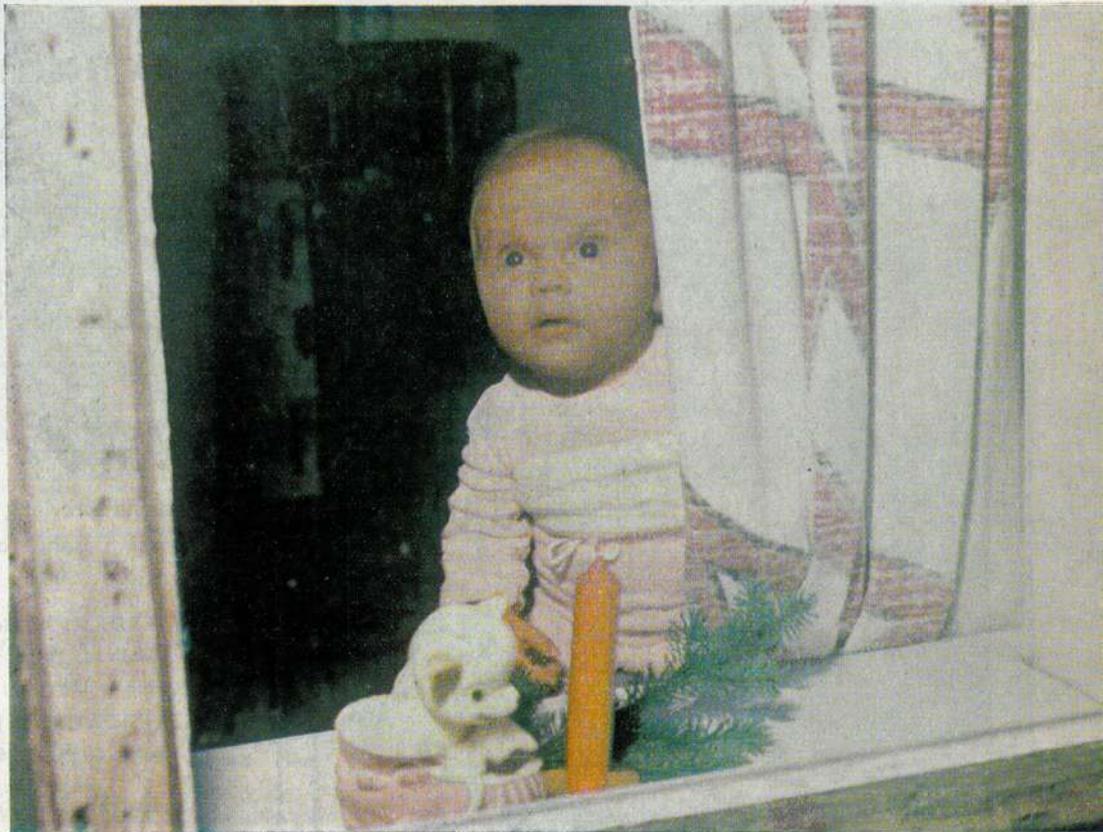


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Monrovia
- Frachtraten
- Ölfrüchte
- Sport an Bord
- Winterliche Küstenfahrt
- Weihnachten auf Kuba
- Handelsschiffsmann erlebt „Gorch Fock“
- Preisausschreiben



Advent, die große Erwartung

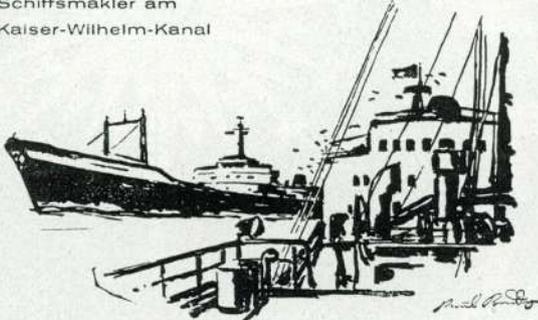
DER MILDE

Balle-Rum

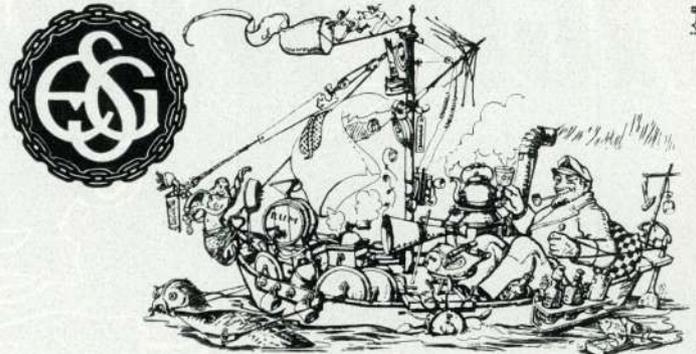
ZUM GROG-ZUM TEE

ZERSSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht



DAS ZEICHEN
FÜR
SCHUTZ
UND
SICHERHEIT

ALLIANZ VERSICHERUNGS-AG

Gegr.  1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

4. Jahrgang

Dezember 1960

Nr. 12

Weihnachten, das Fest der Liebe und das Fest der Freude, steht wieder einmal vor uns. Hinter uns liegt dann die Zeit der Planung, wie wir am Heilig Abend unseren Angehörigen und besonders unseren Kindern einen ihrer großen und kleinen Wünsche erfüllen können. Aber wir Seeleute haben im Hinblick auf das Fest schon viel früher Überlegungen angestellt, die alle in der einzigen Frage gipfeln: Bin ich Weihnachten zu Hause oder nicht? Und schließlich ist es dann doch so, daß viele Rechnungen nicht aufgegangen sind. Diejenigen, die glaubten, zu Hause sein zu können, sind doch auf See und diejenigen die glaubten, auf See zu sein, haben vielleicht schließlich doch noch den Heimathafen rechtzeitig erreicht. Wie in jedem Jahr werden jedoch wieder viele Seeleute am Heilig Abend auf See sein oder in fremden Häfen weilen und nur mit ihren Gedanken zu Hause sein können. Der traute Familienkreis unter dem festlich geschmückten Weihnachtsbaum in der Heimat wird in jenen Stunden einen stillen Gruß hinaus zu dem Mann, dem Vater, dem Bruder oder dem Sohn in der Ferne senden.

Wie sich der einzelne von uns mit diesen Tatsachen abfindet, bleibt jedem selbst überlassen. Die Nachdenklichen unter uns werden in der Freizeit in ihren Kammern oder während des Wachdienstes auf der Brücke oder im Maschinenraum in sich gehen, um die vielen Gedanken, die uns bei solchen Anlässen bewegen, zu ordnen. Es ist sicher gut, wenn wir uns in den kommenden Festtagen einmal selber genau ansehen und uns einige Fragen stellen wie etwa: Habe ich im abgelaufenen Jahr alles richtig gemacht, bin ich mit den Meinen zu Hause immer gütig umgegangen, hatte ich Verständnis für die kleinen und großen Sorgen meiner Frau, war ich gegen meine Kinder aufgeschlossen und geduldig, habe ich meinen Eltern nicht unnötigen Kummer gemacht? — War



Wir wünschen
ALLEN FAHRENSLEUTEN AUF SEE, IN FERNEN
HÄFEN UND IN DER HEIMAT EIN RECHT
frohes Weihnachtsfest und ein glückliches Neues Jahr
VERLAG UND SCHRIFTFLEITUNG «KEHRWIEDER»

ich an Bord den anderen ein guter Kollege, habe ich der gemeinsamen Arbeit genügend Fleiß, Aufmerksamkeit und Können gewidmet, war ich meinen Untergebenen ein gerechter Vorgesetzter, ein Vorbild und nicht nur ein Arbeitseinteiler oder eine Aufsichtsperson, habe ich in dieser Position bei aller notwendigen Festigkeit in der Sache auch mein Herz sprechen lassen mit Verständnis für die vielen kleinen Nöte meiner Mit-

arbeiter und damit eine Vertrauenssphäre geschaffen, die sich im guten Bordklima ausdrückt? Das sind — wenn auch schon sehr viele — so doch nur einige Fragen, die sich uns aufdrängen könnten und die wir uns selber beantworten müssen. Die ganze feierliche Stimmung in der Heiligen Nacht, auch und gerade auf hoher See, ist dazu angetan, daß wir mit uns selbst ins Reine kommen. Wir können damit

allerdings nur aus der Not eine Tugend machen, denn das In-sichgehen in einer einsamen Stunde fern der Heimat wird doch kein Ersatz sein können für eine Feier im Kreise unserer Lieben.

Dennoch bringen wir unseren Lieben ein Geschenk, das sie erfreut. Nirgends können wir es kaufen. Doch ist es kostbar und strahlt wie jedes echte Geschenk auf uns selbst zurück.

Großartige Weihnachtsbilanzen an Land, Überladung des Magens und rein materielle Über sättigung haben nichts mit einer stillen und heiligen Nacht gemein, in der wir ja die Geburt eines Kindes feiern, das in einem Stall auf Stroh gebettet war.

Auf See gibt es zum Glück kein Weihnachtsgeschäft und den riesigen damit verbundenen Rummel. Auf See werden Weihnachtsgeschenke nicht zu bloßen Einnahmen und Ausgaben herabgewürdigt. Aber da dröhnt die Maschine und weiß nichts von Stille und Heiligkeit, die Kompaßbeleuchtung ist keine Weihnachtskerze und Koch, Steward und Moses haben Hochbetrieb. Sie sind die eigentlich Gebenden in der weihnachtlichen Bordgemeinschaft.

Und wir anderen alle, sollten wir mit leeren Händen dastehen und nichts zu geben haben? Unser Lichterbaum leuchtet auf einem Schiff, das keinen zu Feier und Ruhe entläßt. Die daheim wissen es. Wir geben damit mehr als Geschenke die wir kaufen können, — viel mehr. — Unser Dienst auf See, der sie an den Gütern der ganzen Welt teilhaben läßt, unser Getrenntsein von ihnen — für sie.

Kein Mensch spricht darüber und es steht nicht in den Zeitungen, aber an Bord und an Land weiß man davon — von unserem Geschenk.

Der Wachoffizier

Das Weihnachtsgemälde aus dem Altar, den der Hamburger Meister Francke etwa um 1425 im Auftrag der „Brüderschaft der Englandfahrer“ für die 1829 abgebrochene St. Johanniskirche in Hamburg geschaffen hat.

Besser ein „Angstfrieden“ als keiner

Das Schachspiel der Diplomatie endet immer wieder — so wichtig auch die einzelnen Züge sein mögen — vor der Frage: Atomkrieg oder nicht? Seit der Aufdeckung der U 2-Flüge über Rußland weiß Moskau, daß die USA die östlichen Abschußbasen kennen. Andererseits ist nicht zu bezweifeln, daß auch die Machthaber der Sowjetunion die Basen der USA kennen. Und diese Angst voneinander ist es letzten Endes, die beide Gruppen davon abhält, auf den bewußten Knopf zu drücken. Der französische Staatschef de Gaulle hat dem sowjetischen Ministerpräsidenten Chruschtschow gegenüber keinen Zweifel gelassen, daß auch Frankreich einen Angriff auf Berlin nicht tatenlos hinnehmen würde. Und das hat Chruschtschow sehr beeindruckt. Der „große alte Mann“ Englands, Churchill, der in diesen Tagen seinen 86. Geburtstag feiern konnte, hat die Lage vor dem Unterhaus so umschrieben: „Moralisten werden es vielleicht tief beklagen, daß der Friede keine andere Grundlage finden kann als die Angst auf beiden Seiten. Ich für mein Teil aber will schon zufrieden sein, wenn diese Grundlage hält.“

Das neue Deutschland

In der Zone ist der Witz noch nicht ausgestorben. Im Gegenteil. Er ist eleganter und spritziger geworden. Als im Zuge der Zwangskollektivierung die Zeitschrift „Der freie Bauer“ eingegangen war, machte folgende Glosse die Runde. Ein Rostocker fragt an einem Zeitungsstand: „Kann ich ein ‚Neues Deutschland‘ haben?“ „Nein, das haben wir nicht mehr,“ sagt der Händler. „Dann möchte ich einen ‚Freien Bauern‘ haben.“ „Den gibt es nicht mehr.“ „Wann gibt es denn wieder einen freien Bauern?“ „Wenn wir wieder ein neues Deutschland haben“. Solche Glossen und ähnliche sind nicht nur in Ostberlin zu hören, sondern in der ganzen Zone.

Ein Meister der Verdrehung

Der Budapester hängt trotz der Verwüstungen mit rührender Liebe an seiner Hauptstadt. Sein Umgangston ist immer noch höflich und liebenswürdig, wie ein Reisender berichtet. In den Hauptstraßen ist allerlei zu sehen, wenn auch der Kraftwagenverkehr mäßig ist. Aber die Geschäfte zeigen beachtenswerte Auslagen. Mit der Dekoration ist es allerdings nicht weit her. Die Anzüge sind zerknittert, die Damenschuhe plump mit groben Absätzen. Da-



POLITIK

men, die zu höheren Schichten oder einflußreichen Personen Beziehungen haben, lassen sich italienische Schuhe aus dem Ausland mitbringen. Denn die Budapesterin, ehemals eine der elegantesten Frauen der Welt, will nicht auf den Schick verzichten, der nun einmal zu ihrem Leben gehört. In scharfem Kontrast zu den Geschäftsstraßen stehen die Nebenstraßen. Man sieht ihnen heute noch das bittere Geschick an, das sie durchleben mußten. Wohnungen sind knapp. Wer keine Beziehungen zur kommunistischen Partei hat, muß ungeheure Summen für den Kauf einer Wohnung anwenden, sofern er sie aufbringen kann. Wie der Kommunismus es versteht, die Wahrheit abzufälschen, geht aus folgender Äußerung eines Funktionärs hervor: „Sie können mir nichts vormachen von der Herrlichkeit des Westens. Kommen Sie mir nicht mit den vollen Schaufenstern in Wien oder Berlin. Sie sind voll, weil sich das Volk nichts leisten kann. Darum bleibt die Ware liegen.“ Kommentar überflüssig.

Dunkler Kongo

Wer regiert im Kongo? Das ist schwer festzustellen. Zwar ist in New York der Staatspräsident Kasavubu als rechtmäßiger Repräsentant der Regierung anerkannt worden. Aber er hat alle Hände voll zu tun, um sich gegen die Nebenregierungen durchzusetzen. Ihm fehlt das Temperament Lumumbas, um die Volksmassen zu begeistern. Dafür besitzt er eine klare Überlegenheit des Denkens und auch die Einsicht, daß seinem Volke mit wilden Experimenten und Fremdenverfolgungen nicht gedient ist. Der markanteste der Regierungsanwärter ist Ileo. Er war nach dem Sturz Lumumbas von Kasavubu mit der Bildung eines Kabinetts beauftragt, konnte aber die Aufgabe nicht erfüllen, weil der junge Oberst Mobutu die Macht an sich riß und nun seinerseits versuchte, Ordnung in das Chaos zu bringen. Mobutu steht sich gut mit Kasavubu, weniger gut mit der UNO-Delegation in Leopoldville. Der UNO-Beauftragte in Leopoldville, der Inder Dayal, will nichts von einem Militärregime wissen. Unter

dem Einfluß Ghanas neigt er nach wie vor zu Lumumba. Dabei ist im Augenblick die einzige Möglichkeit, Ordnung zu schaffen, ein Zusammenwirken Mobutus mit der UNO. Gelingt das nicht, droht die Abspaltung der sechs Provinzen und ein Rückfall in die Herrschaft der Stammesstaaten. Wie diese aussehen würde, zeigen schon heute die blutigen Kämpfe in Katanga und anderen Gegenden des Landes. Freiheit ist ein kostbares Geschenk. Man darf es nicht mißbrauchen. Es will gelernt sein, von ihr den richtigen Gebrauch zu machen.

Die kalte Schulter

Obwohl die USA selbst Dollarsorgen haben, wird in Washington die finanzielle Unterstützung der jugoslawischen Währungsreform befürwortet. Während der Anwesenheit der Regierungschefs zur UNO-Vollversammlung empfing Präsident Eisenhower Marschall Tito als einzigen der kommunistischen Führer. Beide amerikanischen Parteien — die Demokraten wie die Republikaner — legen Wert auf gute Beziehungen zu Belgrad. Von einer finanziellen Unterstützung versprechen sie sich eine weitere Annäherung Belgrads an den Westen. Nun möchte man gern die Beteiligung der Bundesrepublik an der geplanten Anleihe sicherstellen. Bonn aber zeigt die kalte Schulter. Warum? Es bestehen keine diplomatischen Beziehungen zwischen Bonn und Belgrad, seit Tito die Zone anerkannt hat. Nun ist guter Rat teuer.

Neuer Staat in der Sahara

Zu den ehemaligen Kolonialländern, die im nunmehr zu Ende gehenden Jahre ihre Selbständigkeit erhielten, zählt nun auch Mauretanien, letzter Teil des ehemaligen französischen Kolonialreiches in Westafrika. Mauretanien reicht von der Südgrenze Marokkos und Algeriens zum Senegal. Das Land, doppelt so groß wie Frankreich, zählt 600 000 Einwohner. Da es zum größten Teil Nomaden sind, war eine genaue Volkszählung noch nicht möglich. Tierzucht überwiegt. Zur Überraschung der Franzosen fand man kurz vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges mächtige Eisenerzlager mitten in der Wüste. Auch Kupfer wurde gefunden. Auf der Nutzbarmachung dieser Bodenschätze beruht nun die wirtschaftliche Zukunft des neuen Staates. Die Weltbank bewilligte bereits 66 Millionen Dollar zur Hebung der Bodenschätze, die durch eine internationale Gesellschaft betrieben werden soll. Aber kaum geboren, ist der neue Staat von Sorgen umwittert. Marokko erhebt Ansprüche. König Mohammed V. erklärte: „Wir werden unsere Ansprüche auf Mauretanien nicht aufgeben.“ Ein neues Kongo? Wohl kaum. Aber immerhin sind die Auseinandersetzungen nicht leicht zu nehmen. Fritz Roßberg

Unser schönes

Deutschland

„Über deine Höhen pfeift der Wind so kalt ...“ Winterstimmung auf dem Schauinsland im Schwarzwald.





MONROVIA

Liberia wird seit Jahren in den Schiffsstatistiken als Land mit einer unnatürlich großen Handelsflotte geführt. Schiffe mit dem Heimathafen Monrovia am Heck sind auf allen Meeren und in allen Häfen der Welt zu finden. So feststehend diese Tatsache ist, so bekannt ist aber auch, daß die wenigsten dieser Frachter oder Tanker jemals ihren Heimathafen angelaufen haben und die Registrierung im Schiffsregister in Liberia andere Gründe hat, die mit dem Begriff „billige Flagge“ umrissen werden.

Trotz dieses Wissens um die Zusammenhänge liegt die Vermutung nahe, daß zwar Monrovia als Hafen nicht über die Ausmaße verfügt, um seine eigene Handelsflotte unterzubringen, aber doch wenigstens Hafenanlagen besitzt, die einen bescheidenen und reibungslosen Güterverkehr gestatten. Das ist überraschenderweise nicht der Fall und zur Zeit liegen regelmäßig mehrere Schiffe auf Reede und warten auf einen Platz an der Pier.

In der Republik Liberia mit ihren 111 370 qkm nimmt Monrovia eine besondere Stellung ein. Praktisch besteht dieses wirtschaftlich noch unerschlossene Land nur aus Monrovia. Angeblich wohnen ungefähr ein Drittel der rund 1,3 Millionen Einwohner Liberias in der Hauptstadt. Weitere Siedlungen wie Gr. Bassa, Sinoe und Harper liegen an der Küste, jedoch ohne eine Straßenverbindung mit Monrovia. Das übrige Land ist ausgesprochener Urwald, meist sumpfig mit wenigen Erhebungen bis zu einer Höhe von etwa 1000 m. Nur eine Straße, die aber noch im Bau ist, durchzieht das Land von Süden nach Norden. Eine weitere Verbindung und die einzige Bahn kommt aus den ca. 50 Meilen nordwestlich gelegenen Minen und Gummiplantagen zum Hafen. Hier geht der Erzumschlag mit Fließbändern vor sich, aber der Liegeplatz reicht nur für einen modernen Massenguttransporter. Mit dem Bau eines zweiten Liegeplatzes für die Erzverladestelle ist kürzlich begonnen worden.

Der Hafen selbst liegt auf der Bushrod-Insel, die durch den Stockton Creek vom Festland und der Stadt getrennt wird. Zwischen der Brücke über diesen Creek und dem Mesurado-River (linker Hand vom Hafen kommend am Brückenanfang) befindet sich eine kleine Landzunge mit Fischerhütten, die sich Kru-Point nennt, auf der sich im Jahre 1822 erstmalig freigelassene amerikanische Negerklaven ansiedelten. Diese gaben sich im Laufe der Zeit nach ihnen bekanntem amerikanischen Muster eine Verfassung und schon im Jahre 1847 wurde Liberia selbständige Republik. Der wirtschaftliche Einfluß der USA und die Dollarwährung sind bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben. Schließlich waren es auch die Amerikaner, die im letzten Krieg eine Stein-

mole mit Mitteleinfahrt in das Meer hineintrieben und einen künstlichen, wenn auch kleinen Hafen schufen. Neben der Erzpier ist Kailiegeplatz für drei mittelgroße Frachter vorhanden. Die Lagerhallen sind nicht ausreichend und Kräne fehlen. Das Löschen von Schwergutkollis übernimmt ein vorsintflutlicher beweglicher Dampfkrahn, während mechanische Hilfsmittel wie Gabelstapler etc. in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

Die Stadt Monrovia, zumindest die Altstadt, bietet an Schönheit wenig. Das Geschäftsviertel hat für den umfangreichen Verkehr zu schmale Straßen, die fast ausschließlich von einetägigen Flachhäusern eingefaßt werden. Die zweispurige Broad-Street führt vorbei an teilweise recht ungepflegten Steinhäusern bis hinauf zu dem die Stadt überragenden Fort, auf den Mamba Point. Das hier neu errichtete und gerade fertiggestellte pompöse Hotel im amerikanischen Stil kann den schlechten Eindruck der Stadt nicht verwischen. Von hier oben aus hat man aber einen guten Blick über die in südöstliche Richtung verlaufende ausgedehnte Neustadt, deren überragendes Gebäude das Kapitol ist.

Monrovia wird schon viele Seeleute, die erstmalig diesen Hafen anliefen, enttäuscht haben. Und das sogar dann, wenn in die Erwartungen afrikanische Verhältnisse einkalkuliert wurden. Vielleicht läßt aber das neue Hotel und das Beispiel der benachbarten Völker hinsichtlich der Gestaltung ihrer Hauptstädte auch für Monrovia eine notwendige Renaissance erwarten.

Von G. Schowalter

Die Glasen wissen nichts vom

Fjahreswechsel * R. GERDES

In ewigem Gleichmaß rollt die Zeit. Nichts weiß sie von Silvester und Neujahr. Nichts kann sie beschleunigen, nichts hält sie auf. Sie rinnt dahin, unaufhaltsam, wie der Sand in den gläsernen Sanduhren unserer Väter. Trost und Mahnung zugleich raunt er uns zu: Nehmt es nicht allzuernst, denn alles ist vergänglich.

Wieviele Generationen haben die Zeit mit dem Sandglas gemessen, am längsten der Seemann an Bord. Er tat es noch, als man zu Lande das altmodische Gerät längst verlachte. Auf den stolzen Karaken und Karavellen, auf Koppen und Buysen, Fleuten und Galeeren hatte man Sanduhren verschiedener Größe. Manche von ihnen steckten in kunstvoll gearbeiteten Gehäusen, noch heute der Stolz der Schiffahrts-museen. An Bord benutzte man das große Wachtglas, das vier Stunden lief und das nur der wachhabende Offizier berühren durfte. Dann gab es das „Half-wacht-glass“, das zwei Stunden anzeigte, und das gewöhnliche Glas, das in einer halben Stunde leer lief und beim Rudersmann stand, sofern das Wetter es zuließ. Nach diesem „Half-hour-glass“ schlug der Mann an einer kleinen Glocke, die „Glasen“ an, und von der Back antwortete in gemessenem Alt die Schwester, die große Schiffsglocke, die der Mann am Ausguck bediente. So wußte jeder an Bord, wie spät es war. Die ganze Schiffsroutine richtete sich nach dem Rhythmus der Glasen, den ships bells: Dienst und Freizeit, Wachwechsel und Ruhe im Schiff, das Essen und die Ausgabe des Grogs. Auch der Kampf! „We fought 8 glasses“, heißt es im Kriegstagebuch der „Minotaur“ am 1. August 1798, dem Tage der Seeschlacht von Aboukir. Uralt ist die Einteilung des Tages auf der See. Das Leerlaufen und Wenden des Halbstunden-glasses wurde vom Wachhabenden jedesmal im Logbuch mit einem Strich sorgfältig vermerkt. Von der Genauigkeit, mit der die Glasen eingetragen wurden, hing die Sicherheit der Schiffsführung ab, wie ja auch heute noch Kurs und Distanz Grundlage der Navigation bilden. Aus diesem Grunde durfte nur ein Offizier oder der Steuermann das Glas umkehren. Aber häufig genug wurde es von unerfahrener Hand vor der Zeit getan, um die Wache abzukürzen. Man sagte dann: Der Rudersmann hat einen Stützenbull gemacht, und beim Engländer hieß es: The steerman has cheated the glass. Der Franzose aber hatte die schöne Bezeichnung: Le timonier a mangé du sable!

Die Island- und Nowgorodfahrer der Hanse, Likedeeler, Bukanier und Flibustier, Kaper und Freibeuter, Korsaren und Abenteurer aller Schattierungen — sie segelten im Klange der Glasen. Columbus und Magelhães, Vasco da Gama und Francis Drake, de Ruyter und Tegetthoff, Amundsen und Hilgendorf — ihnen allen schlug die Schiffsglocke Stunden und Tage ihrer großen Reisen und Taten. Sogar im Donner der Geschütze von Lepanto und Mobile, Tsushima und Skagerrak, Leyte und Lissa verstummten die Glasen nicht, und so manchen Braven haben sie zur letzten Wache gerufen. Noch heute klingt über die Reede von Portsmouth die Glocke der „Victory“, Nelsons Flaggschiff, die ihrem Admiral vor Trafalgar am 21. Oktober 1805 zu Sieg und Tod läutete. Auf der Brücke von Blankenese träumt die schöne, kleine Glocke der Brigg „Luise von Stettin“ vom Kap Horn und von der Alten Liebe, vom La Plata und von Hawaii. Die Schiffsglocke der stolzen „Cap Polonio“ blieb erhalten, und in einem Hause an der Hamburger Alster hütet man die Glocke der „Parma“, die so manche bittere Wache glaste, wenn im Orkan die schweren Brecher über sie hinweg-fegten.

Immer wird es Schiffsglocken geben. Sie haben das Sterben der Romantik überlebt. Auch heute noch haben sie ihren festen Platz auf jedem Neubau, der auf Probefahrt geht. Vornehmlich als Signalgeber für Ankerlieger im Nebel sind Schiffsglocken auch heute noch unentbehrlich. Aber immer seltener wird der Klang der Glasen, der über Deck hallt. Die Armbanduhr hat bereits begonnen, diesem alten Brauch den Gar-us zu machen. Aber es gibt noch Wanduhren, denen man nicht ansieht, daß sie kein Schlagwerk haben, sondern ein Herz, das immer noch glast wie eh und je in der Seefahrt.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel - **Noch keine Verbesserung** Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi **der Frachtraten** aft - Handel - Verkehr
 Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Obwohl der seewärtige Welthandel in diesem Jahre nicht unerheblich gestiegen ist, kann eine grundlegende Verbesserung der konjunkturellen Situation in der Wenschiffahrt immer noch nicht verzeichnet werden. Auch gegenwärtig stehen die Weltfrachtmärkte noch im Zeichen eines Angebotsüberhangs an Tonnage. Die Abwrackungen innerhalb der Welttonnage im Jahre 1960 haben nicht ausgereicht, um einen nachhaltigen Einfluß auf das Ratenniveau auszuüben. In diesem Jahre hat sich daher lediglich das Ratenniveau etwas stabilisiert, ohne daß von einer durchgreifenden Verbesserung gesprochen werden könnte. Das waren die wichtigsten Feststellungen, die auf der Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder am 1. Dezember 1960 in Hamburg zur gegenwärtigen Konjunkturlage in der Wenschiffahrt getroffen wurden.

Mehr als 230 Reeder aus Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein und Niedersachsen kamen am 1. Dezember 1960 zur 25. Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder seit Beendigung des Krieges in Hamburg zusammen. Außer verbandsinternen Fragen war die Reederversammlung 1960 einer Aussprache über aktuelle Schifffahrtsprobleme gewidmet. Harald H. Schuldt, Reederei H. Schuldt, Hamburg, der bereits in diesem Jahre der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder gewesen ist, wurde für das Jahr 1961 wiedergewählt.

Die ungünstige Konjunktursituation hat sich für die deutsche Handelsflotte dahingehend ausgewirkt, daß der Tonnagebestand der deutschen Seeschiffahrt nach einem zehnjährigen Wiederaufbau in diesem Jahr erstmalig nicht gestiegen ist. Der Nettozuwachs der deutschen Tonnage hat im Jahre 1959 noch etwa 300 000 BRT betragen. Im Jahre 1960 dagegen hat sich der Bestand der Reedertonnage um 6000 BRT vermindert.

In den Einzelbereichen macht sich der Tonnageüberhang auf den Frachtmärkten insbesondere im Bereich der Tramp- und Tankschiffahrt bemerkbar. Das gegenüber dem Vorjahr etwas stabilisierte Ratenniveau in der Trockenfrachtfahrt ist im Bereich der Überseefahrt immer noch nicht hoch genug, um eine Rendite zu sichern. Auch von den zeitweise erheblichen Getreideverschieffungen gingen keine starken Impulse auf die Frachtraten aus. Jede mögliche Erholung der Marktsituation wurde gerade auf diesen Märkten dadurch verhindert, daß eine sehr große Zahl von Tankern zum Einsatz gelangte. Auch in der Tankschiffahrt, in der das Ratenniveau seit längerer Zeit am niedrigsten ist, haben sich die Frachtraten im Vergleich zum Vorjahr nur unwesentlich verbessert.

Eine etwas andere Beurteilung hinsichtlich der Frachtraten ergibt sich lediglich für die Nord-Ostsee-Trampfahrt. Aber auch in diesem Bereich läßt sich infolge der kurzen Zeitdauer der Besserung eine wesentliche Erleichterung der Gesamtsituation dieser Reedereien nicht verzeichnen. In diesem Fahrtgebiet wirken sich wie überall die ständig steigenden Abfertigungszeiten in den Häfen kostenmäßig besonders nachteilig aus.

In der Linienfahrt führte das gestiegene Welt-handelsvolumen dazu, daß das Ladungsangebot die Erwartungen im allgemeinen befriedigt hat. Die ungünstige Ratensituation, insbesondere bei den Basisladungen, hat die Reise-ergebnisse jedoch nicht in dem gewünschten Umfang verbessert.

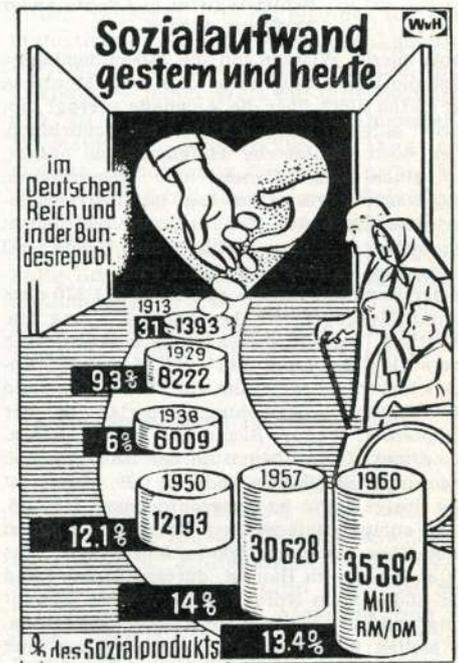
In struktureller Beziehung ist für die gesamte deutsche Seeschiffahrt immer wieder die Feststellung sehr bedauerlich, daß der freie internationale Seeverkehr durch dirigistische Maßnahmen ausländischer Staaten immer mehr

eingeschränkt wird. Dies gilt nicht nur für die bekannten, den Flaggenprotektionismus seit langem ausübenden Staaten, sondern mehr und mehr auch für die Entwicklungsänder. Nur mit großer Besorgnis, so wurde auf der Reederversammlung am 1. Dezember festgestellt, kann es verzeichnet werden, daß die langjährigen Bemühungen um die Liberalisierung des internationalen Seeverkehrs zu einem praktischen Ergebnis nicht geführt haben. Um so mehr ist es zu hoffen, daß das Prinzip des freien Wettbewerbs des internationalen Seeverkehrs im europäischen Bereich erhalten bleibt. Starke Beachtung verdienen in diesem Zusammenhang die Umwandlung der OEEC (Organization for European Economic Cooperation) und die hiermit verbundene Frage nach dem Fortbestand der für den Seeverkehr geltenden Richtlinien. Mit gleichem Interesse und nicht ohne Besorgnis werden von den deutschen Reedern auch die Bestrebungen der EWG-Kommission verfolgt, Bestimmungen des Vertrages über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft auf die Seeschiffahrt anzuwenden. Insbesondere die von staatlicher Seite ausgehenden Einflüsse stellen ein starkes Moment der Beunruhigung für den internationalen Seeverkehr dar. Sie lassen es dringend geboten erscheinen, gerade in liberalen Staaten, wie etwa in der Bundesrepublik, über handelspolitische Möglichkeiten zu verfügen, mit denen notfalls die eigenen Schifffahrtsbelange gegenüber protektionistischen Ländern mit Aussicht auf Erfolg vertreten werden können.

Für die Gesamtheit der deutschen Reedereien macht sich angesichts der unbefriedigenden wirtschaftlichen Entwicklung dieses Jahres und der durch den totalen Wiederaufbau und das Fehlen jeglicher staatlichen Entschädigung für Kriege- und Reparationsverluste entstandene Eigenkapitalmangel immer nachteiliger bemerkbar. Auch müssen sich ungleiche Wettbewerbsvoraussetzungen in dieser Konjunktursituation naturgemäß sehr empfindlich auswirken. Eine besondere Belastung für die deutschen Reedereien ist die in der Bundesrepublik erhobene Gewerbesteuer. Dieses vor allem deshalb, weil keine mit der deutschen Seeschiffahrt konkurrierende Flagge eine gleiche oder auch nur ähnlich geartete steuerliche Belastung zu tragen hat. Darüber hinaus trifft die Gewerbesteuer die deutschen Reedereien besonders hart durch die Besteuerung des infolge des Wiederaufbaus besonders hohen Fremdkapitals sowie der Schuldzinsen. Eine weitere Belastung, die der ausländischen Schifffahrt große Wettbewerbsvorteile gewährt, ist die in verschiedenen Fahrtrelationen noch immer feststellbare Doppelbesteuerung der deutschen Reedereien, besonders wenn die auf deutsche Häfen verkehrenden ausländischen Reedereien in der Bundesrepublik nicht zur Besteuerung herangezogen werden.

Mit besonderer Besorgnis beobachten die deutschen Reedereien auch alle Überlegungen der deutschen Wirtschaftspolitik, die eine Konjunkturdämpfung beabsichtigen. Da auf den Seefrachtmärkten seit Jahren eine Depression besteht, sind konjunkturdämpfende Maßnahmen für die deutsche Seeschiffahrt nicht am Platze.

Eine wichtige Feststellung der Reederversammlung war es, daß sich die über 1200 Schiffe der Reedertonnage trotz der ungünstigen Konjunkturlage und trotz der übrigen Belastungen der deutschen Seeschiffahrt durch die Flaggendiskriminierung und den Eigenkapitalmangel auch im letzten Jahr als technisch modern und außerordentlich leistungsfähig erwiesen haben. Wesentliche Wettbewerbsfaktoren, so wurde in diesem Zusammenhang festgestellt, sind die Qualität und Leistungen von Schiffsleitungen und Besatzungen der deutschen Handelsschiffe. —S—



WvH — Fast jede siebte Mark kommt heute in der Bundesrepublik sozialen Zwecken zugute. 35,6 Milliarden DM werden allein in diesem Jahr nach den Expertenschätzungen aus der Kasse des Bundesfinanzministeriums für Renten, Pensionen, im Lastenausgleich, der Fürsorge und von den Krankenkassen ausgegeben. Wie aus den finanzpolitischen Mitteilungen des Ministeriums hervorgeht, werden 1960 mindestens 38,8 Prozent der von der öffentlichen Hand erhobenen Abgaben dem Sozialhaushalt in der Bundesrepublik zugeführt, kommen also in direkter Form wieder in die Hände der Bevölkerung. — Eine Statistik über die Aufbringung dieser Mittel aus dem Jahre 1958, die erst kürzlich vom Deutschen Industrie-Institut veröffentlicht wurde, zeigt mit einem Anteil von 36,1 Prozent die öffentliche Hand an der Spitze, gefolgt von den Beiträgen der Arbeitgeber (31,6 Prozent) und der Versicherten (28,7 Prozent).

Unsere Ladung: Ölfrüchte

(Fortsetzung)

Königin der Palmen

Die bekannteste tropische Ölfrucht ist zweifellos die Kokosnuß mit ihrem getrockneten, teils auch gerösteten Fruchtfleisch, der Kopra. Mit den Kernen der Babassupalme besitzt die Kokosnuß den höchsten Fettgehalt, nämlich 60—67 Prozent. Ihr Öl enthält die meisten Kalorien, 9280 pro Kilo (Butter 7850 Kalorien). Die Philippinen liegen in der Ausfuhr an der Spitze. Es folgen Indonesien, Ceylon, Indien und Malaya. Diese Aufzählung gibt schon einen Hinweis, daß die hohe schlanke Kokospalme Inseln bevorzugt und den feuchten Monsun. Die Königin der Palmen kann geradezu als charakteristische Vegetation tropischer, vor allem südostasiatischer Inseln und Küsten bezeichnet werden. Nicht der Wind trägt hier nämlich den Samen fort, sondern das Meer, das die schweren wasserundurchlässigen Früchte über viele Tausende von Kilometern hinweg an den Strand spült.

Die Gelehrten streiten sich noch, wo die Kokospalme ihre Urheimat hat, und auch ihr Alter ist umstritten. Der Schweizer Botaniker de Candolle schätzt es auf 3—4000 Jahre. Einer alten Urkunde auf Ceylon nach ist ein leprakranker König um 450 v. Chr. durch Kokosmilch und Kokosöl geheilt worden. Zu Ehren des ersten Kokospalmenpflanzers, des ceylonesischen Königs Aggrabodhi, wurde um 589 n. Chr. eine wunderbare Statue von ihm aus dem Felsen gehauen. Als erste Weiße begannen die Portugiesen und Holländer um 1740 auf Ceylon mit der Anlage von Kokosplantagen. 1820 nahm der englische Kapitän Boyd in einer leeren Frucht das erste Kokosöl mit nach England, fand aber kein Interesse. Er nahm die Sache selbst in die Hand und 1830 liefen bereits seine 3 ersten Kokosmühlen auf vollen Touren.

1907 zählte man schon 60 Millionen angepflanzte Kokospalmen.

Bereits in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts legte die Hamburger Großhandelsfirma Cäsar Godeffroy auf Samoa Plantagen an, die sich später in den deutschen Kolonien auf Neuguinea, dem Bismarckarchipel und Neupommern zu den größten Kokosplantagen der Welt entwickelten.

Zwölf Ernten jährlich

Als Fettlieferant ist die Kokospalme ungeheuer ergiebig. Sie wird bis zu 100 Jahre alt, und 6—12mal jährlich kann man sie ernten, nicht selten bis zu 300 Nüssen pro Palme. Das begehrte Fruchtfleisch entwickelt sich bei fortschreitender Reife aus der sich verdichtenden Kokosmilch im Innern des holzigen Kerns, der von einer Bast-schicht, der Kokosfaser, umgeben ist. Diese wird ihrerseits von einer lederartigen Haut umschlossen. Immer noch

klettern Eingeborene mit affenartiger Geschwindigkeit auf die Palmen, um die reifen Nüsse abzuschlagen. Nach dem Sortieren werden sie von ihren Basthüllen befreit, gespalten, und mit Messern wird das Fruchtfleisch herausgelöst. Auf Darren trocknet man es dann 3—5 Tage in der Sonne.

Zur Verladung kommt die Kopra meistens in Säcken oder die über Feuer getrocknete von geringerer Qualität auch lose. Ceylon- oder Straitsöl (aus Kokos) werden nur wenig exportiert.

Den Eingeborenen liefert die Kokospalme beinahe ihren gesamten Lebensbedarf. In erster Linie Lebensmittel: Palmkohl aus den jungen Trieben, Palmwein aus ihrem Saft, Palmzucker durch Einkochen und durch Gärung Essig. Aus dem Holz des Stammes bauen sie ihre Hütten und Boote und fertigen ihr Jagdgerät daraus an. Palmwedel benutzen sie als Dachziegel, die Rinde dient zum Gerben für verschiedene Haus- und Heilmittel. Aus der Faser schlagen sie ihr Tauwerk und flechten daraus Matten, die Schale benutzen sie als Trinkgefäß, und sie schnitzen ihren Schmuck daraus. Für sie hat die Kokosnuß 99 Verwendungsmöglichkeiten und die hundertste wartet noch auf ihren Entdecker.



Die geernteten Fruchtkolben werden zur Sammelstelle gebracht.

Prinzessin Ölpalme

... lieferte 1957 1,5 Millionen Tonnen wertvollster Pflanzenöle und Fette. Sie werden zu sehr erheblichem Anteil in Deutschland importiert.

Die erste Kunde von diesem Baum, der heute für uns eine Nahrungsquelle erster Güte geworden ist, verdanken wir dem Prinzen Heinrich von Portugal, auch Heinrich der Seefahrer genannt. Der von ihm ausgesandte Gileannes berichtete von seiner Reise nach Guinea: „Man sieht Ölpalmen, nichts als Ölpalmen.“ Aus dem Jahre 1446 wird berichtet, daß sich die Eingeborenenfrauen in Sierra Leone mit Palmöl einreiben und aus dem Fleisch der Früchte Speisefett herstellen. Ein Jesuit bringt 200 Jahre später noch einmal die Nachricht, daß in Afrika Fett in rauen Mengen an den Bäumen wächst. Jedoch bis ins neunzehnte Jahrhundert hinein war die schwarze Bevölkerung nicht für den plan-



Auf einer Bambusstange klettern die Eingeborenen in die Palmkrone und schlagen mit dem Haumesser die Fruchtkolben ab.

mäßigen Anbau dieser für uns heute so wichtigen Ölpflanze zu gewinnen. Man mußte erst Verkehrswege zu den ozeanischen Häfen bauen, um dieses reiche Fettreservoir zu erschließen. Das erste Schiff mit 130 Tonnen Palmöl gelangte 1720 nach England. 1850 erreichten die ersten Palmkerne Europa, ohne daß die Ölindustrie sonderlich Notiz davon nahm. Erst 10 Jahre später wurde in Deutschland das erste Palmkernöl gepreßt. Um die Jahrhundertwende allerdings stieg man in Anbau, Handel und Verarbeitung schon groß ins Geschäft.

Die 15—30 Meter hohe Palme erreicht mit dem fünfzehnten Jahr ihre größte Ertragsfähigkeit und bleibt etwa 60 Jahre lang fruchtbar. 1000—2000 Früchte von Tauben- bis Hühnergröße trägt ein einziger Kolben. Die Früchte sind birnenförmig, und ihre Farbe wechselt von orange bis braun. Sie bestehen aus gelbem Fruchtfleisch und harten schwarzbraunen Nüssen, die ihrerseits 1—2 stark ölhaltige Sonnenkerne enthalten. Geerntet werden die bis zu 60 Kilogramm schweren Kolben mit dem Haumesser der Eingeborenen, die auf einer Bambusstange bis zur Höhe der Krone hinaufklettern.

An der Verarbeitungsstätte werden die Ölfrüchte zunächst sterilisiert, darauf werden die Nüsse aus dem Fleisch gelöst und geknackt. Die Kerne sind hauptsächlich für den Export bestimmt. Aus dem Fleisch wird durch Dampferhitzung und Zentrifugieren an Ort und Stelle das dunkelgelbe süßliche Palmöl gewonnen, während in Europa aus den Kernen durch Pressung und chemische Extraktion Palmkernöl hergestellt wird. Dieses Kernöl ist ein außerordentlich hochwertiges Nahrungsmittel.

Sesamsaat, Sonnenblumenkerne, Leinsaat oder Rüböl sowie Pfirsichkerne sind weitere ölhaltige Früchte. Außer dem eingangs erwähnten klassischen Sesam haben sie als Ladung jedoch nur geringere Bedeutung, da sie in gemäßigten Zonen wachsen und daher nur selten zur Verschiffung kommen.

Die Begriffe Öl und Fett, von denen hier oft die Rede war, sind relativ und bezeichnen nur den festen (Fett) oder flüssigen (Öl) Zustand desselben Produktes. Ob Fett oder Öl, hängt von der Temperatur ab. In Zentralafrika ist Butter ein Öl und bei den Eskimos Olivenöl ein Fett. — Schp — (wird fortgesetzt)



60 kg wiegt der Fruchtkolben einer Ölpalme. Er enthält 1000 bis 2000 Früchte.



Das 4800 t große Schulschiff der Bundesmarine, das am 5. November in Rendsburg vom Stapel lief, wurde von Frau Wilhelmine Lübcke auf den Namen „Deutschland“ getauft. Das Schiff wird voraussichtlich im Jahre 1962 mit Kadetten auf eine Ausbildungsreise gehen. Die in Mandal in Norwegen gebauten Schnellboote „Hugin“ und „Munin“ vom Typ „Nasty“ wurden Anfang November in Dienst gestellt. Diese kleinen Boote von etwa 70 t Wasserverdrängung werden als Versuchsboote angesehen. Der sechste Tender, ein Begleitschiff für ein S-Bootgeschwader, lief Ende November unter dem Namen „Donau“ vom Stapel.

Im Jahre 1960 wurde eine Reihe von Kleinfahrzeugen für die Bundesmarine in Dienst gestellt. Bis 1963 sollen drei Zerstörerergeschwader (10 Schiffe), vier Schnellbootgeschwader (40 Boote), vier Minensuchgeschwader (24 Boote), drei schnelle Minensuchgeschwader (30 Räumboote), drei Küstenwachgeschwader (30 Boote), drei Landungsgeschwader (18) und ein U-Bootgeschwader (12 kleine Boote) vorhanden sein, ferner mehrere Schul- und Hilfsfahrzeuge.

Mit dem Aufbau der Bundesmarine wird auch die Errichtung von zwei Marinearsenalen erforderlich. In Wilhelmshaven soll ein Reparaturbetrieb entstehen, der Grundüberholungen durchführen kann. Hierzu gehört eine Kaimanlage, ein Landbetrieb und ein Schwimmdock. Die Fertigstellung des Arsenals wird sich über mehrere Jahre hinziehen. Die 4. Einfahrt von Wilhelmshaven, die 1945 von den Alliierten gesprengt wurde, wird wieder hergestellt. Ende November wurde ein Schwimmdock von 8000 t Hebekraft für das Arsenal Wilhelmshaven geliefert, ein 1000-t-Hebewerk soll folgen. Im Oktober erhielt das Arsenal in Kiel ein größeres Schwimmdock, das an der Weser hergestellt worden ist.

Das 3. Minensuchgeschwader, aus acht Räumbooten bestehend, führte von Mitte Oktober bis Mitte November eine Rheinreise durch und fuhr über Emmerich, Düsseldorf, Koblenz und Mainz bis Frankfurt am Main. Die 220 Marineangehörigen auf diesen Booten wurden von der rheinischen Bevölkerung freundlich aufgenommen. Die Reise diente jedoch zugleich der Ausbildung für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen und der allgemeinen Werbung.

Das 5. S-Bootgeschwader besuchte im Rahmen einer Übung den dänischen Hafen Korsör.

Anfang Januar sollen sieben Boote des Schulgeschwaders in das Mittelmeer gehen und Korsika und Messina anlaufen. Auf diesen Fahrzeugen sind Unteroffiziers- und Offiziersanwärter für eine sechsmontatige nautische und technische Bordausbildung eingeschifft. Fünf dieser Boote sind alte M-Boote des Typs 35. Ferner ist eine Ausbildungsfahrt von zwei Schulfregatten in den Nord- und Südatlantik geplant, bei der auch südamerikanische Häfen angelaufen werden sollen.

Anfang November besuchte das französische Landungsboot „Blavet“, ein 3800-t-Fahrzeug mit 70 Mann Besatzung, den Hafen Hamburg. Anschließend führte ein Verband von fünf britischen Kriegsschiffen einen sechstägigen Besuch durch. An der Überseebrücke lagen der Kreuzer „Gambia“ mit 10 300 t Wasserverdrängung und die Zerstörer „Defender“ und „Dainty“, an den Landungsbrücken zwei weitere Zerstörer. Das Besucherprogramm erstreckte sich von einer Brauereibesichtigung bis zur Fahrt zur Staustufe Geesthacht. Mitte

Dezember wird der Besuch eines amerikanischen U-Boots in Hamburg erwartet.

Für die türkische Marine wurden von einer Bootswerft an der Weser vier kleine Wachboote (29 m Länge) gebaut, von denen bereits drei auf Frachtschiffen verladen worden sind.

Die amerikanischen Flugzeugträger sollen ab 1961 den Überschalljäger „Mc Donnell F4 H-1“ erhalten. Dieses Jagdflugzeug hat zweifache Schallgeschwindigkeit und kann in der Luft betankt werden. Es soll bei jeder Wetterlage flugfähig sein und große Reichweite haben. Ende November lief das atomgetriebene U-Boot „Ethan Allen“ in Groton für die amerikanische Marine vom Stapel.

Die britische Marine hat den Flugzeugträger „Bulwark“ zu einem „Command Carrier“ umgebaut. Den eingeschifften Kommandotruppen stehen einige vom Träger mitgeführte Landungsschiffe und zwanzig Hubschrauber als Transportmittel zur Verfügung. Diese Spezialtruppen werden sich demnach sowohl auf dem Wasser, in der Luft als auch auf dem Land bewegen müssen. Die USA haben einen Flugzeugträger zum Sturmlandungsschiff umgerüstet, auf dem 1500 Mann eines Landungsbataillons mit allem Gerät eingeschifft sind. Das Bataillon und seine Ausrüstung kann ebenfalls durch Hubschrauber an Land gesetzt werden. Es handelt sich hierbei um Mehrzweck-Kriegsschiffe, die sich offensichtlich in den einzelnen Marinen durchsetzen. Daneben zeichnet sich im Kriegsschiffbau eine Bewegung ab zu Lenkwaffenkreuzern, Allzweckzerstörern und Atom-U-Boote. Die Zahl der sogenannten „Dicken Schiffe“ verringert sich in den Flottenlisten weiterhin, mit Ausnahme der großen Flugzeugträger.

Im Fernen Osten verfügen Nord-Korea über etwa 100 Kriegsschiffe, Rot-China über eine Vielzahl von Kleinfahrzeugen einschließlich 20 U-Booten und die UdSSR über 500 Kriegsfahrzeuge und rund 100 U-Boote. -R-

Wußten Sie schon, daß ...

... das Sternenbanner der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1777 geschaffen wurde? Nach dem Unabhängigkeitskrieg, der noch unter dem St. Georgs- und St. Andreas-Kreuz, den Symbolen Englands und Schottlands, geführt wurde, schlossen sich 13 nordamerikanische Staaten zusammen. Ihr erster Präsident war George Washington. „Wir holen die Sterne vom Himmel, setzen sie über das Rot unseres Mutterlandes und zerteilen dieses durch weiße Streifen, die unsere Liebe zur Freiheit dokumentieren sollen“, soll er gesagt haben, als am 14. Juni 1777 der Kongreß das Sternenbanner schuf. Die Sterne waren zunächst kreisförmig angeordnet zum Zeichen, daß alle 13 Staaten gleichberechtigt waren. Noch bis 1818 blieben es 13 Sterne, doch dann kamen immer weitere hinzu mit jedem neuen Staat, der der Union beitrug. Nachdem auch Alaska und Hawaii dem Staatenbund einverleibt worden sind, führt das Sternenbanner 50 Sterne.

... nach einer Mitteilung auf der 3. Frauenkonferenz der IG Metall in Stuttgart die Zahl der weiblichen Beschäftigten in der Metallindustrie des Bundesgebietes in den vergangenen zehn Jahren um fast das Dreifache gewachsen ist, und daß heute jeder fünfte Arbeitnehmer in der Metallindustrie eine Frau ist?

... der Wind in den großen Wüsten der Erde viele Quadratkilometer große Flächen bis zu einer Tiefe von 50 m ausbläst?

... die Neigung der Herzachse des Menschen zur Senkrechten des Rückgrates die gleiche ist, wie die der Erdachse zur Sonneneklyptik?

... der Ausdruck „Cujambelwasser“ für labrige Getränke von einer französischen Marquise Cujambelle aus dem Mittelalter stammt? Besagter Dame wurde für ihre Influenza heißer Rotwein verordnet. Der Arzt versäumte es jedoch anzuordnen, ob diese heiße Flüssigkeit innerlich oder äußerlich anzuwenden sei. Die Marquise bereitete sich davon ein Bad. Dieses Badewasser wurde dann zur inneren Verwendung auf Flaschen gefüllt.

Sport an Bord

FC „Hasselburg“ schlägt Floridameister

In Jacksonville (Florida) ist es uns gelungen, die Meisterei von Florida, die Universität, mit 4:2 Toren zu schlagen.

In St. Petersburg (ebenfalls Florida) haben wir eine dortige deutsche Fußballmannschaft mit 5:1 Toren besiegt. Trotz ungebrochenen Kampfeistes auf beiden Seiten war dieses Spiel recht fair und freundschaftlich.

In Rotterdam spielt es sich am besten. Ein kurzer Anruf beim Deutschen Seemannsheim genügt, und ein Fußballspiel ist klar. Dieses Mal, also am 13. 11. 1960, schlugen wir das MS „Aries“ mit 11:0 Toren. Wir möchten auch auf diesem Wege und im Namen der Fußballmannschaft des MS „Hasselburg“ unserer Schiffsleitung danken, die immer bemüht ist, den „Sport an Bord“ zu fördern.

G. Kolodziej



Kapitän Kittler begrüßt die Universitätsmannschaft in Jacksonville.

MS „Eric Reckmann“ gegen MS „Wilhelm Wesch“

Das Spiel fand am 23. 10. in London statt. Die neu angemusterten Fußballer der „Eric Reckmann“ waren noch nicht eingespielt, hatten infolgedessen einen recht langsamen Start. Trotzdem fiel schon in der achten Spielminute das erste Tor. Durch sehr schönes Zusammenspiel, besonders des rechten Sturmflügels, fielen dann kurz nacheinander noch zwei Tore. Die bisher sieggewohnte Mannschaft des MS „W. W.“ brachte es auf zwei Gegentore. Halbzeit 3:2.

Im Verlauf der zweiten Halbzeit spielte sich fast alles auf der Hälfte der „W. W.“-Mannschaft ab. Sie brachten es zwar noch auf zwei Gegentore, konnten aber am Endergebnis von 6:4 nichts ändern, besonders, da auch noch ein kurz vor Schluß gegen „E. R.“ verhängter Elfmeter vom Torwart gehalten wurde. Das Spiel war hart aber fair, so daß der Schiedsrichter kaum einmal eingzugreifen brauchte. Jürgen Fritzenwalder



Die Freiwache



Am Weihnachtsbaum, die Lichter brennen,
Wie glänzt er festlich, lieb und mild,
Als spräch er: wolt in mir erkennen
Getreuer Hoffnung stilles Bild.

Die Kinder stehn mit hellen Blicken,
Das Auge lacht, es lacht das Herz;
O fröhlich, seliges Entzücken!
Die Alten schauen himmelwärts.

Zwei Engel sind hereingetreten,
Kein Auge hat sie kommen sehn;
Sie geh'n zum Weihnachtstisch und beten
Und wenden wieder sich und gehn.

Gesegnet seid, ihr alten Leute,
Gesegnet sei, du kleine Schar!
Wir bringen Gottes Segen heute
Dem braunen wie dem weißen Haar.

Kein Ohr hat ihren Spruch vernommen;
Unsichtbar jedes Menschen Blick
Sind sie gegangen wie gekommen;
Doch Gottes Segen blieb zurück.

H. Kleike



Fi snacket dor doch nich über?

Von Horst Fette

Dat wär in so'n lütten Siel an de ostfries'sche Küst. Ick foehr dormols as Lichtmatros op'n Kümo, de so an de 120 Lodetünns harr. Dat geeft dat in de Johrn gor nich anners: Wiehnachen ward bi Hus anbunn'n un erst noh Neejohr gung dat wedder in See.

Nu wär dat al wedder so wiet. Twee Dog vör Wiehnachen harr'n wi al anbunn'n un lägen nu so mit Stücker tein Klütenewer fast in dat Siel. Hilligabend an Vörmiddag — ick seet grod in't Logis — käm de Moses de Kampagne dol un seggt to mi, ick schall mol achterut komen to den Ohln. „Is good“, anter ick, „segg em man, ick keem forts.“

Ick goh nu noh achtern un stoh ook glieks bi'n Ohln in'n Salon.

„Morgen is ja nun Wiehnachen, Jung. Du weeßt, dat ick jümmer mit di tofreden wär. Hier hest du twintig Mark. Snack dor ober nich über, op keen'n Fall vertellst du dat mien Froo.“

„Nee, Schipper“, segg ick, „ick holl min Snut.“ He trock sien Mantel an un seggt noch: „Slut allns good af un kiek ook noch mol noh de Liens! Ick goh nu noh Hus.“

As wi allns good afslooten un noch mol noh de Liens keeken harrn, gung ick mit den Moses ook an Land.



Op den Weg noh Hus dropp ick de Fru von uns Schipper. Se harr wohl noch'n beeten wat kofft to Wiehnachen. Se holl mi an un seggt: „Hier hest du noch fiefundwintig Mark. Ober du droffst keeneen wat dorvun vertell'n un op keen Fall mien Mann, auf keinen Fall.“

„Nee, Madam, ick swieg as'n Grab, dor könt Se sick fast op verloten.“

„Denn is good. Un frohes Fest, Jung!“ un gung wieder.

Nee, ick heff keeneen wat vertellt, nich an den Schipper un nich an sien Froo. Awer nu müßt dat mol rut.

Wir bleiben dabei:

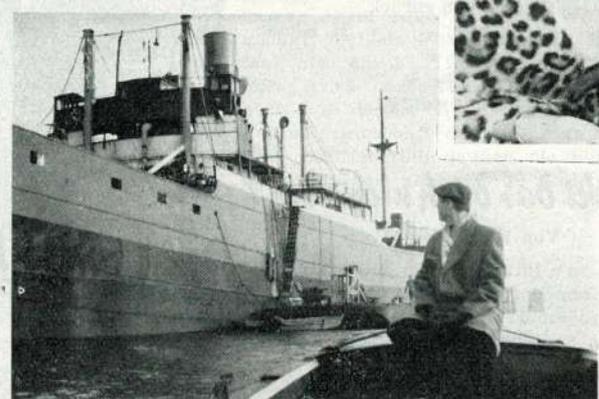
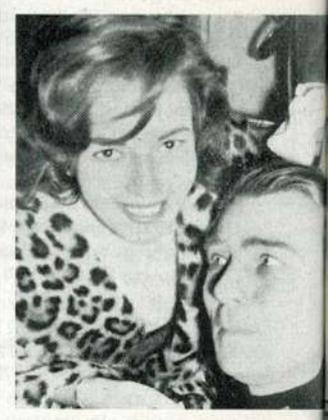


EXTRA

DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT



Montage in 200 m Höhe über der Elbe bei Lühesand. Um Schleswig-Holstein mit dem dringend benötigten Kraftstrom aus dem neu errichteten Kraftwerk bei Stadersand zu versorgen, muß die Elbe über ein Strecke von 1140 m überbrückt werden. Das bedeutet Sperrung der Elbe für täglich vier Stunden über einen Zeitraum von drei Wochen. Im Frühjahr sollen die sehr schwierigen Überspannungsarbeiten fortgesetzt werden.



Ein Star, ein Schiff und ein Rollkragenmatrose. Der Star ist Karin Dor, das Schiff die alte „Galliope“ an den Walterer Pfählen in Hamburg und der Seemann unser alter Bekannter Hans-Hermann Schlünz von den Seemannsgrußendungen. Sie wirkten kürzlich mit bei den Dreharbeiten zu dem Krimi „Der grüne Bogenschütze“. Auf dem Prahu das Podest für die Kamera.

Bild links Mitte:
Hier kann man nur hoffen, daß es noch vor Weihnachten ist und das Schiff den richtigen einlaufenden Kurs hat.

Seenotrettungskreuzer hat sich auf Grund gesetzt, um Überholungsarbeiten durchzuführen.

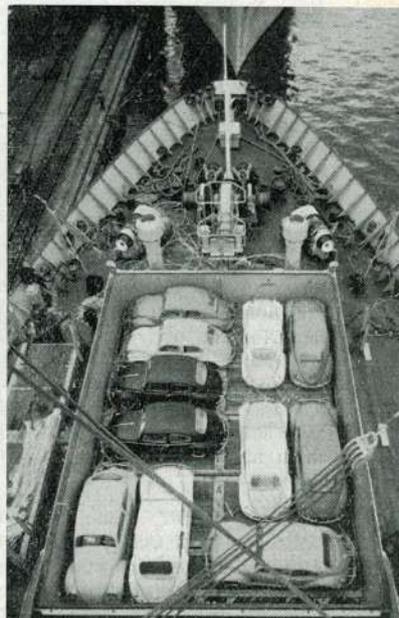


Was

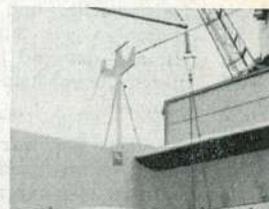
BRINGT DAS NEUE JAHR?



Zweimal „Weißer Adler“ der Yosemite Indianer. („Der Bundeskanzler hat den Häuptlingsnamen „Schwarzer Adler“). Graf Luckner, der alte Seeteufel, wird zu Weihnachten über die Seemannsgrußsendungen zu allen Fahrern sprechen.



Interessanteste Neubauten des vergangenen Jahres: TS „Emma Johanna“ und TS „Carl Trautwein“ können mit ihren drei Hängedecks je 1200 Volkswagen laden. Bei Getreideladung liefern die Lukendeckel der unter das Zwischendeck hiezbaren Hängedecks die Schotten. Außerdem erfüllt das Schiff die Bedingungen als Erztransporter und besitzt alle Spezialeinrichtungen für die Fahrt in den Großen Seen.



Der Untergang der „Hinschenfelde“

Kapitän
Georg Kohl

Man schrieb das Jahr 1923. Die Hamburger Reederei Schröder, Hölken & Fischer hatte mich nach Cuxhaven geschickt, wo ich die kleine, 1400 BRT große Bark „Hinschenfelde“ übernehmen sollte.

Die „Hinschenfelde“ hatte eine recht bewegte Vergangenheit. 1894 unter dem Namen „Ladas“ in Maryport, England, vom Stapel gelaufen, wurde sie 1909 an einen norwegischen Reeder in Bergen verkauft. Dieser behielt sie aber nur ein Jahr und veräußerte sie dann an einen Kopenhagener Reeder, der ihr den Namen „Findana“ gab. Von hier aus ging sie wieder zurück nach Norwegen. Im Dezember 1920 wurde sie nach schwerem Sturm auf der Nordsee im lecken Zustand und ohne Fockmast nach Leith eingeschleppt und dort repariert. 1922 kaufte sie dann die Reederei Schröder, Hölken & Fischer und benannte sie nach einem Stadtteil Wandsbeks, nämlich „Hinschenfelde“, in dem einer der Reeder, M. Fischer, Stadtrat war.

Auf der ersten Reise unter der neuen Flagge nach Australien passterten schon sehr merkwürdige Dinge.

Nun lag das Schiff wieder in Cuxhaven, hatte ein paar Reparaturen machen lassen, hatte eine neue Besatzung bekommen und war klar zum Auslaufen nach Norwegen, wo das Schiff eine Ladung Holz für Australien nehmen sollte.

Täglich beobachtete ich jetzt die Wettermeldungen, um eine günstige Gelegenheit zum Auslaufen zu nutzen. Aber die Wetterlage auf der Nordsee und der westlichen Ostsee blieb weiterhin ungünstig. Noch am 22. Dezember hatte ich die Reederei auf das schlechte Wetter aufmerksam gemacht. Sie bestand aber darauf, sofort auszulaufen, anderfalls wollte sie mich als Kapitän ablösen. Also dann los mit Gott!

Da das Schiff keine Hilfsmaschine hatte, mußte uns ein Schlepper bis zum Feuerschiff „Elbe 1“ bringen. Dort setzten wir Segel und das Schiff machte gute Fahrt, da es ja leicht war und nur einige hundert Tonnen Ballast im Bauch hatte. Zunächst schien es, als ob wir es schaffen würden, am Heiligen Abend im Hafen zu sein. Am Mittag des 24. Dezember standen wir nur noch knapp hundert Seemeilen vorm Oslo-Fjord. Da aber drehte der Wind plötzlich auf Nordost mit heftigen Schneeböen. Es bestand jetzt die Gefahr, auf Leegerwall zu treiben. Mit einem Ballastschiff kann man nicht kreuzen. Die Böen wurden immer härter und kälter. Auch war es so unsichtbar geworden, daß ich mich entschloß, umzukehren und nach der Nordsee zurückzukehren. Hier wollte ich den Sturm abreiten. Die meisten Segel wurden festgemacht und mit achterlichem Wind rauschten wir zurück zur Nordsee. Da der Himmel dauernd bedeckt war, konnte ich an diesem Tage keinen genauen Schiffsort bestimmen.

Zu dieser Zeit war das ganze Schiff schon mit einer Schnee- und Eiskruste überzogen. Wir konnten uns nur noch auf das Lot verlassen. Der Wind hatte weiter auf Nord gedreht, so daß ich befürchten mußte, auf die dänische

Küste getrieben zu werden. Regelmäßiges Loten sagte mir dann auch, daß wir uns der Küste näherten. Da außer den kleinen Sturmsegeln keine Segel mehr gefahren wurden, versagte auch das Ruder. Ohne Steuer im Schiff hatten wir keine Möglichkeit, von der Küste freizukommen. Nach meiner Berechnung trieben wir in die Jammerbucht im Westen Jütlands.

Inzwischen war der Sturm schon orkanartig geworden mit hohem Seegang. Ich ließ jetzt beide Anker klar machen zum Fallen. Sobald es die Wassertiefe zuließ, wollte ich durch Anker versuchen, der Strandung zu entgehen. Im Augenblick hatte ich mit etwa zwanzig Meter Wasser unterm Kiel noch genügend Tiefe. Sobald fünfzehn Meter gelotet wurden, wollte ich zu Anker gehen.

Mittlerweile war es dunkel geworden und auch immer noch dick von Schnee. Gegen 6 Uhr abends stieß das Schiff plötzlich auf Grund.



„Unserm Weihnachtsbaum, den uns der Shipchandler in Hamburg mitgegeben hat, sind alle Nadeln ausgefallen. Nu kleb' ich sie wieder an!“

Anscheinend war die letzte Lotmeldung nicht richtig gewesen. Jetzt konnte ich nicht mehr ankern, da ja dann das Schiff über die Anker getrieben wäre und sich den Boden aufgerissen hätte. Die Mannschaft hatte Schwimmwesten umgelegt und jeder eine Leine bei sich für den Fall, daß die Brecher an Deck kamen und alle in die Takelage entern mußten. Glücklicherweise kam es soweit nicht, denn dann wären wir bis zum Morgen alle jämmerlich erfroren.

Die Brecher schoben das Schiff noch weiter auf den Strand, bis es ganz fest saß. Die Bark legte sich etwas auf die Seite. So konnten die Brecher über Deck von achtern nach vorn laufen. Der einzige trockene Platz im Schiff war meine Kajüte. Hier versammelte ich meine Mannschaft.

Wir schossen Notsignale, Raketen und Kanonenschüsse, doch war alles vergebens, an Land

rührte sich nichts. Mit dichten Schneeböen hielt der Sturm immer noch an. Das Deck war völlig vereist. An ein Aussetzen der Rettungsboote war nicht zu denken. Da das Schiff noch stark und das Takelwerk so gut wie neu war, brauchte ich ein Aufbrechen des Schiffes nicht zu befürchten. Um Mitternacht wurde es für einen Augenblick klar, so daß wir die Küste sehen konnten. Wir brannten unsere restlichen Notsignale ab. Aber auch das war vergebens.

Es war ja Heiligabend, an dem die Leute unterm Lichterbaum in der warmen Stube sitzen. Nicht einmal einen Hund hätten sie bei dem Wetter vor die Tür geschickt.

So lagen wir dann weiter auf unserem Schiff und warteten auf das Tageslicht. Gegen Morgen nahm der Sturm etwas an Stärke ab. Als endlich die Dämmerung des Ersten Weihnachtstages hereinbrach, war die Luft ganz klar. Da wir keine Notsignale mehr hatten, steckten wir eine mit Petroleum übergossene Teertonne in Brand. Das gab einen Qualm, als wenn ein dicker Dampfer vorbeifuhr. Der Erfolg stellte sich schnell ein. Auf dem Deich erschienen einige Männer und wischten sich die Augen. Das hatten sie wohl nicht vermutet, daß vor ihrer Haustür ein hilfloser Segler lag.

Schon lief einer zum Rettungsbootschuppen. Nach kurzer Zeit erblickten wir auch den von Pferden gezogenen Wagen mit dem Boot. Als es querab von uns war, schoben die Männer es zu Wasser und kamen herübergerudert. Leider war das Boot zu klein, um alle Männer mitnehmen zu können und mußte somit zweimal fahren.

Die Dänen gaben mir recht, daß es richtig gewesen war, an Bord zu bleiben und nicht in die eigenen Boote zu gehen, die doch kurz und klein geschlagen worden wären und uns allen den Tod gebracht hätten.

Diesen Heiligen Abend werde ich niemals vergessen. Es war wirklich alles andere als eine fröhliche Weihnacht. Zudem hatte ich noch Ärger mit der Mannschaft. Wenn auch meine Steuerleute ihr Handwerk verstanden, aber das, was vor dem Mast fuhr, war nicht mehr der Schlag, mit dem Robert Hilgendorf, Boy Nissen oder Petersen ihre Rekordreisen der Flying P-Liner gemacht hatten. Seadvokaten hausten im Logis, die nur in Resolutionen machten. Hier in der Kajüte verlangten sie, einen steifen Grog zu bekommen. Mit Alkohol im Leib schmeckte immerhin das Salzwasser besser. Ich versprach ihnen, sobald wir sicher an Land wären, sollten sie auch ihren Weihnachtsrum haben.

Als ich mit dem zweiten Boot an Land geholt wurde, nahm ich neben den Schiffspapieren in einer Blechkassette auch zwölf Flaschen Rum mit hinüber. Einigen Matrosen waren die Finger erfroren, sonst aber ist keiner zu Schaden gekommen. Sogar die meisten Effekten konnten wir noch von Bord holen, nachdem sich der Sturm gelegt hatte.

Ein paar Tage darauf fuhr die Mannschaft nach Hamburg zurück. Ich selbst blieb als einziger dort, um bei der Bergung dabei zu sein. Leider waren alle diesbezüglichen Versuche vergebens. Immer tiefer sackte das Schiff in den Sand und mußte deshalb an Ort und Stelle abgebrochen werden.



C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

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

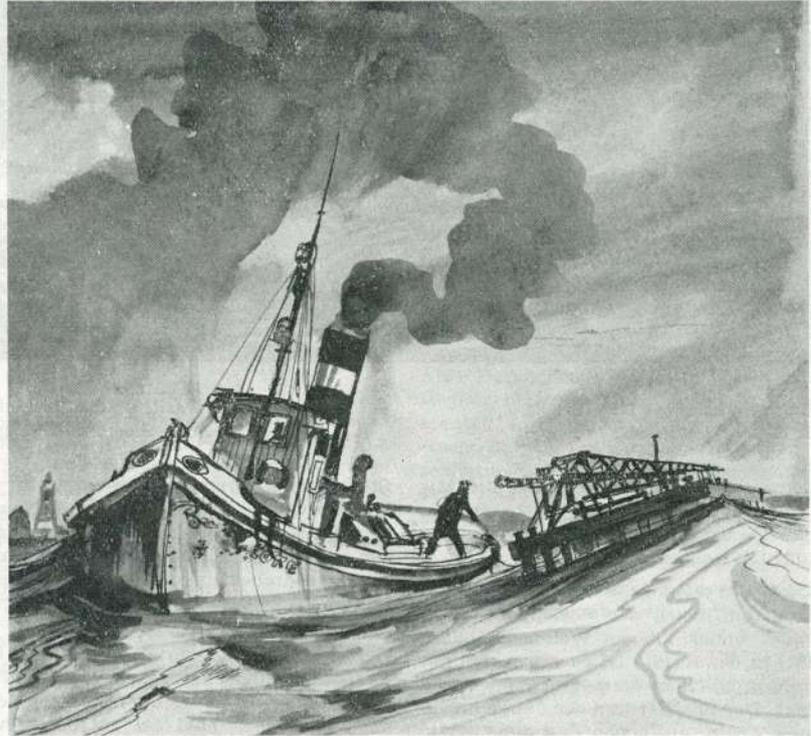
Winterliche Küstenfahrt

Von Hans Schaper

Die Fischerstadt Eckernförde hat sich auf Weihnachten eingestellt. Die Schaufenster sind festlich geschmückt und beleuchtet. Die Kieler Straße strahlt im Glanze der Lichter. Die Fischer haben ihre Fahrzeuge in den Binnenhafen hinter die Holzbrücke verholt.

Im Hafen vor der Holzbrücke liegt ein kleiner Schlepper. Er will den Ponton mit der Dampfmaschine wieder nach Hamburg bringen. Brennstoff, Proviant und Frischwasser sind übernommen, die Papiere in Ordnung. Langsam setzt sich der Schleppzug seewärts in Bewegung. Am Signalmast auf der Mole hängt der schwarze Ball, die Warnung vor auffrischenden Winden. Noch aber weht ein leichter Nordost. Die paar Meilen bis Bülk sollte man wohl noch schaffen. Die Maschine puckert. Der Schiffer steht am Ruder. Georg, der Junge, beobachtet die Schlepptrasse. Die Maschine geht auf mehr Umdrehungen und der schwarze, vierkantige Ponton wirft eine weiße, breite Bugwelle auf. Verschneit liegt an Backbord das schöne Ufer von Borby und schon wird die weiße Heultonnen am Ort passiert. Von See läuft eine leichte Dünung. Der dicke Jumbo hinter ihnen fängt an, sich platschend zu wiegen. Dicht unter Land, um möglichst lange unter Schutz zu liegen, geht es an Hemmelmark und Lehmsberg vorbei zur Förde hinaus. Drüben an der Südseite grüßen die verschneiten Ufer von Aschau bis Noer. Die Dünung nimmt zu und entwickelt sich zum Seegang, je weiter der Schleppzug kommt. Bei Langholz steht schon eine ganz nette See, die dem kleinen Schlepper und dem Ponton, der torkelnd an der Trosse hängt, schwer zu schaffen machen. Das Ufer der Förde biegt sich nach Norden und nun läuft bei dem auffrischenden Nordost eine unangenehme See. Mit harten Rucken bäumt sich der Jumbo gegen den Zug der steif stehenden Trosse. Der Junge blickt aus dem Steuerhaus nach achtern. Wird das Schleppgeschirr halten? Ein ganz neuer Hanfvorlauf und eine zöllige Stahltrasse sollten eigentlich keinen Anlaß zu Besorgnissen geben. Aber immer toller werden die Bocksprünge. Alles, was nicht fest gezurrt ist, beginnt hin und her zu rutschen und zu poltern. Weiß stäubt der Gischt über die schwarzgrüne, winterliche See. Ein Knall — und der Schlepper schießt förmlich voraus in die nächste anlaufende See. Der Jumbo hat sich selbständig gemacht, treibt nun mit dem Wind ab. Ein Schäkkel ist gebrochen. Der Junge springt ans Ruder und dreht das Schiff, während der Schiffer einen neuen Schäkkel holt und den Schaden behebt. Die See nun querein holt der kleine Schlepper mächtig über. Jetzt aber liegt er recht vor der See. Wenn eine See unter dem Ponton durchläuft, kann man den muschelbewachsenen Boden sehen. Vom vorderen Poller hängt lose die Schlepptrasse. Es ist nicht leicht, sie zu fassen. Bei der ersten Annäherung bekommt der Junge wohl die schwere Wier zu fassen, kann sie aber nicht halten, und

Haken und Wier gehen wieder über Bord. Das Auffischen des Hakens macht viel Mühe, doch glückt es endlich. Noch einmal geht der Schiepper an den Ponton heran. Diesmal bekommt der Junge die Wier richtig zu fassen. Der Alte springt herzu, und beide holen Hand über Hand den Draht aus dem eiskalten Wasser. Jetzt ist der Ausreißer wieder fest. In großem Bogen dreht der Schleppzug wieder auf seinen alten Kurs zurück.



Der Jumbo fängt an, in der wachsenden See tiefe Verbeugungen zu machen. Dann fliegt eine weiße Gischtwolke über ihn hinweg. Es schäumt über das breite Vordeck. Aber der große, offene Mittelraum ist gefährlich. Kein Mann ist dort an Bord um zu lenzen.

Bis Bülk sind es nur noch wenige Seemeilen, dann kommt die See von achtern und die größte Gefahr ist gebannt. Es ist jedoch unmöglich, diese kurze Strecke zu schaffen. Man muß doch aufgeben. Die See ist nun einmal stärker als Menschenmachwerk. Mit einem Fluch wendet der Schiffer den Schleppzug und steuert in die Förde zurück. Wenn auch die See von achtern nachschiebt, so steht doch noch allerhand Kraft auf der Trosse, die manchmal lose durchhängt, dann wieder ganz steif ist. Es fängt an zu dämmern. In der diesigen Luft kommen die Kirche, der Silo in Sicht. An Steuerbord zieht die Baumgruppe, die die Fischer den „Teetisch“ nennen, vorbei. Am Signalmast warnt die rote Lampe und die

Straßenbeleuchtung blänkert über das bewegte Hafenwasser. Die Leinen sind fest und das Schiff wird wieder aufgeklart. Man muß doch besseres Wetter abwarten. Und sie wollten so gern zum Fest bei Muttern in Hamburg sein.

Am Morgen des 24. Dezember schieben sich der Schlepper mit dem Ponton dahinter wieder zur Förde hinaus. Sie ist heute leer, ganz leer. Nur das Zollboot liegt leicht dümpelnd auf der Höhe von Langholz. Ein leichter Nord frischt auf und schiebt die Dünung bei Dänisch-Nienhof gegen den Strand, wo sie sich schäumend bricht. Schlepper und Jumbo torkeln auch heute noch recht erheblich. Krusendorf, Surendorf liegen an der Südküste verschneit, und weith-

nachtliche Stimmung liegt über Wald und Flur. Bülk Feuerurm kommt in Sicht. Schräg von achtern auflaufende See bringt Ponton und Schlepper so ins Schlingern, daß auf langsamste Fahrt heruntergegangen werden muß.

Wenn jetzt der Jumbo abreißt, dann ist er verloren. Er würde sofort auf den Strand der nahen Steilküste treiben, ehe er sich wieder fangen ließe. Nur sehr langsam kommt Bülk näher, doch endlich ist es geschafft. Der Kurs wird ein wenig in die Strander Bucht genommen, die gegen die einlaufende achterliche Dünung Schutz bietet. Der kleine trutzige Turm von Friedrichsort ist schnell näher gekommen und jetzt geht es schon auf Holtenau los. Im Hintergrund, im Dunst, liegt Kiel. Der Junge kürzt die Schlepptrasse und steigt auf den Ponton über. Die Wurfleine fliegt von der Schleusenmauer hinüber, die Festmacher sind schnell angesteckt. Es dämmert. Die Kanalbeleuchtung flammt auf. Von Kiel und Holtenau her läuten die Weihnachtsglocken. Geräuschlos schiebt

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 Ausstellungsräume 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



Zeichnung Eve Looff

Sünnerklaas klüst nu op See,
Hett Packje, Esel allns op stee!

Wat wunnerwarkt de swatte Piet?
Wahrschau! Se scheert bi di langsiet!

sich das große Schleusentor langsam auf. Mit langsam mahrender Schraube geht es an den angewiesenen Liegeplatz, eine einsame Brücke im verschneiten Gelände.

Auf der Schleuse steht groß und strahlend ein Weihnachtsbaum. Auch der Schlepper hat in seinem Mast einen kleinen Weihnachtsbaum vorgeheißt. In der Kajüte ist es warm und gemütlich. Die Bullaugen sind mit Tannengrün geschmückt. Der Schiffer und der Junge haben ihren guten Anzug an, gehen noch eine Weile ihren Gedanken nach und sinken dann in ihre Kojen. Es war ein schwerer Tag für sie, mit dem kleinen Hafenschlepper den großen Rammponon von Eckernförde nach hier zu bringen. Noch einen Tag Kanalfahrt und die Nacht hindurch die Elbe hinauf, dann endlich sind sie wieder bei Müttern.

Wo heet de Damper?

Gleich zwei Schiffe mit dem Namen

„Schütting“

gibt es in der deutschen Seefahrt. Einmal ist es ein 574 BRT großer Fischdampfer der Hanseatischen Hochseefischerei A.G. in Bremerhaven, der 1950 auf der Akt.Ges. „Weser“, Werk Seebeck, gebaut wurde, und weiterhin ein 6086 BRT großes Frachtmotorschiff der Fisser Schifffahrt G.m.b.H. & Co. in Bremen, das 1955 auf den Rheinstahl-Nordseewerken, Emden, vom Stapel lief. Beide Schiffe gehören Bremer Reedern. Der für den Außenstehenden etwas ungewöhnliche Name muß also irgend etwas mit Bremen zu tun haben. Für den „tagen baren“ Bremer ist allerdings das Wort „Schütting“ ein Begriff.

Steht man in Bremen auf dem Markt, vor sich das ehrwürdige Rathaus und Unsere Liebfrauenkirche, rechts den Dom und zur Linken den stattlichen Roland, so braucht man sich nur umzudrehen und hat ein weiteres der markanten Gebäude Bremens vor Augen, den Schütting.

Der Schütting ist das alte Gildehaus der Bremer Kaufmannschaft. Ganz in der Nähe, in der Langenstraße, stand der erste Schütting, der sich jedoch bald als zu klein erwies für die immer mehr wachsende Stadt. So baute man dann einen neuen Schütting an der Stelle, wo die Stintbrücke in den Markt einläuft. Aber auch dieses Gebäude genügte bald nicht mehr den Anforderungen der Bremer Kaufleute, die hier ihre Versammlungen abhielten. 1538 wurde deshalb ein Baumeister aus Antwerpen damit beauftragt, den dritten und jetzigen Schütting zu bauen, der dann unmittelbar am Markt an der Stelle des zweiten Schüttings errichtet wurde. Im Jahre 1594 wurde dann das Kaufmannswappen, der Bremer Schlüssel im roten Feld als Brustschild des doppelköpfigen Adlers, flankiert von zwei aufrecht stehenden Löwen, am Giebel angebracht, als das Haus eine neue Marktseite erhielt.

Im Feuersturm des Oktober 1944 brannte der Schütting völlig aus. Die Außenmauern blieben jedoch weitgehend erhalten, sowohl die Renaissancefassade an der Marktseite als auch der gotische Westgiebel und der Frührenaissancegiebel an der Ostseite. Das heute der Handelskammer gehörige Haus wurde nach dem Kriege wieder instandgesetzt. Das Dach wurde allerdings nicht wieder in Kupfer gedeckt, sondern mit Sollinger Platten belegt, so wie es seinerzeit der Antwerpener Baumeister vorge-

sehen hatte. Zwei schöne Figuren, die sich lange im Focke-Museum befunden hatten, wurden wieder am Mittelgiebel angebracht. Der Name Schütting soll daher kommen, weil sich in der Diele eine große eiserne Truhe befand, in die zum Jahresende die Bremer Kaufleute, Reeder und Schiffskapitäne ihre Abgaben an den bremischen Staat hineinwarfen. Jeder hatte sich selbst eingeschätzt, was er für Steuern bezahlen mußte, wickelte den Betrag in ein Papier und schüttete es in die Truhe. Man sagt, der Bremer Staat sei mit dieser Art Steuerbegleichung besser davongekommen als heute mit den vielen Formularen und Steuererklärungen. Käpten Brass

Weihnachten auf Kuba

Am Weihnachtsabend lagen wir in einem kubanischen Hafen, um Zucker zu laden. Wir gingen an Land und wollten Weihnachten feiern. Von einer stillen und heiligen Nacht war allerdings nichts zu merken. In Kuba ist Weihnachten nämlich ein lautes, lärmvolles Vergnügen. Die ganze Nacht ist Hochbetrieb: auf den Avenidas und Plazas, in den Geschäften und Schanklokalen und den zahlreichen Tingeltangels. Man feilscht, man lacht, man singt, man jöhlt bis in die Morgenstunden des ersten Weihnachtstages hinein.

Wir stürzten uns in das Vergnügen.

Auf die Dauer gefiel mir dieser Trubel jedoch nicht. Heimlich setzte ich mich von den Kameraden ab und fuhr hinaus ins weite Hügelland, um auf einer der großen Zuckerrohrplantagen Weihnachtsstimmung zu finden. Aber du lieber Himmel! Hier kam ich vom Regen in die Traufe. Auf der Plantage war ein Volksfest im Gange mit einem Betrieb, von dem sich ein harmloser Mitteleuropäer keine Vorstellungen machen kann. Da floß der Zuckerrohrschnaps mit dem Palmwein um die Wette, da wurden Ochsen und Hammel am Spieß gebraten, da wurden feurige Tänze getanzt und da wurden wilde Pferde eingeritten. Wer sich am längsten auf dem Rücken eines dieser Gäule halten konnte, war Sieger im Wettkampf um das schönste Mädchen. Die Weihnacht ist hier Freinacht.

Die sonst so engen Schranken von Sitte und Moral schienen hemmungslos durchbrochen. Die Musik peitschte zu immer wilderem Tempo auf, die Tamtams hämmerten und die Flöten schrillten, der Tanz wurde zum Bacchanal, das Fest zur rasenden Orgie, zum unerhörten Schauspiel entfesselter Sinneslust. Heilige Nacht auf Kuba!

Mir war in dieser Nacht nicht danach zumute, mich diesem Taumel hinzugeben. Ich wandte mich ab und wanderte mutterseelenallein durch die sich unabsehbar dehrenden Zuckerrohrplantagen in den schweigenden Wald hinein.

Silbern stand der Mond über den fernen Bergen. Um mich war nur noch das Rauschen des Wildbaches und das Nachtkonzert der Grillen und Ochsenfrösche, die ebenfalls ihr Liebesfest feierten. Und in der tiefen Einsamkeit dieser schwülen Tropennacht gingen meine Gedanken in die winterliche Heimat, wo die Menschen zur gleichen Stunde in stiller Fröhlichkeit unterm Lichtenbaum sitzen und „Stille Nacht, heilige Nacht“ singen.

Wie sind sie doch verschieden, diese Menschen, und wie verschieden feiern sie die gleichen Feste! Wolfgang Appel

Mod. 400
Pelikan P1

bock & danckwerts

ALTER WALL 67 · HAMBURG 11 · MONKEDAMM 17-18

FÜLLHALTER GESCHENKARTIKEL SCHULBEDARF

boda

34 86 57

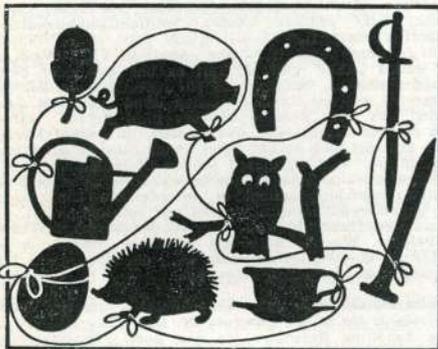


Klar bei Schmünzelaüge

Bleigießen

Zu Neujahr gossen wir achtern Blei. Es war auf dem Amazonas. Die Kerze war schon zerflossen, bevor wir sie angesteckt hatten, so heiß war es. Der Storekeeper machte die Löt-lampe klar. Das ging besser. Das Wasser, in das wir unsere Glückorakel gossen, war kurz vor dem Kochen, als unser Chief kam, um uns zu Neujahr zu gratulieren. „Wo geiht j dat?“ fragte er zunächst wie immer. Als er die Löt-lampe gewahrte, fragte er, was wir damit machen. Der Storekeeper erklärte es ihm, nicht ohne kräftig auf die Hitze zu schimpfen. „Was heißt hier Hitze und Löt-lampe und Blei“, sagte der Chief. „Wir früher haben keine Löt-lampe gebraucht und auch kein Blei gegossen, sondern Silberamalgam.“ Er holte aus seiner Tasche einen kleinen Metallklumpen, der aussah wie eine graue Kaulquappe. „Und auch nicht mit der Löt-lampe, sondern mit der Sonne. Uns machte die Hitze früher nichts aus. Es war just am Neujahrmorgen und am Amazonas, als ich an Deck eingeschlafen war. Ich muß wohl geschnarcht haben, jedenfalls schien mir die pralle Sonne in den Hals. Ich wachte von etwas Heißem auf der Zunge auf. Mir war die Plombe herausgeschmolzen. Hier ist sie.“ Er zeigte uns die Kaulquappe. — Ja, die früher!

Das rätselhafte Bleigießen



Onkel Fridolin hat Silvester beim Bleigießen hübsche Figuren gefunden, aber was sie bedeuten, hat er lange nicht herausfinden können. Doch wie ein Blitz leuchtet ihm die Lösung ein:

Die Anfangsbuchstaben der Gegenstände ergeben nämlich etwas, das wir allen Lesern wünschen. Damit man es besser herausbekommt, haben wir alle Figuren in der richtigen Reihenfolge zusammengebunden.

Wenn die Erde stillsteht

Die „Katinka“, ein rostiger alter Trampdampfer, schipperte seit vielen Jahren meist zwischen Westindien und der brasilianischen Küste oder Westafrika hin und her. Johnny und Freddy hatten Freiwache. Während Freddy an seinem zigsten Buddelschip baute, studierte Johnny eifrig in einem Magazin, das ihm eine mitleidige Seele aus der Heimat gesandt hatte. Plötzlich fuhr er auf: „Du, Fred, ich mustere im nächsten Hafen ab und geh auf einen Walfänger.“ Der Andere nickte gleichmütig: „Hast recht. Da kann man noch ein schönes Stück Geld verdienen.“ — „Nicht deswegen“, rief Johnny erregt, „nein, hier schreibt ein Professor, daß, wenn die Erde stillsteht und sich nicht mehr dreht, alles Wasser und alle Luft sofort zum Süd- und zum Nordpol abströmt. Stell dir vor, wir sitzen hier mitten im Atlantik plötzlich hoch und trocken bei der Hitze, ohne Wasser und ohne Luft zum Japsen!“

Jan im Zoo

Jan Daddel ist auf der Suche nach einem Landjob. Beinahe hat er schon einen. Wärter im Zoo. Er muß sich nur noch beim Direktor vorstellen. Der stellt einige Fragen, wie das Direktoren so tun:

„Können Sie mir sagen, Herr Daddel, warum die Schwäne wohl so einen langen Hals haben?“ Jan besinnt sich nicht lange:

„Damit sie bei Hochwasser nicht ertrinken, Herr Direktor!“

Leicht pikiert fragt der Direktor weiter:

„Warum haben denn die Giraffen so einen langen Hals?“

„Dascha man ganz klar“, meint Jan, „weil der Kopp so weit weg ist“.

Schon etwas mehr pikiert, aber bemerkenswert geduldig, fragt der Direktor zum dritten Mal: „Nun mal was anderes aus der Vogelwelt: Warum steht wohl der Storch meistens nur auf einem Bein?“

„Ja, Herr Direktor, wenn der das andere Bein auch noch hochzieht, dann fällt er ja man auf'n Bauch.“

Kurz angebunden

Harald ist ein moderner Seemann. Er spinnt kein Garn. Er hat so seine eigene Art, Leute, die dusselig fragen, abzuwimmeln. „Du warst doch im Urwald, Harald“, fragt ihn seine Tante, „was ist wohl so ein Neger, der seinen Vater verspeist hat?“

„Satt“.

„Ja, aber wenn er Vater und Mutter aufgesessen hat?“ , läßt seine nach Schauern dürstende Tante nicht locker.

„Dann ist er Vollwaise“.

Die Tante gab es auf.



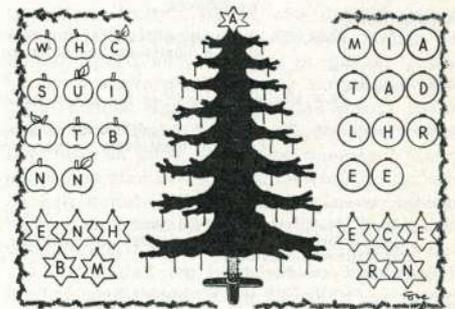
Haben Sie nicht einen Finger, der paßt?

Der Weihnachtsmann

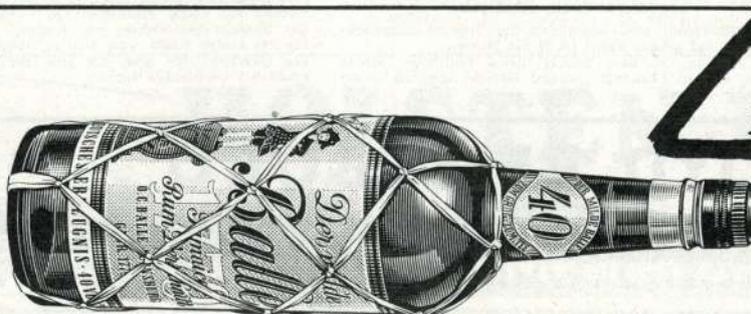
Kurz vor Weihnachten wird der Storekeeper Twist von seinem Ältesten, fünf Jahre jung und schon mächtig schlau, von Bord abgeholt. Er hilft beim Einpacken. Was sein Papa mit dem weißen Twist will, fragt der Lütte. „Staubwischen“, antwortet Papa.

Am Heiligabend erscheint dann auch der Weihnachtsmann, mit einem schönen roten Mantel aus gemennigtem Rappeltuch und einem langen Vollbart aus Twist. Er donnert seiner eingeschüchterten Kinderschar entgegen: „Habt ihr auch alle gefolgt?“ Da tritt sein Ältester hervor und antwortet: „Dein Gesicht ist ja bloß zum Staubwischen und außerdem bist Du der Papa, der Osterhase wirst Du auch sein und mit dem Klapperstorch habe ich dich schon lange in Verdacht.“

Wir schmücken den Weihnachtsbaum



Das Baumschmücken bereitet hier nicht nur Freude, sondern auch ein wenig Kopfzerbrechen. An jeden der 32 Fäden am Baum soll ein Teil des Baumschmucks gehängt werden, und zwar in der Reihenfolge: Zweig links oben, rechts oben, zweiter Zweig von links nach rechts usw. Der Stern an der Spitze gilt als erster Buchstabe. Alles weitere muß erraten werden. Wenn man den Baum richtig geschmückt hat, ergeben die Buchstaben den Anfang eines bekannten Weihnachtsliedes.



Wer eine
feine
Nase hat,
nimmt

milden **Balle**



Ankerplätze
SEEMANNS MISSION
APOSTOLATUS MARIS

Weihnachten, Silvester, Neujahr

Hamburg, Krayskamp 5

Weihnachtsfeiern: Am Mittwoch, 21. 12., um 20 Uhr, für alle Mitarbeiter unserer Station;
am Donnerstag, 22. 12., um 16 Uhr, für alle Seefahrer-Alten;
am Freitag, 23. 12., um 16 Uhr, für unsere Heim Gäste.

Zusammenssein mit den Seefahrer-Alten:
Jeden Donnerstag um 16 Uhr

Stella Maris-Heim, Hamburg 11, Reimarusstr. 12

Weihnachten: 24. 12. 1960 20.00 Uhr gemeinsames Abendessen, anschließend weihnachtliches Beisammensein
24.00 Uhr Christmette (vor und während dieser Beichtmöglichkeit)

25. 12. 1960 15.00 Uhr Hochamt
16.00 Uhr Tee
16.30—18.30 Uhr weihnachtliche Musik

26. 12. 1960 15.00 Uhr Hochamt
16.00 Uhr Tee
16.30—18.00 Uhr Tanz
20.00—22.00 Uhr Bunter Abend

Silvester: 31. 12. 1960 20.00 Uhr Heilige Messe zum Jahreschluß
21.00 Uhr Silvesterfeier

Neujahr: 1. 1. 1961 15.00 Uhr Hochamt
16.00 Uhr Tee
16.30—18.30 Uhr Tanz
20.00—22.00 Uhr Bunter Abend

Altona, Gr. Elbstraße 132

Weihnachten: 24. 12. 1960, 16 Uhr Christvesper
25. 12. 1960, 11 Uhr Feierstunde
31. 12. 1960, 20 Uhr Jahresschlußgottesdienst

Kaffeestunde unter dem Lichterbaum:
25. und 26. 12. 1960, 16 Uhr,
6. 1. 1961, 20 Uhr

Lübeck, Untertrave 1

Fernsehen: Jeden Abend
Weihnachtsfeier: 24. 12. 1960, 17.30 Uhr
Altjahrsfeier: 31. 12. 1960, 20 Uhr

Stockholm, Svartmangatan 16

Weihnachtsfeier: Dienstag, den 27. Dezember, 19.30 Uhr, im Gemeindeheim (1. Stock im Hause des Seemannsheimes)

Kopenhagen, Nyhavn 22

Heiligabend: 15.30 Uhr Christfeier in der deutschen Kirche, Nørregade
19.30 Uhr Weihnachtsfeier für alle in unseren Räumen

1. Weihnachtstag: 20.00 Uhr Weihnachts-gottesdienst und Feier mit den dänischen Seeläuten im Heim

2. Weihnachtstag: 19.30 Uhr Weihnachtsfeier für alle in unseren Räumen

Silvesterabend: 20.00 Uhr Ende und Anfang des Jahres erleben wir gemeinsam in unseren Räumen

Rotterdam, Westzeedijk 94

Sonntag, 18. 12. (4. Advent), 20.00 Uhr Adventsfeier (Gemütliches Beisammensein um den Adventskranz mit Kaffee und Kuchen)
Für auslaufende deutsche Schiffe!

Dienstag, 20. 12., 20.00 Uhr Weihnachtsfeier
Mittwoch, 21. 12., 20.00 Uhr Weihnachtsfeier
Donnerstag, 22. 12., 20.00 Uhr Weihnachtsfeier
Freitag, 23. 12., 20.00 Uhr Weihnachtsfeier

Heiligabend, 24. 12., 20.00 Uhr Weihnachtsfeier (um 17.00 Uhr ist Gottesdienst in der Deutschen Evangelischen Kirche, Zwarte Paardenstraat 95)

Weihnachten, 25. 12., 20.00 Uhr Weihnachtsfeier
Weihnachten, 26. 12., 20.00 Uhr Weihnachtsfeier
Dienstag, 27. 12., 20.00 Uhr Gemütlicher Abend. Zum letztenmal sitzen wir um den Weihnachtsbaum

Silvester, 31. 12., 20.00 Uhr Bunter Abend (mit Tanz und froher Laune ins neue Jahr. — In der Deutschen Kirche findet um 19.00 Uhr ein Jahresschlußgottesdienst statt).

Neujahr, 1. 1. 1961, 15.30 Uhr Gemütlicher Nachmittag
20.00 Uhr Tanzabend

Turko Abo

Weihnachten: 25. 12. um 17.00 Uhr und evtl. am 28. 12. 60 um 18.00 Uhr im Seemannsheim,
Silvester: Ab 20.00 Uhr gemütliches Zusammenssein im Seemannsheim.

Der junge Mensch an Bord

Tagung an der Evangelischen Akademie in Loccum vom 17. bis 21. 11. 1960.

Senatsdirektor Dr. Maas, Bremen: „Als ich vor einigen Jahren anlässlich erheblicher Schwierigkeiten auf einer paritätischen Heuerstelle feststellen mußte, daß auf einem unserer Schiffe personell alles, aber auch alles schiefgegangen war, wurde mir klar, daß etwas Entscheidendes geschehen müsse, um dem völligen Überrollen des seefahrerischen Menschen vom technischen Fortschritt Einhalt zu gebieten.“

Seitdem entwickelte sich die Aktion „Der Mensch an Bord“ mit den von ihrem Initiator empfangenen praktisch humanen Impulsen mit eigengesetzlicher Lebendigkeit. Wie die Tagung in Sankelmark „Menschenführung an Bord“ und vor allem der Verlauf der Loccumer Tagung eindeutig aufweist, birgt diese Aktion alle Kräfte in sich, die der verhängnisvollen Diskrepanz von Mensch und Technik sowie die der Menschenführung an Land und auf See zu steuern vermag.

„Kehrwieder“ wird sich in den folgenden Ausgaben bemühen, Bericht zu erstatten, und konstruktive Kritik zu üben. Sie wird darüberhinaus den Versuch unternehmen, die neuen Wege nachzuzeichnen, die beschritten werden müssen, damit der junge Mensch an Bord die Zukunft unserer Seeschifffahrt zu tragen und zu sichern vermag.

Erfreulichste Feststellung aus der ersten und harten Arbeit, der der Loccumer Geist, wie alle Teilnehmer bekannten, so gut bekam: Der junge Mensch ist entschieden besser als sein Ruf, insbesondere der seemannische Nachwuchs zeigt bei vernünftiger Organisation der Werbung und Auslese alle Anlagen, die großen und sicherlich nicht leichten Aufgaben, die vor uns liegen, zu meistern. Diese jungen Menschen wollen und müssen nur verstanden sein. Es spricht unbedingt für sie, daß sie selbst es sind, die laut und vernünftig, offen und klar Anspruch auf qualifizierte Führung erheben und nach dem Rüstzeug verlangen, um ihren zukünftigen Führungsaufgaben an Bord gerecht werden zu können.

mann, Rolf Herold, Klaus Kazinski, Bernhard Koepke, Josef Lampe, Martin Meyer, Wilhelm Michaelsen, Karl-Heinz Neumann, Peter Schepler, Max Schlüter, Johann Wedel.

Seefahrtschule Leer

Am 26. 11. 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren: Herfmann Aden, Eilert Appelhof, Antonius Burmann, Hinrich Büß, Otto Deymann, Arnold Harms, Peter Heeren, Heinrich Jüngerhans, Hubert Köster, Heinrich Laue, Edmund Kleemann, Bernhard Köster, Heinrich Laue, Gerhard Lütjemeier, Helmut Lübbers, Karl Maßen, Horst Maslak, Hans-Christian Pinkert, Johann Schürer, Bernhard Schulte, Peter Wübbens.



Das Bücherbrett

„Paradies ausverkauft“, Norah Lofts, Schweizer Druck- und Verlagshaus A.G., Zürich. Ganzleinen DM 12,50.
Kämpfer der Mensch gegen ein ihm leidlich gesinntes Schicksal oder ist er selbst sein Schicksal, das in seinen Gedanken, Gefühlen und Taten aus ihm selbst geboren wird? Diese Frage beantwortet das Leben des Helgen dieses Buches. Es erzählt mit bekannter Kunst der Autorin von einem Leibeigenen aus dem 14. Jahrhundert in England, der es bis zum Reeder brachte. Doch mit Wuncea steht er am Ende seines Lebensweges, der sich liest wie ein guter Roman, ein Roman aber so echt und wahr in allen Höhen und Tiefen so selbstverständlich in seinem Ablauf und so spannend wie das Leben. Verworfen in dieses Mannerschicksal das Leben und Sterben seiner tapferen Frau. Ungebrochener Mut und großartiges Stehvermögen wird scheinbar sinnlos bestraft durch Kinder und Enkel, die schwächlich sind und aus ger Art geschlagen. Andere Enkel, die auszuweichen, wiedergutzumachen scheinen. Quer durch alle Schichten, wie sie zeitlos sind in der Menschenrasse, führt dieses Buch in seinen Nebenhandlungen, die alle, wie die des Helgen auch, aus der persönlichen Sicht des einzelnen Schicksals erzählt werden. Vielleicht ist alles zu vordergründig geschildert, jedenfalls aber ganz und gar ohne Pathos. — Schp —

„Schmuzelndes Schlickazien“, Heinz Jacobs, Verlag Lohse-Eissing, Wilhelmshaven. DM 4,50.

Zu diesem Büchlein braucht eigentlich gar nichts gesagt zu werden. Der Schmuckumschlag zeigt einen kaiserlichen Seemann in der Hängematte, die nur an Decksbalken in unserer glorreichen „grauen Dampferkompagnie“ gehangen haben kann. Diese Schiffe mit unvergehbaren Namen waren in Wilhelmshaven beheimatet, das im Gegensatz zu Tsingtau auf dem wenig respektvollen nichtsastoneniger zutreffenden Namen Schlicktau hörte. Moderne Abwandlung: Schlicktau. Geborene Banter, Heppensener oder Neuener bekundeten mit dem Namen „Schlickazien“ ihre besondere Heimatliebe. Wie in dieser Metropole der „Kaiserlichen“ gegriest, gelacht und geschmauzelt würde, das beschreibt dieses Büchlein in einer bestens ausgewählten Storysammlung. Hier wird Story zur Historie. — Schp —

„Kadetten ahoi!“, Von John Winston, DM 14,80, Ganzleinen, Paul Zsolnay Verlag, Schiffsbuchhandlung, Eckardt & Messtorff.

Nicht irritieren lassen von dem „Ahoi“ im Titel. Wenn es ein echtes „Ahoi“ gibt, so ruft es uns auf jeder Seite dieses Buches an, herzlich und mit jenem Humor, der das Zwerchfell wie mit einem trockenen Wind bearbeitet. Man kommt aus dem Staunen darüber nicht heraus, warum man dauernd lachen muß. Wer jemals, in welcher Marine oder Seefahrt auch immer seine ersten Schritte auf Decksplanken tat, wird an diesen jungen Seeleuten und ihren Abenteuerern seine helle Freude haben. Soweit das Buch die Seefahrt schildert, schlägt es ausgelassene Töne an in der imponierenden englischen Art von Selbstsicherheit, die niemals zu übermäßig wird, oder an den harten Tatsachen vorbeigeht. Wo das Buch von der Liebe handelt, ist es von einer überwältigenden Fröhenheit, ohne den guten Ton zu verletzen oder frivol zu wirken. — Schp —

„Seefrachtdordnung“, von Gapengeter/Wegerer, Verlag Christen & Co. K.G., Hamburg 36, DM 6,75.

Eine handliche Broschüre für den Bord-, Reederei- und Schulgebrauch sowie für den Seerechtspraktiker liegt vor. Sie enthält die Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter, die am 1. Februar 1960 in Kraft getreten ist (Bundesgesetzblatt Teil II S. 9 ff.). Anordnung, Gliederung, Nummerierung und Unterteilung nach Klassen und Gruppen nebst kurzen Erläuterungen lassen in Verbindung mit dem ausführlichen Inhaltsverzeichnis die Broschüre als Nachschlagewerk besonders geeignet erscheinen. — Schp —

„Passat“ im Novembersturm, von Dr. Hellmut Jebens. Zweite erweiterte Auflage in großem Format DM 8,50, Friedrich Lometsch Verlag, Kassel.

Das erfolgreiche Buch mit einmaligen Bildern von der letzten großen Bewahrung des Segelschiffes „Passat“ im November 1957 erscheint in größerem Format als Geschenkbuch. Der Textteil wurde überarbeitet und ergänzt. Von den 30 Bildern wurden zwei durch bessere ersetzt, fünf neue (darunter zwei farbige) wurden eingefügt. Das Buch mit seinen jetzt 35 ganzseitigen (vier farbigen) Bildern ist keine Fotoreportage — es ist ein Dokument der Seefahrtsgeschichte, ein schönes lebendiges Denkmal für das stolze Schiff, von dem es Abschied zu nehmen gilt. Ein Geschenk für alle, die sich der See und der Segelschifffahrt verbunden fühlen.

GRÜSSE AUS DEM Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:
Seemannsontag, den 22. Dezember 1960
Seemannsontag, den 19. Januar 1961.

Frequenzen unverändert wie in Kehrwieder 11/60 bekanntgegeben.



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtschule Hamburg

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) bestanden am 8. November 1960 die Herren:
Horst Bittermann, Hubert Croissier, Otto Grabowski, Johannes Grothmann, Michael Hansen, Gunther Hübbig, Otto Jannsen, Hans-Hermann Knüppel, Uwe Krühl, Gerhard Lange, Uwe Martens, Manfred Moenicke, Adolf Möller, Herbert Rökendorf, Peter Schade, Hans Schiefelbein, Wilhelm Schmidt, Jörg Stoffers, Karl-Heinz Wahls, Jürgen Wenzel, Carsten Witt, Harro Zander.

Am 11. November die Herren:
Ernst Ackermann, Hans-Joachim Bender, Ernst Dibowski, Klaus Grub, Peter Haß, Uwe Hinz, Siegfried Hohenstein, Gerd Köhnert, Dieter Krambeck, Manfred Platzeck, Helmut Raasch, Dietrich Rohn, Karl-Heinz Schmidt, Gerhard Schubb, Otto Siegert, Traugott Tschäsdike, Hans Walter, Alfred Wenzel, Harald Wesche, Wilhelm Wickede, Claus Wiese, Friedrich Zahn.

Seefahrtschule Lübeck

Am 19. November 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Rudolf Bjalek, Björn Dells, Helmut Fenske, Rolf Fricke, Friedrich Jacobi, Peter Piltzner, Franz Robitz, Branz-Johann Röder, Peter Runge, Hans Schäfer, Egon Jäde, Arnold Pawelczyk, Heinz-Marius Schultz, Franz Unger, Jacob Dethlefs, Karl-Heinz Fick, Heinrich Jacobsen, Günter Kraiß, Karl Laasch, Wolfgang Luszyk, Hans-Ludwig Petersen, Helmut Pietras, Ulrich Schütt, Dietrich Treptow.

Seefahrtschule Bremen

Am 14. November 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Heinrich Bortels, Oussama Demackieh, Karl Fisch, Johann Gromme, Hans Georg Hoffmann, Friedhelm Husemeyer, Claus Knack, Manfred Knoblich, Manfred Knöcker, Klaus Knoop, Detlef Runge, Klaus Schmidhals, Klaus Schneider.

Seefahrtschule Elsfleth

Am 11. November 1960 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
Arnold Arneke, Herbert Becker, Uwe Bellmann, Klaus Boyksen, Gerold Ehrhardt, Roland Gersch, Dietrich Grau-



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

314944

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

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

Handelsschiffsmann erlebt „Gorch Fock“

Ein wüstes Gepolter und Getrampel schwerer Stiefel über meinem Kopf reißt mich recht unsanft aus allerbestem Morgenschlaf. Blitzartig kommt mir die Erinnerung an den gestrigen Tag, wo ich mich abends auf dem Segelschiff „Gorch Fock“ an Bord gemeldet habe.

Die Leitung der Bundesmarine hatte sich nach Absprache mit dem Verband Deutscher Reeder entschlossen, für die Dauer des Ausbildungsabschnittes der Crew 4/60 auf dem Segelschiff zwei Angehörige der Handelsmarine einzuschiffen. Nach den Vorstellungen der Bundesmarine sollten die Bewerber an Bord nicht etwa als „Badegast“ fahren, sondern voll in den Dienst zusammen mit den Offz.-Anw. der Bundesmarine eingestellt werden. Hierfür wurden ein Offz.-Anw. des Norddeutschen Lloyd, Bremen, und ich von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft abgestellt. Beide Reedereien übernahmen entgegenkommender Weise unsere Ausrüstung und das Verpflegungsgeld.

Am 20. Juni 1960 betrete ich zum erstenmal einen Tiefwassersegler und muß mich in zweifacher Hinsicht umstellen: einmal auf den Dienst in der Bundesmarine, zum anderen auf das Segelschiff selbst. Vorbei ist es mit der gemütlichen Zweimannskammer, der heißen Dusche und der behaglichen Messe. Hier schlafen je ca. 50 Mann in vier Kadettenräumen, die gleichzeitig als Eß- und Unterrichtsräume dienen müssen. Anfangs stehe ich als Halbzivilist noch etwas außerhalb der Bordroutine und habe somit Gelegenheit, mich mit meiner neuen Umgebung vertraut zu machen. Mein Eindruck von dem Schiff ist der denkbar beste. Ich glaube mich zunächst an Bord einer Privatjacht zu befinden. Das Deck ist schneeweiß gescheuert, das reichlich vorhandene Messing auf Hochglanz gewienert und das Tauwerk an den Nagelbänken tadellos aufgeschossen und aufgehängt — ein Fuß über Deck. Die Tatsache, daß genau wie in der Handelsschiffahrt auch bei der Bundesmarine der Bootsmann keine untätig an Deck herumstehenden Figuren sehen kann, erleichtert mir dann sehr schnell den Übergang in meine neue Tätigkeit. Hinzu kommt, daß mich meine Kameraden, die als Stammbesatzung bereits an Bord sind, sehr hilfsbereit unterstützen.

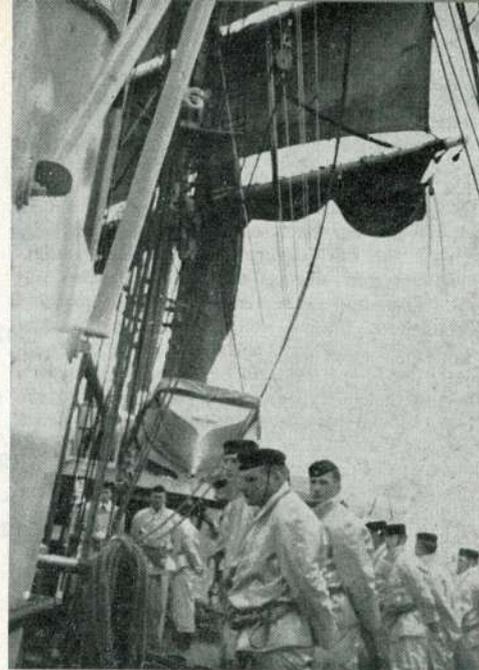
In den ersten drei Wochen wird nur segel-exerziert, unterbrochen durch kurze Probeschläge in der Förde und in der Ostsee. Etwas verwirrend sind die vielen Kommandos, die neuen Ausdrücke und die Bootsmannschafts-pfeife, ohne die es auf einem Kriegsschiff offenbar nicht geht. Bezüglich der Bootsmannschafts-pfeife wird mir einer der vielen Unterschiede zwischen Handels- und Kriegsmarine klar. Meine Kameraden spritzen, wenn sie ertönt und stehen wie eine Eins, wie viele Einsen. Das geht fix und es sind immer ziemlich viele. Wenn bei uns der Scheich sein „Törn to“ erschallen läßt, dann kommen viel weniger und auch viel gemütlicher. Was dann die Arbeit selbst anbelangt, so fällt es mir, ehrlich gesagt, schwer zu beurteilen, ob sie auf der „Gorch Fock“ oder auf unseren Motorschiffen fixer erledigt wird.

Durch die ständigen Segelübungen, unterbrochen durch seemännischen Unterricht, Musterungen und gemeinsamen Landgängen wird erreicht, daß die neue Besatzung in knapp vier Wochen zu einer Gemeinschaft zusammengewachsen ist, die für die bevorstehende Reise ins Mittelmeer mit einem Segelschiff unerlässlich ist.

An einem Freitagmorgen werden die Royal- und Bramrahen an Deck genommen und die Stengen eingefeiert für die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal, die mit Motor durchgeführt wird. Nachdem in Brunsbüttel Stengen und Rahen wieder aufgebracht sind, verlassen wir unter Segel die Elbe zur Reise nach Ostende. Hier treffen wir am nächsten Tag mit unseren Konkurrenten zusammen; in kurzen Abständen laufen die Rahschiffe „Christian Radich“, „Mercator“, „Danmark“, „Staatsraad Lehmkuhl“, „Georg Stage“ und „Sorlandet“ ein. Sie haben bereits eine Regatta von Oslo aus hinter sich. Sechs Tage lang bietet der Ostender Hafen mit sieben der letzten Tiefwassersegler ein überwältigendes Bild, das wohl das letzte in dieser Art in der Geschichte der Seeschiffahrt gewesen sein dürfte. Zusammen verlassen die sieben Rahsegler Ostende zur Reise nach Lissabon. Mit frischen, meist achterlichen Winden geht es aus dem Englischen Kanal in den Nordatlantik hinein, wo bei sonnigen, warmen Wetter und in schönen Mondnächten unter Segeln der Dienst zu einem besonderen Erlebnis wird.

Nach etwas mehr als einer Woche hebt sich frühmorgens Cap Roca aus dem Dunst, und da liegen mit teilweise aufgegeiten Segeln auch die anderen Segler. Hinzugekommen sind noch zwei französische Gaffelschoner und das portugiesische Schulschiff „Sagres“, die ehemalige „Rickmer Rickmers“. In Kiellinie ordnen sich jetzt die Schiffe und laufen im Abstand von 150 m, der durch ständige Segelmanöver genau eingehalten wird, in Lissabon ein, bestaunt und bewundert von einer großen Menschenmenge und vielen Seeleuten der in Lissabon liegenden Schiffe. Jetzt wird der Dienstbetrieb angenehm aufgelockert durch Besuche, Empfänge und Ausflüge. Wenige Tage danach startet dann die stattliche Flotte der Segelschiffe nach Cap St. Vicente zu einer Flottenparade aus Anlaß des 500. Todestages Heinrich des Seefahrers.

Mit der aufgehenden Sonne beginnt an diesem Sonntag der Höhepunkt unserer Reise. Bei anfangs noch flauer Brise formieren sich die Segelschiffe zu einer Kiellinie und schieben sich langsam aus Richtung Nord um das Cap, der Süd-West-Ecke Europas, in Richtung Süd-Ost. Als Toppgast überblicke ich gebannt das majestätische und wohl nie wiederkehrende Bild zu fassen. Fast unbemerkt drängt sich jetzt ein grauer Schatten von Osten her zwischen Küste und Segelschiffe. Vierzig moderne Kriegsschiffe aus vierzehn Nationen sind es, die sich hier unter Führung des brasilianischen Kreuzers „Almirante Barroso“ mit der Vergangenheit treffen. Während die Schiffe in den Qualmwolken der Salutschüsse zum Atlantik hin verschwinden, entwickelt sich zwischen den Seglern ein Luvkampf in Richtung auf die



Segel-exerzieren

Straße von Gibraltar, um das Mittelmeer zu gewinnen. Gibraltar — und dann liegt das herrliche, sanfte Mittelmeer vor uns.

Wie schnell sich das aber ändern kann, verspüren wir schon zwei Tage später. Auf der Höhe der Balearen und im Golf von Lion macht uns der Mistral gehörig zu schaffen. Ein Wind, der mit Stärken von 8—9 durch das Rhonetal in den Golf von Lion weht. Aber eben so plötzlich wie das Unwetter aufkommt, beruhigt sich das Wasser auch wieder. Unseren Augen bietet sich dann eines morgens ein herrlicher Anblick. An das tiefblaue Wasser schließt sich die rötlich schimmernde Küste der Côte d'Azur, und hinter grünbewachsenen Hängen, weit im Hinterland, stehen vor einem strahlenden Himmel die schneebedeckten Alpen. Eine Farbzusammenstellung, wie man sie an einer Meeresküste nur selten findet. Nun schießen aus einer weiten Bucht, wo am Strand die weißen Hotelblocks von Cannes stehen, die ersten Sportboote, die uns in großer Anzahl bis zum Ankerplatz ständig umkreisen. Zwei Tage bleiben uns hier, um das Schiff für die kommende Regatta nach Neapel zu trimmen. Hier war es auch, wo ich bei meinen Kameraden einen ziemlich großen Gewinn an Ansehen buchen konnte. Sie staunten ganz schön über ihren Handelssailor, als er beim Preistanzen eine Buddel Sekt gewann. Dazu muß ich aber erwähnen, daß ich noch nie so ein federballähnliches Gebilde übers Parkett schwingen durfte wie in Cannes.

In der Klasse der Rahsegler ist unser Gegner die englische Privatjacht „Verona“, der wir laut ausgerechneter Formel für die Strecke Cannes — Südspitze Sardinien — Neapel (600 sm) eine Vorgabe von 2 Stunden und 34 Minuten geben müssen. Bei flauen Winden geht es dann an den Start. Die Jachten können sich schon zu Anfang, bedingt durch ihre Takelung, eine gute Luvposition sichern. Im ersten Drittel der Strecke sieht es nicht so aus, als ob wir mit dieser schwachen Brise irgend-einen Vorsprung herausholen können. Erst an der Südspitze Sardinien gehen wir an der

HOLSTEN BIER

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster

auf allen Meeren der Welt

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster

„Verona“ vorbei und sind nach fünftägigem Rennen 6 Stunden vor unserer Rivalin und als zweites Schiff der gesamten Regatta am Ziel in Neapel.

In Neapel, während einer zehntägigen Liegezeit, haben wir nach der feierlichen Preisverteilung für die Regatta an den Eröffnungsfeierlichkeiten der Olympischen Spiele teilgenommen und verschiedene Ausflüge ins Land und an den Strand von Ischia gemacht. Daneben wird aber der Borddienst nicht vernachlässigt, denn es gilt das Schiff wieder klar zu machen für die Heimreise. Auch die regelmäßigen Unterrichtsstunden in praktischer und theoretischer Seemannschaft für die Kadetten laufen weiter, an denen wir alten Handelsschiffs-Sailors teilnehmen müssen.

Ich darf abschließend sagen, daß wir beiden Handelsschiffleute der Bundesmarine für die Gelegenheit, an einer Segelschiffs-Ausbildung teilzunehmen, sehr dankbar sind. Sie hat uns die Möglichkeit gegeben, einen recht umfassenden Einblick in den Dienstbetrieb dieser uns doch sehr verwandten Seefahrtsgemeinschaft zu gewinnen. Ich bin sicher, daß die Entscheidung der Bundesmarineleitung, Handelsschiffsseeleute vorübergehend auf ihren Schiffen einzustellen, weitgehend dazu beiträgt, das gegenseitige Verständnis der beiden Marinen füreinander zu festigen und zu vertiefen.

Jan-Jürgen Ketels

Weihnachtsfeier auf See

Am 24. 12. vormittags wurde im Vortopp ein Weihnachtsbaum befestigt. Um 18.30 Uhr versammelten wir uns auf dem Bootsdeck, wurden dort vom Kapitän empfangen und in den Salon geführt. Die festlich gedeckte Tafel, zwei brennende Weihnachtsbäume, geschmückte Tischkarten mit Speisekarte, leise Weihnachtsmusik, das alles ließ uns für eine Zeit die Gedanken an Zuhause vergessen.

Nachdem wir alle Platz genommen hatten, sangen wir gemeinsam Weihnachtslieder. Nach der Vorspeise hielt unser Kapitän eine eindringliche, besinnliche Rede und dankte zum Schluß der Reederei, die es ermöglicht hatte, diesen Abend nett und stimmungsvoll zu gestalten, sowie unserer Patenstadt Remscheid für die Weihnachtspakete und Bücher für die Bordbücherei.

Nach dem zweiten Gang, Karpfen blau, trug unser I. Offizier, eine weihnachtliche Erzählung von Rudolf Kinau „De brune Schimmel“ vor, die von allen mit Beifall aufgenommen wurde. Beifall fand auch die Vierländer Mastente, die mit großem Appetit gegessen wurde. Den Abschluß bildete ein Fruchteisbecher mit Kaffee und Kuchen.

Mit Spannung erwarteten wir die Verteilung der Remscheid-Pakete, die nun vom Kapitän mit den besten Weihnachtswünschen eigenhändig überreicht wurden. Ein eifriges Suchen nach der zu gewinnenden Urlaubsreise begann. Die vielleicht etwas enttäuschten Gesichter derer, die die Reise nicht gewonnen hatten, hellten sich jedoch beim Auspacken der liebevoll verpackten Geschenke wieder auf. Nach Schluß des offiziellen Teils saßen wir gemütlich bei freien Getränken zusammen. Erinnerungen an vergangene Weihnachten an Bord wurden ausgetauscht. Alle waren sich einig, daß dieses Weihnachtsfest das schönste Bordweihnachten war.

Leichtmatrose L. M.

Hobby-Preisausschreiben Worte und Döntjes

„KEHRWIEDER“ dankt allen Einsendern und freut sich über den großen Anklang, den ihre Anregung zum Döntjeschreiben gefunden hat. Hierzuehen Glückwunsch den Gewinnern und beim Lesen viel Spaß! Wer diesmal nicht Sieger sein konnte, den bittet „KEHRWIEDER“, sich zu trösten mit der Aussicht, in einer der nächsten Ausgaben sein Döntje auch noch zu finden. Sie sind nämlich alle recht gut. Außerdem ermutigt das Ergebnis, das nächste Jahr dasselbe kleine Preisausschreiben zu starten. Mit Erleben, Lachen und Schmunzeln, Hinsehen, Aufschreiben und Einsenden kann also jetzt schon wieder begonnen werden.

Die Preise werden noch vor Weihnachten überwiehen.

1. Preis: Paul Schubert

Frische Luft

Nautilen-Kneipe in der Bavaria-Brauerei
Altona im Jahre 1902

Es wurde fürchterlich gefetzt und das Stimmungsbarometer stieg mit jedem neuen Halben Liter. Einer der anwesenden Gäste ist den an ihn gestellten Anforderungen nicht gewachsen und verschwindet von der Kneiptafel. Nachdem eine gewisse Zeit vergangen ist, ohne daß der Gast wieder erscheint, begab ich mich auf die Suche. Schließlich finde ich ihn als Bierleiche auf dem stillen Örtchen, vor dem Trichter knieend, das Haupt reumütig gesenkt. Ich versuchte nun den zukünftigen Fuchs durch freundliches Zureden zur Rückkehr an die Kneiptafel zu bewegen. Leider ohne Erfolg! Als ich ihm beim Aufrichten behilflich sein wollte und ihm in das Ohr flüsterte: „Komm doch wieder rein, Du fällst doch sonst dumm auf!“ Erwiderte er mit gebrochener Stimme: „Ach laß mich noch einen Augenblick frische Luft schnappen!“

2. Preis: Günter Eilers

Der Aufsichtsrat, unser Moses
und ein Stück Käse

Unser neuer Kochsjunge war ein ausgesprochener Lausebengel. Überflüssig zu erwähnen, daß er aus Berlin kam. —

Vor einer etwas längeren Reise beehrte uns der Aufsichtsrat unserer Reederei mit einem Besuch. Die Herren wurden durchs Schiff geführt. Man wollte sich persönlich davon überzeugen, was der letzte Appell „An unsere seefahrenden Mitarbeiter“ betreffs Einsparungen im Schiffsbetrieb für Früchte getragen hatte.

Alles verlief ganz gut, bis der I. O. die kleine Gruppe argwöhnischer Herren durch den Betriebsgang führte. An der halboffenen Kombüse Tür lehnte unser Prachtmoses und war intensiv damit beschäftigt ein nicht zu überschendes Stück Schweizer Käse von der Größe eines mittleren Lukenkeiles in aller Ruhe zu vertilgen. Selbst die stechendsten Blicke des I. O. vermochten ihn nicht in das Halbdunkel der Kombüse zurückzuseuchen. Diese Art von Käsekonsum ging den Hütern der allgemeinen Sparsamkeit erheblich gegen den Strich, und so schnappte sich einer der würdigen Herren unseren hoffnungsvollen Moses und knurrte ihn an: „Sag mal, mein Junge, ist

das denn nötig, daß Du hier den Käse so eitel verputzt?!“ Unser Moses zog seine Augenbrauen hoch und betrachtete sein Stück Käse mit höchstem Erstaunen. Dann verzog sich sein Gesicht zu einem dankbaren Grinsen, und er quatschte seelenruhig los: „Ach richtig, hab' ick doch ganz vajessen, Buttä druff zu schmier'n!“ —

3. Preis: Behrend Tiedemann

Amigo

Es war irgendwo an der steilen Andenküste von Peru. Auf dem flimmernden Sand konnte man gerade noch die furchtbar windschiefen Holzbaracken mit den dösenden Halbbluten davor erkennen. Diese Stätte bot ein Bild grenzenloser Öde.

Gerade hier legt sich unser Dampfer längs-seits einer knarrenden Holzpieper. Ein paar Amigos in bunten, zerschlissenen Hemden und Hosen mit Lochmuster gaffen heraus, die Hände tief in den Taschen vergraben. Nach schwierigen Vor- und Rückwärtsmanövern springt ein Matrose an Land, um die letzten Leinen festzumachen. Er geht auf den nächsten Hombro zu, einem schmutzigbraunen Menschen mit pechsträhnigem Haar und fragt ihn ganz herablassend: „He, amigo! You can help me?“ Doch der Amigo fragt zurück: „Your Casa? Where is your home? Verblüfft antwortet unser Matrose: „In München, Amigo, but help me now, faß zua!“ „Wat heet hier Amigo“ entrüstet sich der Pechsträhnige. „Ick bin ut Baambek und du büst 'n Quiddje. Un nu hau af, dat is mi en Job hier!“

Weihnachtswunsch an unsere Leser

Mit diesem Dezemberheft ist „KEHRWIEDER“ vier Jahre alt geworden. Wir möchten allen unseren Lesern danken, die im vorigen Jahre durch zahlreiche Briefe, Anregungen und Mitarbeit so reges Interesse an ihrer Zeitschrift genommen haben. Natürlich freuen wir uns darüber, daß wir fast nur Gutes zu hören und zu lesen bekamen. Wir meinen aber, daß eine Zeitschrift für Seeleute gar nicht so gut sein kann, daß sie nicht noch besser werden könnte. Deshalb richten wir unseren Weihnachtswunsch und unsere herzliche Bitte an alle unsere Leser, uns einmal kurz aufzuschreiben, was nicht gefällt, was nach ganz persönlicher Meinung des einzelnen Kehrwiederlesers falsch ist und was anders und besser sein müßte. Je härter die Kritik ist, desto besser werden wir unseren Lesern damit dienen können.

Mit besten Grüßen
Eure „KEHRWIEDER“

Auflösung von Seite 189

Auflösung „Wir schmücken den Weihnachtsbaum“.
Am Weihnachtsbaum die Lichter brennen...

Auflösung „Das rätselhafte Bleigießen“
Gießkanne, Eichel, Schwein, Uhu, Nagel, Degen, Hufeisen, Ei, Igel, Tasse = Gesundheit.

Fotos und Zeichnungen: Associated Press GmbH S. 184; Berndt Mater S. 180; Karl Bitterling S. 184; Conti-Press S. 184, 185; Deike Matern S. 178/185/189; J. J. Ketels S. 191; Foto Kleinhempel S. 177; G. Kolodziej S. 12; E. Looft S. 108; Margarine Union S. 181; H. v. Medvey S. 183; Fr. Mücke S. 186; Rhein Stahl Nordseewerke Werkfoto S. 185; K. Schmischke S. 187; G. Schowalter S. 179; D. Smith S. 189; H. J. Weber S. 184/185. Farbfoto: Conti-Press.

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

GEGR.
1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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

Sihl PUMPEN
für den
SCHIFFBAU

671

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

490

WILLEM II

ZIGARREN

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



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

Bk 12/58

Brisk-

frisiert

machen Sie
den besten
Eindruck!



Brisk FRISIERCREME

**hält Ihr
Haar in Form**

Spielzeug-Rasch
Gerhart-Hauptmann-Platz 1
zwischen Mönckeberg- und Steinstraße · Ruf 337922
Annahme von WKG-Schecks

EWALD HARMS Schiffsausrüstungen Bremen Proviant- Deck- und Maschinenausrüstungen	BREMER SCHIFFSHILFE G.M.B.H. Schiffsreparaturen und Mech. Werkstätten Bremen Alle Reparaturen, Schweiß- und Montage-Arbeiten Kurbelwellen schleifen o. Ausbau
Telefon: 7 02 18, 7 02 19, 7 12 63 u. 7 09 39 · Telegramm-Adresse: „Nordexport“ Telex: 02 44132	

HAGENUK-FUNKGERÄTE

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

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

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

Lindolin-Farben



F.A.C. von der Linden & Co

Hamburg - Hovestraße 57-59

Gegründet am 1. März 1828

ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

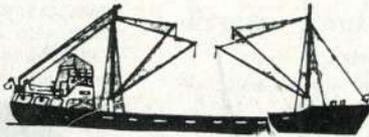
für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Bordapotheken

-Neueinrichtungen
Schiffshospital-Einrichtung

Günther Wilke, Hamburg 19, Eppendorfer Weg 6, Tel. 43 40 36

Uniformen

Steinmetz & Hehl

gegr. 187

Ausrüstung für Seeleute · Zivilkleidung
HAMBURG 11 - STUBBENHUK - TEL. 34 72 28



Vor der Reise daran denken...

„Patz-Pils“

das Original Exportbier

der Schultheiss-Brauerei A.G.

ANTONI HUEN 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

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

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



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



Have a real
cigarette-
CAMEL

The best tobacco
makes the best smoke

R. J. Reynolds Tobacco Co., Winston-Salem, N. C.