

# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Fünf Jahrzehnte Schiffbauforschung**
- Politischer Ausguck**
- Westafrikanische Impressionen**
- Hohes Defizit unserer Seetransportbilanz**
- Was besagt der Schiffssicherheitsvertrag**
- Sport an Bord**
- Strandung am Totensonntag**
- Johannes Holst, Maler der Segelschiffahrt**
- Klar bei Schmunzelaugen**
- Berufs- und Privatleben**



Markt in Takoradi, Westafrika



DER MILDE  
**Balle-Rum**  
 ZUM GROG-ZUM TEE

*Ganz einfach*

ist es heute, am Wachstum und an den Erträgen der Wirtschaft teilzuhaben: durch den Kauf von Investmentanteilen. Über den DEUTSCHEN INVESTMENT-TRUST in Frankfurt a. M. haben Sie die Möglichkeit, sich an folgenden Fonds zu beteiligen und damit Aktionär der betreffenden Unternehmen zu werden:

**CONCENTRA**

Fonds für Standardaktien, geeignet für Sparer, die eine Anlage in führenden Unternehmen der deutschen Wirtschaft suchen.

**INDUSTRIA**

Etwas breiter gestreuter Fonds mit deutschen und anderen führenden europäischen Aktien.

**THESAURUS**

Aktien-Wachstumsfonds ohne Ertragnisausschüttung, sondern mit automatischer Wiederanlage aller Erträge.

**TRANSATLANTA**

Im Januar 1960 eröffneter Aktienfonds mit ausgewählten erstklassigen europäischen, U.S.-amerikanischen und kanadischen Aktien.

Treuhänderin und Depotbank der Fonds  
 ist die DRESDNER BANK AG.

Auskünfte und Verkauf durch  
 alle Geschäftsstellen der

**DRESDNER BANK**

sowie durch alle anderen Kreditinstitute



**SCHIFFSMAKLER  
 SPEDITEURE**

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

**KIEL**

**HAMBURG**

**WILHELMSHAVEN**

**BERLIN**

**NEW YORK**

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

**ZERSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
 Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
 HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
 WILHELMSHAVEN

**HANSEATIC**  
 SCHIFFBAU- UND MASCHINENAUSRÜSTUNG · FRICKE & LAMKE



LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

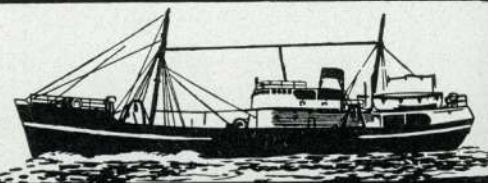
**HAMBURG 11 · ALTER WANDRAHM 8**

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

International



**SCHIFFSFARBEN**



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



# Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

November 1960

Nr. 11

In einer Aufklärungsschrift gibt die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt G.m.b.H. einen Überblick über ihre Arbeit mit der besonderen Tendenz, für die Notwendigkeit der Schiffbauauforschung Verständnis zu erwecken. Ausgangspunkt ist der Übergang vom Segelschiff zum Dampfschiff in der Mitte des vorigen Jahrhunderts und der Ersatz der bisherigen Holzbauweise durch die Stahlkonstruktion in Verbindung mit der Dampfmaschine, die damals eine Revolution im Schiffbau auslösten.

Schon in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde ein Gesetz entdeckt, das die Möglichkeit bot, die an einem Schiffsmodell gemessenen Werte, wie Widerstand und Antriebsleistung für eine geometrisch entsprechende Grobausführung umzurechnen.

Noch vor 1900 wurden die Voraussetzungen für die dafür notwendigen Schleppversuche in verschiedenen Schiffbauzentren der Welt geschaffen und die Methode praktisch angewandt. Auch die deutschen Schiffbauer begannen auf der Grundlage dieses Verfahrens zu arbeiten, nachdem in Uebigau (bei Dresden), Bremerhaven und Berlin Schlepprinnen gebaut worden waren.

Als die Anlage in Bremerhaven den Hafenerweiterungen weichen mußte, entstand die Notwendigkeit, der deutschen Handelschiffahrt einen Ersatz zu schaffen. Durch die Initiative einer Reihe von Firmen, Reedereien und Privatpersonen wurde nach mehrjährigen Vorbereitungsarbeiten im Juni 1913 die „Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt G.m.b.H.“ gegründet. Sechzehn deutsche Reedereien und Werften wurden Gesellschafter. Mit der Hilfe einer privaten Stiftung baute Hamburg auf staatlichem Grund und Boden auf Staatskosten die Versuchsanlagen.

Als die HSVA im Kriegsjahr 1915 ihre Tätigkeit aufnahm, war sie die größte und



Am Peilkompaß

## Fünf Jahrzehnte Schiffbauauforschung

am besten ausgestattete Anstalt ihrer Art in der Welt. In den ersten Jahren beschäftigte sie sich überwiegend mit Schleppversuchen zur Widerstandsmessung, während praktische Arbeiten für Reeder und Werften stets Hand in Hand mit den eigentlichen wissenschaftlichen Forschungen liefen.

In keinem Bereich der Verkehrsmittel ist man derartig auf Erfahrungen und Versuche angewiesen wie gerade im Schiffbau. Es gibt keine ideale Form, keine „Stromlinie“, die man nur abzuwandeln brauchte. Diese Tatsache beruht darauf, daß sich ein Schiff

nische Ausrüstung abtransportiert. Fast alle wissenschaftlichen Arbeiten und Bücherbestände des Archivs kamen abhanden. Ein Anschaffungswert von über 6 Mill. DM ging verloren. Erst 1951 erteilte das militärische Sicherheitsamt die Genehmigung zum Wiederaufbau. In der Nähe des alten Gebäudes wurde am 22. Februar 1952 der Grundstein für den Neubau gelegt, der sich in mehreren Bauabschnitten vollzog und 1957 einen gewissen Abschluß erreichte. Ein großer Kavitationstunnel und ein Manövrierteich mit 100 m Durchmesser wurden erst kürzlich in Betrieb genommen.



Die ideale Form muß für jedes Schiff neu erarbeitet werden.

in zwei Medien, im Wasser und in der Luft, bewegt. So tritt neben den Reibungs- und Wirbelwiderstand noch der Wellenwiderstand auf. Während die Fortbewegung von Körpern in einem einzigen Medium den Widerstand mit dem Quadrat der Geschwindigkeit wachsen läßt, nimmt er in zwei Medien nach so kompliziert zu erfassenden Gesetzmäßigkeiten zu, daß nur der Modellversuch genaue Ergebnisse bringt.

Nach fast 30jähriger erfolgreicher Tätigkeit kam die Arbeit mit dem Ausgang des 2. Weltkrieges jäh zum Erliegen. Soweit die Anlagen von Bomben verschont geblieben waren, wurden sie gesprengt und die tech-

Anforderungen der Reeder an die Leistung und die Ausrüstung eines Schiffes, sowie die technische Entwicklung im Schiff- und Schiffmaschinenbau stellen laufend neue Forderungen an die HSAV.

So wird es auch in der Zukunft notwendig sein, erhebliche Mittel für die Ergänzung und Vervollkommnung der Versuchseinrichtungen zu investieren, damit eine Gewähr dafür besteht, daß Deutschland in der Theorie und Praxis des Schiffbaues seinen Platz behaupten kann.

Der Wachoffizier



### „Made in Germany“

Kamerun war bekanntlich deutsche Kolonie, und zwar von 1884 bis 1919. Daran erinnerte der heutige Ministerpräsident der Republik Kamerun, Charles Assale, als er auf seinem Deutschlandbesuch in Kiel weilte. Eine Fahrt auf einem Schnellboot der Bundesmarine gefiel ihm so gut, daß er den Wunsch äußerte, Kameruner bei der Bundesmarine ausbilden zu lassen. Weiter hob er die guten Beziehungen hervor, die zwischen den beiden Ländern schon vor dem ersten Weltkrieg bestanden haben. Sehr aufschlußreich war dann die Äußerung, die wir im Wortlaut wiedergeben: „Wir sind aus Ihrer Fabrik, und wenn wir Maschinen wären, würden wir den Vermerk ‚Made in Germany‘ tragen.“

### Invasion mit 27 Mann

Fidel Castro muß immer wieder von sich reden machen. Um eine seiner „großen“ Schauen vorzubereiten, hatte er bekanntgeben lassen, daß Invasionsstreitkräfte in Stärke von 27 Mann in Kuba gelandet seien und versucht hätten, mit einer amerikanischen Flagge in der Hand Kuba zu stürmen. Einen Tag später hieß es, daß in einer Woche 200 Mann Gegenrevolutionäre eingesickert seien. Dabei hätten sie ein Buch über amerikanische Heeresdienstvorschriften verloren. In Washington sagt man dazu: „Das Ganze sieht aus wie eine Operetteninszenierung. Wer glaubt schon, daß ernsthaftige Invasionskräfte ausgerechnet beim Landemanöver ihr Instruktionsbuch liegenlassen?“

### Zwei heiße Eisen

Ein ungewöhnliches Treffen ereignete sich auf dem Flugplatz Wahn bei Bonn, als der indische Ministerpräsident Nehru seine Reise nach Indien kurz unterbrach, um eine halbe Stunde mit Bundeskanzler Adenauer zu konferieren. Unter Regenschauern entstieg Nehru der Boeing 707 „Everest“



## POLITIK

der Air India, um mit dem Bundeskanzler im Pilotenzimmer zu verschwinden. Eine halbe Stunde saßen die beiden Politiker hier an zwei kleinen messingbeschlagenen Tischen zusammen. Was dabei gesprochen wurde, wird wohl zunächst noch lange Staatsgeheimnis bleiben. Als Nehru sich wieder auf der Startbahn befand, fragte ein Journalist den Kanzler, ob er etwa Nehru um eine Vermittlung zwischen Ost und West gebeten habe. Der Kanzler antwortete: „Diese Frage läßt sich nicht beantworten; wollen Sie ein heißes Eisen anfassen, wenn Sie zwei vor sich liegen haben?“

### Selbst wenn die Hilfe vom Teufel kommt...

Von neuem ist die Algerierkrise in ein kritisches Stadium getreten. Der algerische Ministerpräsident Ferhat Abbas und der tunesische Staatspräsident Bourguiba plädieren für ein aktives Eingreifen Moskaus in Algerien. Der Kolonialismus, so erklärten sie, müsse vernichtet werden, ganz gleich, ob das durch die Sowjets, die Chinesen oder die Amerikaner geschähe. Hauptsache sei, daß der Friede in Algerien wiederhergestellt werde. Einen Schritt weiter ging Staatspräsident Bourguiba, als er in der tunesischen Nationalversammlung ausrief: „Wir werden jede Aktion, jede Hilfe und jede Intervention begrüßen, selbst wenn sie vom Teufel kommt, die geeignet ist, dem algerischen Krieg ein Ende zu bereiten.“ Wie man den Teufel wieder los wird, hat er nicht gesagt.

### Geheime Ratschläge nach eigenem Ermessen

Der Krieg in Algerien ist es, der General de Gaulle im Jahre III seiner Regierung erneut in schwerste Sorgen stürzt. Dabei umgibt den Nationalhelden, der es fertiggebracht hat, den Franc zu stabilisieren und die Finanzen des Landes wieder in Ordnung zu bringen, noch immer die Verehrung des größten Teiles des französischen Volkes. Eine Volksabstimmung würde zweifellos zu seinen Gunsten ausgehen, meinen Kenner. Hat er zu viel versprochen? Hat er selbst geglaubt, mit den Schwierigkeiten schneller fertig werden zu können? Selbst noch der ärmste Bauer in der Bretagne jubelt ihm zu, wenn er seine gewohnten Provinzbesuche unternimmt. Aber die „Intelligenz“ zweifelt an ihm, und in Paris spielen sich die heftigsten Meinungskämpfe vor und hinter den Kulissen ab. Daß mit dem Rücktritt de Gaulles die V. Republik zusammenbrechen würde, wissen alle; was dann kommen würde, weiß niemand. Darum kämpfen und hoffen seine Freunde mit ihm, auch wenn seine Angewohnheit der „einsamen Entschlüsse“ es ihnen schwer macht. Hat doch kürzlich einer seiner Freunde ironisch geäußert: „De Gaulle hat mit dem lieben Gott das gemeinsam, daß jeder seine geheimen Ratschlüsse nach eigenem Ermessen auslegen kann.“

### Auf den Spuren der Pompadour

Es blieb dem Staatspräsidenten von Madagaskar überlassen, die trockenen Pressekonferenzen durch eine neue Note zu beleben. Präsident Philibert Tsiranana brachte zu einer Pressekonferenz in Paris die 24-jährige Schönheitskönigin seines Landes mit. Seine politischen Ausführungen wurden durch das Lächeln der bezaubernden Bodovahangy Rajaobelina verschönt. Er scheute sich auch nicht, sich auf die Zehenspitzen zu erheben, als er seiner Begleiterin zur Freude der Photographen einen Kuß geben wollte. — Und dies auch tat! Sicher hat der Präsident der schönen Insel im Indischen Ozean, die im zweiten Weltkrieg den Alliierten als Stützpunkt gegen Japan diente, wenig Sorgen. Oder wenn er welche haben sollte, ließ er sie zu Hause. Jedenfalls hat er ein gutes Beispiel gegeben, wie man Politik durch Charme und Schönheit erleichtern kann. Es sollte auch keine Anspielung bedeuten, daß man ihm das Schlößchen der Marquise de Pompadour — Chateau de Champs genannt — für die Dauer seines Besuches in Paris als Domizil anwies. Wie es heißt, will man das Schlößchen auch weiterhin hohen Besuchern zur Verfügung stellen. Jeanne Antoinette Poisson, von ihrem Freunde Ludwig XV. zur Marquise de Pompadour erhoben, war nicht nur charmant, sondern auch klug und stand ihrem Gebieter als Ratgeberin zur Seite. Daß sie durch ihre Ratschläge Frankreich in den siebenjährigen Krieg hineinzog, war allerdings weniger gelungen. Fritz Roßberg



### Unser schönes

#### Deutschland

Saarbrücken, Hauptstadt des Saargebietes, das wegen seines Steinkohlenbergbaues und seiner hochentwickelten Eisenindustrie als maßgebliches Rüstungspotential über viele Jahrzehnte unter den verschiedensten Regierungen Zankpfel war zwischen Deutschland und Frankreich.



# Westafrikanische Impressionen

G. SCHOWALTER



## Neofrikanische Zivilisation

Während wir noch unter dem Eindruck des durch die Unabhängigkeitserklärung des Kongos dort herrschenden Chaos stehen, hat bereits ein weiterer westafrikanischer Staat seine Independence erhalten. Nigeria hat sich nach den Erfahrungen seiner Vorgänger vielleicht mit etwas mehr System auf diesen Tag vorbereitet, so daß er ohne schwerwiegende Zusammenstöße verlief. Als ich mit einem Nigerianer wenige Wochen vor dem 1. Oktober über dieses Thema und die Zustände im Kongo sprach, erklärte er mir mit dem Brustton der Überzeugung: „Bei uns wird alles ruhig verlaufen, wir sind ja zivilisiert!“

„Zivilisiert“ ist für westafrikanische Verhältnisse ein großes Wort. Die westafrikanische Zivilisation weicht jedoch sehr weit von dem ab, was wir hierzulande darunter verstehen. Denselben Eindruck müssen auch diejenigen Europäer gehabt haben, die sich auf Grund ihres langen Aufenthaltes in Nigeria sicherheitshalber doch dazu entschlossen, vor dem 1. Oktober ihre Frauen und Kinder vorübergehend nach Hause bzw. in ein benachbartes Land zu schicken.

In der Hauptstadt Nigerias, in Lagos (Foto oben), sind zum Tage der Independence an der Wasserfront moderne Geschäftshäuser, ein gewaltiges Hotel, Grünanlagen und eine breite Straße mit Gehsteig angelegt worden. Von der vorgelagerten Lagune her bietet sich dem Auge ein fast europäischer Anblick. Innerhalb dieser europäischen Fassade geht aber das gewohnte afrikanische Leben und Treiben weiter. Müßige Neger hocken palavernd auf den Kantsteinen des Gehsteiges und zwingen den Fußgänger, ihnen auszuweichen. An der Häuserfront vor den Geschäften bieten Negermamis, auf kleinen Hockern ihre Babies stillend, Landesprodukte oder Zigaretten an und fliegende schwarze Händler halten ständig die Passanten mit der Anpreisung ihrer oft zweifelhaften Waren auf. Scharen bettelnder Negerkinder brauchen nicht besonders erwähnt zu werden.

## Geier auf dem Markt

Lagos hat wie alle anderen westafrikanischen Hauptstädte noch ein reines Negerviertel. Der Eindruck, daß besonders hier die Gewohnheiten der Schwarzen der Modernisierung nicht gewichen sind, verstärkt sich hier. Im Grunde genommen unterscheidet sich das Milieu in dem Negerviertel von Lagos nicht von dem in Freetown (Sierra Leone), Monrovia (Liberia), Abidjan (Ivory Coast), Akkra (Ghana), Lome (Togo) oder Duala (Kamerun).

Mittelpunkt ist jeweils der große Marktplatz, auf dem alle mögliche und unmögliche Artikel wie Lebensmittel, Früchte und Gewürze, Textilien und Hausrat feilgeboten werden. Hier ist ein ewiges Kommen und Gehen, ein keifendes Feilschen um jeden Penny zwischen Bergen von Schmutz und Abfall eingehüllt in Wolken von Gestank. Auf den Dächern der wenigen Steinhäuser Scharen von Aasgeiern, die mit ihren häßlichen „gerupften“ Köpfen nicht gerade den Eindruck verbessern, aber mit ihrer auf Unrat spezialisierten Freßgier

die Gesundheitspolizei spielen. Der Fremde vermag kaum den Kreis der Käufer, der ihm sichtbar klein erscheint, von dem der Verkäufer zu unterscheiden (Titelfoto).

## Theorie und Praxis

Auf der anderen Seite darf aber auch die Intelligenz der eingeborenen Führungsschicht — und eine solche gibt es fraglos — nicht unterschätzt werden. Wenn den Eingeborenen auch logischerweise noch meistens die Erfahrungen im Regieren fehlen, so haben doch zumindest ihre Führer eine Vorstellung von der Independence. Sollten deren Erwartungen von der früheren Kolonialmacht enttäuscht werden oder sie sogar nach einiger Zeit zu der Auffassung gelangen, daß die ganze Selbständigkeit nur eine Farce ist, und die europäischen Gouverneure bestrebt sind, weiterhin alles beim Alten zu lassen, so muß es Komplikationen geben. Dafür einige leicht begreifliche Beispiele, die mir erzählt wurden: Wenn in dem zweigeteilten Kamerun (seit dem 1. Weltkrieg teils unter französischer, teils unter englischer Verwaltung) nach über sechsmonatiger Selbständigkeit die Auslandsreise eines Bewohners oder die Einfuhr eines deutschen Autos „von Paris genehmigt werden muß“, so zweifelt man an der Praxis des Selbstbestimmungsrechtes.

In den Worten „von Paris“ — man spricht anscheinend bewußt nicht von dem zuständigen Gouverneur im Land — liegt schon die ganze Verbitterung über die Überbleibsel der früheren Jahre, die gerade beseitigt werden sollten. Ob die Schwierigkeiten allein auf diesen und ähnlichen Maßnahmen beruhen, ist nicht klar erkennbar. Auf jeden Fall ist es in Duala schon wiederholt zu ernstern Übergriffen durch die Schwarzen gegen die dort ansässigen Weißen gekommen. Die Schwarzen im französischen Teil Kameruns behaupten allerdings, daß die Urheber dieser Ausschreitungen aus dem britischen Teil kommen. Ob das den Tatsachen entspricht, ist wiederum nicht feststellbar. Fest steht, daß öffentliche Gebäude, Hafenanlagen, Banken etc. in Duala von bewaffneter Polizei oder Militär bewacht werden und die Geschäfte der Weißen unter dem Schutz von eingeborenen Bogenschützen stehen. Dazu ist für die Nacht eine Ausgangssperre verhängt und den Weißen wird empfohlen, sich schon mit Einbruch der Dunkelheit nicht mehr auf den Straßen zu zeigen. Ein friedliches Bild ist das nicht gerade.

Die meisten westafrikanischen Länder und ganz besonders Nigeria hatten Zeit genug, sich auf ihre Independence politisch vorzubereiten, so daß die Geburt ohne größere Komplikationen verlief. Nur im Kongo führt die eigene politische Uneinigkeit zu chaotischen Zuständen. Wirtschaftlich bleiben sie aber alle nach wie vor von den weiter entwickelten Staaten abhängig. Daß das nicht immer die frühere Kolonialmacht sein muß, wurde in Westafrika bereits mit Erfolg vorexerziert.

## Unabhängigkeit in der Stadt und auf dem Lande

An der Modernisierung der westafrikanischen Hauptstädte wird fieberhaft gearbeitet. Land für den Ausbau steht in ausreichendem Maße zur Verfügung. Neben sehr modernen Regierungsbauten sind bereits zahlreiche Geschäftshochhäuser der alteingesessenen europäischen Firmen entstanden oder noch im Bau. Vor den Toren Akkras hat Ghana z. B. ein landschaftlich herrlich gelegenes Universitätsviertel errichtet; beinahe eine Stadt für sich, die ihresgleichen in Europa kaum findet. Gute und asphaltierte Straßen durchziehen nicht nur

die Städte, sondern führen auch zu den anderen wichtigen Orten des Landes. Bei einer Fahrt in das Landinnere springt einem die Gegensätzlichkeit — und das gilt wiederum für alle Länder — ins Auge. Der Kontrast beginnt bereits an der Grenze der Stadt. Sehr schnell hören die Steinbauten auf und werden ersetzt durch Lehm-, Blech- oder Holzhütten, die mit Palmenblättern abgedeckt sind. Noch trifft man europäisch gekleidete Neger mit Schlips, die in der Stadt arbeiten, dazwischen aber auch schon Negerinnen mit unbedecktem Oberkörper. Nach wenigen Meilen liegen dann die kleinen Siedlungen am Straßenrand genau noch so wie sie unsere Großeltern aus alten Büchern, auf Bildern und Fotos vor Jahrzehnten kennengelernt haben: Herumfaulende, im Schatten ihrer Lehmhütten sitzende Männer, arbeitsame Frauen — kleinere oder größere Lasten auf dem Kopf tragend — und Scharen von nackten bettelnden Kindern. Man muß diesen krassen Gegensatz zwischen den wenigen elegant gekleideten Negern und Negerinnen in den großen Städten und den zahllosen auf dem Land vegetierenden Analphabeten erlebt haben, um darüber nachzudenken, wie verschieden die Auffassung über die Independence bei den einen und bei den anderen sein mag.

## Ideal: Weniger Arbeit, mehr Frauen

Die Religiosität der schwarzen Bevölkerung ist beachtlich. Versammlungen der verschiedenen Sekten sind gut besucht. In den meisten Siedlungen sind kleine, aber primitive Kirchen aus Lehm gebaut oder Freiplätze mit einem großen Holzkreuz errichtet worden. Die zahllosen kleinen Lorries, die auf Güterstapeln eng aneinandergedrängte Fahrgäste befördern, sind vorne oder an den Seiten mit frommen Sprüchen bemalt. Das hindert die Schwarzen aber nicht daran, die Vielweiberei als ein überliefertes Recht zu betrachten und nicht davon zu lassen. Der einfachste Arbeiter kennt meist kein anderes Ziel, als Shilling auf Shilling zu türmen, um sich eine zweite oder dritte Frau als Arbeitstier kaufen zu können, für die er zwischen 60 und 100 Pfund zahlen muß. Die Kinder dieser Frauen — soweit sie Mädchen sind — stellen dann eines Tages wieder einen beachtlichen Geldwert dar, so daß sich das frühere Anlagekapital nicht nur amortisiert, sondern vermehrt.



Wash- und Fährbootstelle im Busch

All diese Zustände erschweren den selbständigen Regierungen ihre Arbeit zum Wohle des Landes. Sie können den größten Teil ihrer Bevölkerung nicht ansprechen, weil er nicht lesen kann und weil es im Landesinnern selten elektrischen Strom für den Anschluß von Radioapparaten gibt. Viele Siedlungen in den ausgedehnten Urwäldern sind auf normalen Straßen nicht einmal erreichbar. Hinzu kommt, daß die verschiedenen Negerstämme eines Landes sich aus alter Tradition auch heute noch befehden. Wenn diesem wohl größten Teil der Bevölkerung die Independence mit dem Begriff „Weniger Arbeit, mehr zu essen und mehr Frauen“ schmackhaft gemacht werden könnte, stünde es weit besser um die Selbständigkeit.



## Hohes Defizit unserer Seetransportbilanz

Die Bundesbank hat kürzlich im Rahmen ihrer allgemeinen Untersuchungen über die Entwicklung der Zahlungsbilanz einen Aufsatz über die deutsche Seetransportbilanz für das Jahr 1959 veröffentlicht. Das Ergebnis dieser Analyse der Bundesbank ist für die Beurteilung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Seeschifffahrt von außerordentlicher Wichtigkeit. Es gibt nämlich darüber Aufschluß, in welchem Maße die deutsche Exportwirtschaft die Dienste der deutschen Handelsflotte in der letzten Zeit in Anspruch genommen hat.

### Analyse der Bundesbank

In der deutschen Seetransportbilanz werden sämtliche Einnahmen und Ausgaben, die der deutschen Wirtschaft aus dem Transport deutscher Einfuhr- und Ausfuhrfrachten über See im Laufe eines Jahres entstehen, gegenübergestellt. Dementsprechend setzt sich die Ausgabenseite dieser Bilanz aus einer Vielzahl von Posten, die von der deutschen Volkswirtschaft für den Transport des deutschen Außenhandels gezahlt werden, zusammen: also z. B. aus den Ausgaben deutscher Importeure und Exporteure für Einfuhr- und Ausfuhrfrachten, aus den Kosten deutscher Schifffahrtsunternehmungen für die Charterung ausländischer Seeschiffe sowie aus den Hafenausgaben der

deutschen Seeschiffe im Ausland. Auf der Einnahmenseite dieser Bilanz dagegen werden erfaßt die Frachteinnahmen der deutschen Seeschifffahrt von Ausländern, die Einnahmen im Passagierverkehr, die Einnahmen der deutschen Exporteure aus Frachtrückerstattungen bei cif-Abschlüssen sowie die Einnahmen deutscher Seehäfen von ausländischen Schiffen.

Das erste Ergebnis dieser Berechnungen der Bundesbank besteht in der Feststellung, daß die Seetransportbilanz der Bundesrepublik auch im Jahre 1959 wiederum ein Defizit von etwa 700 Mio. D-Mark aufwies. Damit hat die Seetransportbilanz wiederum passiven Charakter für den Seetransport waren auch im Vorjahr nicht unbedeutend höher als ihre Einnahmen. Trotz dieses ungefähr gleich hohen Defizits der Seetransportbilanz wie im Jahre 1958 haben sich innerhalb ihrer regionalen Aufgliederung allerdings im Laufe des letzten Jahres nicht unerhebliche Veränderungen ergeben. Gegenüber den sog. Dollar-Ländern beispielsweise hat sich das Defizit um etwa 80 Mio. D-Mark verringert. Dieser Rückgang und diese erfreuliche Besserstellung der deutschen Wirtschaft ist nach der Auffassung der Bundesbank vornehmlich auf die Verminderung der Einfuhrfrachten infolge der reduzierten Kohlenimporte zurückzuführen. Hinzu kommt, daß die Einnahmen gerade in diesem Bereich wegen des Anstiegs der deutschen Exporte nach den USA und Kanada leicht zugenommen haben. Dieser Verminderung des Defizits gegenüber den Dollar-Ländern steht auf der anderen Seite allerdings eine Steigerung der Ausgaben gegenüber den Sterling-Ländern um 40 Mio. D-Mark gegenüber.

Speziell für die deutsche Seeschifffahrt zeigt diese Analyse der Bundesbank, daß der Anteil der ausländischen Seeschifffahrt am Transport der deutschen Einfuhr- und Ausfuhrfrachten in den letzten beiden Jahren kaum noch zurückgegangen ist. In den Jahren vor 1958 war der Anteil der deutschen Handelsflotte am Trans-

port des deutschen Außenhandels infolge des Wiederaufbaus des Tonnagebestandes von Jahr zu Jahr leicht angestiegen, ohne allerdings niemals seinen Vorkriegsstand zu erreichen.

Diese Entwicklung scheint in den letzten beiden Jahren zum Stillstand gekommen zu sein. Sowohl im Jahre 1958 als auch im Jahre 1959 war die deutsche Seeschifffahrt bei den von der deutschen Volkswirtschaft insgesamt gezahlten Einfuhrfrachten höchstens mit 25% beteiligt. Bei den Exportfrachten ist dieses Verhältnis etwas günstiger für die deutsche Handelsflotte. Hier betragen die entsprechenden Prozentsätze in den letzten beiden Jahren etwa 44%.

### Gesamteinnahmen zurückgegangen

Die aus dem Transport deutscher Einfuhr- und Ausfuhrfrachten für inländische und ausländische Rechnung sowie aus dem Verkehr zwischen dritten Ländern erzielten gesamten Frachteinnahmen der deutschen Seeschifffahrt haben sich im Verlauf des Jahres 1959 im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Im Vergleich zu dem im Jahre 1959 nicht nur vergrößerten, sondern auch in seiner Leistungsfähigkeit verbesserten Tonnagebestand sind die Gesamteinnahmen der deutschen Handelsflotte damit wiederum zurückgegangen. Dieses dürfte im wesentlichen eine Folge der weiterhin anhaltenden ungünstigen Konjunktursituation innerhalb der Weltschifffahrt und insbesondere des Rückgangs der Frachtraten sein. Wie die Bundesbank feststellt, mögen hierbei auch Veränderungen in der Zusammensetzung der transportierten Güterarten sowie in der Länge der Transportwege eine gewisse Rolle gespielt haben.

Welche Bedeutung der Seetransport für die Preise der eingeführten Güter hat, läßt sich erkennen aus einer weiteren Berechnung der Bundesbank, in der die gesamten Seefrachtkosten den Werten der seewärtigen Einfuhr gegenübergestellt werden. Aus dieser Untersuchung ergibt es sich, daß die Kosten für die Seefracht bei den Einfuhrfrachten im Jahre 1959 bei cif-Importen im Durchschnitt etwa 11% und bei fob-Käufen sogar mehr als 12% des Wertes der seewärtigen Einfuhr betragen haben. Gerade in diesen Angaben kommt es mit aller Deutlichkeit zum Ausdruck, wie wichtig ein rationeller Seetransport für die deutsche Außenwirtschaft ist. — S —



WvH — Unabhängig von politischen Tagesereignissen in den Entwicklungsländern versucht die Bundesrepublik seit Jahren, im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterentwickelten Gebieten wirtschaftliche Hilfe zu gewähren. Direkte Leistungen der Bundesrepublik, vor allem des Auswärtigen Amtes und des Landwirtschaftsministeriums, das schon in zahlreichen Ländern Mustergüter und Landwirtschaftsschulen einrichtete, verhelfen zu freundschaftlichen Beziehungen zwischen den jungen Staaten und uns. Da die Bundesrepublik nicht zu den kapitalintensiven Ländern zählt, kann sie größere Projekte nicht allein finanzieren. Sie beteiligt sich deshalb immer mehr durch Beiträge (1959: 250 Millionen DM) an der Arbeit internationaler Entwicklungsfonds, zu denen beispielsweise die Weltbank, die Fonds der Vereinten Nationen und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zählen.

## DEUTSCHE SEETRANSPORTBILANZ 1960

in Mio. DM

Ausgaben:		Einnahmen:	
1) Einfuhrfrachten (bei fob- und cif-Abschlüssen) .....	1928	1) Frachteinnahmen deutscher Seeschifffahrt von Ausländern	1307
2) Ausfuhrfrachten an ausländische Seeschifffahrt .....	423	2) Passagen .....	50
3) Charterung ausländischer Seeschiffe .....	60	3) Einnahmen deutscher Exporteure aus Frachtrückerstattungen bei cif-Abschlüssen .....	761
4) Hafenausgaben deutscher Seeschiffe .....	895	4) Einnahmen deutscher Seehäfen von ausländischen Schiffen ..	492
insgesamt .....	3306	insgesamt .....	2610
		Saldo .....	696

Quelle: Monatsberichte der Deutschen Bundesbank, August 1960



# Was besagt der Schiffssicherheitsvertrag

(Fortsetzung)

*In der letzten Folge war von den einleitenden Artikeln und den drei ersten Kapiteln (Allgemeine Bestimmungen, Bauart der Schiffe und Rettungsmittel) die Rede. Heute sind an der Reihe die Regeln über den Funk, die Sicherheit der Schifffahrt, die Beförderung von Getreide und gefährlichen Gütern und die Regeln über die Verhütung von Zusammenstößen auf See. Daran anschließend soll über die wichtigsten Ergebnisse der Schiffssicherheitskonferenz London 1960 berichtet werden.*

## Kapitel IV (Telegrafiefunk und Sprechfunk)

In diesem Kapitel ist angeordnet, wie Seeschiffe funkmäßig ausgerüstet sein müssen.

Jedes Fahrgastschiff ohne Rücksicht auf seine Größe und jedes Frachtschiff von 1600 BRT und mehr muß mit einer Telegrafiefunkanlage versehen sein.

Diese muß so angebracht werden, daß der Empfang der Funkzeichen durch fremde Geräusche nicht gestört werden kann. Zu diesem Zwecke ist die Funkstelle so hoch wie möglich im Schiff unterzubringen.

Zwischen der Brücke und dem Funkraum muß eine von beiden Seiten benutzbare Anruf- und Sprechverbindung vorhanden sein, die von der Hauptverständigungsanlage des Schiffes unabhängig ist.

Weiter ist vorgeschrieben, daß im Funkraum eine zuverlässige Notbeleuchtung eingebaut ist und daß dort ausreichende Ersatzteile, Werkzeuge und Prüfeinrichtungen zur Verfügung stehen, damit die Telegrafiefunkanlage auf See immer betriebsklar gehalten werden kann. Die Anlage selbst muß aus einer Haupt- und einer Notanlage bestehen, die voneinander elektrisch unabhängig sind, so daß bei Störungen der Hauptanlage sofort die Notanlage in Betrieb genommen werden kann.

Die Hauptanlage besteht aus einem Hauptsender, einem Hauptempfänger und einer Hauptstromquelle. Der Hauptsender muß auf der Telegrafiefunkfrequenz senden können und eine Normalreichweite von 150 sm haben. Für den Notsender ist eine Reichweite von 100 sm vorgeschrieben. Der Hauptempfänger muß auf der Telegrafiefunkfrequenz empfangen können; außerdem muß der Empfang auch auf solchen Frequenzen möglich sein, die für die Übermittlung von Zeitzeichen, Wettermeldungen und sonstigen für die Sicherheit der Schifffahrt wichtigen Nachrichten benutzt werden. Die Empfindlichkeit des Hauptempfängers muß ausreichend sein, um Zeichen in Kopfhörern oder in einem Lautsprecher wiederzugeben. Für die Hauptstromquelle ist vorgeschrieben, daß sie stark genug ist, um die erforderliche Reichweite des Hauptsenders sicherzustellen. Im übrigen bestimmt der Vertrag, daß die Hauptanlage mit einer Vorrichtung versehen ist, die es ermöglicht, ohne Handschaltung von Senden auf Empfang und umgekehrt umzuschalten.

Die Notstromquelle muß von der Antriebsmaschinenanlage des Schiffes und seinem elektrischen Netz unabhängig sein;

sie besteht aus Akkumulatorenbatterien, mit denen der Notsender und der Notempfänger schnell in Betrieb gesetzt und mindestens 6 Stunden lang ununterbrochen in Betrieb gehalten werden können.

Frachtschiffe zwischen 500 und 1600 BRT brauchen nicht mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüstet zu sein. Stattdessen ist eine

Sprechfunkanlage vorgeschrieben, die ebenso wie die Telegrafiefunkanlage im oberen Teil des Schiffes angebracht sein und eine gute Verständigungsmöglichkeit mit der Brücke gewährleisten muß. Die Anlage muß im Sprechfunkverkehr auf der Sprechfunk-Notfrequenz und auf mindestens einer weiteren verfügbaren Frequenz senden und empfangen können. Als Mindestreichweite sind 150 sm vorgeschrieben. Gespeist wird die Anlage durch eine Stromquelle, die ausreichen muß, um die notwendige Reichweite zu garantieren.

Weiter enthält das Kapitel Bestimmungen über die Funkwachen.

Auf Schiffen, für die eine Telegrafiefunkanlage vorgeschrieben ist, muß mindestens ein Funkoffizier fahren, der dafür zu sorgen hat, daß ein ständiger Hördienst sichergestellt wird. Zugelassen ist die Verwendung eines selbsttätigen Funkalarmgerätes (Auto-Alarmgerät), das der Funker einschalten muß, wenn er an der Leistung des grundsätzlich vorgeschriebenen Hördienstes durch andere wichtige Funkaufgaben verhindert ist. Für die Beschaffenheit des Auto-Alarmgerätes stellt das Kapitel bestimmte Mindestanforderungen.

Schiffe, die mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sind, müssen ebenfalls einen Funker fahren (hier genügt allerdings ein Besatzungsmitglied, das ein Sprechfunkzeugnis erworben hat), der den Hördienst auf der Sprechfunk-Notfrequenz nach näherer Anweisung der Verwaltung des einzelnen Landes durchführt.

Schließlich enthält das Kapitel noch Vorschriften über Peilfunkgeräte, Telegrafiefunkausrüstung von Motorrettungsbooten, tragbare Funkgeräte für Rettungsboote und das Funktagebuch.

## Kapitel V (Sicherheit der Schifffahrt)

Dieses Kapitel stellt im Vergleich mit den anderen Kapiteln des Vertrages eine Besonderheit dar: es muß nämlich mit Ausnahme von Kriegsschiffen auf alle Schiffe angewendet werden, d. h. auch auf solche, die grundsätzlich nicht unter den Vertrag fallen, wie z. B. Frachtschiffe unter 500 BRT und Fischereifahrzeuge. Diese Besonderheit erklärt sich aus der Natur der hier getroffenen Regelungen:

Es geht in diesem Kapitel um Gefahrmeldungen des Kapitäns (gefährliches Eis, gefährliche Wracks, Wirbelstürme) an die in der Nähe befindlichen Schiffe und die Behörden des nächsterreichbaren Küstenplatzes,

um den meteorologischen Dienst der Staaten, die dem Vertrage beigetreten sind, untereinander,

ferner um den Eiswachdienst und um andere Aufgaben, die der Schiffssicherheit so allgemein dienen, daß diese Vorschriften gleichmäßig und ohne Unterschied für alle Seefahrzeuge gelten müssen.

Hervorgehoben seien neben den schon genannten Bestimmungen die Regeln über ausreichende Besetzung der Schiffe im Interesse des Schutzes des menschlichen Lebens, über den Rettungsdienst an den Küsten der einzelnen Staaten (vgl. in Deutschland z. B. die Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) und über die überall einheitlich zu benutzenden Rettungssignale.

## Kapitel VI (Beförderung von Getreide und gefährlichen Gütern)

Dieses letzte Kapitel des Schiffssicherheitsvertrages enthält Rahmenvorschriften darüber, unter welchen Voraussetzungen Getreide und gefährliche Seefrachtgüter befördert werden dürfen. Für die Beförderung von Getreide ist allgemein vorgeschrieben,

daß alle erforderlichen und zweckmäßigen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen sind, um ein Übergehen der Ladung zu verhindern.

Die Füllschächte müssen im Verhältnis zu den Laderäumen die notwendige Größe haben. Die Räume selbst müssen durch ein Längsschott oder besondere Getreideschotte unterteilt sein, die „getreidedicht“ zu sein haben.

Ist ein Laderaum mit losem Getreide nur teilweise gefüllt, so muß das Getreide grade getrimmt und die Oberfläche mindestens 1,22 Meter hoch mit gesacktem Getreide oder anderer geeigneter Ladung bedeckt sein, die auf einer Planklage gestaut ist.

Im Zwischendeck darf loses Getreide in Bulkladung nicht befördert werden.

Im übrigen ist die Regelung der Getreidebeförderung im einzelnen den Vertragsstaaten überlassen, die selbstverständlich an diese Rahmenregelung und die Grundsätze des Vertrages gebunden sind.

Für die Beförderung gefährlicher Güter enthält das Kapitel nur sehr allgemeine Grundsätze, deren nähere Ausgestaltung Verpflichtung der Regierungen ist (vgl. in Deutschland die „Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter“ vom 4. 1. 1960). Zu den gefährlichen Gütern gehören z. B. Sprengstoffe, Gifte und Stoffe, die zur Selbstentzündung neigen.

Auf Fahrgastschiffen dürfen gefährliche Güter grundsätzlich nicht befördert werden.

Es gibt hier nur einige geringfügige Ausnahmen. Im übrigen beschränkt sich der Vertrag auf die allgemeine Anordnung, daß auf Schiffen, mit denen gefährliche Güter befördert werden, die nach der Eigenart dieser Güter erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen sind.

Der Verlader muß jedes gefährliche Gut mit einer schriftlichen Erklärung versehen, in der die Ladung genau bezeichnet wird.

Ferner ist jedes Gut durch ein besonderes Etikett, welches die Art der Gefährlichkeit angibt, zu markieren.

Auf dem Schiff muß eine Liste vorhanden sein, in der alle beförderten gefährlichen Güter aufgeführt sind.

## Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See

Diese Regeln stellen ein neben dem Schiffssicherheitsvertrag selbständiges internationales Abkommen dar, das in Deutschland unter der Bezeichnung „Seestraßenordnung“ seit dem 23. Dezember 1953 in Geltung ist. In der Bordpraxis ist die Seestraßenordnung, mit der ja täglich gearbeitet wird, hinlänglich bekannt, so daß in diesem Zusammenhang auf eine Wiedergabe ihres Inhalts verzichtet werden kann.





# Flotten-Umschau

Im Oktober 1960 stellte die Bundesmarine zwei Küstenminensuchboote in Dienst, die Zahl der Depotschiffe wurde vergrößert. Anfang November soll das 4800 t große Ausbildungsschiff, das größte Fahrzeug der Bundesmarine, in Rendsburg in Dienst gestellt werden. Bundespräsident Lübcke wird die Taufrede halten. Das Schiff wird mit verschiedenartigen Maschinen, Waffen und Geräten ausgestattet, um eine vielseitige Ausbildung der Kadetten auf See durchführen zu können.

In der ersten Oktoberhälfte wurden Bremerhaven, Kiel und Hamburg von amerikanischen Kriegsschiffen angelaufen, die vorher an mehrwöchigen Manövern im Ost- und Nordatlantik beteiligt waren.

Das kernenergiegetriebene U-Boot „Triton“ lief Bremerhaven an. Erstmals besuchte ein Schiff mit Atomtrieb einen deutschen Hafen. Befürchtungen, daß eine Gefährdung der Außenwelt durch Strahlungen auftreten könnte, erwiesen sich als gegenstandslos. Messungen in der Nähe des Bootes mit Geigerzählern gaben kein Ergebnis. Überprüfung von Wasserproben aus dem Kielwasser des Bootes brachten keine Besonderheiten. Kampfschwimmer der Bundesmarine untersuchten vorher den Liegeplatz des Bootes. Diese Froschmänner, die seit einiger Zeit in einer besonderen Einheit als Kampfschwimmer und Minentaucher ausgebildet werden, konnten zeigen, daß sie sich mit ihrer Tauchausrüstung auch in kälterem Wasser zurechtfinden und arbeiten können. „Triton“ wurde am 10. November 1959 in Dienst gestellt. Es ist bisher das einzige U-Boot mit einer doppelten Reaktoranlage. Die Wasserverdrängung über Wasser beträgt 5900 ts, unter Wasser fast 8000 ts. Das Boot soll aufgetaucht etwa 33 Knoten, unter Wasser etwa 35 Knoten laufen. Es ist 136 m lang, 11,3 m breit und hat etwa 7,5 m Tiefgang. Die Besatzung zählt 145 Köpfe. Es ist daher wohl verständlich, daß um diesen außergewöhnlichen Besucher einiger Aufwand entstand und Sicherungsmaßnahmen getroffen werden mußten.

Das Boot dient der Frühwarnung schneller Flottenverbände. Der tauchfähige Radarträger soll als Vorposten dienen und muß die Geschwindigkeitsstufe des Flottenverbandes einhalten können. Da das Boot für seinen Verwendungszweck aufgetaucht fahren muß, ist der Bootsträger so geformt, daß er sowohl für schnelle Unterwasser- als für Überwasserfahrt geeignet ist, d. h. es hat nicht die Tropfenform wie die Boote der Skipjack-Klasse. Der von den beiden Druckwasserreaktoren erzeugte Dampf treibt zwei Turbinen, die über Getriebe auf zwei Wellen wirken. Die weitere technische Ausrüstung besteht vor allem aus einfahrbaren Radargeräten. Mehrere Torpedorohre stellen die Bewaffnung dar. Während des siebentägigen Besuches des Bootes in Bremerhaven wurde es mit einer Unterwasserbalkensperre gesichert. Das Boot wurde dadurch besonders bekannt, daß es im Frühjahr in 84 Tagen unter Wasser um die Erde fuhr, und hierbei nur zweimal halb auftauchte.

In Hamburg liefen das Versorgungsschiff „Antares“, der Zerstörer „Fiske“ und der Tanker „Severn“ ein. Der Versorger ist für den Ladungsoffizier in der Linienfahrt ein interessantes Schiff. In den fünf Decks sind in zahlreichen Stellagen etwa 20 000 verschiedene Artikel untergebracht, vom kleinen Nagel und Medizinfläschchen zum dicken Stahlrohr und Kühlschranks. Mit Hilfe einer Lochkarten-Kartei und Rechenanlage wird ermittelt, wo und wieviel Stücke des einzelnen Artikels zu finden

sind. In wenigen Minuten kann das Gesuchte durch einen Aufzug an Oberdeck gebracht werden. Das Ladegeschirr ist äußerst stark und dafür konstruiert, die vom Kriegsschiff verlangte Ware während der Fahrt auch bei ungünstigen Wetterverhältnissen zu übergeben.

Der 17 000-t-Kreuzer „Macon“ besuchte Kiel. Es handelt sich um ein modernes, sehr kampfkraftiges Schiff. Der Zerstörer „Z 2“ und fünf Boote des 1. Schnellboot-Geschwaders empfingen den Besucher bereits bei Langeland. Die Besatzung besteht aus fast 1200 Mann. Das Schiff machte eine Kreuzfahrt in der Ostsee und lief anschließend von Kiel durch den Nord-

## Sport an Bord

### Erfolgsreihe des MS „Hamburg“

Da zwischen den beiden letzten Reisen ein großer Wechsel war, fühlten wir den neuen Spielern in Rotterdam am 30. Mai erstmalig auf den Zahn. Unser Gegner war die Mannschaft des MS „Ubena“, Deutsche Afrika Linie.

Nach überlegenem Spiel in der ersten Halbzeit waren wir 1 : 0 in Führung. Da jetzt die Fähigkeiten der Neuen einigermaßen klar geworden waren, wurde eine Umstellung vorgenommen. Diese bewährte sich bestens, und nun spielten wir unseren Gegner aus. Endstand: 8 : 0.

Schon zwei Tage später spielten wir gegen den Finnland-Pokal-Sieger, das MS „Phoenix“ von der Argo. Diese Mannschaft war in 16 Spielen ungeschlagen. Auch wir lagen bei Halbzeit 1 : 3 im Rückstand. Dann aber spielte unsere Mannschaft groß auf und glück zum 3 : 3 aus, wobei es bis zum Abpfiff verblieb.

In Singapore spielten wir am 29. 6. gegen das Team des MS „Antiochus“ der Blue-Funnel, Line im herrlichen Stadion von River-Valley bei annähernd 40° Hitze. Wieder bis zur Halbzeit ein ausgeglichenes Spiel, welches uns mit 2 : 1 in Führung sah. Dann aber setzte sich die Kampfkraft unserer Jungen durch und wir gewannen 5 : 1.

Die Mannschaft der Hong-Kong-Telephon-Compagnie, eine aus dort beschäftigten Engländern bestehende Mannschaft, machte uns schwer zu schaffen. So lagen wir bei Halbzeit 1 : 2 im Rückstand. Aber der nun schon Tradition gewordene Auftrieb in der zweiten Halbzeit schaffte dann auch hier einen 3 : 2-Sieg.

Dann war es so weit: Unser Wunsch, endlich gegen eines der Kombi-Schiffe zu spielen, ging in Yokohama in Erfüllung. MS „Bayerstein“ vom Norddeutschen Lloyd war unser Gegner. Leider hatten die Bremer Buttjes eine schwache Mannschaft, welche dann von unseren Hamburger Dietleins auch standesgemäß mit 15 : 0 beerdigt wurde.

In Kobe traten wir dann gegen unseren altbekannten Gegner, die Shinko-Highschool an. Es war das zehnte Spiel gegen diese starke Mannschaft. Eine große Genugtuung war es für uns, als der Rektor der Schule unserem Mannschaftsbetreuer vor dem Spiel seine Freude über die nun seit fünf Jahren bestehenden Beziehungen aussprach und erwähnte, daß unser Team sich in Kobe viele Freunde erworben habe und schon immer ungeduldig erwartet würde. Zum Spiel selbst ist zu sagen, daß wir zwar 3 : 1 in Führung lagen, aber in den letzten zehn Minuten noch zwei Tore hinnehmen mußten zum 3 : 3.

Und wieder ein Angstgegner in Cebu auf den Philippinen. Die Liga-Mannschaft der William-

ostsee-Kanal in die Nordsee. Für die Anwohner des Kanals war ein derartiges großes Kriegsschiff ein ungewohnter Anblick.

Die VI. US-Flotte, die im Mittelmeer stationiert ist, wurde durch einen dritten Flugzeugträger, durch USS „Saratoga“ verstärkt. In diesem aus etwa 50 Fahrzeugen bestehenden Verband bilden dann die Träger „Independence“, „Intrepid“ und „Saratoga“ den inneren Kern. Im nächsten Jahr werden die USA über 16 moderne Flugzeugträger verfügen. Die beiden 35 000 t großen Schlachtschiffe „Washington“ und „North Carolina“ werden hingegen verschrottet. Von diesem Schiffstyp verbleiben nur 8 Einheiten in der Reserveflotte. Die Zeit der Schlachtschiffe scheint demnach vorbei zu sein. Ende September lief in Newport (Virginia) der 85 000-t-Flugzeugträger „Enterprise“ vom Stapel, ein mit 8 Atomreaktoren ausgestattetes 332 m langes und 40,5 m breites Schiff. Das Flugdeck hat eine Breite von etwa 77 m.

— R —

Line hatte uns bisher immer besiegt. Diesmal gelang es uns, in einem sehr schnellen Spiel ein Remis zu erreichen. Das 1 : 1 war für uns ein großer Erfolg gegen diese Halb-Profis.

Das Team der Britischen Army in Singapore hatte unsere Mannschaft wohl unterschätzt und mußte die Quittung einstecken, 10 : 2 gewannen wir mühelos.

Colombo war der nächste Schauplatz. Die Mannschaft des MS „Bella Lavia“ der Hansa-Linie hatte ein sehr gutes Team. Der junge Torwächter brachte unsere Stürmer bald zur Verzweiflung. In die Pause gingen wir 0 : 0. Wiederum schaffte unser Team es mit dem zweiten Wind, und durch zwei herrlich herausgespielte Tore siegten wir dann noch mit 2 : 0. Dann wollte es die Mannschaft unserer Agentur, **Freundenberg & Co.**, wissen und forderte uns heraus. Aber für unsere groß in Form spielende Mannschaft gab es kein Halten und wir siegten überlegen 8 : 1.

Damit blieben wir auf dieser Reise bei sieben Siegen und drei Unentschieden ungeschlagen. Da die Mannschaft fast zusammenbleibt, hoffen wir auch von unserer 19. Reise das nächste Mal Erfreuliches berichten zu können.

Theo Laugowicz

### MS „Sabratha“ gegen MS „Kassel“

Das Spiel, das am 26. 9. 60 in Rotterdam ausgetragen wurde, ging über 2 mal 30 Minuten und endete 5 : 1 für Sabratha.

Schon nach 7 Minuten hieß es durch unseren Rechtsaußen 1:0 für „Sabratha“. Die „Kassel“ ließ sich dadurch aber nicht beeinflussen und spielte dann ca. 15 Minuten mit leichten Vorteilen, was ihnen auch in der 17. Minute das verdiente 1:1 einbrachte. Nun schalteten wir auf Alarm und gingen selber zum Angriff über und führten nach weiteren 10 Minuten mit 2 : 1. Das Tor fiel nach einer sehr schönen Abwehr des Torwartes der „Kassel“, der den Nachschuß unseres Halblinken aber nicht mehr halten konnte. Mit diesem Torstand ging es dann in die Halbzeit. Als es dunkel wurde, schaltete man die Flutlichtanlage ein und es ging mit einem weißen Ball weiter. Wir kamen gut ins Spiel und schon nach zehn Minuten hieß es 3 : 1 für „Sabratha“ durch eine sehr schöne Kombination des linken Flügelers. Die beiden letzten Tore fielen kurz darauf durch unseren Mittelstürmer, der das 4. und 5. Tor jeweils im Alleingang schoß. Alles in Allem war es ein sehr schönes und von beiden Seiten fair ausgetragenes Spiel.

Gleichzeitig möchten wir hier der Stadt Rotterdam für die bestimmte einmalige Seemannssportstätte und der „Deutschen Seemannsmision“ in Rotterdam für die prompte Vermittlung von Spielen für unser Schiff unseren allerherzlichsten Dank auszusprechen.

Hans Borchers





# Die Freiwache



## Strandung

am Totensonntag

Von Kapitän Paul Schubert

Der November ist in unsern Breiten erfahrungsgemäß der Monat der meisten Stürme und Schiffsunfälle. Wieviele Schiffe hat er in die Tiefe gerissen, hat sie stranden oder kentern lassen? Wieviele brave Fahrleute sind auf See geblieben? Wir gedenken ihrer am Totensonntag.

Um ein Haar hätte es auch meine Männer und mich erwischt in einem Novembersturm.

Es war am Totensonntag, dem 22. November 1922. Ich war mit D. „Eduard H.“ in Ballast nach Stolpmünde bestimmt. Es stürmte ablandig aus Südwest. Als ich um 10 Uhr vormittags vor der Einfahrt anlangte, hatte der Wind auf Westnordwest gedreht. Auf dem Lotsenturm wehte das Signal „Einlaufen unmöglich“. Um Seeraum zu gewinnen, ging ich mit voller Fahrt auf Nordkurs, schaffte aber nur noch vier Knoten, als der Wind in Orkanstärke auf Nord sprang. Das Schiff steuerte nicht mehr und legte sich quer zum Wind. Nun versuchte ich vor dem Wind auf Gegenkurs zu gehen, weil ich hoffte, daß die Rechtschraube eine günstigere Wirkung ausüben würde, doch kamen wir auch so nur bis Ost zum Norden. Ein Versuch zu ankern versagte von vornherein, weil der Anker trotz langer Kette nicht hielt. Das Schiff legte sich quer zur See und schlingerte so stark, daß die Ladebäume aus ihren Halterungen gerissen wurden. Der Anker mußte wieder eingehievt werden. Inzwischen hatte ich ausgerechnet, daß unter diesen Umständen das Schiff spätestens um 7 Uhr abends gestrandet sein würde. Um 3 Uhr beschloß ich deshalb trotz des auflandigen Orkans, das Einlaufen nach Stolpmünde zu riskieren. Ich gab der Besatzung den Befehl: „Wertsachen einstecken, Freiwache an Deck!“ Außer der Besatzung befand sich noch die Frau des Ersten Offiziers an Bord. Dies war meine größte Sorge, denn ohne Wissen meines Reeders hatte ich dieser die Mitfahrt bis nach Stolpmünde erlaubt.

Mit äußerster Kraft ging es nun auf die Einfahrt zu. In der schweren Grundsee schor das Schiff nach beiden Seiten weit aus. Mal hatten wir den Westmolenkopf an Backbord, dann wieder den Ostmolenkopf an Steuerbord. Die Einfahrt zwischen den beiden Molenköpfen war nur fünfzig Meter breit. Als ich bereits mit einer Strandung außerhalb der Molen rechnete, schmetterte der Bug in Höhe des Ankerspills gegen die Ostmole, wobei die Bordwand einen Meter tief eingedrückt wurde. Mit schwerer Havarie hatten wir nun den Vorhafen erreicht, drehten gegen den Wind auf und ließen den

(Lesen Sie weiter S. 170)

## Ein Seemannsgarn

spinnt Theodor Janeczek



Weißt du noch, in Singapur  
Gingen wir an Land,  
Keinen Pfennig in der Hand  
Und trotzdem einen Brand.  
Jonny ritt auf einem Stier  
Und das Volk, es schrie.  
Mensch, das Ding von Singapur,  
Das vergeß' ich nie.

Und als in Manila wir  
Tranken gelben Rum,  
Blieben wir so lang am Pier,  
Hallelujah on the boom.  
Als das Schiff schon lange fort  
Kehrten wir zurück,  
Schwammen hinterher an Bord.  
Mensch, das war ein Stück!

Stürme haben wir erlebt,  
Grausig fürchterlich.  
Niemals haben wir gebebt,  
Glaubt mir's, sicherlich.  
Als der Koch fiel in das Meer,  
Haben wir gelacht  
Und wir warfen hinterher  
Das, was er zu Suppe macht.

Mädchen hatt' ich hundert Stück  
Jeglicher Nation,  
Und bei jeder hatt' ich Glück,  
In Afrika drei Kinder schon.  
Mit 'nem Filmstar ging ich mal  
Einmal in ihr Haus,  
Doch da schmiß der Butler mich  
Achtern wieder raus.

Mensch, was habe ich erlebt,  
Was könnt' ich erzähl'n,  
Wie als Heizer einmal ich  
Mußt' mich furchtbar quäl'n.  
Gibst du mir noch einen aus,  
Dann erzähl' ich dir,  
Als ich mal im Opernhaus  
Spielte öffentlich Klavier.

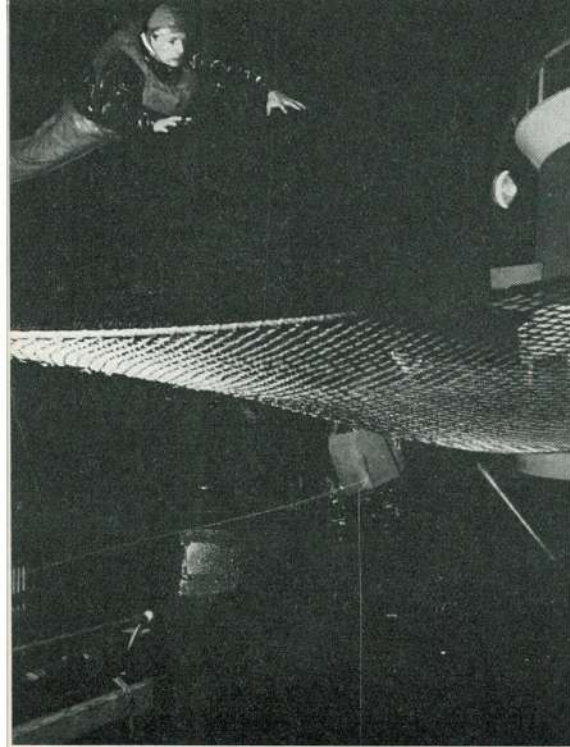
Mann, du meinst, daß alles Schwindel sei,  
Du hast wohl einen Mann im Ohr.  
Frag' mal Jonny, der war auch dabei,  
Der singt dir ganz was and'res vor.  
Sowas kannst du mir nicht sagen.  
Sei bloß ruhig, Mensch, du spinnst,  
Ich geh' dir gleich an deinen Kragen,  
Sieh zu, daß du nur Land gewinnst!

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE • SCHMIEROELE

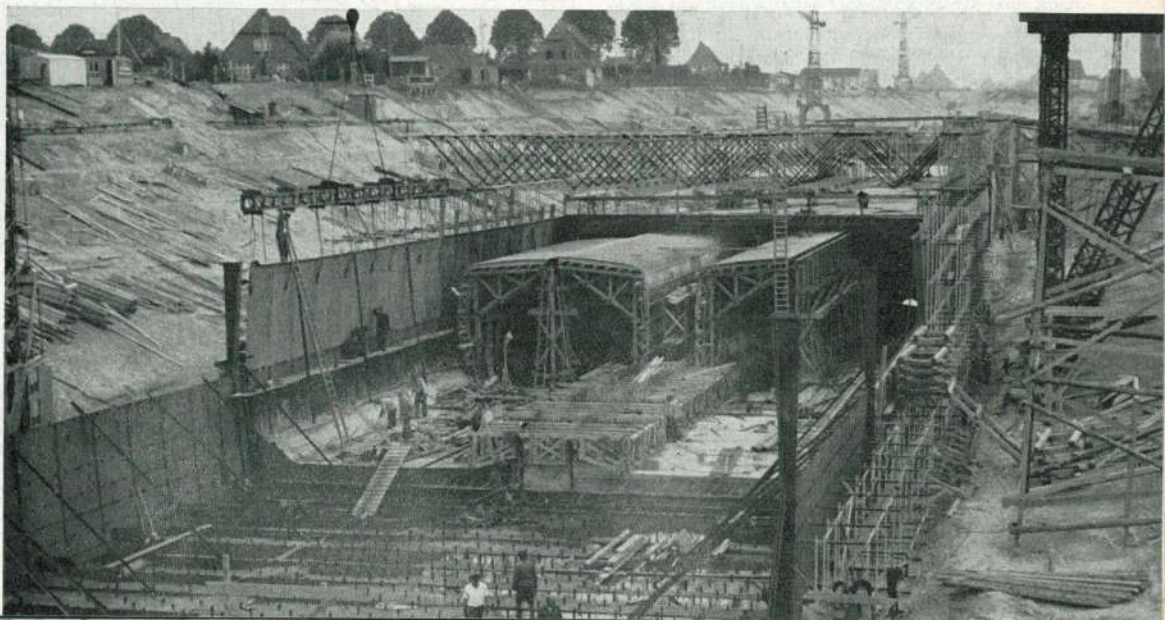




Links oben: Sprung vom Havaristen in das Netz des Seenot-Rescuekreuzers — oben: Moses, Leichtmatrose und Meister. Der Junge hat sich noch ein bißchen schwer beim doppelten Paalsteek, den Leichtmatrosen erkennt man an seinem überlegen gutmütigen Grinsen und an der Tätowierung. Gelassene Sicherheit kennzeichnet den Meister — rechts oben: Beim Betrachten dieses Fotos können wir der Deutschen Luftflanz zu ihrer glänzenden Idee und deren so charmant überzeugenden Verwirklichung ihres neuen Service-Stils im Ostasiendienst nur gratulieren — mitte: Das vom Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder anlässlich des diesjährigen Reedertages („Kehrwieder“ berichtete ausführlich in der vorigen Ausgabe) dem Oberbürgermeister von Stuttgart, Dr. Klett, überreichte kunstvolle Modell der Hansekogge „Jesus von Lübeck“. In seiner Begrüßungsansprache sagte der Vorsitzende Harald H. Schudt wörtlich: Wir hoffen, daß die deutsche Seeschiffahrt mit ihrem modernen Schiffsmaterial und ihren hervorragenden Besatzungen trotz aller Schwierigkeiten konjunktureller und struktureller Art auch in der Zukunft in der Lage ist, ihre Leistungen weiterhin zu steigern — unten links: Am 13. November, vor 500 Jahren, starb der portugiesische Prinz Heinrich, genannt Heinrich der Seefahrer. Unser Foto zeigt die „Faust“ von Sagres an der Südwestecke Portugals, wo der geniale Prinz die erste Seefahrtsschule der Welt errichtete. Mit seinen berühmten Caravellen und bahnbrechenden nautischen Studien schuf er die Voraussetzung für die großen Entdeckungsfahrten und eine weltweite Seefahrt. Portugal feierte in diesem Jahre mit hohen Staatsbesuchen und eindrucksvollen Flottenparaden diesen genialen Pionier der ozeanischen Seefahrt. Deutscherseits nahmen die „Gorch Fock“, Schulfregatte „Hipper“ und der Zerstörer „Z 6“ daran teil. Im Rahmen dieser Feierlichkeiten wurde auf Cap Sagres unter Anwesenheit der Staatsoberhäupter von Portugal und Brasilien ein Pradao-Gedenkstein eingeweiht. Diese Pradaos setzten die portugiesischen Entdecker zu Ehren ihrer Könige an den Küsten Afrikas — mitte unten: Nur für Fußgänger ist dieser relativ feuchte Weg vom Vegesacker Weserstrand zum Dampfer gestattet — rechts unten: Im nächsten Sommer soll der Tunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg fertiggestellt sein. Unser Foto zeigt den Bau des 140 m langen doppelrohrigen Tunnelmittelstücks, das bereits im vorigen Frühjahr unter Beisein des Bundesverkehrsministers schwimmend in den Kanal eingefahren und in sein vorbereitetes Bett versenkt worden ist.









Mein Großvater pflegte zu sagen: „Die Schreibmaschine und das Telefon hat der Teufel in einer Nacht erfunden.“ Er konnte diese neuen Errungenschaften der Technik nun einmal nicht leiden. Diese verdienstvollen Hilfsmaschinen des Menschen störten ihn in seiner beschaulichen Ruhe.

Dennoch möchte ich behaupten, daß er seine Meinung revidiert haben würde, hätte er die nachstehend geschilderte Begebenheit gekannt. Mr. Howard, ein etwas nervöser Kaufmann aus den Kolonien, kam in Colombo in letzter Minute an Bord des Indiefahrers „Victoria“, um eine Geschäftsreise nach Europa anzutreten. Mr. Howard kam immer in letzter Minute, denn er hatte es stets eilig. Da er sich kurzfristig entschieden hatte, blieb ihm keine Zeit, sich bei der Schiffsagentur eine Fahrkarte zu beschaffen, und so erschien er an Bord im Büro des Zahlmeisters, um dies nachzuholen. Er hatte Glück, es war noch eine Kabine frei. Beiläufig erwähnte der Zahlmeister, daß die ihm zugewiesene Kabine nicht nur über ein Privatbad, sondern auch über ein eigenes Telefon verfüge. Da aber kam er an die richtige Adresse. Das Wörtchen Telefon genügte, um Mr. Howard auf die berühmte Palme zu bringen.

„Ich brauche kein Telefon und ich will auch keins haben“, rief er entrüstet. Die Ader an seiner Stirn schwoll an. „Auf meinem Schreibtisch im Büro stehen drei von diesen Höllenmaschinen, die sich ständig im Läuten und Rasseln ablösen und mir die Nerven zereißten. Wünsche wenigstens hier an Bord davon verschont zu bleiben!“

Der Zahlmeister beruhigte ihn. „Aber bitte, Mr. Howard, es wird Sie ja niemand übers Telefon belästigen, wenn Sie es nicht wünschen.“

„Ich bitte darum!“ Mit diesen Worten verschwand Mr. Howard in Richtung auf seine Kabine.

Am ersten Abend begab sich Mr. Howard nach einer erfolgreichen Bridgepartie zeitig in seine Kammer. Feindselig betrachtete er das Telefon: „Wage es zu läuten!“

Mr. Howard verbrachte eine ruhige Nacht, erschien ausgeruht und wohlgelaunt am Frühstückstisch und unterhielt sich angeregt mit seiner Tischnachbarin, einer rassigen Portugiesin.

Als die Sonne ihren höchsten Stand erreicht hatte, waren schon viele Freundschaften geschlossen und gebührend besiegelt worden, so daß Mr. Howard den abendlichen Festlichkeiten mit besonderer Erwartung entgegen sah. Er wurde nicht enttäuscht. In froher Gesellschaft verlebte er die Abendstunden und man konnte ihn noch zu später Nachtstunde an der Bar hängen sehen.

Die acht Gläser der Mitternachtsstunde waren längst verklungen, als Mr. Howard seiner Kabine zustrebte, leicht schwankend, eine glühende Havanna zwischen den Zähnen. Nach einigen Umwegen gelangte er wohlbehalten in seine Behausung, ließ sich aufs Bett fallen und war augenblicklich eingeschlafen.

Einige Stunden hatte Mr. Howard bereits fest und tief geschlafen, einem gefällten Baum gleich, doch dann begann er sich plötzlich unruhig hin und her zu wälzen. Irgend etwas schien ihn zu stören. Ja, natürlich, das war es: er träumte, er träumte aufgeregt und entsetzlich. Aha, jetzt sah er sie ganz deutlich vor sich, die drei Telefone auf seinem Schreibtisch im Büro. Sie rasselten und klingelten gleichzeitig und unaufhörlich. Jedes trug sogar ein Gesicht zur Schau, aus dem es ihn mit kleinen Augen herausfordernd anblinzelte.

Bei Mr. Howard siegte der Mut über die Müdigkeit. Jäh fuhr er im Bett hoch und riß die Augen weit auf. Was er sah, ließ ihn das Blut in seinen Adern erstarren. Für Sekunden vermochte er sich nicht zu rühren. Gleichzeitig legte sich ein Brandgeruch auf seine Lungen. Dann entdeckte er die Ursache.

Seine Havanna lag verkohlt am Fuße der blankpolierten Kommode. Ein handflächen-großes Loch war in den Teppich gebrannt und gierig leckte eine kleine Flamme am Lack der Kommode empor. Dazwischen läutete das Telefon. Hellwach sprang Mr. Howard aus dem Bett. In Sekundenschnelle hatte er die Wasserkaraffe ergriffen, die Flamme erstickt und das Zimmer gelüftet. Dann lehnte er aufatmend am Türpfosten und strich sich mit dem Handrücken den Schweiß von der Stirn.

Das Telefon klingelte immer noch. Mr. Howard lächelte und nahm den Hörer ab: „Howard speaking!“

Am andern Ende meldete sich eine wohlklingende Altstimme: „Endlich! ist dort das Schiffshospital?“

„Nein, hier spricht Howard, Kabine 12.“ „Verzeihung, da muß ich mich in der Nummer geirrt haben. Entschuldigen Sie!“ „Bitte!“

Mr. Howard lächelte immer noch, legte behutsam den Hörer auf die Gabel und sah das Telefon liebevoll an.



„Aber Chally, du bist doch hier nicht an Bord!“

Steuerbordanker fallen. Durch Wind und See-gang wurde das Schiff allmählich gegen die Westmole gedrückt. Hier standen einige Fischer klar, um uns zu helfen. Zuerst wurde die Frau des Ersten Offiziers mittels einer Leine auf die Mole geholt. Die Besatzung blieb an Bord. Während der Nacht brach die Ankerkette. Immer dichter kam das Schiff an die Mole und erhielt bereits unter Wasser schwere Beschädigungen.

Der nächste Tag brachte etwas besseres Wetter. Nachdem ich noch zehn Fischer für die Bergung angenommen hatte, gelang es uns mit einer starken Stahlrosse, die uns das Hafenamt zur Verfügung gestellt hatte, das Schiff wieder in tieferes Wasser und dann über den Achtersteven in den Hafen zu bringen.

Die beabsichtigte Reise konnte natürlich nicht durchgeführt werden. Wir mußten zurück nach Stettin und gingen dort an die Werft.

## Wo heet de Damper?

In die griechische Mythologie führen uns die Namen der Motorschiffe der Bremer Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“. Gerade passiert uns das

### MS „PYLADES“

Die „Pylades“ ist ein schon recht betagtes Mädchen, das als Dampfer 1906 von der A.G. „Weser“ in Bremen erbaut und 1950 zu 75 % erneuert und zum Motorschiff umgebaut wurde. 735 BRT, 550 PSE, 9 Knoten.

Von dem Freundespaar Pylades—Orest blieb uns nach dem Kriege nur die „Pylades“. Am Grasbrook zu Hamburg wurde sie am 11. März 1945 von Bomben getroffen und sank, konnte jedoch wieder gehoben und an die Stücklenwerft zur behelfsmäßigen Reparatur gebracht werden. Der endgültige Umbau erfolgte dann an der Weser. Das ebenfalls 1906 erbaute Schwesterschiff „Orest“ dagegen wurde am 19. August 1944 in Bremen von Fliegerbomben getroffen. Der völlig ausgebrannte Rumpf wurde 1945 nach Kopenhagen zur Reparatur gebracht.

Mit dem genannten Freundespaar beschäftigt sich auch Glück in seiner Oper „Iphigenia auf Tauris“ und Goethe in dem gleichnamigen Schauspiel „Iphigenie auf Tauris“.

Nach der griechischen Sage war Orest der Sohn Agamemnons, des Königs von Mykenä, und der Königin Klytemnestra. Agamemnon war Führer der Griechen vor Troja. Nach seiner Rückkehr wurde er auf Anstiften seiner Gattin ermordet. Orest rächte seinen Vater und tötete seine Mutter, wurde nun aber als Muttermörder von den Eumeniden, den Rache-göttinnen, verfolgt. Er konnte sie auf Anraten Apolls nur dadurch versöhnen, daß er mit seinem Freund Pylades aus Tauris das Kultbild der Artemis holte. Bei der Landung auf Tauris sollten die beiden als Landesfremde geopfert werden, doch rettete seine Schwester Iphigenia, die nach dort entrückt war und der Artemis als Priesterin diente, Orest und seinen Freund Pylades, und flüchtete mit ihnen nach Attika.

Käpten Brass



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

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt





# Johannes Holst,

## der Maler der Segelschiffahrt, wurde 80 Jahre alt

Mein lieber Hannes!

Endlich wurde es einmal wahr, was wir schon lange geplant hatten: ein Besuch bei Dir in Deinem Atelier. Der „Große Michel“, der Fährdampfer, brachte mich bei ruseligem Wetter zu Dir hinaus zur Elbinsel Altenwerder, zu Deinem schmucken Häuschen am Dreikaten-deich. Da war es schon, ein paar Minuten von der Dampferbrücke entfernt. „Johs. Holst, Marinemaler-Autodidakt“ stand an der Haustür. Ich stieg die Treppe hinauf, begrüßt von Deiner Tochter und Deinem Enkel. Und dann kamst Du mir schon entgegen und holtest mich in Deine Räume. Nun, das Händeschütteln und das Gutenachtsagen hätte ich bald vergessen. Ich konnte nur die Augen weit aufreißen. Schiffe und See überall an den Wänden, besonders Segelschiffe, auf den Staffeleien, gestapelt in den Ecken, selbst auf Deinem Bechstein-Flügel lagen Deine Gemälde. Ganz wirr wurde mir im Kopf. Endlich hatte ich alles gesehen und wir konnten klönen, konnten ein richtiges Garn spinnen, wie wir es so oft getan hatten, wenn wir uns auf der Elbe oder auf Helgoland, an der Nordseeküste oder in den dänischen Gewässern trafen und auf den Regatten gegeneinander mackerten, Du mit Deiner „Mia Lisa“, ich mit der „Welle“.

Vierzig Jahre ist es jetzt her, da sah ich eines Deiner Werke in der Kunsthandlung von Commeter in Hamburg. Es stellte eine Viermastbark dar. Ich konnte mich nicht losreißen von dem Bild, so vernarrt war ich darin, bis mich ein Freund aus meinem Sinnieren herausriß: „Nu kiek nich allns von dat Bild aff, Lud'n! Dat is Hannes Holst sien letztes Wark. Is dat etwa nix? Kennst Du Hannes nich? He is doch ook bi uns in'n Seilverein.“ Ein paar Tage später lernte ich Dich dann auch in der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne persönlich kennen. Und da wir ja nun beide Segelschiffsnarren sind, wurde es ein langer Abend.

Nun sind wir gute Freunde geworden. Du warst genauso wie ich vom Wasser nicht wegzuprügeln. Das wundert mich gar nicht, waren Deine Eltern und Großeltern, Deine Onkel und Vettern und was Du sonst noch an Verwandten

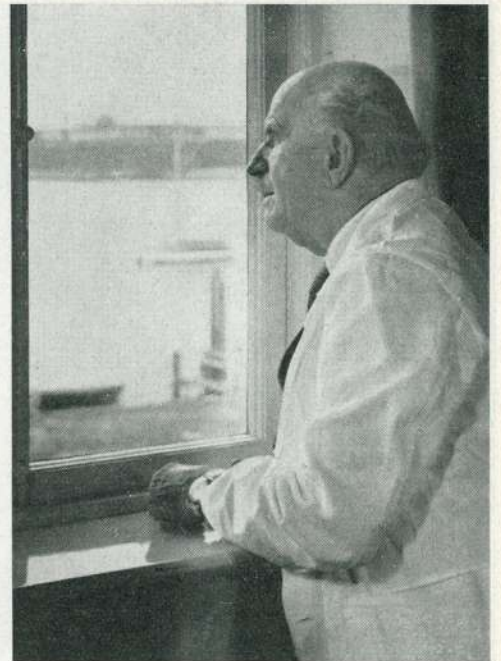
hattest, alle Schiffer und Fischer. Und alle aus Altenwerder. Die Oolwarder aber sind genau solch Schlag Menschen wie die Finkenwerder oder die Blankeneser. Sie ließen keinen vorbeisegeln. Du aber solltest kein Fischer-mann, kein Schiffer werden, Du solltest einen „ordentlichen Beruf“ erlernen. Als ob Seemann sein kein ordentlicher Beruf wäre! Da Du immer mit Skizzenbuch, Bleifeder und Buntstiften am Köhlbrand herumbutjertest, kamst Du zu einem Malermeister auf Finkenwerder in die Lehre. Hattest Du den ganzen Tag den dicken Quast geschwungen, griffst Du abends zu den kleinen Pinseln, und die Fischkutter standen Dir Modell zu Deinen Bildern.

Du hattest damals schon Grappen im Kopf, Hannes, fixe Grappen. So einer wie Wilhelm Melbye, der dänische Marinemaler, wolltest Du werden. Irgendwo hattest Du seine Bilder gesehen und diese hatten es Dir angetan. An Melbyes Schiffen fehlte nichts, jeder Block, jede Gording, jede Brasse saß richtig, kein Windjammermann hätte daran etwas auszu-setzen gehabt. Und seine Schiffe lagen richtig zum Wind und zur See und die Segelführung entsprach genau dem Seegang und der Wolkenbildung. Ja, Melbye konnte gewissermaßen sogar den Wind malen.

Eines Tages nahm Dich Dein Vater mit zu Professor Leitner. Das war einer der bedeutendsten Marinemaler Hamburgs. Du zeigtest ihm Deine Bilder und der Professor klopfte Dir auf die Schulter und sagte: „Mach' so weiter, Junge, dann wird aus Dir etwas!“ Unaufhörlich hast Du an Dir gearbeitet und jetzt, da Du Dein 80. Lebensjahr vollendet hast, arbeitest Du immer noch an Dir und an Deinen Bildern. Und darin zeigt sich Dein wahres Künstlertum. Du hast Dich auch um keine Kunstrichtung gekümmert, hast kein rotes Wasser und kein grünes Segel gemalt. Du hast immer nur die See und die Schiffe dargestellt, wie sie wirklich sind.

Zuerst hatte ein kleiner Kunsthändler Deine Bilder für wenige Mark aufgekauft und wollte immer mehr von Dir haben. Dann aber führte Dich der Marinemaler Professor Schnars-Alquist zur Kunsthandlung von Commeter und der sah sofort, was in Dir steckte. Er hat Deine Segelschiffe in seinem Schaufenster ausgestellt und alle Leute blieben stehen und bewunderten sie.

Eines seiner letzten Werke stellt den Viermaster „Pamir“ dar, der ein so unglückliches Ende fand. Man könnte es fast für ein Foto halten, aufgenommen von einem entgegenkommenden Dampfer. Aber es ist die echte „Handschrift“ von Johannes Holst: So segelt ein Squarerigger beim Wind, so läuft die See und so ziehen die Wolken. Mehr Segel kann das Schiff auch bei diesem Wetter nicht tragen.



Hier vor seinem Atelierfenster am Köhlbrand müssen sie alle vorbei, die Kutter und Kümos, die Tanker und Frachter, die nach Harburg wollen oder von Harburg kommen und immer wieder blickt Marinemaler Johannes Holst ihnen nach.

Auch die Seeleute und die Kapitäne. Damals führen noch viele Barken und Vollschiffe von Hamburg aus. Jeder Segelschiffskapitän wollte von Dir ein Bild seines Schiffes. Es gab bald keinen Segler der Reederei Laeisz, von Knöhr & Burchard, von Siemers oder von Wachsmuth & Krogmann, den Du nicht auf die Leinwand gebracht hattest. Und nach den Kapitänen kamen die Reeder selbst und wollten einen „Holst“ in ihrem Kontor aufhängen. Es blieb dabei nicht bei den Seglern. Die Dampfer und Motorschiffe kamen hinzu. Manche Reederei lud Dich zu Reisen ein und erkannte so Deine Kunst an. Jeder war stolz, wenn er sich eines Deiner Bilder in die Stube hängen konnte. Und das schätzten die Seeleute und die Reeder und alle, die etwas von der Schifffahrt verstanden, ganz besonders an Dir, daß auf Deinen Werken wirklich alles „schip-shape“ war. Auch Du hast gelernt, den Wind zu malen.

Natürlich haben wir auch über das Segeln geschnackt. Deine Jachten, die eine schöner als die andere, hast Du selbst entworfen und selbst gebaut. Noch heute segelst Du und wenn Du an Deiner Staffelei stehst und wirfst einen Blick aus dem Fenster, dann liegt vor Deinem Haus Deine „Mia Lisa“, der Seekreuzer, der unter Deinen Händen in den 20er Jahren entstand. Viele, viele Regatten hast Du mit der „Mia Lisa“ gewonnen, noch in diesem Herbst die Hindenburg-Wettfahrt nach Stadersand.

Dein handwerkliches Geschick zeigte sich auch, als Du eine Zeitlang Geigen baute, wohl an die zweihundert Stück. Es kamen auch andere Musikinstrumente hinzu, die bis nach Amerika wanderten. Du bist ja selbst sehr musikbegabt und hast in früheren Jahren in manchem Konzert mitgewirkt. Das aber, was Dich groß und berühmt gemacht hat, das sind Deine See-stücke und Deine Schiffe. Auch darin liegt Musik. Und wir Seefahrer meinen, das wäre die schönste Musik.



Wir bleiben dabei:

# M

EXTRA

DER GROSSE  
DEUTSCHE SEKT





„Ja, so ein Mädchen mit 16“, wie der Teenager Conny, bringt oft eine ganz neue Note in das einförmige Dasein.

Foto: Prisma-Film

So verrannen bei Dir die Stunden. Dann blickten wir beide zum Fenster hinaus auf den Köhlbrand. Ein großes Motorschiff zog vorüber, die „Lavoro“, eine Italienerin. Sie fuhr nach Harburg. Sehen wir ein Schiff vorüberziehen, verstummt sofort das Gespräch. Das ist bei Dir und bei mir so.

Und nun liegt Dein 80. Geburtstag hinter Dir. Es war der 22. Oktober, an dem Du viele Ehrungen erfuhst. Die schönste Ehrung aber dürfte die sein, daß alle, denen Du mit Deinen Bildern das Glück ins Haus gebracht hast, an diesem Tage an Dich dachten und wünschten, daß Du und Deine Kunst uns noch lange erhalten bleiben möge.

Dein Ludwig Dinklage

## Zwillinge AN BORD

Es ist gar nicht selten, daß Kinder an Bord geboren werden, daß es aber Zwillinge sind, das ist in der hundertjährigen Geschichte des Norddeutschen Lloyd zum erstenmal passiert. Auf der Heimreise des MS „Berlin“ des NDV von New York nach Bremerhaven wurde einem amerikanischen Ehepaar ein Zwillingsspärgen geboren. Die Reederei stiftete einen Kinderwagen und die Besatzung die Baby-Ausstattung in Rosa und Blau für die kleinen Erdenbürger. Diese waren übrigens unerwartet früh angekommen. An Bord der „Berlin“ wußte man sich aber zu helfen. Kapitän Rössing ließ kurzerhand nach Anweisung der beiden Schiffs-

ärzte einen Brutkasten bauen, der erst bei Eintreffen auf der Außenweser gegen ein vor-schriftsmäßiges Gerät ausgetauscht wurde, das der Bremerhavener Hafentarz mit einem Boot der Wasserschutzpolizei dem Schiff entgegengebracht hatte. Die Taufe der Kinder war übrigens noch auf hoher See von dem an Bord befindlichen Schiffsggeistlichen vorgenommen worden. Paten waren der Kapitän und der Erste Offizier. Das ganze Schiff feierte die Taufe mit.

B. S.

## F EHLKONSTRUKTION

Von Kapitän Kurt Gerdau

Unser Zweiter Offizier stand auf der breiten Brückenbock und machte routinemäßig seine täglichen Wetterbeobachtungen. Er hatte gerade das Schleuderthermometer zur Hand genommen, als Schmierer Mikoleit den frischlackierten Niedergang zur Brücke hochstiefelte. Wortlos reichte er ihm das abgegriffene Tankorderbuch, worauf der ihm das Schleuderthermometer in die ölige Hand drückte und lässig im Vorbeigehen sagte:

„Hier, schleudere mal!“

Der Offizier verzog sich ins Kartenhaus, um dort die Tankorder zu unterschreiben. Er wollte, da er ja schon im Kartenhaus war, auch gleich die Thermometer-Ablesung schriftlich festlegen und rief über die Schulter:

„Wieviel hast denn geschafft?“

Worauf Schmierer Mikoleit seinen kahlen Schädel ins Ruderhaus steckte und trocken bemerkte: „Das war 'ne Fehlkonstruktion. Das Ding flog keine fünf Meter weit.“

## E SELTREIBER

Um die Jahrhundertwende regierte auf der Navigationsschule im alten Hamburger Seemannshaus der Direktor Thedje Niebuhr. Er war allgemein unter dem Namen Thedje bekannt und als lustiges Original überall beliebt und sehr verehrt. In einigen Fächern unterrichtete Direktor Niebuhr selbst. In einer Pause erlaubte sich ein Schüler folgenden dummen Scherz: Er schrieb mit Kreide an die Wandtafel: „Thedje ist ein großer Esel!“ Als der Übeltäter den Schrieb mit dem Schwamm wieder wegwischen wollte, war Thedje gerade im Anmarsch. Der betreffende Schüler hatte noch eben Zeit, sich auf seinen Platz zu begeben. Der Unterricht begann, ohne daß Thedje etwas merkte. Erst als er an der Tafel etwas erklären wollte, sah er die Bescherung, nahm ohne etwas zu sagen die Kreide und schrieb hinter „Esel“ das Wort „Treiber“.

P. Sch.

„Eine feine Familie scheint das zu sein, die hier nebenan gestern eingezogen ist,“ ereifert sich Frau Piesepusch. — „Wieso denn, Schatzi, er ist doch Kapitän von einem großen Schiff,“ wirft Herr Piesepusch ein. — „Ach was, Kapitän von einem großen Schiff! Ich bitte dich, Männer, nicht mal einen Wagen hat er, keine Musiktruhe, keine Wäscheschleuder, keinen Fernseher, keinen Kühlschrank — ich möchte einmal wissen, was der überhaupt hat?“ — Knurrt Herr Piesepusch: „Keine Sorgen!“

Qualitäts-Möbel  
für alle Ansprüche  
preiswert und schön!



Otto Nagel

Oberzeugen Sie sich selbst durch einen unverbindlichen Besuch von unserer Leistungsfähigkeit und unserer anerkannten Preiswürdigkeit. Unsere 10000 qm großen Ausstellungen bieten Ihnen eine einzigartige Auswahl an wohnfertig aufgestellten Wohnungseinrichtungen sowie Klein- und Einzelmöbeln

Kredit bis zu  
18 Monaten

**NORDDEUTSCHLANDS GROSSE MÖBELSCHAU · HAMBURG-ALTONA NOBISTOR · 16**

am Ende der Reeperbahn — Eigener Parkplatz — Buslinie 52 hält vor der Tür — Schnellbus 36 und 37





# Klar bei Schmünzelaüge

## Käuderwelsch



Philologen werden sich genausowenig einig wie andere Gelehrte. Manche behaupten, daß einige Lautbilder in allen Sprachen und Sprachfamilien mit derselben Bedeutung wiederkehren. Andere bestreiten das entschieden. Feststeht, daß allein innerhalb unseres germanischen Sprachstammes Lautbilder und ihre Bedeutung in den einzelnen Sprachen äußerst verschieden ausfallen können.

Wenn z. B. ein Flame ein Mädchen nicht behandeln will, so braucht er durchaus kein Arzt zu sein, sondern nur ein ganz gewöhnlicher schüchterner Liebhaber, denn er meint damit nur, daß er sie nicht anzufassen denkt.

Die sonst so neutralen und seit langem friedfertigen Schweden scheinen im Privatleben allesamt vom Maschinengewehr begeistert zu sein, denn bei ihnen heißt danke „Tack“ und bitte sehr heißt auch „Tack“. Tack, tack, tack, hört man allerorts in Schweden. Je höflicher sie sind, desto kriegerischer erscheinen sie. Ein lediger Taxichauffeur ist dort etwa nicht unbeweiht, sondern er hat nur seine Taxe frei. In Holland stecken selbst zierliche Tänzerinnen ihre Füße in einen Schuhputzapparat, dessen Aufschrift sie auffordert, ihre P(f)oten hineinzustecken.

Übrigens gehen in Schwaben die Füße bis weit übers Knie, was man erstaunt zur Kenntnis nimmt, wenn sich z. B. jemand über Shorts aufregt und dabei die nackete Füße erwähnt.

Wenn der holländische Lotse über mist schimpft, so meinen wir ihn zunächst durchaus zu verstehen, obwohl er nicht das landwirtschaftliche Produkt meint, sondern den Nebel. Der Lotse erzählte auch kürzlich auf der Fahrt nach Rotterdam, daß in New York wieder die vereinigten Nazis tagten. Wir wunderten uns sehr und bezweifelten das. Er holte eine Zeitung hervor und da stand zu lesen „Naties“, was Nationen heißt, sich aber genau wie „Nazis“ anhört.

Holland erschien mir zuerst als sehr gefährliches Land. Auf dem Wege zu einem Speiselokal kam ich an einer Bandenzentrale vorbei und machte, daß ich schnell fortkam. Was soll das, dachte ich, daß Banden hier so öffentlich ihr Unwesen treiben dürfen, daß sie sich mitten

in der Stadt mit großen Plakaten kenntlich machen? Auf dem Rückweg nahm ich mir eine Taxe und fragte den Chauffeur nach diesen Bandenzentralen. Er klärte mich darüber auf, daß dies Reifenlager seien. Ich konnte ihm verklugfiedeln, was diese Bandenzentralen in einem Deutschen für kriminelle Vorstellungen erwecken. Da lachte er und erzählte, daß es ihm in Deutschland ganz ähnlich ergangen sei. Er hätte nämlich lange Zeit nicht begriffen, wieso es in Deutschland für Mädchenhandel besondere Schulen gäbe. Da mußte ich lachen, denn er meinte Mädchen-Handels-Schulen.

Im Speiselokal kam ich zunächst auch nicht zurecht, denn Kippensuppe dürfte sicherlich nicht nach jedermanns Geschmack sein, was allerdings anders wird, wenn man weiß, daß holländische Kippen vorzüglich schmecken; denn es sind zarte Hühnchen. Es empfiehlt sich aber durchaus nicht den Ober darum zu bitten, von dieser Kippensuppe noch etwas in die Tasse gegossen zu bekommen. Ein schalkhafter Ober könnte es nämlich tun, aber nicht in die Porzellantasse, sondern in die Hosentasche. Denn „Tasse“ ist ein holländisches Wort und bedeutet Tasche.



Wenn in Amsterdam die Straßenbahn endlich vollbesetzt ankommt, so gibt es dort natürlich auch Gedränge, aber man sollte seinen Unmut auch dann zügeln, wenn an der Bahn steht: „Achtern instappen“. Es ist nämlich nicht der Vordermann gemeint, sondern man soll hinten einsteigen.

Nach den Aufforderungen, die an holländischen Mehrfamilienhäusern zu lesen sind, besuchen sich dort nur Hunde, denn da steht neben der Klingel: einmal bellen, zweimal bellen, dreimal bellen, was natürlich klingeln heißen soll. Die Bremer Deern, die ihren englischen Freund auf dem Freimarkt auffordert, mit ihr into the Schietbox zu gehen, liegt gar nicht so verkehrt, wie man annehmen sollte, wenn man weiß, daß auf holländischen Wiesenfesten solche Buden exklusiv mit Shietsalons bezeichnet werden. Timesheet (sprich Schiet) ist zwar ein Stück Papier, aber der Timekeeper wäre doch böse, wenn man seine schwere Arbeit zu hinterlistigen Zwecken mißbrauchen würde. Es hat noch niemals zu Erfreulichkeiten in der Seefahrt gehört, durch sheetice zu fahren, was jedoch nichts anderes bedeutet als Flächeneis.

Wenn der Anker nicht gleich fallen will oder aus dem Grunde kommt, oder wenn er nicht in die Klüse paßt, so sei der Zimmermann darüber aufgeklärt, daß sein Sheetanker im Englischen nichts anderes bedeutet als Rüstanker. Auf unseren Windjammern zählte das Kreuzen, besonders in engen Gewässern, ganz gewiß nicht zur Seemannslust und -freud. Aber nicht deshalb heißt die dabei so ausgiebig bediente Brasse im Englischen sheet.

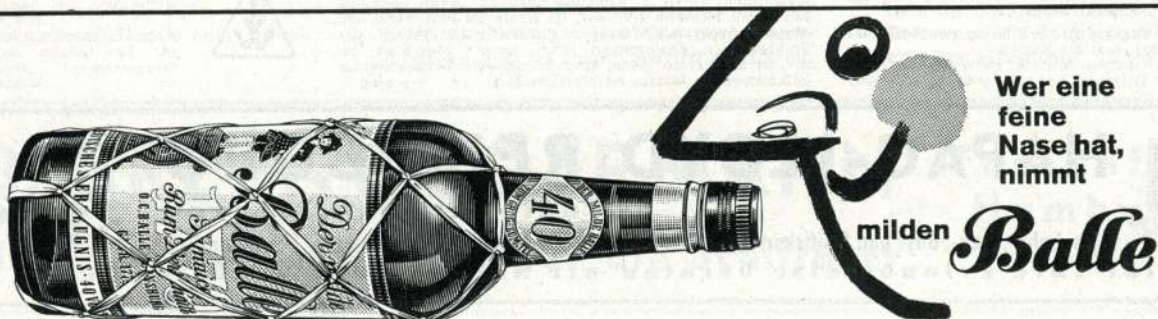
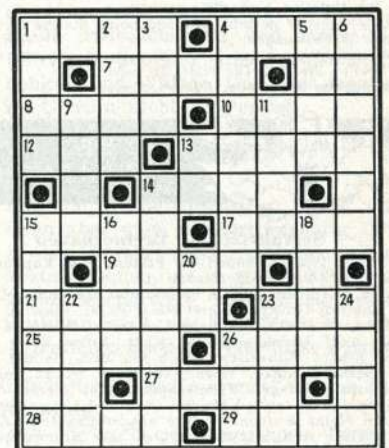


## Kreuzworträtsel

Sieben hieß früher Christiania

Waagerecht: 1. Katzenartiges Raubtier Amerikas, 4. Gangart des Pferdes, 7. skandinavische Hauptstadt, 8. Behälter, Kasten, 10. was übrigbleibt, 12. aromatisches Getränk, 13. einjähriges Pferd, 14. Fasanenvogel, 15. rechter Nebenfluß der Mosel, 17. Sache, Gegenstand, 19. Männernamen, 21. Frauennamen, 23. Göttin der Verblendung, 25. Bronzetrompete, 26. ehemaliger bevorrechtigter Stand, 27. dichterische Überlieferung der Vorzeit, 28. Straftat, 29. Bruder des Moses.

Senkrecht: 1. Schreibtisch, 2. Zeitsitte, 3. nordische Gottheit, 4. Wirbelsturm, 5. Höchstwert im Kartenspiel (Mehrzahl), 6. Täuschung mit Bereicherungsabsicht, 9. Zeitalter, 11. Verhältnis, 14. Einspruch, 15. schwalbenähnliche Rakenvögel, 16. Umstandswort, 18. Tonzeichen, 20. französisches Adelsprädikat, 22. germanisches Schriftzeichen, 23. Wesenszug, Veranlagung, 24. Schwung, Begeisterung, 26. türkischer Titel.



Wer eine  
feine  
Nase hat,  
nimmt

milden **Balle**





**SM = Seemannsmission AM = Apostulatus Maris**

**Weser:**  
**Hamburg-Altona:** Gr. Elbstraße 132 - SM -  
**Hamburg:** Krayskamp 5 - SM -  
**Hamburg-Harburg:** Wallgraben 42 - SM -

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

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

**Im Ostseeraum:**  
**Finnland:** **Helsinki:** Bernhardsgatan 4 - SM -  
**Abo/Turku:** Satamakatu 27 - SM -  
**Göteborg:** Skangatan 27 - SM -  
**Schwedisches Freizeithaus Stigbergstorget**  
**Malmö:** Ingelstadgatan 4 - SM -  
**Stockholm:** Svartmangatan 16 (Kellergesch.) - SM -

**Norwegen:**  
**Oslo:** Lambertseter Glimmarveien 10 - SM -

**Großbritannien:**  
**Aberdeen:** 12 Watson Street - SM -  
**Birkenhead:** Park-Road-South - AM -  
**Bristol:** 29 Fernbank Rd., Redland, Bristol 6 - SM -  
**Cardiff:** 77 Cowbridge Rd. C-East - SM -  
**Cardiff:** 139 Bute Street - AM -  
**Glasgow:** 77 Barrington Drive - SM -  
**Glasgow, C. 5.:** 69 Carlton Place - AM -  
**Hull:** 27 Bethune Ave., Anlaby Park Road South - SM -  
**Hull, Yorkshire:** Anchor House, Anlaby Road - AM -  
**Leith und schottische Häfen:** 1 Chalmers Crescent, Edinburgh 9 - SM -  
**Liverpool:** 25 Langdale Rd., Sefton Park - SM -  
**Liverpool 1:** Atlantic House, Hardman Street - AM -  
**London:** 59 Alle Street, Whitechapel, E 1 - SM -  
**Middlesbrough:** 188 Borough Rd. - SM -  
**Middlesbrough, Yorkshire:** 55 Grange Road W., Anchor House - AM -  
**Newcastle-on-Tyne:** 43 Lovane Place - SM -  
**Salford:** 57 Howard Street - AM -  
**South-Shields:** 9 King George Road - SM -  
**South Shields:** Westoe Towers, Westoe Village - AM -

**Irland:**  
**Belfast:** 169a, Ormeau Rd. - SM -  
**Belfast:** 49 Dock Street - AM -  
**Cork:** 12 Merchant's Quay - AM -  
**Dublin (Irland):** 21, Merlyn Park - SM -  
**Dublin:** 4 Sir John Rogerson's Quay - AM -  
**Waterford:** 71 O'Connell Street - AM -

**Island:**  
**Isafjord:** Isländisches Heim - SM -  
**Reykjavik:** Isländisches Heim - SM -

**Niederlande:**  
**Amsterdam:** Keizergracht 733 - SM -  
**Amsterdam:** de Ruyterkade 101-2 - AM -  
**Rotterdam:** Westzeedijk 94 - SM -  
**Rotterdam:** Willemskade 13 - AM -

Wir kennen unsere Schallplatten vorwärts und rückwärts. Neue Schallplatten hochwillkommen. Tischtennismeister gesucht. Laufend heiße Mathe zwischen den Schiffsbesatzungen. Ihr Name fehlt noch auf der Tischplatte in unserem Heim. Bitte beeilen Sie sich! Die Platte ist bald voll.  
**Seemannsheim Stockholm, Svartmangatan 16.**



**DER WEG ZUM PATENT**

**Seefahrtsschule Bremerhaven**

Im Oktober 1960 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:  
 Siegfried Bärschneider, Uwe Ehlers, Rolf Flathmann, Dieter Frels, Dietrich Groschel, Horst Hasselmeier, Manfred Henkel, Hermann Horlitz, Wilhelm Hottendorf, Winfried Hutwalker, Axel Jablonka, Rudolf Klotz, Bruno Koch, Hans Köhler, Erhard Michaelsen, Ulrich Moryson, Helmut Munzert, Eberhard Nölke, Hans Rauterberg, Horst Seiffert, Hans-Martin Sicking, Rudolf Sparenberg, Werner Vogt. Die Kandidaten Manfred Henkel, Winfried Hutwalker und Eberhard Nölke wurden für ihre ausgezeichneten Leistungen in allen Prüfungsfächern durch eine Erinnerungsgabe aus der Stiftung der Industrie- und Handelskammer geehrt, die ihnen nach der Patentverleihung von einem Vertreter der Kammer überreicht wurde.

Am 5. Oktober 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:  
 Kurt Brünjes, Karl-Heinz von Süsseln, Helmut Lingk, Heiko Lochmann, Werner Patzner, Gunnar Schwewe, Rembert

Strohlein, Michael Tolle, Helge Vellheim, Günther Garbas, Reimer Glüsing, Erdmann Junge, Hans-Ludwig Hahn, Raimar Schramm, Ernst-August Stegemann, Peter Stopot, Lothar Suhmeyer, Horst Wiesner;  
 Die Prüfung zum Sportseeschiffer:  
 Geert Brandt, Uwe Möller.

**Seefahrtsschule Bremen**

Am 6. Oktober 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Heinz Brink, Helmut Buck, Hans-Jürgen Funck, Oskar Heidenreich, Jürgen Hirschhausen, Jürgen Klussmann, Uwe Neumann, Ingo Patzer, Joachim Pfeiffer, Werner Rehbein, Uwe Reinicke, Hero Riemer, Hartmut Wedekind, Herbert Woyczehowski, Dietrich Zapff.

**Seefahrtsschule Leer**

Am 8. Oktober 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Johannes Meyer, Gerd Oltmanns, Alfred Reemts, Klaus Reiter, Sünke Saathoff, Dieter Schneider, Erich Schulte, Christoph Siemers, Lothar Toben, Peter Ursinus, Johann Völkers, Heinrich Warrings.



Die nächste Seemannsgrußsendung wird von der Deutschen Welle ausgestrahlt am

Donnerstag, dem 1. Dezember.

Aufgenommen wird diese 50. Jubiläumssendung am Donnerstag, dem 25. November im Funkhaus des NDR in Hamburg.

Achtung, neue Frequenzen!

Senderichtung	GMT	kHz	m
Japan	11.00	17 815	16,84
		15 295	19,62
Afrika	18.30	15 275	19,64
		11 870	25,27
Westafrika	20.30	11 925	25,15
		9 605	31,23



„Verdammtes Schiff“. John Langdon, DM 16,80, im Rütten & Loening Verlag, Hamburg.

Das Geschehen erscheint zunächst durchaus nicht erfreulich. Es ist aus dem Seemannsleben eine Situation herausgegriffen, grell beleuchtet und die gekonnt realistisch, narbe Manier des seefahrenden Autors erweckt den Anschein, als sei es so, wie er es darstellt: ausweglos, so ausweglos, will uns scheinen. Das Buch beschreibt packend, was passieren kann, wenn ein seelisch kranker Kapitän seinem Schiff und seiner Besatzung zum Schicksal, zum Verhängnis wird. Dabei ist alles wirklich, aus gut durchleuchteten psychologischen Tatsachen klar und logisch aufgebaut, jedoch zu wirklich und zu wenig wahr. Denn Wirklichkeit ist etwas anderes als Wahrheit.

Das Anliegen des Buches spricht uns Seeleute unmittelbar an. Es dürfte bei uns auf fruchtbaren Boden fallen. Es ruft uns auf zur Menschlichkeit, zur Achtung vor der Würde seines Nächsten, gleich welcher Nation, Religion oder Rasse er auch sei. Die Erkenntnis und überzeugende Darstellung der Wahrheit, daß ein gleiches Menschenschicksal über uns allen waltet, läßt uns mit dem Autor vorbehaltlos übereinstimmen. — Schp —

„Der Seewolf“ von Jack London, Universitäts-Verlag, Berlin, Leinen, DM 6,50.

Die Amerikaner nennen ihre Schläger, die nicht totzukriegen sind, Evergreens. Londons „Seewolf“ ist ein Evergreen der internationalen Literatur. Hat man das Buch durchgelesen, so geht es einem wie mit einem guten, herzhaften Drink. Es tut wohl und man verlangt nach mehr. Wenn es eine Voraussetzung für Schriftstellerei geben sollte, oder wenn man sie erlernen könnte, so ist London der Allerletzte, der die Voraussetzungen erfüllt oder seine Kunst erlernt hätte. Als Landstreicher hat er sich in seine bedeutende Rolle als Literat hineingetrampelt, gesegelt, gejagt und geschlagen. Uns Seeleuten hat er viel zu sagen mit seinem Seewolf. Aber er sagt nicht oder schreibt, sondern er packt uns, schüttelt uns durch und am Schluß sind wir stolz auf unseren Männerberuf, mit dem wir wie die auf dem Schoner „Ghost“ gegen alle Gewalten uns behaupten und unser Brot verdienen. Es geht eine suggestive Kraft von London aus, von seinen schlichten Worten und klaren Sätzen, die wie Bomben einschlagen. Jedes Ereignis auf diesem Schoner — und es geschehen viele tolle und wilde — fesselt uns wie ein Krimi. London war einer der ersten Harten. Aber der Seewolf ist besser und mehr als ein Krimi. Dieser Kapitän Wolf Larssen hat außer der Kraft eines Panthers eine Philosophie, die unter die Haut geht. London bleibt nie im Vordergrund realistischer Spannungssache, sondern läßt den Leser immer im Bewußtsein des Hintergrundes. Der bleibt jedoch nicht in nebulösem Dunkel gehüllt, sondern wird ausgeleuchtet von einem messerscharfen, unerhört männlichen Verstand. Londons Realistik, wenn er Raub, Mord und Piraterie schildert, ist nichts als Ehrlichkeit und Mut zur Wahrheit. Wie er es dichterisch fertigbringt, das Problem der Anwesenheit eines jungen Mädchens auf diesem Schoner zu lösen, ohne die leiseste Sentimentalität aufkommen zu lassen, ist Meisterschaft. — Schp —

„Schleppzug ankerauf“. Von H. S. Prager, Franck'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart, DM 9,80.

Auf allen Wasserwegen kreuz und quer durch Europa führt uns dieses Buch. Lebendig geschildert und reich bebildert erlebt der Leser das ganze europäische Binnenland von der Wasserseite her. „Das Leben in der Binnen-schiffahrt“ könnte man dieses Buch auch nennen, denn ein Binnenschiffer erzählt mitten aus dem Leben und oft dramatisch von seinen Fahrten auf Räderbooten, Schraubenschleppern, Tankern, Binnenfrachtern und Schleppkähnen. Alles, was auf dem blauen Netz von Rhein, Schelde, Elbe und Donau passiert, wird in Wort und Bild dem Leser plastisch vor Augen geführt. Man sollte es kaum glauben, was da alles vorkommt und wie ähnlich es unserer Seefahrt ist. Interessant auch, wie anders sich unsere Pötte aus der Perspektive des Binnenschiffers ausmachen. Reich mit zahlreichen Farbfotos, Zeichnungen und Skizzen ausgestattet, ein somit sehr ansprechend in der Aufmachung wird dieses Buch über unsere Kollegen auf dem Süßwasser viel Freunde finden. — Schp —

**Nachholelehrgänge an den Seemannsschulen**

Die „Ausbildungsinspektion für die Handels-schiffahrt im Verein zur Förderung des seemännischen Nachwuchses e. V.“ hatte in der Juli-Nr. der „Kehrwieder“ bekanntgegeben, daß alle diejenigen Schiffsjungen, die vor ihrer vorgeschriebenen Seemannsschulzeit angemustert haben, verpflichtet sind, den 3monatigen Lehrgang an einer Schiffsjungen-schule nachzuholen und darauf hingewiesen, daß an den Hamburger Seemannsschulen in Blankenese, Finkenwerder und Bremervörde besondere Nachholelehrgänge, beginnend am 1. Dezember 1960 und 1. März 1961, durchgeführt werden, zu denen Anmeldungen von der Beratungsstelle für Schiffsfahrtsberufe beim Arbeitsamt Hamburg, Besenbinderhof, noch angenommen werden.

Nunmehr liegen weitere Meldungen über Nachholelehrgänge an anderen Schulen vor. Die Seemannsschulen Travemünde, Bremen und Elselth, die keine besonderen Lehrgänge dafür einsetzen, stellen befahrene Decksjungen in ihre laufenden Lehrgänge ein. Anmeldungen können daher jederzeit an die Schul-leitungen gerichtet werden, und zwar an folgende Anschriften:

- Landesausbildungsstätte Priwall für seemännischen Nachwuchs, Priwall/Travemünde
- Seemannsschule Bremen, Bremen, Parkallee 12
- Seemannische Berufsschule Elselth, Elselth/Weser, Peterstraße 11.

Eine weitere Ausnahmerichtlinie vom normalen Ausbildungsgang, die gemeinsam von den 4 Küstenländern am 10. September d. J. in Kraft gesetzt worden ist, hat für diejenigen Jungen, die beim Eintritt in die Schiffsahrt nicht sogleich einen Platz an der von ihnen gewählten Seemannsschule bekommen können, eine elastische Eintrittsmöglichkeit geschaffen. Diese Regelung sieht vor, daß der Bewerber, der im Decksdienst zur See fahren will, zunächst seinen Dienst als Decksjunge aufnehmen und seine Seemannsschulzeit nachholen kann. Es ist aber Voraussetzung, daß sich der Decksjunge zu einem Kursus hat vormerken lassen, der spätestens 9 Monate nach seiner Erlaunmusterung beginnt. Über diese Vormerkung erhält der Bewerber eine Bescheinigung der Seemannsschule, auf der aber auch der Junge sich zugleich verpflichtet, die Schule zu dem vorgemerkten Zeitpunkt zu besuchen.

Schwäbische Behördenangestellte, Anf. 50, evgl., gesund und ohne jeden Anhang, möchte mit ebensolchem gebildetem Herrn zwecks Heirat bekannt werden.

Vermittlung von Bekannten angenehm. — Zuschriften erbeten unter BH 10/3.



Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: 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 eingesandene 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.



**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



Wir stellen zur Diskussion:

# BERUFS- UND Privatleben

„Ich nehme lieber ein paar hundert Mark weniger in Kauf, als für mein ganzes Dasein auf mein Privatleben zu verzichten.“

„Wenn ich die Welt sehen will, dann verdiene ich mir an Land in der 40-Stunden-Woche mein Moped, setze mein Mädchen hinten drauf und fahre am Wochenende ins Grüne und im Urlaub nach Norwegen, Italien oder Afrika, dazu brauche ich nicht jahrelang Rost zu klopfen, Farbe zu waschen und auf echte Freizeit zu verzichten.“

Nicht alle Verheirateten, nicht alle Jugendlichen, aber auf allen Schiffen formulieren heute Seeleute so oder ähnlich zum Thema „Verzicht auf Privatleben“.

Wie argumentieren die Jobsucher, die Materialisten, die sich für sachlich halten, die Unzufriedenen und Pessimisten, kurz wie sieht das Problem durch die schwarze Brille aus?

Sie sagen, die seelische Belastung an Bord sei unerträglich;

denn ob auf See oder im Hafen hat der Arbeitstag 24 Stunden.

Es gibt keinen echten Feierabend, vielmehr reicht die Beanspruchung und Anspannung bis in die Kojen.

Der natürliche Wechsel im alleinzuträglichem Rhythmus von Arbeit und Freizeit fehlt.

Das Schließen der Kammertür bedeutet nicht den Beginn des Privatlebens, es bleibt nur Erschöpfung, Bier oder Langeweile.

Die Schwarzseher sagen, die Pflege menschlicher Beziehungen und Kontakte fehle.

An Bord hat man es nur mit Dienstgraden anstatt mit Menschen, geschweige denn Angehörigen zu tun.

Die einzigen Gäste sind Abkocher, Agenten, Schiffshändler, Werftgrandis, Stauerzizen und Zöllner.

Man ist der Willkür von Sympathie und Antipathie wehrlos ausgeliefert, was obendrein noch zu schweren beruflichen Narkenschlägen führen kann oder zu Ungerechtigkeiten Anlaß gibt.

Es fehlt die freie Wahl des Umgangs und der Freunde.

Es gibt nur die ewig drohende Peitsche der Zeugnisse und Konduiten bis in die privateste Sphäre hinein.

Sie behaupten, der Ausgleich zum Dienstbetrieb im privaten Wirkungskreis der Familie, bei Freunden, im Klub oder beim Hobby fehlte.

Vielmehr führt der an Bord nie nachlassende Druck der geforderten beruflichen und privaten Bewährung bis zum Haarschnitt, dem Umgang mit Alkohol — das Seemannszeugnis ist das einzige, das noch eine Note für Nüchternheit enthält — zu einer unerträglichen Einengung der persönlichen Bewegungsfreiheit, zu übersteigertem Ehrgeiz und dadurch hervorgerufenen neurotischen Störungen, oder zu einem Strebertum, das jede menschliche Rücksichtnahme vermissen läßt, weil ein jeder nur des anderen Rivale oder Düwel ist.

Nach Behandlung des Problems „Jung und Alt an Bord“ fährt KEHRWIEDERMit einem weiteren Beitrag von H. P. fort, die im Peilkompaß 9/60 angeschnittenen Themen nach der heutigen Situation des Menschen an Bord einzeln zur Diskussion zu stellen.

Der Verzicht auf Privatleben zugunsten einer Art Gefangenschaft auf einem Eisensarg ausschließlich unter Männern, die nur Dienstgrade und Gegner im Existenzkampf sind, führt nachgerade zu einer seelischen Berufskrankheit, die besonders auf Tankern grassiert und unter dem Namen „Tankeritis“ bekannt ist. Sie stellt einen Komplex dar aus Platzangst, biologischer Unnatürlichkeit und Reizbarkeit, die dauernd zu Reibereien und Sticheleien führt, aus jeder Mücke einen Elefanten macht und einen friedlichen Mann schließlich dazu bringen kann, daß er seinem Kameraden eine vors Schott ballert, bloß weil er gewußt hat, was dieser von ihm gedacht hatte. Diese Krankheit macht Männer, die Wand an Wand schlafen, in der Messe nebeneinander ihren Platz haben, zu Taubstummen, die nur noch schriftlich miteinander verkehren, während sie sich gegenseitig mit Schikanen verfolgen.

Die mit der schwarzen Brille führen an, daß sie nicht klarkommen damit, daß der Zeitablauf nicht vom Feierabend, dem Wochenende und Weihnachten seine erträgliche Note erhält, sondern ausschließlich vom Wetter, Lade- und Löszeiten und von vielen plötzlich eintretenden Notwendigkeiten.

Wer unter ihnen Wert auf gepflegte Unterhaltung legt,

beklagt sich darüber, daß es an Bord nur Schimpfen und Meckern gibt über das Essen, das Schiff, die Fahrt, die langen Liegezeiten im Ausland und die kurzen in den schnellen Heimathäfen, über die Hitze und die Moskitos, das Sauwetter, die Agenten, die Ladewinden, schließlich über die Jugend von heute und die sturen Oldtimers. Ihnen ist das ewige Stöhnen über den Papierkrieg, die Reederei, den Alten oder den Chief oder den Bootsmann oder die Leute und ihre Ausbildung zum Überdruß geworden.

Schließlich resignieren die Unzufriedenen und behaupten,

es sei unmöglich, eine Familie zu gründen, weil sich ihnen keine Gelegenheit böte, ein anständiges Mädchen kennenzulernen. Außerdem hätte es auch gar keinen Zweck, an eine Ehegründung zu denken, denn man könne weder Ehe noch Familienleben auf die Dauer schriftlich führen.

Früher oder später lebe man sich ja doch auseinander und man bleibe für seine Familie ewig nur der gute Onkel aus Amerika. Man könne auch keiner Frau zumuten, eine Ehe ohne Mann zu führen. Eine Seemannssee bleibe immer nur ein Zerrbild, gekennzeichnet durch stillschweigendes gegenseitiges Zugeständnis des Ehebruchs.

Wie lauten dagegen die Argumente der Lebenskünstler unter uns, die ihren Verzicht auf Privatleben bewußt und freiwillig leisten? Wiesehen die Idealisten, die trotzdem mit beiden Beinen in ihrem Seemannsberuf stehen, ihren Verzicht?

Die Seemannssee hat immer Flitterwochen.

Jedes Zusammensein ist ein neues Fest und wird zum dankbar erlebten Glück. Ehefeind Nummer eins, Überdruß aus Gewöhnung und tödlicher Gewohnheit, existiert für sie nicht. Sie wissen die Sicherheit vor der Gefahr des langweiligen Ehetrotts genauso zu schätzen, wie den belebenden, jung und frisch erhaltenden Wechsel, den die Trennung für sie mit sich bringt. Sie wissen ganz genau, daß die bejammernswerte, lächerliche Figur des Ehekrüppels ganz bestimmt niemals ein Seemann ist.

Sind sie auf See, so leben sie in ständiger Erwartung, in einem latenten Zustand der Vorfreude. Dauert die Reise länger, so gewinnen ihre Briefe an Innigkeit. Das Problem der Untreue ist ihnen weltenfern, denn sie fassen ihren Dienst an Bord als Dienst an der Familie auf. Der Gedanke an ein Opfer, das sie bringen, kommt ihnen gar nicht und wenn, dann sind sie stolz darauf. Für ihre Frau sind sie jederzeit bereit, die Hand ins Feuer zu legen. Sie sind überzeugt, daß sie niemals zu solch beglückendem, tiefgehenden Gedankenaustausch kämen, wenn sie nicht gezwungen wären, alles, was sie bewegt, in ihren Briefen niederzulegen. Die Trennung verfeinert und vertieft ihre gegenseitige Bindung. Briefe sind denkbar ungeeignet für Ehekrach. Die Trennung kann die Liebe zu ihren Angehörigen nicht töten, sondern nur entfachen, ihre Anteilnahme nicht mindern, sondern nur stärken. Den Raum zwischen sich und ihren Lieben füllen sie aus mit umso größerer Herzlichkeit und Wärme. Das alles buchen sie als Gewinn, nicht als Verlust.

Die Bejaher ihres Berufes beurteilen es durchaus positiv,

daß sie hundertprozentig Dienst haben, dann aber auch hundertprozentig Urlaub, in dem sie sich nicht nur bedeutend mehr leisten können, als in gleicher Position an Land Beschäftigte, sondern sie erkennen auch an, daß sie ihre Freizeit und ihr Privatleben dann viel bewußter erleben.

Bezüglich ihrer Kinder erweist es sich für sie immer wieder,

daß sie sich seltsamerweise durch eine besonders tadellose Erziehung auszeichnen. Sie sind sich dabei bewußt, daß diese Seemannskinder durchaus nicht an Mangel an elterlicher Liebe und Fürsorge

**R. B. GREEN & SOERMANN**

Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

**Farbenfabrik  
Hamburg 11**

Telefon 36 55 73



leiden. Die Eltern verstehen es, aus der Not der Trennung die Tugend zu machen, die Elternpflichten um so ernster zu nehmen. Gerade an den Seemannskindern erweist es sich für sie, daß nicht die Verhältnisse es sind, die den Menschen bestimmen, sondern daß es immer der Mensch ist, der seine Verhältnisse gestaltet.

Was das Gründen einer Ehe und das Finden des geeigneten Partners betrifft,

so sind die Lebenskünstler unter uns überzeugt, daß es auch hier darauf ankommt, wie man in den Wald hineinruft.

Für den Verzicht auf abendliches Beisammensein im Familienkreise,

das im Alltag durchaus nicht immer von Schmalmeinklängen getragen wird, finden sie echten Ersatz in der Chance, sich durch Anschauung der Welt und gebotener Vergleichsmöglichkeiten sowie durch gute Lektüre eine weitgespannte Allgemeinbildung zu erarbeiten.

Die Angebote der Zerstreuung an Land

finden sie hinreichend durch die Möglichkeit ersetzt, sich zu sammeln und frei vom Familienalltag ihr Eigenleben zu führen. Das fortwährende Erlebnis der im ewigen Wechsel begriffenen unberührten Natur wissen sie höher einzuschätzen, als Kino, Fernsehen und alle Reizüberflutung des modernen Großstadtlebens.

Da sie suchen, finden sie auch die Begegnung mit interessanten Menschen und Gespräche,

die gerade durch ihre Flüchtigkeit mit mehr Inhalt und persönlichem Gewinn ausgefüllt sein können, als die regelmäßigen Zusammenkünfte beim Stammtisch, Kegeln, Partys oder bei Jazzveranstaltungen.

Die Lebenskünstler unter den Seeleuten

machen schließlich eifrig von den ihnen gebotenen Sparmöglichkeiten Gebrauch. Sie haben erkannt, daß sie darin fast allen Landberufen gegenüber wesentlich im Vorteil sind, denn sie verdienen und verfügen über Gelder, die sie im Bord-

betrieb vernünftigerweise gar nicht ausgeben können. Sie wissen, daß sie viel besser und schneller in die Lage versetzt werden, planmäßig aus ihrer Heuer ein Vermögen aufzubauen, als Leute in gleichgearteten Landstellungen.

Außerdem finden die zu ihrem Beruf Berufenen,

daß ein Leben unter Männern wunderbar unkompliziert ist. Sie lieben die rauhe Herzlichkeit, die Offenheit und Klarheit, die Verlässlichkeit und die Kameradschaft, die überall da herrschen, wo rechte Seeleute beisammen sind. Das Klima, das durch Achtung vor der vorbildlichen Persönlichkeit und durch das Streben geschaffen wird, selbst zu solch einer Persönlichkeit zu reifen, ist gerade das richtige für sie, um ihre Fähigkeiten im Beruf sowie ihre Qualitäten als Mensch zu entwickeln. Selbstkontrolle, Selbstdisziplin und bewußt geleisteter Verzicht geben ihnen mehr und bringen sie weiter, als unrealisierbare Wünsche

Bei beiden Argumentationen und ihren Begründungen handelt es sich um ein- und dasselbe Problem. Die Verschiedenartigkeit liegt daher nicht allein in der Sache begründet, sondern zum großen Teil in der Persönlichkeit dessen, der dieses Problem zu bewältigen hat. Da aber die Stimme der negativ Beurteilenden heute lauter tönt, als die derer, die sich zu ihrem Verzicht bekennen, muß in aller Deutlichkeit festgestellt werden, daß alle unsere Arbeitsplätze, nämlich unsere Schiffe, verschrottet oder angebanden werden müßten, wenn sich die negative Auffassung durchsetzen würde.

Um an den Kern des Problems zu kommen, erweist es sich als sehr nützlich, die Sache auch einmal von der anderen Seite zu beleuchten und zu fragen: Was wäre, wenn wir heute nicht ein Überangebot an Arbeitsplätzen, sondern an Arbeitskräften hätten? Unter diesem Gesichtswinkel wird es sofort offensichtlich, warum uns heute die Schattenseiten unseres

Berufes überdimensional vergrößert erscheinen. Andererseits wäre bei umgekehrter Lage auf dem Arbeitsmarkt unser Beruf für uns nämlich sehr viel attraktiver und der Verzicht auf Privatleben würde um des guten, materiell so reichlich ausgestatteten Arbeitsplatzes willen wenn auch nicht gern, so doch ohne viel Aufhebens als notwendiges Übel hingenommen werden. Das liegt in der menschlichen Natur, nicht aber, wie ganz klar herausgestellt werden muß, an den Verhältnissen.

Nach Erringung politischer und wirtschaftlicher Freiheit streben wir heute nach größerer, noch vollkommenerer individueller Freiheit, ein Trend, in den ein Verzicht auf Privatleben ganz und gar nicht hineinpassen will. Auch das liegt in der menschlichen Natur.

Hinzu kommt noch, daß das Privatleben heute nicht nur durch die Errungenschaften der Technik reicher ausgestattet ist als früher, sondern es rückt uns Seeleuten durch die hochentwickelte Nachrichtentechnik ungefähr in der Form näher, wie einem Verschmachtenden in der Wüste eine Fata Morgana.

Diese Gründe klar erkennen, heißt schon besser mit ihren Auswirkungen fertig zu werden.

Im übrigen bringt jeder Beruf die Notwendigkeit mit sich, gewisse Konzessionen an ihn zu machen und Einschränkungen hinzunehmen. Das ist bei weitem nicht der Seemannsberuf allein. Außerdem sollten wir nicht vergessen, daß wir das Landleben in vieler Hinsicht genauso falsch sehen, wie die Landleute unser Seemannsleben. Was wir also selbst tun können bezüglich unseres Kardinalproblems, können wir in folgenden Punkten zusammenfassen:

Unsere Verzicht nicht gezwungen leisten, sondern freiwillig und bewußt, und zwar nicht nur aus Notwendigkeit, sondern weil wir erkannt haben, daß im freiwilligen Verzicht viel Stärke und Überlegenheit liegt. Freiheit ist schließlich nur dort, wo das Unumgängliche positiv gewollt wird und zugleich einen selbstgewählten freiwilligen Dienst bedeutet.

Mit unserem Verzicht dienen wir nämlich letztlich materiell unserer eigenen sehr günstig gelegenen Lebensplanung und ideell unserer Persönlichkeitsbildung und unserem beruflichen Erfolg.

Weiterhelfen wird uns weiterhin eine vernünftige Konzeption dessen, was wir erreichen wollen und ohne Gefährdung unserer Arbeitsplätze auch erreichen können. Intensiveres eigenes schöpferisches Bemühen um sinnvolle Ausgestaltung unserer Freizeit an Bord, die bei richtiger Anwendung sehr viel Wertvolles für uns in sich bergen kann, ist schließlich der größte Gefallen, den wir uns selbst tun können.

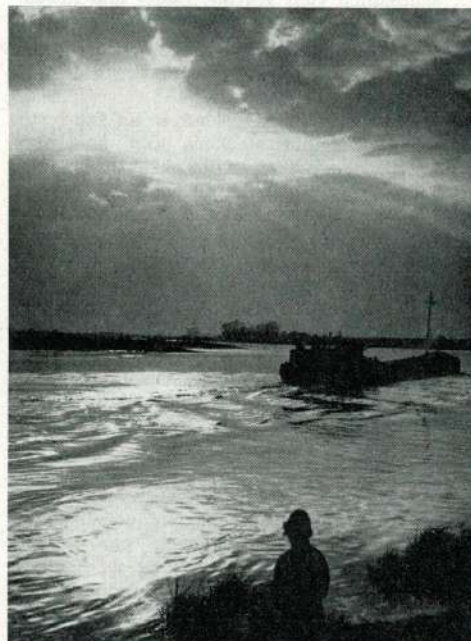
## UNSER FOTOTIP

Wähle möglichst Motive im Bereich von fünf bis sechs Metern Entfernung, weil in diesem Bereich auch bei Flachfotos das Augenpaar plastisch fühlt.

Was ausgedrückt werden soll, muß mindestens ein Fünftel des Bildes beherrschen. Angenommen, wir wollen eine Landschaft „festhalten“. Um ein plastisches Bild zu erhalten, wählen wir einen betonten Vordergrund. Trotz dieses Vordergrundes besteht das Bild jedoch im Aufbau zu etwa einem Drittel aus dem gewählten Landschaftsmotiv und zu zwei Dritteln aus der Himmelsfläche. Verständlich ist, daß hier der stets hellere Himmel, noch dazu weil er den größeren Anteil am Bildaufbau hat, überwiegt.

Aufnahmen am Meer, wo Wasser und Sand das Licht in geradezu idealer Weise reflektieren, geben dankbare Motive, nicht zu vergessen die verträumten Idylle am Bergsee. Eine fotografisch starke Wirkung geht immer von Gegenlichtaufnahmen aus; z. B. seitliches Gegenlicht von rechts gibt dem Körper Rundung, den Wellen Plastik und macht Spritzer deutlich. Direktes Gegenlicht unterstützt das rein grafisch erfaßte Motiv.

Eine starke Wirkung geht von der Gegenlichtaufnahme aus.



Abends am Fluß  
Film 25° DIN; Blende 8; Belichtung 1/125;  
Gegenlichtblende.

### Auflösung von Seite 173

„Oslo hieß früher Christiania“

Waagrecht: 1. Puma, 4. Trab, 7. Oslo, 8. Lade, 10. Rest, 12. Tee, 13. Enter, 14. Pfau, 15. Saar, 17. Ding, 19. Bodo, 21. Grete, 23. Ate, 25. Lure, 26. Adel, 27. Sage, 28. Reat, 29. Aron.  
Senkrecht: 1. Pult, 2. Mode, 3. Ase, 4. Tornado, 5. Asse, 6. Betrug, 9. Aera, 11. Etui, 14. Protest, 15. Segler, 16. aber, 18. Note, 20. de, 22. Rune, 23. Adler, 24. Elan, 26. Aga.

Zeichnungen und Fotos: Bernick Mater S. 164; K. Bitterling S. 168; Conti-Press S. 169; Deike Mater S. 162; E. de Jong S. 168 u. 176; H. G. Eber S. 168; H. Klement S. 171; Lido Film S. 172; E. Looft S. 173; Museum für Hamburgische Geschichte S. 161; F. Mücke S. 170; Rhein Stahl Nordseewerke GmbH., Werkfoto S. 169; K. Schmische S. 167; G. Schowalter S. 163 und Titelfoto; Tunnel-Neubauabteilung Rendsburg S. 169; Verband Deutscher Reeder, Archiv S. 168/169.

## 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 110



Was gibt es da zu überlegen?



20%

**SPARPRÄMIE**  
für jeden

**HAMBURGER SPARCASSE VON 1827**

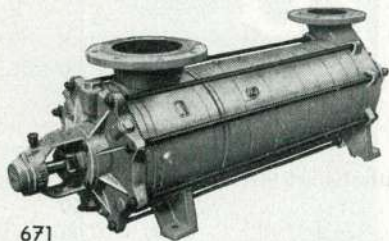
# WILLEM II

ZIGARREN

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



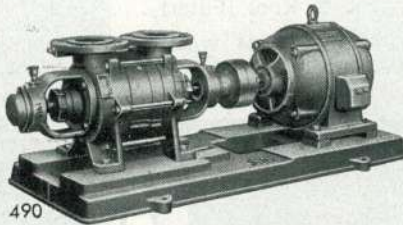
Es gibt „Willem II“ Zigarren  
vom Format eines kleinen Kochsmaats  
an bis zur Kapitängsgröße.



671

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

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



490

## Endlich Schutz gegen Kälte!

Die ungewöhnlich stark gestrickte **Unterhose „ESKIMO“**  
aus Schafwolle, Bundweite 100 ..... DM 34.—  
aus Rheumawolle, ..... DM 64.—  
Dazu: **Unterhemd** aus Rheumawolle ..... DM 34.—  
Der kräftige **Schiffer-Pullover** aus Woll-Kammg., Oberw. 100 DM 45.—  
Andere Größen entsprechend, Nachn., Rücknahme-Garantie

**POPP**, Älteste Strickerei Bayerns, EMSKIRCHEN - Mittelfranken 35

## LIEFERANTEN der Seeschifffahrt

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

**Seemannsausrüstung** *Heinrich*  
Uniformen für Schiffsoffiziere **von der Aa**  
**BREMEN**, Ostertorsteinweg 40/41  
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11

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

## OTTO BOLLHAGEN

Malereibetrieb

Sandstrahl- und mechanische Entrostung  
Konservierung von Eisenkonstruktionen,  
Schiffsanstriche

**BREMEN · Parkallee 205 · Ruf 44 45 52**



Vor der Reise daran denken...

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

**ANTONI HÜEN 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





# A.G. 'WESER'

SCHIFFBAU  
 SCHIFFSREPARATUR  
 MASCHINEN- UND KESSELBAU  
 TRADITIONELLE HERSTELLER VON  
 ABDAMPF-TURBINEN „BAUER-WACH“  
 „VULCAN“-KUPPLUNGEN  
 „VULCAN“-GETRIEBEN



Fracht-Motorschiff - 14500 t Tragfähigkeit

BREMEN · BREMERHAVEN (SEEBECK)

**Der Nora Schuh**

TONI  
30-40  
12,50 u. 13,50

TOM - Gift  
36-46  
15,75 u.  
16,75

BERND  
36-46  
7,75 bis 10,75

*hält was er verspricht*

Dieser Plastikschuh bietet gerade in der SCHIFFFAHRT bzw. Binnenschiffahrt 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 Sohlenbett verhindert Ermüdungen. Besonders elastisch! Im In- und Ausland millionenfach bewährt!

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:  
 Bremen: Heinrich von der Aa, Seemannsausüstung,

Ostertorsteinweg 40  
 Cuxhaven: Schiffsbedarf, O. Kasper, Deichstraße 38

Hamburg II: Busch, Schiffsbedarf, Johannisbollwerk 14

Hamburg II: Feddersen, Schiffsbed., Kajen 14-16

Kiel-Seegarten: Gotthardt, Schiffsbedarf, Wa'l 65

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

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

## Schiffsoffiziere und -Ingenieure

speisen gutbürgerlich in der

### Gaststätte „Remter“

am Holstenwall 12 in Hamburg

Mehrere Clubräume für Feierlichkeit, aller Art

## ZILLERTAL BLEIBT ZILLERTAL

Die weltbekannte  
 Vergnügungsgaststätte  
 in Hamburg auf  
 der Reeperbahn

Stimmung  
 Humor  
 Tanz

Kalte und Warme Küche

## 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

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.



GEGR. 1881

## Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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



# CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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