegeben. Dort ist es schön still und friedlich, denn die Besatzung hat Urlaub und die Schauerleute haben auch das Schiff verlassen. Ich bin ganz allein mit dem Wachkapitän. Und dieser Wachkapitän hat Katzen gern und ist ganz in mich verliebt. Deshalb tritt er auch nicht fortgesetzt auf meine Pfoten, zerrt mich nicht am Schwanz und nimmt mich nicht auf den Arm. Wenn mir einmal nach Streicheln zumute ist, dann springe ich ihm schon ganz von selbst auf den Schoß und fange an zu schnurren. Weil der Wachkapitän immer so einsam ist, möchte ich ihn gern ein wenig unterhalten und mache ihm Kunststücke vor. So springe ich dann vom Schanzkleid aus an Land. Das ist sehr weit und unter mir ist das tiefe schwarze Wasser. Über die Gangway flitze ich dann zurück. Der

Wachkapitän hat auch wohl mal mit dem Finger gedroht und gemeint, das dürfe ich nicht, das stünde in den Quarantänevorschriften, daß Hunde und Katzen nicht an Land dürften. Aber was weiß ich von Quarantänebestimmungen? Ich kann ja gar nicht lesen.

Da macht es meinem Wachkapitän viel mehr Spaß, wenn ich an den Ladebaumgeigen aufenter bis oben hin zum Block. Aber das Herunterkommen ist schwer. Manchmal muß ich auf die Luke oder das Wünschendeck springen. Leider sind wir jetzt ein Kühltisch. Und da gibt es auch nur unterkühlte Mäuse. Die bekommen mir gar nicht. Ich muß mir deshalb den Koch zum Freund halten. In seiner Kombüse wimmelt es von Kakerlaken. Solche Biester mag ich gar nicht. Ich jage sie deshalb auch, wo ich sie nur zu Gesicht bekomme. Sie sind nicht leicht zu fangen, da sie immer Zickzack-Kurs laufen, so wie die Frachter in den Geleitzügen während des Krieges, wie mir der Wachkapitän erzählte. Wenn ich mal eine Kakerlake erwische, dann knackt sie so schön zwischen den Zähnen und der Koch macht dann ein so strahlendes Gesicht, als ob er selbst die Küchenschabe verspeiste. Ja, so hat man seine Sorgen als Kater vom Dienst.

## Fernsehen - unter dem Meeresspiegel

Das Fernsehen dient heute nicht nur der Unterhaltung der Menschen, es ist gleichermaßen zu einem wichtigen technischen Hilfsmittel geworden, das zur Untersuchung wichtiger Probleme benützt wird. Das mit Atomkraft betriebene amerikanische U-Boot „Nautilus“ ist mit einer Fernsehleinrichtung ausgerüstet, um die Unterseite der Eisdecke der Polarmeere zu beobachten. Ins Meer gestürzte Flugzeuge werden mit solchen Geräten untersucht. An im



Wasser stehenden Brückenpfeilern werden Schäden beobachtet. Fernsehkameras gibt es bis zu Tiefen von 2500 Metern. Meeresforscher können bequem im Sessel am Fernsehschirm sitzend die Wunderwelt der Meerestiefen verfolgen. Auch das farbige Fernsehen wird hier noch ein Anwendungsgebiet finden. Der Sporttaucher wird jedoch vorläufig noch auf das Unterwasser-Fernsehen verzichten müssen. Die Kosten sind beträchtlich.

## Der Ochsendampfer

Zu jener Zeit, als in Hamburg die Schellfische noch zu Fuß durchs Deichtor kamen, erschien König Wilhelm von Preußen zur Feierlichkeit des Zollanschlusses in Hamburg und wurde auch nebst umfangreichem Gefolge auf einen würdigen Stader Dämpfling verladen, um die Schön-

## Der „Witz vom Dienst“



„Hafenliegezeit — und dann Deck waschen! Das sollte mir einfallen!“  
„Ist mir auch nicht eingefallen, ist nur'n Gedanke von meiner Zimmerlinde!“

heiten des nördlichen Elbufers in Augenschein zu nehmen. Eben unterhalb Blankenese setzte der Kapitän, der ob des Königs an Bord das große Hosenkillen bekam, den Kasten natürlich bei ablaufendem Wasser auf Dreck. Was nun? Die vielen kleinen begleitenden Schlepper hofften nun, Seine Majestät übernehmen zu können. Sie heizten bannig auf und umkreisten den Dampfer. Bei dem herrschenden Westwind hüllten sie natürlich alles in Rauchwolken. Drob der Kapitän laut und vernehmlich: „Goht mit ji verdammigten Sleepers hier weg, ji smiet jo den Keunig den ganzen Schiet op de Näs!“ — Keiner der netten Schlepper jedoch wurde für würdig befunden, den König zu übernehmen,

## Wo heet de Dampfer?

Schon am Namen kann man oft erkennen, welcher Reederei das Schiff angehört. Passiert uns ein Schiff, das den Namen einer deutschen Stadt führt, braucht man gar nicht nach dem schwarz-weiß-roten Schornsteintopp zu sehen, man weiß es so schon, daß alle Städte von Augsburg bis Wuppertal bei der Hamburg-Amerika Linie vertreten sind. Taucht ein „Cap“- oder ein „Santa“-Schiff auf, ist man sicher, daß es zur Hamburg-Süd gehört. Der Norddeutsche Lloyd führt bei fast allen seinen Schiffen einen „Stein“ im Namen und in die „Felsen“ ist die D. D. G. „Hansa“ verliebt. Ein paar „Türme“ hat sie zwar auch noch, doch das sind ihre älteren Dampfer.

Nun läuft ein Schiff in den Hafen ein, das den Namen

### „Burstah“

führt. Hamburger Seeleute wissen Bescheid, doch die „Quiddjes“, die Nicht-Hamburger, oder gar die ausländischen Seeleute können sich unter diesem Namen kaum etwas vorstellen.

Es ist die Hamburger Reederei H. M. Gehrckens, die ihre Schiffe nach Hamburger Straßen benannt hat, zunächst nach Straßennamen der Altstadt, später ist sie dann auch „auf die Dörfer“ gegangen, zum Stadtteil St. Georg beispielsweise.

Der Große Burstah, der vom Rödingsmarkt zum Rathausmarkt führt, ist eine der ältesten Straßen Hamburgs und war bis zum Ersten Weltkrieg das Geschäftszentrum. Dann wurde er von der neueren Mönckebergstraße abgelöst. Auch die übrigen Schiffe der Reederei H. M. Gehrckens führen Straßennamen, wie bereits gesagt wurde. So haben wir die „Baumwall“, „Bleichen“, „Brook“, „Cremon“, „Dornbusch“, „Grimm“, „Hüxter“, „Kajen“, „Ness“, „Pickhuben“, „Plan“, „Steckelhörn“, „Steinhöft“, „Stintfang“ und „Stubbenhuk“ aus der Hamburger Alt- und Neustadt, während uns „Borgesch“ und „Steindamm“ schon nach dem Stadtteil St. Georg führen.

Gehrckens hat mit Bedacht diese Namen gewählt. Er dachte dabei an die Seeleute. Wenn da nicht Heimatgefühle geweckt, wenn der Seemann aus Hamburg plötzlich in schwedischen und finnischen Häfen oder gar auf der Reede von Monrovia einen bekannten Namen an einem Schiff liest? Das Wort „Burstah“ oder „Stubbenhuk“ hat in der Ferne doch einen ganz anderen Klang als in Hamburg selbst.

Käpten Brass

bis schließlich ein größerer Dampfer von See kam, auf den der König an Bord gehen konnte. Bekanntlich war damals das Fernsignalwesen noch nicht erfunden, und so wußte man in Hamburg noch nichts von dem „Aufschiet-sitzen“, erwartete aber an den St. Pauli Landungsbrücken bereits den König. Als nun nach geraumer Zeit der Allgewaltige der Landungsbrücken einen ihm bekannten Ochsendampfer gewährte, der Kurs auf die Landungsbrücken nahm, rief er ihm zu: „Wat deihst du hier mit din Ossendampfer?“ — „Ick schall hier den Keunig an Land setten!“ — „Schiet an din Keunig, sett du din Keunig man an de Ossendampfer af!“



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

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschifffahrt



# Haifischjagd im Roten Meer

Von Funkoffizier R. N. Heidrich

Der Bahrein-Golf liegt hinter uns und auch Aden ist passiert. Stumpf brütet ein unbarmherziger Sonnenglast mit einem sandigen Hauch der nahen, arabischen Wüste über den Planken. Die Küstenkonturen sind in milchigen Dunst gehüllt, der sich nach oben im weiten Blau des Himmels auflöst. Der Fahrtwind ist kaum zu spüren, und unter den Persennigen scheinen sich Hitzetromben zu bilden, während das Thermometer auf 40 Grad im Schatten klettert.

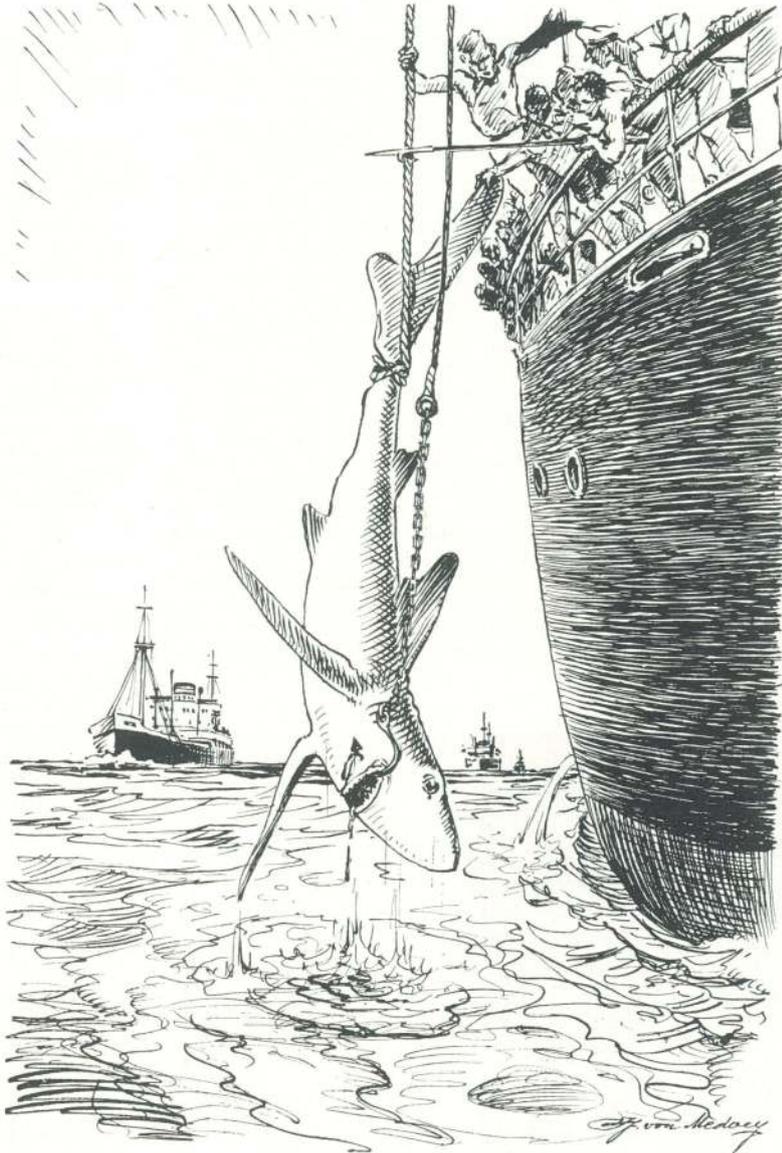
Alles ist in Schweiß gehüllt. Man hat dauernd kleine Bläschen auf der Stirn, die, schnell größer werdend, in Tropfen nach unten rennen.

Wir fahren nach Deutschland zurück? Den Bauch voller Öl aus Mehna El Ahmadi, dem Wüstenstaat Kuwait am Ende des Persischen Golfs. Die Red Sea — das Rote Meer — ist sehr belebt, man wird überholt und die Entgegenkommer sind noch schneller vorbei. Hoch aus dem Wasser ragende Pilgerschiffe, wimmelvoll von frommen Moslems, die zur „Heiligen Kaba“ nach Mekka wollen, kreuzen unseren Kurs. Bei uns ist es schon heiß, aber wir sind, aufs Schiff verteilt, nur wenige an Bord, haben lange, luftige Seiten und glatte Tanks! Wie mag es erst drüben auf den Pilgerschiffen brüten, wo alles dicht zusammengedrängt ist? Es sind nur wenige Tage vor Ostern und wir rechnen damit, das Fest im Mittelmeer, nahe Malta zu erleben. Morgen werden wir Port Tanfic, Suez und den Kanal-Eingang erreichen.

Das Maschinenpersonal ist in tropischen Breiten am schlimmsten dran, noch dazu bei Fahrten im Roten Meer und Persischen Golf, was die gefürchtesten Fahrtbereiche sein mögen. Ab und zu kommt jemand aus der Maschine nach oben, schweißgebadet und erschöpft, um einige Minuten Luft zu schnappen. Nur bei äußersten Anstrengungen kann der Körper dort unten im Gedröhn der Motoren, in diesem Brutkessel seinen schweren Dienst verrichten. Freilich, die Maschine ist nicht mehr neu, dauernde Reparaturen vermehren die Arbeit und auch heute wieder gilt es, eine große Arbeit zu bewältigen, denn die Kolben sollen gezogen werden, die Kolben mit etwa 2 Meter Durchmesser und riesigen Führungsringen. Das bedeutet noch mehr Arbeit und noch mehr Schweiß. Nur kerngesunde Menschen und zä-

heste Naturen können hier unten Dienst tun. Nun ist es soweit, wir müssen stoppen. Die Schraube dreht langsamer und das Schiff kommt bald zum Stillstand.

Achtern herrscht geschäftiges Treiben zwischen Kombüse und Deck. Man schleppt, zieht,



holt ein und gibt Lose. Matrosen machen einen mächtigen Haihaken klar, um den Erbfeind zu fangen. Ein fast weißer, sehniger Fleischklumpen, so groß wie ein Kohlkopf, wird am scharf gezahnten Haken befestigt.

Es ist die Mittagsstunde. Der Glutball steht im Zenith fast senkrecht über uns, als Kette und Leine abrollen und mit schwachem Plumps außenbords aufklatschen. Ein Stück Rundholz

dient als Schwimmer und zwei, drei Meter unter uns leuchtet das sehnige Fleisch mit dem versteckten Haken.

Die See hat eine eigenartige blaß-grünblaue Färbung, kräuselt leicht und man kann tief hinunter sehen. Fische sind in Schwärmen dort unten. Alle Farben und Größen sind vertreten.

Farbnuancen und Reflexe des hin- und herhuschenden Lebens bilden immer neue Formen und erfreuen das Auge. Der Köder wird von vielem Kleinzeug neugierig umkreist, das — sich wegschubsend — sich immer neuen Zugang

schaft. Jetzt stehen nur noch wenige Leute am Achterdeck. Man kann in der sengenden Sonne nicht allzulange stehen und schauen. Das Auge wird geblendet und von oben sticht es mächtig. Es dauert nicht lange und blauviolett getönt, mit roten Flossen, erscheinen die ersten Haie. Nicht groß, vielleicht einen Meter lang, umkreisen auch sie das leuchtende Etwas, das ihnen vor der Nase hängt. Doch der Klumpen ist viel zu groß für sie — kaum einer knabbert daran. — Ich gehe hin und wieder nach achtern und beobachte voller Neugier und Staunen das Leben unter mir. Da — ein Ruf von Steuerbord und die ausgestreckte Hand weist nach draußen! Ein mächtiger Schatten schiebt sich unheilverkündend näher. Ich kann erst nichts ausmachen, die kräuselnden Reflexe der Oberfläche irritieren das Auge, doch dann — ich halte beide Hände über die Augen — mache auch ich ein ungewöhnliches Etwas aus. Ist es ein Kreuz, was sich zögernd näher schiebt? Graugrün, ins dunkle übergehend mit fahlen Seitenstreifen — erkenne ich immer mehr die Silhouette dort unten, fast greifbar nahe. — Es ist weiß Gott, ein Hammerhai. Spiel der Natur oder dämonische Gestaltung der Hölle — wer gab dem Tier diese teuflische Gestalt? Nur der Satan selbst konnte dies ersinnen und so eine Fratze schneidern! Wehe dem, der diesem Untier in die Nähe kommt, ihm bliebe kein Vaterunser mehr. Doch das Untier verhält in Distanz und kommt dem Haken nicht näher. Eine schwache Bewegung der Flossen treibt den Räuber

seitlich vorbei. „Schade“, tönt es von rechts nach links, „den hätten wir haben müssen!“ Hatte er drei- oder vier Meter Länge? Man kann es von hier oben nicht genau bestimmen, drohend genug sah' er jedenfalls aus.

Doch noch ist nicht aller Tage Abend. Aus Erfahrung erwarten wir die frühen Nachmittagsstunden, denn da hat sich schon so manches getan. Inzwischen ist es 14 Uhr durch. Wer kann, der macht oder versucht wenigstens ein

## J A U C H & H Ü B E N E R

### VERSICHERUNGSMAKLER

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

MULHEIM/RUHR

BERLIN

FRANKFURT a. M.

SAARBRÜCKEN

WIEN

Nickerchen. Auch der Alte und sein Terrier machen darin keine Ausnahme. Kurz vor 15 Uhr werden Rufe laut. Ich bin sofort hoch und rase nach achtern. Wo kommen nur die Leute plötzlich her? Fast die ganze Besatzung steht am Achterdeck. Da erscheint auch schon der Terrier und hinter ihm, der Alte selbst in seiner Zwei-Meter Größe. Unten hart an der Bordwand windet sich im Todeskampf ein mächtiger Menschenhai. Tief in den Kiefern eingedrungen sitzt der Haken fest. Die Freßgier dieses Räubers wurde auch ihm zum Verhängnis. Vom Köder ist nichts mehr zu sehen.

Sich biegend, drehend und krümmend, versucht das Tier den Haken herauszuwinden. Katzenhaft, geschmeidig gleitend wie ein Aal muten diese Bewegungen an. Doch schon ist der Alte da und übernimmt alles Weitere. Alles überragend, gibt er seine Weisungen. Die achtere Winde wird klar gemacht, übernimmt eine zweite Leine. Eine Fangschlinge, über die Köderleine gestreift, wird nach unten gefiert, um den sich windenden Schwanz zu packen.

Niemals würden wir diesen schweren Burschen Kopf vorn nach oben kriegen, der Haken würde bald herausgerissen sein. — So aber gleitet eine Schlinge, um die Fangleine gelegt, nach unten, überläuft den Hai und wird am dünnen Schwanzende festgezogen. Langsam, ruckweise läuft die Winde an und schiebt den Räuber der Meere immer höher und dann, mit dem Schwanz voran, kommt der ganze Kerl nach oben. Vorsichtig wird er über die Relling bugsiert und schlägt dann mit einem Krach an Oberdeck.

Welch' mächtiger Brocken! Jetzt erst kann er so richtig betrachtet werden. Durch Fang- und durch Schwanzleine spannt ihn die Winde in grade Lage. Noch ist er lebensgefährlich! Nur ein Rücken des großen Schwanzes würde manchem die Rippen brechen oder ihn über Bord fegen. — Doch schon ist der Koch mit blitzenden Messern zur Stelle und trennt den Schwanz

vom Rumpfe. Es werden dabei viele Messer stumpf, denn die dicke Schwarte ist zäh und auch wieder elastisch und hart. Man kann eher mit einem Taschenmesser einen Autoreifen zerschneiden, als mit nur einem Messer einen Hai ausweiden. Nur die Bauchseite macht darin eine Ausnahme.

Nachdem der Schwanz abgetrennt ist, legt der Zimmermann den Magen frei. Ströme von Blut ergießen sich dabei an Oberdeck. Der Magen ist groß wie ein Kartoffelsack und was ist da nicht alles drin! Leere Konservendosen, Wurstenden, Stücke von Feudeln, Holzenden und ein halb Meter langes Stück von einem Schwertfisch. Schier unbegreiflich, was alles verschlungen wurde! Wenn man es nicht greifbar nahe vor Augen hätte, würde man es einfach nicht glauben. Giftiger Geifer schleimt aus dem Rachen, der breit wie eine Pütz auseinanderklafft.

Viele Reihen furchtbarer, drohender, nadelspitzer Zähne, die einen nach innen, die anderen nach hinten zeigend, lassen nie mehr los, was sie gepackt. Reißend zermalmen sie alles, was verschlungen werden kann. Platt und stumpf ist die Schnauze mit den seitlich funkelnden, tückisch blitzenden Augen. Weißgrau, wie Marmor so hart, die Partie um die Schnauze. — In stundenlangem Bemühen versuchen der Zimmermann und ich den dolchbesetzten Kiefer herauszutrennen, dabei ist kein Messer scharf genug. Man könnte schier eine Baumsäge gebrauchen, um das Fleisch und die Muskeln zu trennen. Weit über hundert Pfund Leber werden herausgeschnitten und Teile seiner zähen Außenhaut. Diese ist dauerhafter als Leder und wird von den Matrosen zu Handtaschen und sonstigem verarbeitet. Die Leute wissen schon, was damit anzufangen ist. Das Rückgrat gibt später, getrocknet, einen prächtigen Spazierstock ab. Der über einen Meter ausspannende Schwanz mit seinem typisch ungleichen Flossenpaar wird vom Alten begehrt. Ich

nehme mir das eine, hühnereigroße Auge und einige der dreieckigen Zähne als stete Begleiter meines Portemonnaies. Nur mit Mühe bekommen wir den ausgeschlachteten Hai mit einiger Leute Hilfe wieder über Bord. Wie schwer mag er wohl gewesen sein? Drei oder auch vier Zentner bestimmt, dabei wenig länger als drei Meter und doch schon eine mächtige Bestie!

Der Deckwaschschlauch spült die letzten Spuren vom Oberdeck. Leise pochend beginnt der Diesel sein altes Lied. Fahrt kommt auf und weiter geht es, der Heimat entgegen.

## Eine Menagerie stürzt die Niagarafälle hinab

Ein Schiff, das ein gewaltsames Ende fand, vielleicht sogar das gewaltsamste im Verlauf der Geschichte der Großen Seen Nordamerikas, war der Schuner „Michigan“. Für die damalige Zeit muß dieses ein ziemlich großes Schiff gewesen sein, trug es doch doppelte Toppsegel.

Die „Michigan“ war 1816 erbaut worden, als nach Beendigung des amerikanischen Freiheitskampfes der Handel einen großen Aufschwung nahm. Sie muß aber ein ziemlicher „Konjunkturbau“ gewesen sein, denn nach elf Jahren nutzbringender Fahrt wurde der Schuner bereits als seuntüchtig kondemniert. Nun erwarben ihn für billiges Geld einige Spekulanten. Durch Handzettel und Anschläge kündeten diese ein aufsehenerregendes Schauspiel an:

**„Das Piratenschiff ‚Michigan‘ wird am 8. September 1827 mit einer Ladung wilder Tiere an Bord über die Niagarafälle segeln.“**

Die Spekulanten hofften, von den vieltausend Schaulustigen, die sich sicher einstellen würden, ein hübsches Sümmchen an Eintrittsgeldern einsammeln zu können.

Unter dem Befehl des schottischen Kapitäns James Rough wurde der Schuner in Buffalo ausgerüstet und die Tiere eingeschifft. Die Ladung bestand aus einem ausgewachsenen Kamel, einem Hirsch, einem Bären und mehreren Hunden. Nachdem alles an Bord war, wurde die „Michigan“ vorsichtig den Niagara abwärts gesegelt, dem immer lauter werdenden Getöse der Fälle entgegen.

Tausende warteten zu beiden Seiten des Wasserfalls auf die grauenhafte und hirnverbrannte Neuauflage der Arche Noah. Der Schuner kam in Sicht und steuerte in die rasche Strömung hinein. Wie jeder Seemann hatte auch Kapitän Rough den Ehrgeiz, sein Schiff in „Old Bristol Fashion“, also bis ins Kleinste tadellos getrimmt und aufgeklart, zu verlassen. So gingen er und seine Männer erst im letzten Augenblick von Bord. Wie die Wahnsinnigen mußten sie gegen den kochenden Strom anrudern, um nicht selbst in die Tiefe gerissen zu werden. Im wirklich allerletzten Augenblick konnten sie gerade noch eben oberhalb des Kataraktes ihre Jolle an der kanadischen Seite auf den Strand ziehen.

Währendes jagte im Hauptstrom die „Michigan“ mit tadellos gestritschtem Gut ihrem Verhängnis entgegen. Auf dem Achterdeck wirbelte das Ruderrad hin und her. Auf dem Hauptdeck drängten sich die Tiere. Ob sie etwas von ihrem Ende ahnten? Die Hunde jaulten, das Dromedar blökte. Die Toppen pendelten gegen den Himmel. Und plötzlich — die Zuschauer hielten den Atem an — setzte die „Michigan“ an zu ihrem fürchterlichen Sturz in die Tiefe. Gleich darauf wirbelte unten in den Strudeln eine zerfleischte Menagerie inmitten von Treibholz und Wrackstücken.



„Mein Mädchen ist ein Postillon“ singt der Prinz, indes sein Postillon, das Filmsternchen Christine Görner, für ihren Herzallerliebsten einen Feldblumenstrauß pflückt.



## Klar bei Schmünzeläuge

### Frauenkenner

unter den Fahrensleuten behaupten, daß Schiffe „sie“ heißen, weil . . .

. . . bei ihnen am meisten die Kurven ins Auge stechen, besonders am Bug und Heck (rechts oben),

. . . sie eine feste Männerhand brauchen, die sie führt, während sie von dieser Männerhand Zartgefühl und Einfühlungsvermögen verlangen,



. . . sie viel Nerven und Schweiß kosten, . . . sie so manchen wackeren Mann schon auf dem Gewissen haben,

. . . sie so leicht in Fahrt zu bringen sind und schwer zu stoppen,

. . . sie ihren eigenen Kopf haben, besonders beim Steuern.

### Nicht ehrlich gemeint

Kapitän Termeulen war ein tüchtiger alter Seebär. Als er zufällig an seinem 60. Geburtstag im Heimathafen lag, lud ihn der Reeder zu einem ihm zu Ehren veranstalteten Sektfrühstück ein, an dem auch die Honoratioren des Hafensstädtchens teilnahmen. Im Verlauf der kleinen Feier prostete auch der Chef des Gesundheitsamtes, Dr. Amring, dem alten Seemann zu: „Auf Ihre Gesundheit, Käppen Termeulen, und auf ein noch langes tatenreiches Leben bei vollen Kräften!“ Der Angeredete tat gründlich Bescheid und meinte dann schmünzelnd: „Tja, Doktor, das mit der Gesundheit war bestimmt nicht ehrlich gemeint, denn das widerspräche doch Ihren Berufsinteressen.“



### Äußerst Knifflige Sachen

#### Tabletten gegen Seekrankheit

Ein Schiffsarzt überprüft seine Arzneimittelbestände. Die Fahrt von Hamburg nach New York über Southampton kann beginnen. Der Wetterbericht ist ungünstig. Der Arzt füllt aus einer Klinikpackung mit Tabletten gegen die Seekrankheit zunächst eine kleine Menge ab. Davon gibt er auf der Fahrt bis Southampton 6 Tabletten ab, bis New York benötigt er die Hälfte der abgefüllten Menge.

Die Rückfahrt verläuft noch angenehmer, so daß nur ein Viertel der ursprünglich abgefüllten Tabletten gebraucht wird.

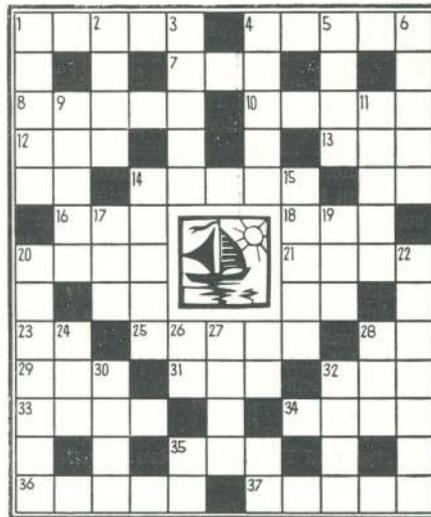
Als der Dampfer wieder in Hamburg einläuft, stellt der Schiffsarzt fest, daß sich noch der achte Teil der Tabletten in der Abfüllflasche befindet.

Wieviel Tabletten hatte der Arzt abgefüllt?

#### Kreuzworträtsel

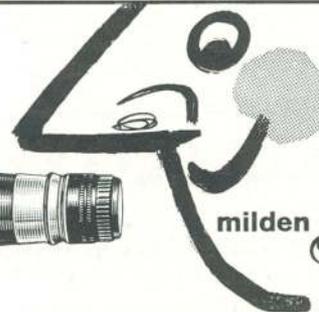
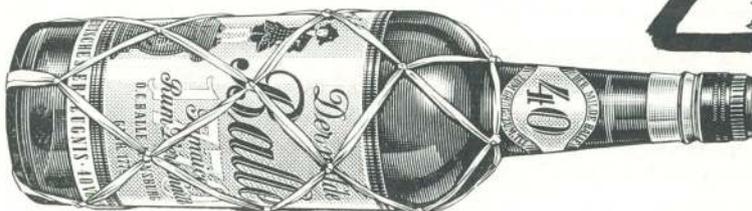
##### Im Dreiundzwanzig zu lösen

Waagrecht: 1. Leichtgebautes schnell-fahrendes Schiff, 4. das Steuer in der See-



mannsprache, 7. kleine Insel, 8. Einheit des Lichtstroms, 10. Laubbaum, 12. Männername, 13. gemauerte Uferstraße, 14. Wasserstandsmesser, 16. Gestalt aus dem A. T., 18. Gedicht, 20. Vorhaben, 21. großer Behälter für Flüssigkeiten, 23. Zeitbegriff, 25. das Auserlesene, 28. heiliges Wort im indischen Ritus, 29. Bosheit, 31. türkischer Titel, 32. Angsttraum, 33. Name für Thailand, 34. ist mit dem Kamel verwandt, 35. orientalischer Name, 36. Sportboot, 37. Sportkleidung.

Senkrecht: 1. leichtes Beiboot oder Segelboot, 2. Stadt in Italien, 3. deutsche Gewichtseinheit, 4. Ankerplatz, 5. Stockwerk im Schiff, 6. europäischer Strom, 9. Böses oder Unangenehmes, 11. Anlegeplatz für Schiffe, 14. Hebelarm des Steuerruders, 15. mit schwierigem Fahrwasser vertrauter Seemann, 17. nicht warm und nicht kalt, 19. arabischer Zweimaster, 20. Beiboot für Kriegsschiffe, 22. zeigt die Himmelsrichtung, 24. Kanton der Schweiz, 26. französischer Artikel, 27. Stachelhäuter, 28. Schwanzlurch, 30. nennt man eine Seemannsgeschichte, 32. Nebenfluß des Rheins, 35. Flächenmaß.



Wer eine  
feine  
Nase hat,  
nimmt

milden **Balle**



Ankerplätze  
DER SEEMANNS MISSION

Deutsche Seemannsmission unterstützt Hilfsaktion des norwegischen Roten Kreuzes für kranke deutsche Fischer in Norwegen. Harstad liegt in Nordnorwegen. Kranke und verletzte deutsche Fischer werden dort von unseren Fischereischutzbooten an Land gesetzt und dem Krankenhaus übergeben. Das dortige Rote Kreuz trat mit der Bitte an die Deutsche Seemannsmission heran, seine Fürsorge und Pflegearbeit an unseren Kameraden zu unterstützen. Daraufhin wurde sofort ein regelmäßiger Zeitschriftendienst in die Wege geleitet und ein größerer Geldbetrag überwiesen, der notwendige Anschaffungen für die Betreuung der in Harstad liegenden kranken deutschen Seeleute ermöglichen soll.



GRÜSSE AUS DEM  
HEIMATHAFEN

Deutsche Welle sendet Schnurzlipurzli

Die 46. „Grüße aus dem Heimathafen“ wurden von etwa 30 Angehörigen am Freitag nachmittag, dem 5. August 1960, im Funkhaus aufgenommen. Am Donnerstag, dem 11. August, wurden sie ausgestrahlt. Sie rief die Schiffe MS „Schütting, MS „Dammtor, MS „Nobistor“ und MS „Ursula Horn“.

Die Schiffe erhalten über Norddeich Radio rechtzeitig ein Telegramm, in dem die Sendung angekündigt wird. Die Angehörigen werden auf Briefe von Besatzungsmitgliedern oder auf Wunsch der Angehörigen vom Rundfunk eingeladen. Die Sendung erfolgt kostenlos. Seit drei Jahren ist sie eine echte Brücke zur Heimat, vom Mund zum Ohr. Sie wird von der Stimme geschlagen, von der unverkennbaren ganz und gar eigenen Stimme.

„K e h r w i e d e r“ war für ihre Leser Gast im Funkhaus.

Herr S c h l ü n z, der Vater der Sendung, selbst Fahrersmann, führt seine Schäflein zunächst in einen großen lichten Sitzungssaal. Erste angenehme Überraschung: kein Studio, keine Technik, nicht einmal ein Mikrofon ist zu entdecken. Dafür Kaffee und Kuchen. Die zweite Überraschung: Frau Eva K r a u s s, die charmante Seele der Sendung, begrüßt die Angehörigen, plaudert mit ihnen.

Hörbarer Plums, trotz der Teppiche: die Steine von den Herzen der Mütter, Bräute, Schwestern und Kleinen. Eine Frau plaudert mit ihnen, die sie versteht, weiß, wo sie der Schuh drückt. Frau Krauss bekennt in gewinnender Offenheit ihr eigenes Lampenfieber, das sie immer wieder befällt.

Und dann erzählt sie von einer Dame, Gattin eines I. Offiziers. Diese Dame, resolut, rundlich und heiter, hatte sich bei einer der letzten Sendungen des Mikrophons bemächtigt und losgelegt: „Mein Schnurzlipurzli, hörst Du mich? Wie geht es Dir? Mir geht es glänzend. Komm bloß bald wieder. Ich nehme schon wieder zu. Habt Ihr nun endlich Ladung für Hamburg? Wenn Du mich liebst, mein Schnurzlipurzli, mußt Du mehr schreiben und dünner werden. Ich nicht so viel, hörst Du?! Denk an Deinen Kartoffelbauch. Ist aber doch egal, Schnurzlipurzli, Du weißt ja.“

Dieser I. Offizier schrieb an die Deutsche Welle, daß er sich riesig gefreut hätte über die Sendung, aber wo er sich seitdem auch blicken ließe an Bord, überall raunt's und flüstert's: „Schnurzlipurzli“.

Dann ging die Sendung über die Bühne: aufgelockert, heiter, familär, so als wären die Männer an Bord mit am Tisch.

... Papa bedankt sich für Geburtstagsbrief. Er ist seit vorgestern im Ruhestand, hat seitdem keine ruhige Minute mehr. Muß Baby-sitten beim jüngsten Sproß seines Sohnes.

... Zwei braungebrannte Söhne melden ihren Eltern an Bord — Mutti macht die Reise mit — von fünf ersten Preisen bei der Regatta auf der Schlei.

... Eine Mutter kann es nicht lassen, ermahnt ihren Leichtmatrosen: „Paß bloß auf, wenn Du an Land gehst, Du weißt ja, was ich immer für Angst habe.“

... Gratulation zum Anwachsen des Kontos auf der Sparkasse. Zichschein kommt immer pünktlich.



Star des Tages ist ein knapp einjähriger Mini-büttje. Papa ist schon länger draußen, kennt seine neue Stimme noch nicht. Die junge Mutter und Frau Krauss bemühen sich gemeinsam verzweifelt um einen Ton des Kleinen. Mutti kitzelt, Frau Krauss winkt mit der Tischfahne der Reederei, der Fotograf blitzt und Herr Schlünz macht „Ei dei dei dei“. Der Kleine zeigt sich angeregt und vernügt, lacht über alle vier Bäckchen, leider jedoch absolut lautlos. Mutti gibt Erklärungen über den Äther; Kinderpsychologie, wie nur Muttis sie verstehen. Dann ist Knospe an der Reihe, Knospe, ein sechsjähriges blondes Mädchen. „Hier ist Knospe“, ruft sie forsch ihrem Papa zu und will gleich anfangen zu erzählen. Sie kommt aber nicht weit, denn der Stumme von vorhin erhebt nun laut krähen seine Stimme, daß nichts anderes mehr zu hören ist, hier im Senderaum und draußen auf See.

Zum Schluß grüßt Mr. Bill Park aus Durban alle seine Freunde aus der Afrikafahrt. Mr. Bill kennt jeder bestens, der Durban anläuft, von Partys und Picknickfahrten. Mr. Bill hat man an Bord deutscher Schiffe von Deutschland und Hamburg so viel vorgeschwärmt, daß er nun endlich einmal an der Elbe weilt und auf diesem Wege danken kann für den großartigen Reisetip.

Eines war fast allen Grüßen gemeinsam: die Bitte nämlich, — schreibt mehr!

Die nächsten Seemannsgrüßsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:

5. Oktober (aufgenommen in Flensburg),

3. November (aufgenommen in Frankfurt).

Die 50. Jubiläumssendung kommt am 1. Dezember aus Hamburg.

Die Daten sind jeweils auf Donnerstag, dem Seemanns-sonntag, gelegt.

Achtung, ab Anfang September neue Tabelle:

	GMT	kFiz	m
Fernost I	08.00 Uhr	2165	13,86
Fernost II		15 275	19,64
Fernost III		11 795	25,43
Japan I	11.00 Uhr	21 705	13,82
Japan II		17 815	16,84
Mittelost I	14.00 Uhr	21 700	13,82
Mittelost II		17 875	79
Nahost I	17.15 Uhr	15 405	19,47
Nahost II		11 795	25,43
Afrika I	18.30 Uhr	15 275	19,64
Afrika II		11 945	25,12
Westafrika I	20.30 Uhr	15 405	19,47
Westafrika II		9 640	31,12
Südamerika I	23.45 Uhr	11 945	25,12
Südamerika II		9 735	30,82
Nordamerika Ost I	01.15 Uhr	11 795	25,43
Nordamerika Ost II		9 640	31,12
Mittelamerika I	03.00 Uhr	9 735	30,82
Mittelamerika II		5 980	50,17
Nordamerika West I	04.15 Uhr	11 795	25,43
Nordamerika West II		9 640	31,12



DER WEG  
ZUM PATENT

Seefahrtsschule Lübeck

Die Prüfung zum Seefunkzeugnis 2. Klasse bestanden im Juli 1960 bei der Oberpostdirektion Hamburg folgende Herren:

Claus Hinz, Martin Kersten, Dieter Malzkeit, Holger Scheutlich; zum Seefunksonderzeugnis die Herren: Werner Krüger und Karl-Heinz Rowoldt.

Seefahrtsschule Cuxhaven

Die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) bestanden folgende Herren:

Heinz Axiel, Ludwig Badenius, Harry Bräsch, Walter Brüderson, Jürgen Burmeister, Siegfried Halbig, Siegfried Heinsohn, Dieter Hessenland, Ronald Hilbrecht, Hinrich Hinrichs, Wolfgang Klaschik, Werner Kniese, Hans-Joachim Koch, Heinz Kronberg, Dieter Lange, Helmut Lördner, Ludwig Lohmann, Horst Mausolf, Wilfrid Meyer, Egon Neugebauer, Uwe Pauls, Hans-Detlev von Platen, Friedrich Rass, Jürgen Reinecke, Otto Schneider, Adolf Seydell, Wolfgang Stäck, Lothar Staschel, Karl-Heinz Stein, Klaus Suhr, Robert Summa, Boy Thaysen, Christian Tiedemann, Günter Tschirner, Helno Valentin, Johannes Visser, Hans Westphal.

Die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) bestanden die Herren:

Henry Badenhagen, Joachim Bück, Anton Eng, Alfred Griensmann, Hans Hansen, Georg Jensen, Christian Otto, Bartold Peters.

Die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) bestanden die Herren:

Günter Bartsch, Jonny Engel, Adolf Hommers, Herbert Jürgens, Siegfried Kinsky, Berthold Lietz, Siegfried Möbius, Walter Paprotzki, Gerhard Pretzel, Johann Ullmann. Die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) bestanden die Herren: Dieter Camper, Gottfried Deckner, Werner Grigoleit, Wolfgang Herbst, Karl-Friedrich Jarling, Rudolf Lübben, Hans Masuch, Rudolf Miethbauer, Helmut Osterdorf, Siegfried Perkuhn, Günter Renner, Albert Rensner, Jürgen Schulte, Alfred Zobel, Hans-Georg Zwosta.

Im Jahre 1959 ausgestellte Befähigungszeugnisse

Das Bundesverkehrsministerium veröffentlicht alljährlich eine Statistik über die während des vorausgegangenen Kalenderjahres ausgestellten Patente. Dabei sind die Abgänge an den seemannischen Fachschulen Lübeck, Flensburg, Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Windheim, Elsfleth, Cuxhaven, Grünendeich und Leer berücksichtigt. Die Gegenüberstellung der Zahlen der früheren Jahre mit der des letzten Jahres ergibt einen Überblick über den zahlenmäßigen Fortschritt, der hinsichtlich der Ausbildung von Nautikern und Schiffingenieuren in den letzten Jahren erreicht werden konnte. Es wurden ausgestellt:

	1951	1953	1955	1957	1959
A Befähigungszeugnisse	673	857	1032	1443	1754
B Befähigungszeugnisse	333	241	321	269	288
C Befähigungszeugnisse	1306	1134	1793	2186	2446
Insgesamt	2312	2232	3146	3898	4488



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



## Was den Seemann sonst noch interessiert

### Argentinisches Tageblatt

#### D. „Santiago“ im Seebeben vor Chile

Dies ist der einfach erzählte Bericht zweier Männer über den 22. Mai 1960 vor der Küste Südchiles, nämlich des Kapitäns dieses Küstendampfers und seines Ersten Offiziers, beides Seemänner, die zeitweilig die Küste Chiles von Nord nach Süd und von Süd nach Nord mit ihrem Frachter befuhren. Wir lassen von ihrem dokumentarischen Bericht der Verzweiflung nichts weg und fügen nichts hinzu. Auch stilistisch nicht.

„Ich weiß nicht, wie ich das erzählen soll“, sagt stockend der Kapitän. „Es war Sonntag und wir lagen vor dem kleinen Hafen Corral — ca. 3500 Einwohner —. Es war ein schöner sonniger Tag, viele Boote kreuzten den Hafen. Da kam erst ein Erdstoß und knapp nachher das Erdbeben. Plötzlich begann unser Schiff zu erzittern und vom Land erreichten uns wüste Schreie.“

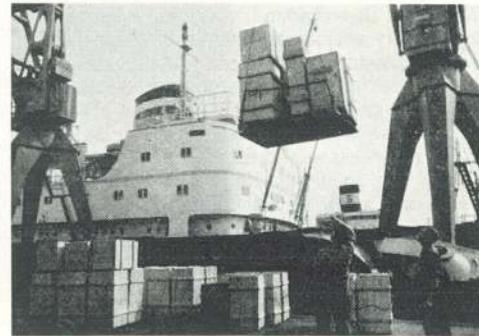
„Die Erde begann sich vor unseren Augen zu teilen und gleichzeitig fielen alle Häuser zusammen. Wir starrten gegen Corral, als wir merkten, daß das Meer unter uns sich zurückzog und erbebte. Es war ein nicht zu beschreibender Lärm. Das Meer zog sich rasend schnell zurück, und als ich schon glaubte, daß wir auf Grund auflaufen, kam die Welle, aber eine so unglaubliche, daß sie unser Schiff, das an der Mole lag, erfaßte und als Ganzes auf die andere Seite der Mole warf. Die Leinen hatten sich von selbst gelöst.“

„Ich weiß nicht, warum, aber ich gab den Befehl: „Vollampf zurück!“ Das rettete uns. Als uns die Sturmflut aufwärts trug, schoß an uns vorbei und streifte uns das Schiff „Carlos Haverbeck“, das mit aller Wucht stadtwärts raste.“

Der Erste Offizier wirft in die Pause des Schweigens hinein:

„Ich weiß nicht, wie lange nachher, aber plötzlich geschah etwas, das ich mein Leben lang nicht vergessen werde. Im Meer geschah etwas, was man nicht erklären kann, aber keiner würde es glauben. Denken Sie sich: das Meer spaltete sich. In der Mitte des Hafens von Corral riß sich ein Abgrund auf. Es war ein fürch-

terlicher Wirbel, der alles verschlang und hinabriß. Das Wasser färbte sich dunkelbraun. In diesem Riesenschlund verschwanden Häuser, Boote, Bäume, Betten, Kleiderschränke. Das alles machte ein fürchterliches Getöse, daß ich glaubte, ich werde verrückt. Ich starrte in den Schlund, der uns zu verschlingen drohte, als ich unseren Kapitän rufen hörte: „Vollampf zurück!“ Wir kamen aus der Sturzwelle, aber wieder hatte uns eine gefaßt und an den Abgrund getrieben.“



Deutschlands Hilfe für Chile; Frachtfreie Beförderung von Spendengütern.

Der Kapitän fährt leise und stockend fort zu berichten:

„Eine Strömung hatte uns von achtern erfaßt und warf uns von einer Seite auf die andere und ohne daß wir wußten, wie es geschah, war unser Schiff mitten in der Stadt Corral. Der

Diese Zusage gilt allerdings nur für die Zeit, während der der Seemann tatsächlich zur See fährt. Mustert er ab, um eine Landstellung anzutreten, so hat er mit einer Einberufung zu rechnen.

Von dieser Absprache wird die Befreiung von der Musterung nicht berührt. Für diese gilt nach der Musterungsverordnung vom 25 Oktober 1956 Folgendes:

„Wehrpflichtige, die als Besatzungsmitglieder auf Schiffen im Sinne des Flaggenrechtsgesetzes vom 8. Februar 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 79) fahren, sind für die Dauer ihres Aufenthaltes auf See oder in einem Hafen außerhalb des Geltungsbereiches des Wehrpflichtgesetzes von der Pflicht, sich zur Musterung vorzustellen, befreit. Sie haben sich beim ersten Anlaufen eines im Geltungsbereich des Wehrpflichtgesetzes liegenden Hafens bei dem dort zuständigen Kreis-Wehrersatzamt zu melden.“

#### Im Mittelpunkt allen Geschehens: Auch an Bord der Mensch

Ergänzend zu unserem Bericht über die Tagung in Sankelmark in unserer letzten Aus-

Dampfer kreuzte in großer Geschwindigkeit über dem Platz, der einst die Stadt Corral war. Da waren viele Holzhäuser, die schwammen an uns vorbei, auf ihren Dächern schrieten Menschen verzweifelt um Hilfe. Aber was konnten wir tun, wenn wir das Schiff nicht steuern konnten?“

Nach einer nachdenklichen Pause: „Was konnte ich tun?“ Ich weiß nicht, wie lange uns das Meer von einer Seite auf die andere warf inmitten der Stadt, aber bald gab ich mir Rechenschaft, daß das Meer uns stromaufwärts schleuderte. Das Einzige, was wir hörten, waren die Schreie verzweifelter Menschen um Rettung.

Vier Stunden waren wir inmitten dieser Hölle. Einmal waren wir mitten in der Stadt und dann wieder am anderen Ufer des Hafens. Schließlich trug uns eine Riesenwelle dem Meer zu. Es mag gegen 7 Uhr Abend gewesen sein. Gegen 9 Uhr glaubte ich, daß wir gegen die Küste zu trieben. Man sah keine Lichter. Corral existierte nicht mehr. Wenn wir näher kamen, hörten wir noch Schreie, ohne etwas zu sehen. Das kann man nie begreifen — solche Stunden muß man selbst durchlebt haben. Es ist schwer, darüber etwas zu sagen.“

„An uns vorbei schoß ein Floß mit Überlebenden von der „Carlos Haverbeck“. Sie schrien um Hilfe. Wir sahen sie, als eine Welle uns erfaßte und einige Minuten nachher blieb das Floß an einem Felsriff stecken. Die Menschen krochen verzweifelt zur Fels Spitze um sich zu retten.“ „Ich glaube, wir fuhren mehr als 6 Meilen nach allen Seiten und immer wieder sahen wir nur Balken, zertrümmerte Häuser, Hausrat, Möbel, die das Meer bedeckten. Dreimal kehrte das Meer sich vom Ufer ab und trat der Grund zu Tage und dreimal kehrte das Meer wieder in Wellen von 10 bis 12 Meter Höhe.

Von Corral war nichts mehr zu sehen.“

Nachwort:

Die „Santiago“ wurde nach Norden abgetrieben. Sie „landete“ gegen 100 Kilometer nordwärts an den Felsenriffen der Insel Mocha. Sie wurde hinauf geworfen wie ein Ball und blieb landeinwärts stecken. Dort liegt das Schiff und wartet auf das nächste Seebeben, das die Flut bis oben treibt. Vielleicht in 100 Jahren — vielleicht in tausend, Menschenhände können die „Santiago“ nicht aus den Felsenriffen befreien. Die Schiffbrüchigen nahm der Dampfer „Isabella“ auf und setzte sie in San Antonio an Land. E.L.N.

## Freistellung der Seeleute

### vom Wehrdienst

Über die Freistellung von Seeleuten vom Wehrdienst hat erneut eine Besprechung zwischen den Ministerien für Verteidigung und Verkehr einerseits und dem Verband Deutscher Reeder andererseits stattgefunden. Dabei ist erklärt worden, daß die im Jahre 1956 von den gleichen Stellen dem Verband gegebene Zusage, daß seefahrendes Personal bis auf weiteres nicht zum Wehrdienst einberufen werden soll, nach wie vor Geltung hat. Soweit in Abweichung von dieser Zusage in einzelnen Fällen Seeleute einberufen worden sind, beruht dies auf der Tatsache, daß den Wehrersatzämtern die Tätigkeit der einberufenen Personen nicht immer bekannt sein kann. Weist in derartigen Fällen die Einberufung nach, daß er zur See fährt, so wird die Einberufung rückgängig gemacht.

gabe, ist die begrüßenswerte Tatsache hervorzuheben, daß auch die Seefahrtschule Lübeck mit Herrn Seefahrtoberschuldirektor Peter und Herrn Dobberthien sowie eine Kapitänsklasse an dieser Tagung teilgenommen haben. Es ergaben sich sehr fruchtbare Diskussionen zwischen studierenden Nautikern und Schiffsingenieuren. Das ist umso erfreulicher, als diese maßgeblichen Persönlichkeiten in der zu künftigen Menschenführung an Bord ja an hervorragender Stelle im Arbeitsprogramm dieser Tagung standen.

### Wilhelmshaven

#### erhält größte Seeschleuse der Welt

Die neue Anlage soll Anfang 1963 betriebsklar sein. Das Projekt umfaßt zwei Schleusenkammern von je 11,5 m unter Seekartennull. Sie werden eine Länge von 300 m und eine Breite von 60 m aufweisen. Somit wird der Hafen auch für Supertanker zugänglich.

# R. B. GREEN & SOERMANN

## Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

## Farbenfabrik Hamburg 11

Telefon 36 55 73



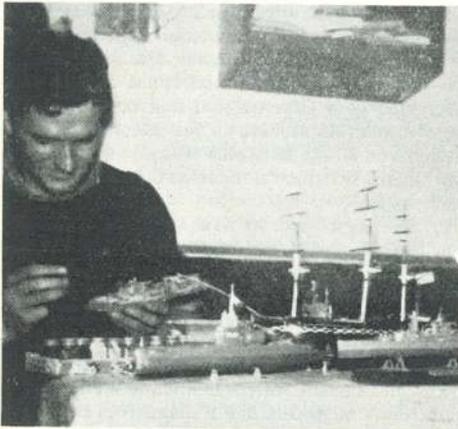
# Mein Hobby

## „Flotte der Freude am Beruf“

... von 68 Modelleinheiten, hergestellt von Lehrjungen, Arbeitern, Angestellten und Rentnern der Deutschen Werft ist im Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall noch bis zum 17. Oktober zu besichtigen. Diese Ausstellung demonstriert in äußerst eindrucksvoller Weise, wie Hobby und Beruf sich sinnvoll ergänzend ineinander übergreifen, wenn dieser Beruf als mehr aufgefaßt wird als nur Broterwerb. Wer Gelegenheit dazu hat: Hin-gehen, ansehen und... selber bauen!

„KEHRWIEDER“ ist überzeugt, daß auch Fahrensleute leisten, was Werftgrandis fertigbringen. „KEHRWIEDER“ ist deshalb dankbar für jede Mitteilung über Fotos, Zeichnungen, Bastel- und alle Hobbyarbeiten, die in der Freizeit an Bord zustande gekommen sind.

„KEHRWIEDER“ bittet alle Hobbyfreunde, ihr mal zu schreiben, wie sie über eine Ausstellung „Hobby an Bord“ denken.



... Bootsmann Konrad Weinheimer als Reeder seiner stattlichen Modellbauflotte.

## Auflösung von Seite 140

### „Im Nu zu lösen“

Waagrecht: 1. Jacht, 4. Ruder, 7. Oie, 8. Lumen, 10. Eiche, 12. Leo, 13. Kai, 14. Pegel, 16. Eli, 18. Ode, 20. Plan, 21. Tank, 23. Nu, 25. Elite, 28. Om, 29. Arg, 31. Aga, 32. Alp, 33. Sima, 34. Lama, 35. Ali, 36. Einer, 37. Dress.

Senkrecht: 1. Jolle, 2. Como, 3. Tonne, 4. Reeder, 5. Deck, 6. Rhein, 9. Uebel, 11. Hafen, 14. Pinne, 15. Lotse, 17. Iau, 19. Dau, 20. Pinasse, 22. Kompass, 24. Uri, 26. Ia, 27. Igel, 28. Olm, 30. Garn, 32. Aare, 33. Ar.

### Tabletten gegen Seekrankheit

Der Arzt hatte 48 Tabletten abgefüllt.

### Zeichnungen und Fotos

Bernick Mater S. 132; Bremer Verkehrsverein S. 136/137; Conti-Press S. 131, 136/137; Deike Mater S. 138; Hamburg Redaktion S. 136/137; Werkfoto Hapag S. 143; Dr. H. Jebens S. 137; E. Ge Jong S. 134; Archiv Fa. O. Krahn S. 135/136; Werkfoto Krögerwerft S. 136/137; Lido Film S. 140; E. Maack S. 130; H. v. Medvey S. 139/141; Fr. Mücke S. 138; H. Ohlt (Farbfoto); Werkfoto Phoenixwerke S. 135; K. Schmiedke S. 135; Archiv Seefahrt Verlag S. 144; H. J. Weber S. 129 u. 142.



Wir stellen vor!

Matrose Werner Beck aus Würzburg. Er erstand einen Filmapparat für DM 130,— und ein Bandgerät dazu, drehte an Bord drei Farbfilme, besprach sie, untermalte sie geschickt mit Musik und führte sie im Seemannsheim seinen erstaunten Kameraden vor. Seemannspastor Kieseritzky setzte sich für eine Wiederholung dieser eineinhalbstündigen Vorführung im Hause des Verbandes Deutscher Reeder ein. Die Filme fanden großen Anklang.

„KEHRWIEDER“ schließt sich gern den herzlichen Anerkennungen an und empfiehlt dieses gerade für Fahrensleute besonders geeignete Hobby zur eifrigen Nachahmung. Wer knipst und dreht, hat mehr von der Seefahrt... und nicht nur er selbst, auch die Enkel!

## Was sagen unsere Leser?

Liebe „KEHRWIEDER“

Betr.: Nachdenken als Hobby

Sie haben recht, Ärger über einen Zustand gibt Anlaß zum Nachdenken, wie es besser gehen könnte.

Mein stetiger Ärger ist das Ablesen des Tiefgangs bei Nacht, wenn man an der Jakobsleiter herunterhangeln muß, oder wenn im Hafen die Dünung von der See hereinkommt und ein genaues Ablesen unmöglich macht. Von Versuchen, den Tiefgang gelegentlich schon auf See festzustellen, ganz zu schweigen.

Meine Idee ist, einfach an geeigneten Stellen vorn und achtern im Schiff Peilrohre einzubauen, die durch eine nur dünne Zuleitung Verbindung mit See haben. Der Durchmesser der Peilrohre muß genügend groß gewählt werden, um ein allzu rasches Fallen und Steigen des Wasserstandes im Peilrohr zu verhindern. Dem soll auch die nur dünne Verbindung mit See entgegenwirken. Wenn nun das Schiff in unruhigem Wasser liegt, wird im Peilrohr stets ein mittlerer Wasserstand herrschen. Die Feststellung des Tiefgangs ist nun mit Hilfe eines entsprechend markierten Peilstocks ein Kinderspiel; selbst bei Nacht oder auf See kann jederzeit der Tiefgang geprüft werden.

Zu „KEHRWIEDER“ möchte ich sagen, daß ich sie jederzeit gern lese. Aber bauen Sie bitte die Rüttelecke noch mehr aus. Denksportaufgaben vermisse ich hier zum Beispiel.

Herzliche Grüße Theodor Kock

Man kann es auch so nennen!

Spinner... Philosoph im eigenen Land ohne Titel.

Breite Masse... alle anderen.

Idee... was alle für verrückt halten, bis auf den, der sie hat.

Zoll... Schranken, die ein Maximum an nationalem Aufwand erfordern, um ein Minimum an internationaler Vernunft zu erhalten.

Das Verrückte... der Stoff, aus dem das Genie Wirklichkeit macht, worauf der Spießer es als selbstverständlich hinnimmt.

Krieg... Was alle Welt fürchtet, haßt, üchtet, macht und mitmacht.

Macht... Souveränität kraft des Verzichtes auf Gewalt.

Frieden... kurze Zeitspannen stümperhafter Versuche, den Krieg zu überwinden.

... für den sich zu bekennen und einzusetzen ein solches Maß an Selbstverleugnung und Mut erfordert, daß es in einer gewissen Art klüger ist, gegen einen Krieg nichts zu tun.

... die unhörbare Harfe in einem Orchester von Pauken und Trompeten.

Unschuld... ältestes Händewaschmittel.

Frauen... die sichere Zuversicht der Männer, daß alles anders wird, als sie planen.

Zusammenfassung der Urteile über die Frauen: Sie sind anders, immer wieder anders.

— Schp —

## Zu diesem



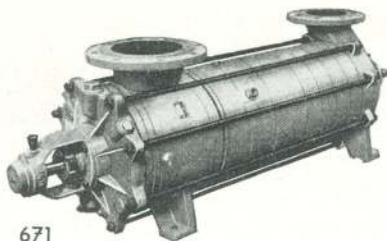
... von der berühmten New Yorker Skyline schrieb uns der Schmierer H. S.: „Ich wollte gerade auf Manöverwache, als ich durch das Bullauge Manhattan entdeckte. Kamera schnappen und schießen war eins. Es war mein erster Film, den ich drauf hatte. Der Apparat kostete 20 Mark und ist dafür absolut idiotensicher...“

Mit diesem hübschen Schnapsschuß eines Fotobabys möchten wir ankündigen, daß unser Redaktionsfotograf in der nächsten Ausgabe damit beginnen wird, Fototips zu geben.

## Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung  
Verpallen und Laschen von Ladung

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



671

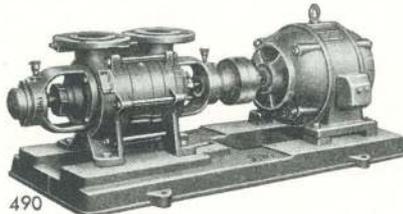
**Schulz & Vanselow**

HAMBURG 39

Hudtwalkerstraße 10

Tel. 47 52 54 u. 47 70 08

**Sih**  
**PUMPEN**  
für den  
**SCHIFFBAU**



490

# WILLEM II

ZIGARREN

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



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

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

Eine Hand für Dich —  
die andere für's Schiff



**DEUTSCHE  
BEAMTEN-  
VERSICHERUNG**

**Sicherheit für  
das Personal der Schifffahrt**

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

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

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

**BUGSIER-,  
REEDEREI- UND BERGUNGS-AG.  
HAMBURG**

Johannisbollwerk 10 · Telefon 3112 81  
Telegr.: BUGSIER-Hamburg · Telex 02 12 228, 02 14 203

**BERGUNGSSTATIONEN**

DEUTSCHE KUSTE  
LA CORUNA (Spanien)

**SCHLEPPASSISTENZ**

HAMBURG  
BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMHAVEN

**ÜBERSEESCHLEPPUNGEN**

# HANSEATIC

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FRICKE & LANKER



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8

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

Original  
Chinesische Küche

**BREMEN**  
Papenstraße 2-4 - Tel. 2 38 29  
**BREMERHAVEN-LEHE**  
Felsstraße 20 - Tel. 21 59 20

## DER WELT MEISTVERKAUFTE ZIGARETTEN



Camel  
SEIT 11  
AUF EINANDERFOLGENDEN  
JAHREN



Winston  
SEIT 5  
AUF EINANDERFOLGENDEN  
JAHREN

Salem  
SEIT 3  
AUF EINANDERFOLGENDEN  
JAHREN



in Deutschland  
gehandelt unter

Reyno

1959

ZIGARETTENPRODUKTION NACH MARKEN IN U.S.A.

### Nichtfilter

1. CAMEL . . . . .	65,200,000,000
2. Pall Mall . . . . .	63,200,000,000
3. Lucky Strike . . . . .	44,500,000,000
4. Chesterfield . . . . .	28,300,000,000
5. Philip Morris . . . . .	10,400,000,000

### Filter

1. WINSTON . . . . .	46,300,000,000
2. Kent . . . . .	38,400,000,000
3. L & M . . . . .	26,000,000,000
4. Viceroy . . . . .	21,500,000,000
5. Marlboro . . . . .	20,600,000,000

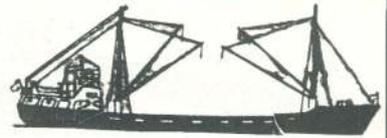
### Mentholiert-Filter

1. SALEM . . . . .	28,200,000,000
2. Kool (Filter) . . . . .	9,300,000,000

Gemäß Harry M. Wootten's Berechnung publiziert in *Printer's Ink* Magazine vom 25. 12. 59. Copyright 1959.

## LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



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

Uniformen

Steinmetz & Hehl gegr. 187  
Ausrüstung für Seeleute · Zivilkleidung  
HAMBURG 11 - STUBBENHUK - TEL. 34 72 28



Vor der Reise daran denken ...

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

ANTONI HOEN NACHF. — Hamburg 11  
(Freihafen), Auf dem Sande 1 Telefon 36 54 92



**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



Dieser Plastikschuh bietet gerade in der  
SCHIFFFAHRT bzw. Binnenschifffahrt  
besondere Vorteile. Da er säure- und  
laugenfest ist (TOM auch ölfest),  
läßt er sich auch mit scharfen  
Reinigungsmitteln auswaschen.  
Er ist schnell trocken und hygienisch.

Keine Fußpilzbildung möglich!

Auch auf nassen und öligen Planken  
rutschfest. Unfallverhütend! Das  
plastische Schlenbett verhindert  
Ermüdungen. Besonders elastisch!  
Im In- und Ausland millionenfach  
bewährt!

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:

Bremen: Schiffsbedarf Gehlmann,  
Faulenstraße 74

Cuxhaven: Schiffsbedarf, O. Kasper,  
Deichstraße 38

Hamburg II: Busch, Schiffsbedarf,  
Johannisbollwerk 14

Hamburg II: Feddersen, Schiffsbed.,  
Kajen 25

Kiel-Seegarten: Gotthardt,  
Schiffsbedarf, Wall 65

Weitere Bezugsquellen und Prospekte  
durch:

FREUDENBERG & Co., Abt. Noraplast  
Weinheim (Bergstraße)

Wie erreiche  
ich wen?

Ausgabe 1960

zu beziehen

durch die

Seefahrt-Verlag G.m.b.H.



GEBR. BRUGMANN  
HAMBURG 1, Ferdinandstraße 32  
Telefon: 32 31 69 und 33 30 88

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



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