

Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Jagd auf deutsche Schiffe
Politischer Ausguck
Marseille
Von der OEEC zur OECD
Schiffssicherheitskonferenz London 1960
Flottenumschau
Sport an Bord
Niarchos kontra Onassis
Jacob Berens baut ein Leuchttfeuer
Schiff ohne Kapitän
Klar bei Schmunzelauge
In Sachen Seemannsfrauen



Schwere Deckslast von Rasmussen

Januar 1961

Nr. 1

Jahrgang 5

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

HAMBURG 11

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG-ALTONA

Telefon 33 72 45/47 - Telegramme: Rehdership - Fernschreiber 021-1590

Telefon 31 12 01/03 - Telegramme: Schiffsehder - Fernschreiber 021-3098

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

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

JOHS. FRITZEN & SOHN

KIEL

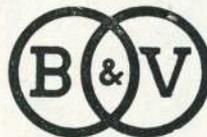
BERLIN

HAMBURG

WILHELMSHAVEN

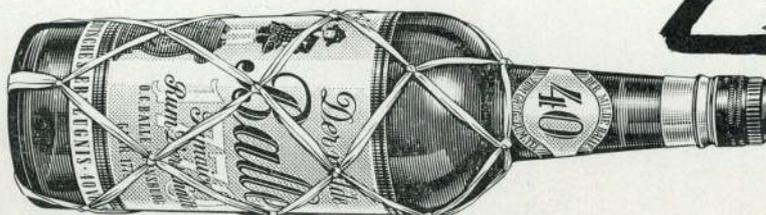
NEW YORK

Blohm & Voss AG Hamburg



Schiffswerft
Maschinenfabrik
Turbinenbau

Telegr.-Adr.: Blohmwerk Hamburg · Telex: Blohmwerk 02 11047 · Telefon: 31 11 61



Wer eine
feine
Nase hat,
nimmt

milden **Balle**

Kehrwieder

5. Jahrgang

Januar 1961

Nr. 1

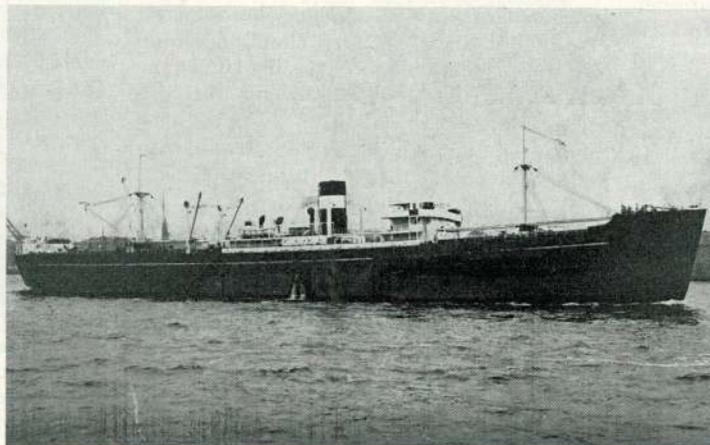
Das Jahr 1960 schloß mit einem gefährlichen Mißklang im Konzert der Bemühungen um die Völkerverständigung zwischen den westlichen Nationen Europas. Im Oktober 1957 begannen die Durchsuchungen deutscher Schiffe an der Küste Nordafrikas durch französische Seestreitkräfte. Als die französische Regierung nach der Aufbringung der „Helga Böge“ zur Leistung eines Schadenersatzes gezwungen werden konnte, unterblieben vorläufig weitere derartige Verstöße gegen das Völkerrecht. 1958 wurde kein deutsches Schiff auf hoher See angehalten, 1959 waren es nur zwei und 1960 14 Durchsuchungen teils unter Gebrauch der Waffen von französischer Seite. Auffallend ist dabei, daß von diesen 14 Fällen allein 8 in den letzten Monat des Jahres 1960 fielen.

Die komplette Liste dieses schwerwiegenden und wiederholten Bruchs des gültigen Völkerrechts sieht folgendermaßen aus:

1. **D „Helga Böge“** 17. Oktober 1957. Schiff gestoppt nördlich der algerischen Küste und zum Einlaufen nach Algier gezwungen. Ladung durchsucht, keine Beschlagnahme. In diesem einzigen Fall wurde bisher Schadenersatz durch die französische Regierung geleistet.
2. **MS „Bonita“** 13. Januar 1959. Durchsuchung nördlich der algerischen Küste, keine Beschlagnahme.
3. **MS „Bilbao“** 4. November 1959. Schiff gestoppt im Ärmelkanal und zum Einlaufen nach Cherbourg gezwungen. Ladung durchsucht, Teile der Ladung beschlagnahmt. Verzögerung 2 1/2 Tage.
4. **MS „Soneck“** 9. Januar 1960. Durchsuchung vor der algerischen Küste, keine Beschlagnahme.
5. **D „Ruhr“** 25. Februar 1960. Schiff mit Artillerie gestoppt und zwei desertierte Fremdenlegionäre von Bord geholt, die außerhalb der Hoheitsgewässer als Schiffbrüchige von einem Boot aufgenommen worden waren.
6. **MS „Lindenfels“** 26. Februar 1960. Durchsuchung nördlich der algerischen Küste, keine Beschlagnahme.
7. **MS „Las Palmas“** 11. September 1960. Schiff mit Artillerie gestoppt vor der portugiesischen Küste und zum Einlaufen nach Oran gezwungen. Teile der Ladung beschlagnahmt und später wieder freigegeben.
8. **MS „Phönizien“** 27. Oktober 1960. Durchsuchung nördlich der algerischen Küste, keine Beschlagnahme.
9. **MS „Levante“** 25. November 1960. Durchsuchungen nördlich der algerischen Küste, keine Beschlagnahme.
10. **MS „R. C. Rickmers“** 4. Dezember 1960. Durchsuchung 10,5 sm nördlich der algerischen Küste, keine Beschlagnahme.



Am Peilkompaß jagd auf deutsche schiffe im mittelmeer



MS „Weissese“, am 8. Dezember 1960 auf hoher, freier See aufgebracht und zum Einlaufen nach Mers-el-Kebir gezwungen. Keine „Konterbande“ gefunden.

11. **MS „Erika“** 5. Dezember 1960. Zweimalige Durchsuchung nördlich der algerischen Küste. Beim zweitenmal Prisenkommando an Bord und Schiff nach Mers-el-Kebir beordert. Nicht in den Hafen eingelaufen, da Prisenkommando vorher abberufen.
12. **D „Morsum“** 5. Dezember 1960. Schiff gestoppt vor der algerischen Küste und zum Einlaufen nach Mers-el-Kebir gezwungen. Dieses Schiff ist erst am Abend des 12. Dezember 1960 — also nach 7 1/2 Tagen — wieder freigegeben worden.
13. **MS „Weissese“** 8. Dezember 1960. Schiff mit Artillerie gestoppt und unter Kriegsschiffs- und Flugzeugbedrohung zum Einlaufen nach Mers-el-Kebir gezwungen. Ladung durchsucht, keine Beschlagnahme, nach knapp einem Tag wieder freigegeben.
14. **MS „Alcyone“** 8. Dezember 1960. Schiff gestoppt und zum Einlaufen nach Mers-el-Kebir gezwungen. Ladung durchsucht, keine Beschlagnahme, nach knapp einem Tag wieder freigegeben.
15. **MS „Archsum“** 15. Dezember 1960. Schiff gestoppt 54 sm östlich Gibraltar. Ladungspapiere überprüft, keine Beschlagnahme.
16. **MS „Syrtie“** 15. Dezember 1960. Schiff gestoppt südlich Malaga. Ladungspapiere überprüft, keine Beschlagnahme.
17. **MS „Paul Rickmers“** 20. Dezember 1960. Schiff angehalten 80 sm nordöstlich von Oran; von Kriegsschiffen weiter eskortiert. Keine Beschlagnahme.

Die in letzter Zeit sich mehrenden Fälle und die Konzentration der Franzosen auf die ohnehin schon schwerringende deutsche Seeschiffahrt mußte in der deutschen Öffentlichkeit eine Reaktion folgen lassen. Wenig Verständnis zeigte der Mann auf der Straße für die schwachen Proteste der deutschen Regierung in Paris und für die Erklärung in Paris und für die Erklärung des Bonner Auswärtigen Amtes, daß man die schwierige Situation Frankreichs in Algerien berücksichtigen wolle. Der Mann auf der Straße erkannte vielmehr ein System in dieser sich verdichtenden Serie von Übergriffen. Dabei ging es einmal darum, das Ansehen der deutschen Seeschiffahrt zu schädigen, weil die Anhalteliste auch deutsche Schiffe ausweist, die das Mittelmeer nur von Europa nach dem Fernen Osten oder umgekehrt außerhalb der in Frage kommenden Territorialgewässer

passierten und zum anderen sich Frankreich offenbar den schwächsten Gegner auszusuchen scheint. Diese an und für sich logische Folgerung der öffentlichen Meinung wäre verhindert worden, wenn die Franzosen sich auch einmal an einem englischen Schiff vergriffen hätten. Deutsche Experten meinen dazu, daß britische Luft- und Seestreitkräfte von Gibraltar und Malta aus sehr schnell zur Stelle gewesen wären und dem Spuk ein kurzes Ende bereitet hätten.

Die Vorstellung der französischen Regierung, daß die Bundesrepublik allein das El Dorado der Waffenschmuggler sei, erscheint recht absurd. Im Falle kriegerischer Verwicklungen hat es immer den Waffenschmuggel als einträgliches Geschäft gegeben und wird es immer geben. Selbst Landsleute der sich bekriegenden Völker haben niemals davor zurückgeschreckt, illegal Waffen mal an den Freund, mal an den Feind zu liefern. Es wäre im Falle Algerien wirklich überraschend, wenn dieses dunkle Geschäft nicht in der Hauptsache von der Küste des Mittelmeeres einschließlich der Küste des französischen Mutterlandes betrieben werden würde.

Nach dem härteren Protest der deutschen Regierung bei der Aufbringung des letzten deutschen Schiffes („Paul Rickmers“) ist vorläufig Ruhe eingetreten. Inzwischen wird auf oberster Ebene verhandelt. Die deutschen Reeder haben immer wieder erklärt, daß sie sich nach wie vor nach den gesetzlichen Bestimmungen richten, wonach Waffentransporte einer Export- bzw. einer Ausfuhrgenehmigung unterliegen. Gegen Falschdeklarationen sind sie genauso machtlos wie ihre Reederkollegen in anderen seefahrttreibenden Ländern — also auch in Frankreich.

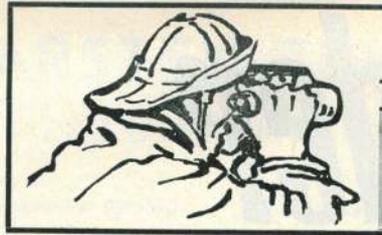
Daß in keinem Fall der Aufbringung deutscher Schiffe Waren endgültig beschlagnahmt worden sind, beweist, daß die deutsche Reederschaft zu keiner Zeit bereit war, illegale Geschäfte zu tätigen. Der Wachoffizier

Unser täglich Brot . . .

Am Ende unseres Jahrhunderts sollen sich die Bewohner der Erde verdoppelt haben. Die Gelehrten sind sich über die Folgen dieser unaufhaltsam näherrückenden Entwicklung selbst nicht im klaren. Der eine meint, wir würden mühelos auch dann mit dem Ernährungsproblem fertig werden. Wobei zu bedenken ist, daß wir nicht einmal heute die Ernährung aller menschlichen Lebewesen auf der Erde sicherstellen können, wie die Aktion „Brot für die Welt“ beweist. Andere meinen, es gäbe ein Überfluten der Dämme, die heute noch durch Landesgrenzen oder Erdteile gezogen sind. Ein Kampf aller gegen alle würde dann einsetzen. Ein Problem mehr für die UNO, die wahrlich schon genug harte Nüsse zu knacken hat.

UNO nicht mehr an Blöcke gebunden

Der UNO gehören gegenwärtig etwa 100 Nationen an. Die Einstellung auf eine bestimmte Weltpolitik — Ost oder West — hat sich im abgelaufenen Jahr erheblich verschoben. Fast zwei Drittel dieser Nationen haben sich nicht festgelegt. Sie gelten als Neutrale. Die Bedeutung der UNO hat sich damit keineswegs abgeschwächt. Im Gegenteil. Niemand wird nun behaupten können, die UNO sei ein Instrument des Westens oder des Ostens. Das Gros der Nationen kann bei Abstimmungen seine Stimme nach bestem Wissen und Gewissen abgeben, ohne an Weisungen der Blöcke gebunden zu sein. Die nächste Sitzung der UNO dürfte im März stattfinden. Dann müßte auch das aufgearbeitet werden, was aus den Verhandlungen des letzten Jahres übrig geblieben ist. Also die Kongofrage, die Abrüstung, die künftige Gestaltung der UNO selbst. Bekanntlich hatte die Sowjetunion schon im September des vergangenen Jahres eine Reform der UNO gefordert, und zwar nicht gerade in sanftem Ton. Der Versuch, auf diesem Wege eine Stärkung des Ostblockes durchzusetzen, gelang nicht, da die afroasiatischen Staaten sich nicht vor den Karren der Sowjetunion spannen ließen, sondern ihre Unabhängigkeit bewiesen.



POLITIK

Neues Afrika

Die afrikanischen Staaten nehmen in der UNO 27 Sitze ein. In dieser Zahl sind die 17 neuen Staaten enthalten, die im Laufe des Jahres 1960 entstanden. Am 1. Januar 1960 wurde Kamerun selbständig, am 28. November Mauretanien. Dazwischen erlangten die Unabhängigkeit u. a. die Elfenbeinküste, Somali, Nigeria, Dahomey, Togo und Madagaskar. Im allgemeinen gelang die Überführung aus dem Kolonialregime in die Selbständigkeit ohne große Schwierigkeiten. Zu blutigen Aufständen kam es in Kamerun und nun — in unser aller Erinnerung — am Kongo. Hier hat die UNO eine schwere und undankbare Aufgabe übernommen. Trotz aller Kritik an ihren Handlungen hat die Vollversammlung in Paris die Umlegung der Kosten der Kongoaktion auf alle Mitgliedstaaten bewilligt. Der Beschluß kam gegen die Stimmen der Ostblockstaaten zustande. Eine gemeinsame Erklärung forderte die Staaten der Welt auf, den Kreis der Atomkräfte nicht zu vergrößern. Inzwischen hat Frankreich in der Sahara eine neue Versuchsbombe losgelassen.

„China hat Zeit“

Als wir von der drohenden Verdoppelung der Bevölkerung der Erde sprachen, dachten wir in erster Linie an China. Mit Außenländern zählt die rote Volksrepublik 601 Millionen Einwohner. Das ist ein Viertel der 2414 Millionen zählenden Erdbevölkerung. Mit dem ständig ansteigenden Geburtenüberschuß in China hält die landwirtschaftliche Produktion nicht Schritt. Das Plansoll wird selten oder nie erreicht. Des-

senungeachtet entfaltet die Regierung der Volksrepublik eine sehr intensive Ausdehnungspolitik, deren Hauptziele in erster Linie Asien, Afrika und Lateinamerika sind. Als gelehrige Schüler Moskaus haben die Chinesen allerlei von den Methoden des Kremls profitiert. Dazu entwickeln sie ihre eigenen Tricks, so daß sie wohl vorbereitet in die große Offensive steigen konnten. Was Moskau anbetrifft, sind die Chinesen schon lange nicht mehr Vasallen, sondern gleichberechtigte Mitkämpfer im Streben um die Ausbreitung der kommunistischen Weltrevolution. „China hat Zeit!“ sagte der chinesische Außenminister zu einem kanadischen Journalisten. Diese Zeit aber wird kräftig genutzt. Das heißt, China verfolgt zum ersten Male in seiner viertausendjährigen Geschichte weltumspannende Pläne. Die Regierung in Peking unterstützt offiziell oder im geheimen revolutionäre Bewegungen da, wo sie ihr aussichtsreich erscheinen. Die Parole lautet gewöhnlich: „Für Unabhängigkeit gegen raubgierigen Kolonialimperialismus“. Daß den betroffenen Völkern im Falle eines Sieges der Kommunisten alles andere als Unabhängigkeit zuteil wird, verschweigt man freilich in der Propaganda. Eines der wesentlichen Propagandamittel ist die Einladung privater Besucher in die Volksrepublik. Diese Besucher werden fürstlich empfangen und mit großem Geleit herumgeführt. Nicht gestattet ist es, öffentliche Cafés oder Restaurants zu besuchen. Als einer dieser Besucher den Versuch wagte, sich in Shanghai selbständig zu machen, um sich das Abendleben anzusehen, wurde er höflich aber bestimmt in sein Hotel komplementiert, damit er am andern Tage „gut ausgeschlafen“ sei.

Klarheit auch in den Wahlreden

Nach diesem Ausflug in die weite Welt ist es wohl angebracht, wieder in unser Vaterland zurückzukehren. Die Vorbereitungen zur Bundestagswahl zeichnen sich bereits ab. So lange die Berlinfrage nicht gelöst ist und ein endgültiger Friedensvertrag noch offen steht, wird Deutschland in der Außenpolitik nicht nur der westlichen Länder eine bedeutende Rolle spielen. Um diese ungelösten Fragen sollte man auch in den Wahlreden nicht wie die Katze um den heißen Brei herumgehen, sondern Farbe bekennen. Was eine klare Haltung bedeutet, bewies der Abschluß des neuen Handelsabkommens mit der Sowjetunion. Trotz aller Druckversuche ist ein fairer Vertrag zustande gekommen, der zugleich ein Ansatzpunkt für weitere Verhandlungen bedeuten kann. Wie sagte doch Bundespräsident Lübcke: Das deutsche Volk habe keinen Grund, selbstzufrieden die Hände in den Schoß zu legen; aber es habe auch keinen Anlaß, überängstlich in die Zukunft zu blicken.

Fritz Roßberg

Unser schönes

Deutschland

Die Zeit scheint darüber hinweggegangen, sie haben fast schon Museumswert bekommen, diese mittelalterlichen Kleinstadtdidyllen wie sie etwa in Lüneburg, Lauenburg, Rothenburg ob der Tauber oder, wie unser Linolschnitt zeigt, im mittelfränkischen Dinkelsbühl noch lebendig sind. Altes Fachwerk, verwinkelte Giebel unter kräuselndem Rauch und die beiden Hufeisenschmiede am Ackergaul, alles atmet eine Beschaulichkeit, wie sie heute auch in unserer Heimat immer seltener und kostbarer wird.



M A R S E I L L E



Die könnten auch in Hongkong, Rio oder Havana stehen, diese Money-Maker-Paläste im neu entstandenen Nachkriegs-Marseille.



... aber diese Bettler mit ihren Krücken, Bärten und Baskenmützen in einem sonnigen Winkel um eine Flasche Wein bei einem Spielchen versammelt, das ist echt Marseille.

Marseille ist eine uralte Hafenstadt (600 Jahre v. Chr. von den Griechen unter dem Namen Massilia gegründet), mit Bauten, die zu den kühnsten der modernen Architektur gehören: „1000 Wohnungen auf Säulen“ von dem berühmten Architekten Coubusier. Südfrankreich, Mittelmeer und Hafen, dieser romantische Dreiklang von Charme, Leichtlebigkeit und Verruchtheit hat unzähligen Romanen und Bühnenstücken Kolorit und Kulisse gegeben. Aber das stimmt nicht mehr. Marseilles Hafen mit seinen ca. 23 Millionen Tonnen Jahresumschlag ist heute größter und schnellster Seehafen des Mittelmeeres. Großzügig angelegte Nachkriegsplanung hat Marseille das Gepräge einer modernen Großstadt verliehen. Marseille hat durch die Deutschen ein ähnliches Schicksal der Zerstörung erlitten, wie Rotterdam. An Vehemenz des Wiederaufbaus, Betriebsamkeit, Fleiß und Sauberkeit steht es diesem nordischen Hafen kaum nach. Die Einwohnermillionengrenze ist erreicht, es ist damit die zweitgrößte Stadt Frankreichs. Durch einen 7 Kilometer langen Kanal-Tunnel zur nahegelegenen Rhone-Mündung ist Marseille mit Frankreichs Binnengewässern, dem weitverzweigtesten Fluß- und Kanalsystem Europas, verbunden. 40 Prozent der französischen Passagier- und Frachtflotte mit ca. 1 Million BRT sind in Marseille beheimatet. Neben Umschlags- und Lagerungsmöglichkeiten für Getreide, Erdöl und Pflanzenöle ist für Marseille der Umschlag großer Mengen Weines charakteristisch. Komfortable Kaianlagen für den starken Pasagierverkehr nach Nordafrika und Korsika können mit dem Steubenhöft und der Columbus-Kai durchaus konkurrieren.

Wer steht hinter diesen Angaben, belebt die technischen Anlagen, das modern klischierte Stadtbild? Als Antwort eine Seltsamkeit: Man hat teilweise, was sehr kurios aussieht, sehr

antiquierten, verwahrlosten Bauten einfach neue Hosen angezogen. Man hat ihre Parterre in glänzende elegante Basars verwandelt ohne in den oberen Stockwerken irgend etwas zu renovieren. In Hamburg, Rotterdam oder London wäre solch eine Lösung kaum möglich. Man würde aber den Franzosen Unrecht tun, wollte man diese etwas nonchalante Art der Modernisierung als für sie oder Marseille charakteristisch bezeichnen. Es ist höchstens südeuropäisch.

Die Einwohner aller Hafenstädte haben ja so etwas wie einen kosmopolitischen Überzug. Selten sind sie typisch für ihr Land. Marseille war immer schon Brückenpfeiler nach Nordafrika und Handelsbasis zu den überseeischen Besitzungen. So leben hier viele Rassen in Toleranz und in echt französischer Liebenswürdigkeit miteinander. Araber und Berber tun ganz so, als wären sie hier zu Hause. Tatsächlich besitzen sie in Marseille Heimatrecht, denn die nordafrikanischen Provinzen Frankreichs sind nicht Kolonien sondern Teile des Mutterlandes. Nach den jüngsten blutigen Ereignissen in Algier allerdings sehr fragwürdig gewordene Teile, sehr explosive und auch für das Mutterland sehr gefährliche. Ob die allgemeine Duldsamkeit in Marseille, dem afrikanischen Brückenkopf, die empörten Moslems auf die Dauer in Schach halten kann, bleibt abzuwarten.

Natürlich ist Marseille nicht ohne Kontraste. Mittelalterliche Festungswälle dräuen über eleganten Perspektiven der zweckmäßig angelegten Kaianlagen, Kirchenbauten mit unverkennbar maurischen Stilelementen konkurrieren an Imposantheit mit wichtigen Geschäftspalästen und trotz allen Wohlstandes und Fortschrittes durch emsigen Handel und starken Verkehr scheint hier eine Gilde Drei-Groschen-Opernhafte Ausmaße zu besitzen, die Bettlergilde.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Von der OEEC zur OECD

Mitte Dezember des vergangenen Jahres stand die französische Hauptstadt aus mehreren Gründen im Mittelpunkt des internationalen Interesses. Außer den politischen Problemen war auf wirtschaftlichem Gebiet die Unterzeichnung der neuen Konvention über die Gründung der „Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklungshilfe“ (OECD) das wichtigste Ereignis. Welche Bedeutung dieser Unterzeichnung beizumessen ist, ergibt sich insbesondere aus den Worten des stellvertretenden amerikanischen Außenministers Dillon, der diese Konvention als ein historisches Dokument, das zu einer neuen und festen Verbindung zwischen Europa und den USA führen werde, bezeichnete. Bundeswirtschaftsminister Professor Erhard kennzeichnete diese Organisation als eine Plattform für die Beendigung des Handelskrieges zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und der Kleinen Freihandelszone (EFTA).

Am 13. und 14. Dezember 1960 befanden sich die zuständigen Minister aus 20 Ländern in Paris, um Verhandlungen über die Gründung einer Nachfolgeorganisation des bisherigen Europäischen Wirtschaftsrates — der sog. „Organization for European Economic Cooperation“, kurz OEEC — zu führen. Die deutsche Delegation wurde von dem Bundeswirtschaftsminister Prof. Erhard und dem Staatssekretär im Auswärtigen Amt van Scherpenberg geführt. Außer Deutschland und den USA waren auch Österreich, Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Island, Irland, Italien, Luxemburg, Kanada, die Niederlande, Norwegen, Portugal, Spanien, Schweden, die Schweiz und die Türkei vertreten.

Die Reorganisation des Europäischen Wirtschaftsrates sowie eine Neuformulierung und Erweiterung seiner Aufgaben wurde erforderlich, weil die mit der Marshallplanhilfe begonnene Periode des wirtschaftlichen Aufbaues Europas nunmehr im wesentlichen abgeschlossen ist. Die Gründung des Europäischen Wirtschaftsrates im Jahre 1948 war von dem Gedanken getragen, die Wirksamkeit der amerikanischen Marshallplanhilfe durch eine engere wirtschaftliche Zusammenarbeit der 18 europäischen Mitgliedsstaaten zu steigern. Dabei ging es insbesondere darum, die Produktionsanlagen wieder herzustellen und ein gegenseitiges Handels- und Zahlungssystem für den Verkehr zwischen den Ländern aufzubauen, um in dieser Weise den Wohlstand und den Lebensstandard innerhalb Europas nach dem letzten Kriege zu erhöhen.

Die politische und wirtschaftliche Bedeutung der nunmehr in der Gründung befindlichen „Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklungshilfe“ (englisch: Organization for Economic Cooperation and Development, kurz OECD) liegt zunächst in der Ausdehnung ihrer Mitgliederzahl. Dem Europäischen Wirtschaftsrat gehörten ausschließlich europäische Staaten als Vollmitglieder an. In der OECD dagegen werden auch die USA und Kanada als gleichberechtigte Mitglieder an der wirtschaftlichen Zusammenarbeit teilnehmen. Damit wird die OECD — wie die Bundesregierung feststellt — zur umfassendsten Organisation der Industriestaaten der freien Welt.

Nach den Zielsetzungen unterscheidet sich die OECD von dem früheren Europäischen Wirtschaftsrat vor allem dadurch, daß der Akzent wesentlich stärker als bisher auf dem Gebiet der Wirtschaftspolitik, der Handelspolitik und der Entwicklungshilfe liegen wird. Im einzel-

nen sind dieser Organisation gemäß Artikel 1 und 2 der Konvention folgende Aufgaben gestellt:

1. unter Aufrechterhaltung der Währungsstabilität in den Mitgliedsstaaten das wirtschaftliche Wachstum zu fördern, Arbeitslosigkeit zu verhindern sowie für einen steigenden Lebensstandard zu sorgen.
2. zur günstigen Entwicklung des Welthandels auf multilateraler und nichtdiskriminatorischer Grundlage beizutragen, und zwar in Übereinstimmung mit den bestehenden internationalen Verpflichtungen, wie z. B. dem Abbau der Einfuhrkontingente und anderer dem freien Waren- und Dienstleistungsverkehr entgegenstehender Hindernisse.
3. Entwicklungsländern finanzielle und technische Hilfe zu leisten.

Die Konvention über die OECD, die am 14. Dezember 1960 im berühmten Uhrensaal des französischen Außenministeriums von allen zwanzig Ministern unterzeichnet wurde, wird nach der Ratifizierung des Vertragswerkes in fünfzehn der Mitgliedsstaaten in Kraft treten. Es wird damit gerechnet, daß diese neue internationale Organisation ihre Tätigkeit etwa im Herbst dieses Jahres aufnehmen wird. Bis dahin bleibt der Europäische Wirtschaftsrat in Funktion, um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten.

*

Ungewißheit in der Fülle

Ganz gewiß wird man im späteren Rückblick 1960 zu denjenigen Jahren zählen, die bei äußerster Kraftanstrengung ein Maximum an wirtschaftlichem Erfolg gebracht haben. In immer größerem Maße wurde die knapp gewordene menschliche Arbeitskraft durch neue, leistungsfähigere maschinelle Anlagen ersetzt und ergänzt. Auf diese Weise gelang es der Wirtschaft zwar, den wachsenden Ansprüchen auf immer höherem Lebensstandard zu genügen, doch hatte sie sich zugleich mit den bekannten Klagen der Wirtschaftspolitik über die unvermeidbare Folgeerscheinung ihrer Anstrengungen auseinandersetzen: der hohen Investitionsgüterkonjunktur. Ob die Wachstumsschmerzen auf diesem der Güterversorgung dienenden Gebiet schon ein Krankheitsbild darstellen, darüber schwankt das Urteil. Eindeutiger schon ist es im Hinblick auf die finanzpolitische Folge der hohen Wirtschaftsleistung: die außerordentlich stark strömenden

Steuerquellen. Sie haben der öffentlichen Hand eine Ausgabenpolitik von bisher unbekannter Großzügigkeit erlaubt und zu Investitionen insbesondere auf dem Bausektor angereizt, deren konjunktur- und preistreibende Wirkungen zu bestreiten müßig wäre. Alle berechnete Freude am Leistungserfolg, am Wohlstandsgewinn und am Zuwachs an sozialer Sicherheit sollten uns den Blick für diese Unsicherheitsmomente in der Fülle nicht trüben. Ob der Scheitelpunkt wirtschaftlichen Wachstums schon überschritten oder erst im kommenden Jahr zu erwarten ist, kann heute kaum schon jemand beurteilen. Ganz gewiß aber ist, daß wir der Lösung des Integrals Vollbeschäftigung — steigende Löhne — stabiles Preisniveau im abgelaufenen Jahr nicht näher gekommen sind.



Volkswagen - Volksaktien

Nach der Privatisierung der Preussag im Frühjahr 1959 wird nun auch das Wolfsburger VW-Werk in die Hand zahlreicher Mitbesitzer überführt. 60 Prozent des Grundkapitals werden in Form von 100-DM-Aktien spätestens im Frühjahr 1961 auf den Markt kommen. Banken und Sparkassen werden die Wertpapiere zu einem Ausgabekurs von voraussichtlich 350 Prozent anbieten. Eine neue Form des Sparens, nämlich das Wertpapiersparen, soll dabei gleichzeitig populär gemacht werden, da die Aktien auch in Raten gekauft werden können. Für Bezieher kleiner und mittlerer Einkommen wird ein Sozialbonus gewährt, der zwischen 10 und 20 Prozent liegt. — In Wirklichkeit ist das VW-Werk viel mehr wert als das Grundkapital von 600 Millionen DM. Sachverständige sprechen von mindestens 2 Milliarden DM. Deshalb ist der Ausgabekurs der neuen Aktien auch höher als bei der Preussag-Privatisierung.

Schiffssicherheitskonferenz London 1960

Die Londoner Konferenz, die unter Beteiligung von 54 Staaten vom 17. Mai bis zum 17. Juni 1960 getagt hat, stand vor der Aufgabe, in diesem relativ kurzen Zeitraum nicht weniger als rd. 2500 Anträge zur Abänderung bzw. Ergänzung des alten Schiffssicherheitsvertrages zu behandeln. Von den Ergebnissen dieser umfangreichen Arbeit sollen hier die bedeutsamsten und interessantesten wiedergegeben werden.

Die einleitenden Artikel

Hier ist interessant, daß ein Land, das dem Verträge beigetreten ist, den Vertrag nicht nur im Kriegsfall (so war es bisher), sondern auch auf Grund anderer feindseliger Handlungen für sein Gebiet außer Kraft setzen kann.

Kapitel I (Allgemeine Bestimmungen)

Nach einer neuen Bestimmung werden künftig auch der Schiffskörper und die Maschinenanlage regelmäßig amtlich untersucht.

Weiter ist bemerkenswert die Einschränkung der Befugnisse ausländischer Hafenbehörden, den in den Zeugnissen bescheinigten Zustand des Schiffes nachzuprüfen. Bisher durfte eine solche Überprüfung schon dann stattfinden, wenn die ausländische Hafenbehörde dies für „erforderlich“ hielt. Nach der neuen Regelung ist die Überprüfung nur dann erlaubt, wenn offenkundige Gründe darauf hindeuten, daß der tatsächliche Zustand des Schiffes nicht so ist wie im Zeugnis bescheinigt.

Kapitel II (Bauart der Schiffe)

Im Abschnitt „Unterteilung und Stabilität“ ist interessant eine neue Regel, die folgendes besagt:

Wenn Ballastwasser gefahren werden muß, soll dieses grundsätzlich nicht in Öltanks gepumpt werden. Geschieht dies aber aus praktischen Gründen trotzdem, dann müssen geeignete Ölseparatoren eingebaut werden.

Für den Unterabschnitt „Elektrische Anlagen“ hat sich eine besondere Neuerung ergeben, indem das bisherige Verbot der einpoligen Verlegung von elektrischen Leitungen nunmehr aufgehoben worden ist. Lediglich für Tanker ist es bei dem Verbot geblieben, weil hier die Feuergefahr erheblich größer ist als auf anderen Schiffen.

Im dritten Unterabschnitt „Feuerschutz“ stand im Mittelpunkt der Londoner Beratungen die Frage, ob die „Baumethode III“, nach der der Einbau brennbaren Materials zugelassen ist, verboten werden sollte. Man hat sich nach langen Erörterungen darauf geeinigt, die Methode III unter verschärften Bedingungen auch weiterhin zuzulassen.

Kapitel III (Rettungsmittel)

Nach dem geltenden Schiffssicherheitsvertrag dürfen nur offene Rettungsboote benutzt werden. Der neue Vertrag sieht nun vor,

daß auch verschließbare Boote verwendet werden dürfen,

wobei allerdings vorgeschrieben ist, daß es möglich sein muß, das Schutzdach von innen und von außen schnell zu öffnen.

Ferner ist — sehr wichtig — das Verbot der Verwendung aufblasbarer Rettungsmittel aufgehoben worden.

In diesem Zusammenhang sind neue Bestimmungen über den Rettungsbootsraum in den Vertrag aufgenommen worden: Fahrgastschiffe in der Auslandsfahrt müssen so viele Rettungsboote mitführen, daß alle an Bord befindlichen Personen darin untergebracht werden können.

25% dieses Bootsraums können durch aufblasbare Rettungsinseln ersetzt werden.

Außerdem müssen in jedem Falle so viele Rettungsinseln an Bord sein, daß 25% aller an Bord befindlichen Personen darin Platz finden; schließlich müssen noch die bisher gebräuchlichen Rettungsgeräte gefahren werden, und zwar für 3% der Personen an Bord.

Frachtschiffe müssen außer dem bisher schon vorgeschriebenen Bootsraum für 200% der Besatzung zusätzlich aufblasbare Rettungsinseln für 50% der Besatzung an Bord haben.

Auf Fahrgastschiffen muß nach dem neuen Verträge auf jeder Seite eines der Rettungsboote ein 6-Knoten-Motorboot sein, das mit einem Scheinwerfer und einer festen oder tragbaren Funkstation auszurüsten ist.

Für Frachtschiffe ab 1600 BRT ist vorgeschrieben, daß eines der mitgeführten Rettungsboote ebenfalls ein Motorrettungsboot der vorgenannten Art ist.

Alle Motorrettungsboote sind mit Dieselantrieb auszurüsten. Neu ist schließlich die Bestimmung, daß Boote, die mehr als 100 Personen aufnehmen können, stets Motorrettungsboote sein müssen, und daß Rettungsboote mit einem Fassungsvermögen von mehr als 150 Personen verboten sind.

Kapitel IV (Telegrafiefunk und Sprechfunk)

Nach dem gegenwärtig geltenden Verträge müssen Frachtschiffe zwischen 500 und 1600 BRT mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet sein. Diese Bestimmung ist erweitert worden durch Herabsetzung der Tonnagegrenze auf 300 BRT.

Für Schiffe, die mit einer Telegrafiefunkanlage ausgerüstet sind — das sind alle Fahrgastschiffe und Frachtschiffe ab 1600 BRT — sind neue Funkwachtzeiten festgesetzt worden.

Ferner ist eine Reihe technischer Verbesserungen im Funkwesen eingeführt worden, deren Erläuterung den Rahmen dieser Kurzdarstellung überschreiten würde.

Kapitel V (Sicherheit der Schifffahrt)

Aus diesem Bereich ist hervorzuheben, daß Gefahrmeldungen jetzt auch dann abgegeben werden müssen, wenn Vereisungsgefahr an Deck droht und wenn Windstärken von mehr als 10 Bft. gemessen werden, für die keine Sturmwarnung eingegangen ist.

Neu ist eine Bestimmung, wonach die Regierungen der Vertragsstaaten gemeinsam mit den Reedern dafür sorgen sollen, daß auf beiden Seiten des Atlantik „Gebiete starken Verkehrs“ festgelegt werden, innerhalb derer zu fahren die Schiffe verpflichtet werden sollen. Schließlich sind auch die Rettungssignale technisch verbessert worden.

Kapitel VI (Beförderung von Getreide und gefährlichen Gütern)

Dieses Kapitel ist durch zwei neue Kapitel ersetzt worden, von denen sich das neue Kapitel VI mit der Beförderung von Getreide, das neue Kapitel VII mit der Beförderung gefährlicher Güter befaßt. Auf diesen Gebieten gab es bisher nur Rahmenvorschriften, die von den Vertragsstaaten ausgefüllt werden mußten. Der neue Vertrag enthält demgegenüber, was die Beförderung von Getreide angeht, eine große Anzahl von Bestimmungen über Einzelheiten. Hiervon verdienen besonderes Interesse

die Zulassung der Methode, Unterraum und darüberliegendes Zwischendeck als einen einzigen Raum anzusehen, sofern die Zwischendecksluken offen gefahren werden;



Selbst der beste Schiffssicherheitsvertrag ist kein Nichtangriffspakt mit der See.

ferner die Zulassung von Spezialschiffen (z. B. Tanker) für die Beförderung von Getreide, sofern bestimmte Bau- und Stabilitätsanforderungen erfüllt werden; schließlich die Verpflichtung der Vertragsstaaten, die von den zuständigen Behörden genehmigten „Getreidepläne“ gegenseitig anzuerkennen.

Hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter ist es bei dem Grundsatz des alten Vertrages geblieben, nur Rahmenvorschriften festzulegen und den Vertragsstaaten die nähere Regelung zu überlassen.

Geändert worden ist die Einteilung der gefährlichen Güter in einzelne Klassen.

Daraus ergeben sich für Deutschland gewisse Schwierigkeiten. Damit hier die Einheitlichkeit im See- und Landtransport gewahrt wird, hat sich Deutschland eine Frist von einem Jahr nach Inkrafttreten des Vertrages ausbedungen, um die Klasseneinteilung der Seefrachtordnung der neuen Klasseneinteilung des Vertrages anzupassen.

Neues Kapitel VIII (Bestimmungen über atomangetriebene Schiffe)

Da in nicht allzuferner Zeit damit gerechnet werden muß, daß Schiffe mit Kernenergieantrieb in der Handelsschifffahrt eingesetzt werden — die USA haben ein solches Schiff, die „Savannah“, bereits fertiggestellt — war die Konferenz der Überzeugung, daß es notwendig sei, für solche Schiffe im Verträge bereits jetzt besondere Regeln festzulegen. Von besonderer Bedeutung ist die Bestimmung, daß die Behörden des Hafens, den ein Atomschiff anlaufen will, darüber zu entscheiden haben, ob eine Genehmigung zum Einlaufen erteilt werden kann oder nicht. In jedem Falle muß das Eintreffen des Schiffes den Hafenbehörden so rechtzeitig angekündigt werden, daß an Hand der umfangreichen Unterlagen über die Konstruktion und die Sicherheit des Schiffes, die ebenfalls vorher eingereicht werden müssen, geprüft werden kann, ob die Genehmigung zu verantworten ist.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß der neue Schiffssicherheitsvertrag, der mit dem Ablauf eines Jahres in Kraft treten wird, nachdem mindestens 15 Staaten (davon 7 mit einer Mindesttonnage von 1 Mill. BRT) ihn ratifiziert haben, wesentliche Verbesserungen gegenüber dem zur Zeit geltenden Verträge enthält. Er wird dementsprechend ganz erheblich dazu beitragen, die Sicherheit des menschlichen Lebens auf See zu erhöhen; denn das Menschenleben auf See ist Gegenstand des Vertrages und nicht die Sicherheit des Schiffes, wie man aus der deutschen Übersetzung irrtümlich entnehmen könnte.



Flotten-Umschau

Im Monat Dezember 1960 liefen für die Bundesmarine drei Boote vom Stapel. Der Minensuchboot-Tender „Mosel“, der am 15. 12. bei der Schlieker-Werft auf der Peute, Hamburg, in Anwesenheit des Inspektors der Marine, Vizeadmiral Ruge, zu Wasser gelassen wurde, war der 100. Neubau der Bundesmarine auf deutschen Werften. Es handelt sich um ein Schwesterschiff der von der gleichen Werft gebauten Tender „Rhein“, „Ruhr“ und „Elbe“. Der Anteil der älteren Schiffe und Boote am Gesamtbestand der Fahrzeuge der Bundesmarine geht nunmehr stark zurück.

In Dienst gestellt wurden die beiden Schnellen Minensuchboote „Herkules“ und „Pluto“, vom Räumbootstyp mit 2 Maybach-Dieseln von je 1800 PS, die auf zwei Escher-Wyss-Verstellpropeller wirken und eine Geschwindigkeit von 24 Knoten ermöglichen. Ferner wurden ein kleiner Schlepper und ein Versuchsboot übernommen.

Die Marineflieger verfügen Anfang 1961 über zwei Staffeln „Sea Hawk“ zur Seeraufklärung und eine Staffel „Fairay-Gannet“ zur U-Bootsjagd, ferner über Hubschrauber für den Seerottendienst, Seenotboote und Transport- und Ausbildungsflugzeuge. In absehbarer Zeit sollen die „Sea Hawk“ durch den „Starfighter“, und die „Gannet“ möglicherweise durch die französische Entwicklung „Breguet 1150 - Atlantic“, ein Flugzeug mit besonders großem Aktionsbereich, ersetzt werden.

Das brasilianische Segelschulschiff „Guana-Bara“, die frühere „Albert Leo Schlageter“, wurde von der portugiesischen Marine erworben und soll das Segelschulschiff „Sagres“ ersetzen.

Das amerikanische U-Boot „Corporal“ besuchte Anfang Dezember Bremerhaven, nahm dann an Übungen mit deutschen Schiffen teil und besuchte Mitte Dezember Hamburg. Das Schnorchel-Boot wurde Ende 1945 in Dienst gestellt, es hat 1500 t Wasserverdrängung und gehört zur älteren Balao-Klasse.

Zwischen Großbritannien und den USA wurde die Errichtung eines amerikanischen Marinestützpunktes an der Clyde-Mündung vereinbart. Das U-Boots-Mutterschiff „Proteus“, das Reservepersonal für kernenergiegetriebene U-Boote an Bord hat, soll dort stationiert werden. Ein Schwimmdock soll folgen.

Die Entwicklung von U-Booten mit Atomtrieb in den großen Marinen, die zum Teil Raketenträger oder U-Jagd-Uboote sind, lenkt bei diesen Marinen das besondere Interesse auf hydrographisch-technische und meereskundliche Fragen. Auf die Verbesserung der Schallortung im Wasser und Erweiterung der Kenntnisse der Möglichkeiten und Grenzen der Unterwasserortung, auf die Schichtung der Wassermassen verschiedener Temperatur in den einzelnen Seeräumen zu verschiedenen Zeiten, auf den Erdmagnetismus und seine Abweichungen von den Normalwerten sowie auf die Bodenbedeckung des Meeres und die untermeerischen Bodenformen. Zur Klärung solcher Fragen werden von diesen Marinen Forschungsschiffe und Forschungs-U-Boote in die ozeanischen Räume entsandt, Beobachtungsstationen errichtet und Flugzeuge ein-

gesetzt. Die Weiterentwicklung der U-Boots-Ortung ist zu einer wichtigen Angelegenheit geworden. Die Ergebnisse der meereskundlichen Forschung stehen im Vordergrund des Interesses der großen Flotten.

Nach der amerikanischen Zeitschrift „Military Review“ sollen 11 Werften in der UdSSR U-Boots-Bau betreiben. Die Werften liegen in den großen Seehäfen oder im Inland an den größeren Flüssen. Es wird allgemein angenommen, daß atomgetriebene U-Boote im Bau bzw. bereits im Dienst sind.

Auf dem in der Ausrüstung befindlichen amerikanischen Flugzeugträger „Constellation“ brach Ende Dezember 1960 ein Brand aus. Die Fertigstellung des 60 000 Tonnen großen Schiffes, die für März 1961 vorgesehen war, wird dadurch voraussichtlich um ein Jahr verzögert. Dieser 320 m lange Flugzeugträger soll wie auch die „Enterprise“ und „Kitty Hawk“ anstatt der schweren Flak mit Fernraketen ausgestattet werden.

Die verschiedenen Marinen befassen sich weiterhin mit der Entwicklung eines idealen Schnellbootes. Von diesem Bootstyp wird sehr viel gefordert hinsichtlich Schnelligkeit, Seetüchtigkeit und Waffenausrüstung. Bei den europäischen Marinen richtet sich z. Z. das Interesse auf drei verschiedene Typen. Das britische S-Boot vom Typ „Brave Borderer“ (75 t) läuft mit seinen Gasturbinen etwas mehr als 50 Knoten, kann aber bei schwerem Seegang seine Waffen nicht ausreichend verwenden. Das etwas kleinere Boot des norwegischen Typs „Nasty“ (68 t) mit 6200 PS und einer Geschwindigkeit von 42 Knoten wird wahrscheinlich ebenfalls stark seegangabhängig sein. Der deutsche Typ „Jaguar“, ein Boot von 140 t Wasserverdrängung mit 12 000 PS und 42 Knoten Geschwindigkeit ist ein seetüchtiges Fahrzeug. Er entspricht auch der Entwicklung des großen Schnellbootstyps in Schweden, wo man bereits auf ein Boot von 200 t Wasserverdrängung zusteuert, das mehr als 40 Knoten laufen soll. — R —

jedes Training traten wir gegen die sehr starke Mannschaft der Agentur Delfino Buenos Aires an. Wider Erwarten konnten wir das Spiel in der ersten Hälfte gleichwertig gestalten, doch in der zweiten Halbzeit änderte sich das Bild. Die bessere Kondition der Argentinier machte sich bemerkbar. Wir mußten uns daher bei Spielende mit einem 0:4 begnügen.

Dadurch ließen wir uns aber nicht entmutigen. Nur wenige Tage später traten wir in Santos innerhalb einer Woche dreimal an, zunächst gegen die „Cap Norte“, deren Mannschaft sehr gut im Rennen um den Südatlantik-Pokal lag. Diesen Gegner konnten wir nach hartem Kampf mit 2:0 besiegen, obwohl die Platzverhältnisse nicht sehr gut waren. Unsere Verteidigung war die Stärke der Mannschaft.

Der nächste Gegner war die Mannschaft der englischen „St. Thomas“. Es regnete in Strömen, und der Platz stand unter Wasser.

Nach anfänglicher Ausgeglichenheit konnten wir langsam eine Überlegenheit herausspielen, die sich im Laufe des Spieles noch steigerte. Nach drei wunderschönen Toren war uns der Sieg sicher, obgleich wir kurz vor Spielende noch ein Gegentor hinnehmen mußten. Der beste Mann der Engländer, der Mittelstürmer, verwandelte einen Handelfmeter sicher und gekonnt. Bei diesem Spiel muß man die große Fairneß der Engländer hervorheben.

Zwei Tage später traten wir bei besserem Wetter gegen einen weiteren Pokalspielteilnehmer, die „Santa Elena“ von unserer Kompanie, an. Wir waren inzwischen recht siegessicher geworden, mußten uns nun aber sehr anstrengen, das erste Tor unseres Gegners auszugleichen. Dafür legten wir in der zweiten Halbzeit aber richtig los. Das Spiel lief, der Ball wanderte, und das Team der „Santa Elena“ wurde völlig in die Defensive gedrängt. Wir gewannen dieses übrigens sehr faire Spiel mit 6:1 Toren. Als Schiedsrichter fungierten in Santos jedesmal brasilianische Jungen, deren Leitung man sich getrost anvertrauen durfte. Nachdem wir sie für ihre Leistung mit etwas Geld belohnt hatten, zogen sie glücklich davon.

An der nächsten Pokalrunde werden wir teilnehmen. Henning Hensch

*

Das Seemannsheim Rotterdam meldet aus dem vergangenen Jahr noch folgende Fußballergebnisse unserer Bordmannschaften:

September

Phönix — Naumburg	3:2
Krefeld — N.R.V.	2:1
Togo — Trautenfels	8:0
Hessenstein — Melrose Abbey	4:1
Cläre Hugo Stinnes — Bodenstein	1:0
Rothenburg — Eendracht	2:2
Syllum — Ysvogels	1:3
Sabratha — Kassel	5:1

Oktober

Rheinland — Zeevaartschool (Seefahrtsschule)	4:5
Esther Schulte — Poseidon	4:1
Esther Schulte — Zeevaartschool	0:5
Esther Schulte — Karroo	3:4
Reifenstein — Hamburg	2:6
Alfred Theodor — Zeevaartschool	0:4
Frankfurt — Spitzfels	6:1

November

Adria — Melampus	1:2
Tanga — Treuenfels	0:3
Aries — Hasselburg	0:11
Hannover — Neidenfels	6:1

Sport an Bord

Um den Südatlantik-Pokal



Die Elf der „Santa Teresa“

Am 15. 10. 1960 wurde auf MS „Santa Teresa“ der Reederei Hamburg-Süd in Buenos Aires endlich wieder ein Fußballteam aufgestellt. Ohne



gehört, gesehen — FESTGEHALTEN

Niarchos KONTRA Onassis

Die Frauen sind Schwestern, die Männer sind Kerle. Sie haben sich mit unwahrscheinlichem Talent und immensen Können hochgearbeitet, ganze Kerle, beide. Der Vater der Frauen heißt Stavros Livanos, noch keine siebenzig Jahre alt, Grieche, Großreeder. Er bereedert die viertgrößte Tankerflotte der Welt. Sein Schwiegersohn, Aristoteles Socrates Onassis, der seine Schiffe im allgemeinen in Deutschland bauen läßt, und sein Schwiegersohn, Stavros Niarchos, der amerikanische Werften bevorzugt, sind wütende Gegner. Onassis war immer der „firstman“. Und nun ist's doch vorbei.

*

Die Auguren lächeln. Sie sprachen von Spiegelrecherei, von Liebesaffären, von Korea-Krisen und Suez, doch sie glaubten nicht so recht, daß Stavros Niarchos, ein Mann von achtundvierzig, ein Multimillionär, seinen Schwager Onassis jemals entthronen könnte.

Er hat ihn doch entthront. Während Onassis der Welt das Schauspiel einer Liebesaffäre bot, stand Niarchos vor der Ablauftribüne seiner „World Beauty“. Ein Tanker von 46 000 Tonnen, nicht übermäßig groß. Später, beim Sektfrühstück, klopfte Niarchos ans Glas. Er sagte: „Ich habe 1951 die ‚World Unity‘ bauen lassen. Damals der größte Tanker der Welt. 31 000 Tonnen. Ein halbes Jahr später hat Schwager Onassis die ‚Olympic Challenger‘ in Bau gegeben. Ich wußte schon warum, majestätische Herausforderung hieß sein Schritt. Ich habe die ‚World Glory‘, Ruhm der Welt, mit 45 900 Tonnen bauen lassen. Onassis ließ ‚Al Malik Saud el Awal‘ in Hamburg vom Stapel laufen. Und dann habe ich gekontert. Es war 1956. Drei Tanker, zwei in Amerika, einen in Deutschland, jeder 65 000 Tonnen groß. Dann kam Daniel Ludwig dazwischen, der Amerikaner. Die Japaner bauten ihm die ‚Universe Leader‘, 84 750 Tonnen, um zwei Meter länger als das größte Passagierschiff der Welt, die ‚Queen Elizabeth‘ (sie hat 200 Millionen Mark gekostet) wieder eine Herausforderung für mich.“

Stavros Niarchos hob sein Sektglas, verbeugte sich galant vor seiner Dame, trank das Glas zur Neige und warf es in den Spiegel. Das war in Sparrows Point, einem Schiffsbauplatz nahe Baltimore. Dort hat die „Bethlehem Steel“ ihre Anlagen. „Und jetzt werde ich sie alle schlagen. Onassis, Ludwig, Livanos, ich habe heute einen Kontrakt mit der ‚B. St.‘ unterzeichnet, sie wird mir auf ihrer Werft von Quincy den Tanker aller Tanker bauen: 106 500 Tonnen, 286,5 Meter lang, 40 Meter breit. 28 Millionen Dollar (100 Millionen DM).“

Den Journalisten erzählte Niarchos, der als ein gesprächsfreudiger Mann gilt und ein offener Charakter ist, er habe dazu noch andere Aufträge laufen. Zwei Tanker zu 24 000, zwei zu 13 000. Er habe außerdem eine amerikanische Tankreederei aufgekauft, elf Schiffe, vier zu 16 000, sieben zu 27 000. Alles im allem disponiert der Mann Stavros Niarchos demnächst über 2,5 Millionen Tonnen Tankerraum. Er hat seinen Schwager vom Thron der Tankerfürsten gestürzt. Onassis liegt an dritter Stelle, denn



der Amerikaner Daniel Ludwig rangiert zwischen beiden. Dann kommt der Schwiegervater der Fürsten.

Tankerking der Welt ist heute Niarchos, ein Mann mit einem Riesenvermögen. Wie macht man das? Niarchos ist 1909 in Athen geboren, er wuchs im Hafen von Piräus auf. Er ist ein gebildeter Mann, er hat Jura studiert (sein Schwager Onassis ist als Bettelbub aufgewachsen, aber ein imponierender Mann dennoch geworden). Die Familie besaß Groß-Müllereien.

Niarchos war noch nicht großjährig, als er seinen Onkel erklärte: „In Argentinien ist Getreide im Überfluß zu haben, die Wirtschaft stöhnt unter einer Krise — man schrieb 1929 — in allen Häfen der Welt verrosteten die Schiffe. Kaufen wir uns einige und bringen das Korn selbst nach Europa.“

Die Familie fand das klug.

Dann kam der Weltkrieg II. Niarchos dachte hin und her. Die deutschen Heere hatten die Alliierten aus Frankreich weggefeht. Wenn die Alliierten zurückschlagen wollten, mußten sie Schiffe haben. Schiffe, viele Schiffe. Niarchos kaufte alle Kähne und verpachtete sie an die Alliierten, für immense Charter. Sechs der Schiffe schickten die deutschen U-Boote zu den Haien, zwei Millionen zahlte die Versicherung. Dafür kaufte Niarchos sechs andere Kähne.

Und dann war der Krieg aus. Die Welt, im Neuaufbau, schrie nach Petroleum. Niarchos stieg in das Petroleumgeschäft ein. Seine Schiffe fuhrten unter den Flaggen von Panama und Liberia, den „billigen Flaggen“. Er zahlte keine Soziallasten, keine Versicherungen, keine Steuern.

Niarchos residierte seine allmächtige Flotte von London aus. In allen großen Hafenplätzen leiten hochtalentiert und hochhonorierter Experten seine Büros. Er selbst lebt auf seiner Yacht „La Creole“. Im Winter hält er sich in St. Moritz auf, weil er ein leidenschaftlicher Skiläufer ist. Er tanzt gern, er lacht viel, er trinkt die besten Weine. Er hat einen Reitstall mit zwei Dutzend edelster Pferde. Und er verzaubert seine Privat-Räume mit Originalen von Renoir, Van Gogh, Cézannes, er ist ein Kunstkenner.

Niarchos, der Mann, der Onassis, Ludwig und Livanos auf die unteren Plätze verwies. H. O.

Erzschiffe können bald in Bremerhaven löschen

Mit dem Bau des Erzhafens nördlich des Wendebeckens in Bremerhaven ist begonnen worden. Die Firmen Gebrüder Röchling in Bremen, Midgard Deutsche Seeverkehrs-A.G. in Nordenham und die Klöckner-Werke A.G. in Duisburg wollen eine Umschlagsanlage für Massengüter, insbesondere für Erz, errichten und betreiben. Sie hoffen, die Anlage bis Ende 1961 in Betrieb zu nehmen.

Die erste Ausbaustufe soll einen Umschlag von jährlich drei bis vier Millionen Tonnen Erz ermöglichen und mit den entsprechenden Lagerplätzen ausgestattet sein. Während die „Weserport“-Gesellschaft die Verladebrücken baut, sorgt das Hansestadt Bremische Amt für die Herrichtung der Hafenecken, Kajen und Zufahrtsstraßen.

Über die Rückgabe des Nordhafens, der zur Zeit noch dem Bund gehört, ist in Verhandlungen zwischen Bonn und Bremen eine grundsätzliche Einigung erzielt worden. Im Nordhafen soll später der gesamte Erzumschlag des Landes Bremen, der jetzt noch zum größten Teil im Industriefhafen der Stadt erfolgt, konzentriert werden.

Per Taxi nach Helgoland

Die „Wappens von Hamburg“ ist nach Griechenland verkauft. Sie war zu langsam. Ein Ersatzbau soll es schneller schaffen und den eiligen Helgoländerreisenden einige gute Stunden mehr auf dem roten Felsen gönnen, wenn es schon nur ein Abstecher sein soll. Wer es ganz eilig hat, der nimmt sich eine Taxe der Deutschen Taxiflug G.m.b.H. Reisedauer von Hamburg nach Helgoland und zurück 90 Minuten. Der Tachometer der Lufttaxe wird dann DM 98,— anzeigen.

Segelschulschiff wird aus Erbschaftsmitteln überholt

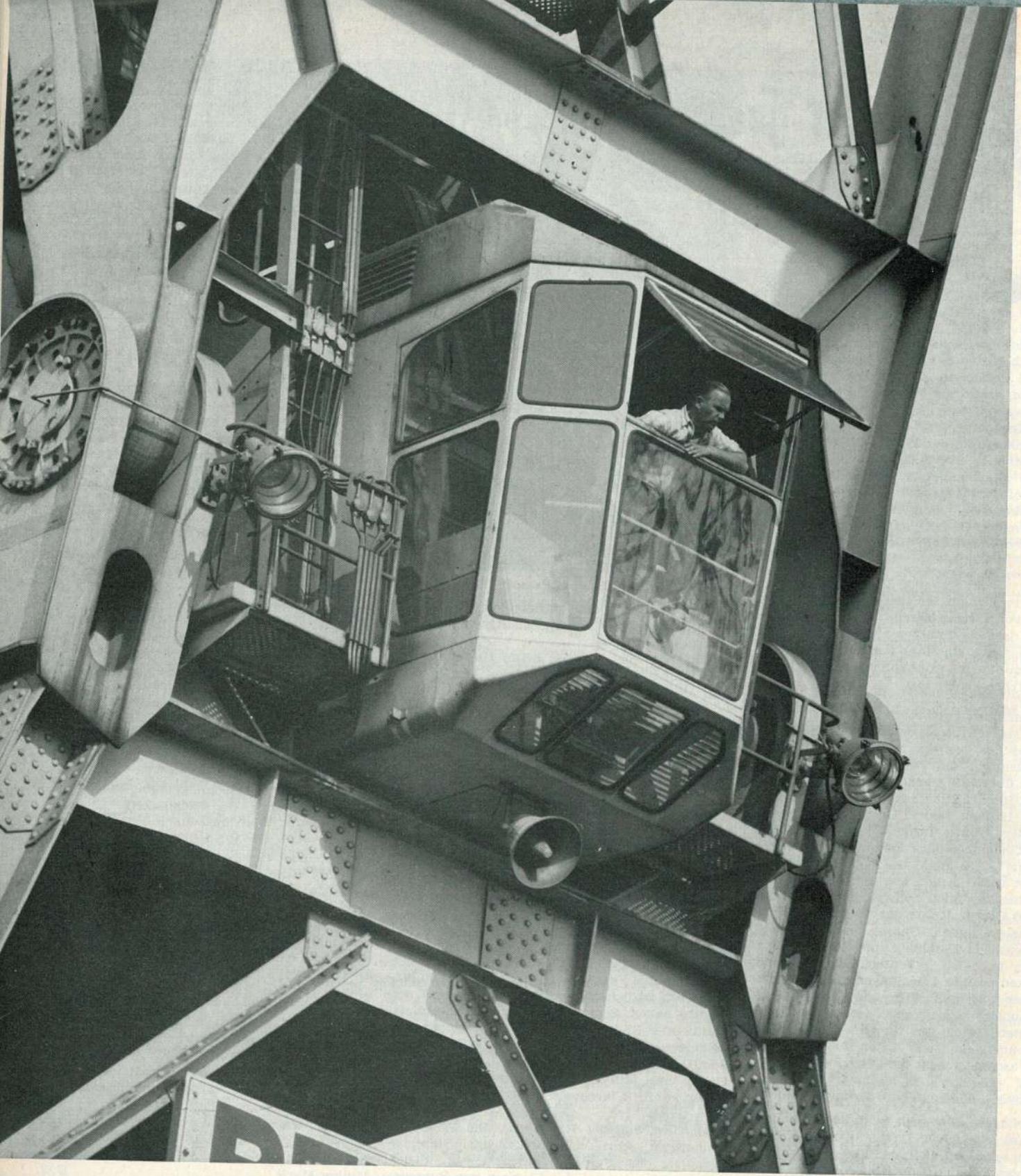
Der Deutsche Schulschiff-Verein, dem das in Bremen liegende Segelschulschiff „Deutschland“ gehört, hat aus einer Erbschaft von 500 000 DM jetzt 175 000 DM für eine Überholung des Viermasters bereitgestellt. Der Deutsche Schulschiff-Verein hatte im November 1956 erfahren, daß der 1943 gestorbene Prinz Georg von Bayern ein Testament hinterlassen hatte, in dem der Schulschiff-Verein als zeitbedingter Nacherbe eingesetzt worden war. Die Sache war erst ans Tageslicht gekommen, als in München ein Anwalt die Abschlußformalitäten des Testaments erledigte. Haupterbe war ursprünglich das Kapitel der St.-Peters-Kirche in Rom gewesen, allerdings mit der Bedingung, daß aus der Erbmasse zwei Bronzeportale an der St.-Peters-Kirche hergestellt werden sollten. Die Arbeit sollte spätestens 1948 begonnen und 1953 abgeschlossen sein. Als der Deutsche Schulschiff-Verein von der Existenz des Testaments erfuhr, war die Frist abgelaufen und die Bedingung nicht erfüllt. Also wurde der Verein Alleinerbe der halben Million Mark.

B. S.

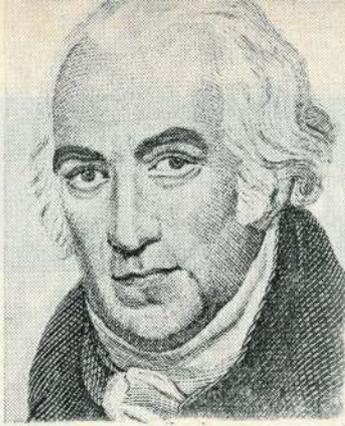
Schul- und Forschungsschiff „Chantara“

Ein Schul- und Forschungsschiff, das die Firma C. Melchers & Co., Bremen, bei der Fr. Lürssen Werft in Bremen-Vegesack unter der Baunr. 13 365 in Auftrag gab, ist kürzlich vom Stapel gelaufen. Es ist für die Royal Thai Navy bestimmt, wird in Bangkok beheimatet und auf den Namen „Chantara“ (Mond) getauft. Seiner Bestimmung entsprechend wird der Neubau sowohl mit Arbeitsräumen für Wissenschaftler und den dazugehörigen Geräten als auch mit Schul- und Unterrichtsflächen für 50 Kadetten ausgestattet.

Seemännlicher Nachwuchs mit Wissenschaftlern und allen technischen Geräten zusammen auf einem modernen Schiff, — eine durchaus fortschrittliche, zumindest diskutabile Lösung des Ausbildungsproblems.

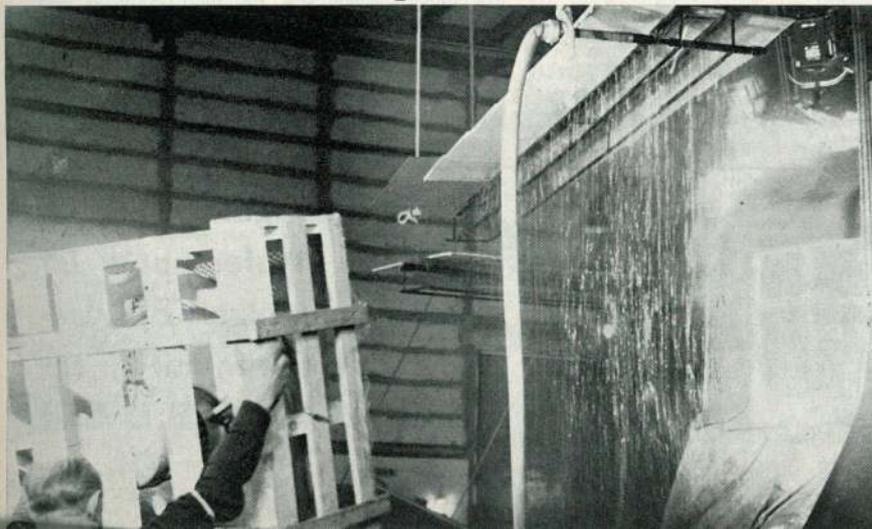
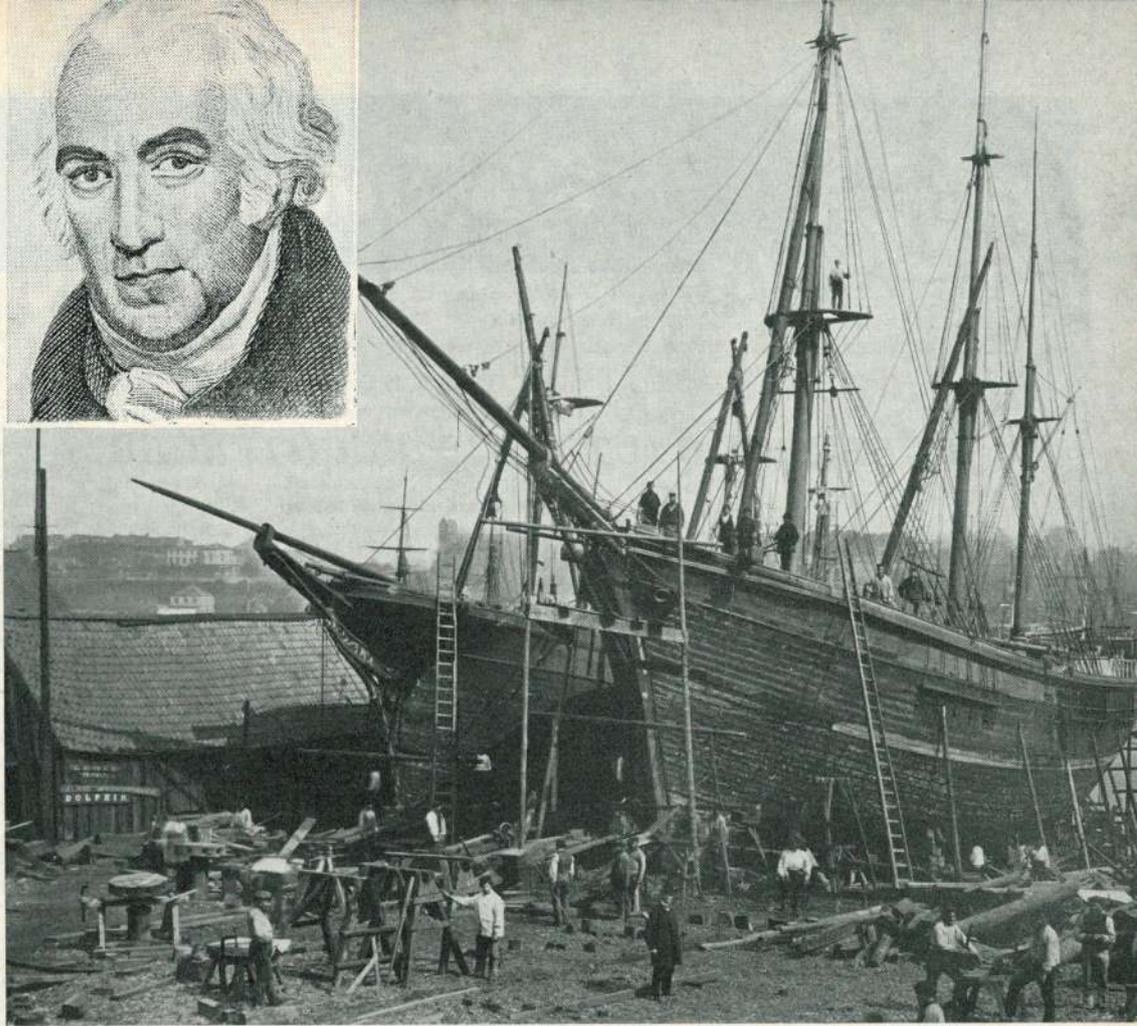


Zwischen diesen beiden Bildern steht James Watt, der am 19. Januar vor 225 Jahren in Greenock-on-Clyde geboren wurde. 1765 erfand er die erste direkt wirkende Niederdruck-Dampfmaschine und leitete damit das Maschinenzeitalter ein. Industrie, Verkehr und Schiffbau stellte diese Erfindung auf völlig neue Grundlagen. Oben: zwei hölzerne Barken zur Reparatur vor ca. 90 Jahren. Unten: Autogen-Schweißerin bei Blohm & Voss heute.



Mit gutem Recht werden die Kranführer an der Küste Meister genannt. Lang 'mal eben hierhin, ... und noch'n lütten Tutsch, ... hiev, aber gauanz suttje, ... und das alles mit einem Schwimmkran von 200 t Hubkraft.

„Die Hochstaplerin“ heißt der Streifen, den die Real-Film auf der „Hanseatic“ drehen wollte. Auf See war jedoch zu wenig Sturm für den Regisseur und auf der Werft, bei den jährlichen Überholungsarbeiten, zu viel Krach für die Tonleute. Filmtermin bleibt Filmtermin. Also wurde die Luxuskabine der Hochstaplerin naturgetreu bis zu den Sprinklerdüsen im Atelier nachgebaut und aufgehängt. Links die Kabinenschaukler. Mit der Papptafel wird hohe See im Mondschein gemacht. In der Mitte der Regen- und Windmacher. Rechts Nadja Tiller als Hochstaplerin und Walter Giller bei ihrem Dialog in der Schaukelkabine. Elke Sommer, dem verwöhnten Luxusmädchen Barbara, wurde es schon schlecht vom Zusehen.





Die Freiwache



AUS DER GESCHICHTE DER SEESCHIFFFAHRT

JACOB BERENS BAUT EIN LEUCHTFEUER

Von Ludwig Dinklage

Mit Extrapost fährt der Landmesser Jacob Berens aus Friedrichstadt quer durch das Holsteiner Land. Er kommt gerade von einer Audienz am Hofe Herzog Friedrichs III. in Gottorp. Da nun seine Rößlein zwischen den „Fennen“, den fruchtbaren Marschwiesen Dithmarschens, dahintraben, pfeift er sich ein lustiges Lied. So froh und guter Dinge ist er lange nicht mehr gewesen, hat er doch jetzt einen Vertrag in der Tasche, vom Herzog selbst unterzeichnet und gesiegelt, daß ihm, dem Landmesser Jacob Berens, das Recht zusteht, auf der Insel Helgoland ein Leuchfeuer zu errichten. In Holland und in den englischen Gewässern ist das schon lange nichts Neues mehr. Leistet er den Elbe-, Weser- und Eiderfahrern nicht einen guten Dienst damit, wenn er sie durch ein Leuchfeuer vor den gefährlichen Klippen im Bereich dieser Nordseeinsel warnt?

Er mußte an Wilhelm von Howe denken. Was war der doch für ein Weichling gewesen. Vor drei Jahren schon hatte dieser einen solchen Vertrag in der Tasche gehabt. Aber seine Glaubensgenossen, die holländischen Demonstranten, die sich im Eiderstedtischen niedergelassen hatten, hatten soviel hin- und hergeredet und ihm schließlich den ganzen Kram verleidet.

Das sollte aber alles wohl so sein. Jetzt konnte Jacob Berens die Blüse bauen. Er baute sie aber nicht von seinem Geld allein. Die halben Baukosten sollte der Herzog übernehmen und ebenso wollte er einen guten Batzen zur Unterhaltung beitragen. Für ihn würde schon eine hübsche Einnahme dabei herauskommen. Allen Schiffen, vom Orlogschiff bis zum kleinsten Ewer, die Hamburg, Stade, Bremen oder die holsteinischen Häfen anliefen, wurde je Last ein Schilling Lübis abgezackt. Und das sollte dann halbpant gehen mit dem Herzog.

Ha, mein lieber Jacob Berens, das hast du gut gemacht, das wird eine Pfründe werden! Nur noch im Viererzug wirst du durch Eiderstedt fahren, just so wie der Herzog.

*

Strahlend scheint die Sonne auf die blanke Nordsee. Halben Wind mit einem frischen Südost läuft eine Schmach aus der Eider aus. Lachend sitzt Jacob Berens hinten neben dem Rudersmann. Der ganze Schiffsraum ist voller Balken und Bohlen. Die eiserne Pfanne für das Blüsenfeuer, die ihm der Grobschmied von

Friedrichstadt gehämmert, ist auch dabei. Ein halbes Dutzend holsteinischer Zimmerleute treibt auf dem Großdeck ihre groben Späße. Wie werden die Mädchen sein auf der roten Insel? Wird man mit ihnen auch seinen Schabernack treiben können?

Jacob Berens denkt nur an das Leuchfeuer. Bald wird es gerichtet sein. Die Schiffsleute werden ihm Dank wissen. Schon manche Fleute ist in dunkler Sturmnacht auf den Klippen vor Helgoland gescheitert. Und was das bedeutet, darüber redet man in den Seemannsschenken und Kontoren der Kaufherren eine merkwürdige Sprache. Nur die Helgoländer redeten nicht, die schmunzelten schweigend über die herrlichen Gottesgaben.

Doch, doch, etwas war schon daran, weshalb die Remonstranten dem Willem von Howe, Herrn van Velde, vom Bau der Blüse abrieten. Die Inselbewohner sind nämlich nicht sehr neuerungssüchtig. Das weiß er. Aber er wird es dennoch schaffen. Er braucht nur auf seine Werksleute zu schauen. Diese sehen wirklich nicht danach aus, als ob sie See gras anstatt Muskeln in den Armen hätten. Boy Cornils gar, seinem Vormann, dem ist Tannenholz viel zu weich für seine vierkantigen Pranken. Es muß schon Eichenholz sein, was er anfaßt.

Ganz so fröhlich ist er nun doch nicht mehr, als er mit seiner Schmach im Südhafen vor Anker geht. Schon beim Löschen der Ladung geht der Tanz los. Mit finsternen Gesichtern stehen die Helgoländer am Strand und rühren keine Hand. Nur dem Inselvogt hat man es zu verdanken, daß es nicht zu offenen Gewalttätigkeiten kommt. Ja ja, das Jahr 1629 wird den Helgoländern allerhand Neues bringen. Und das ist ihnen gar nicht lieb.

Kein Tag vergeht, an dem nicht die Inselfriesen am Falm stehen, heimlich hecheln und tuscheln, und dann und wann zum Mönchsfelsen hinüberblicken, wo auf dem kleinen, Breitberg genannten Hügel, das Gerüst für die Blüse höher und höher wächst. Grimmig umschleichen sie den Schauer, in dem die Zimmerknechte werken und wohnen. Den offenen Angriff scheuen sie, weil der Herzog die Erbauer schützt. Wehe aber, wenn sie einen von diesen einmal in dunkler Nacht erwischen sollten!

Jacob Berens selbst hat sich beim Pfarrer einquartiert. Kein anderer will ihm Obdach gewähren. Boy Cornils und ein weiterer der Zim-

merleute bringen ihn Abend für Abend nach Hause und holen ihn auch morgens wieder zur Arbeit, jeder einen deftigen Stecken in der Hand. Nein, die Helgoländer sind wirklich nicht neuerungssüchtig. Jacob Berens aber ist klug genug, nichts auf ihre Reden und Verwünschungen zu erwidern. Wartet nur ab, bald ist der Leuchtturm fertig, dann lache ich. Ich stehe unter herzoglichem Schutz.

Nur langsam geht die Arbeit von der Hand. Alles was die Leute zu der Leibes Notdurft brauchen, muß von Friedrichstadt hergebracht werden. Dreimal hat er schon die Arbeiter wechseln müssen. Nein, sie hätten sich als ehrbare Handwerksleute verdingt, nicht als Landsknechte, die mit dem Knotenstock neben dem Strohlager schlafen und sogar noch Wachposten aufstellen müssen. Nur Boy Cornils ist geblieben. Und der soll auch einmal der Blüser werden.

Schließlich wird es dem Landmesser doch zu bunt. Eines Sonntags nach dem Kirchgang knöpft er sich zwei seiner größten Widersacher vor.

„Peter Payens, Peter Michielsen, sprecht, was wollt ihr von mir? Habe ich euren Landsleuten je etwas zuleide getan? Wenn ich oder meine Leute euch je etwas Unrechtes getan haben sollten, so werde ich versuchen, es wieder gutzumachen, so wahr mir Gott helfe!“

„Wohlan, Jacob Berens, so reißt die Blüse nieder!“

Der Landmesser weiß sehr wohl, wo den Inselbewohner der Floh kitzelt.

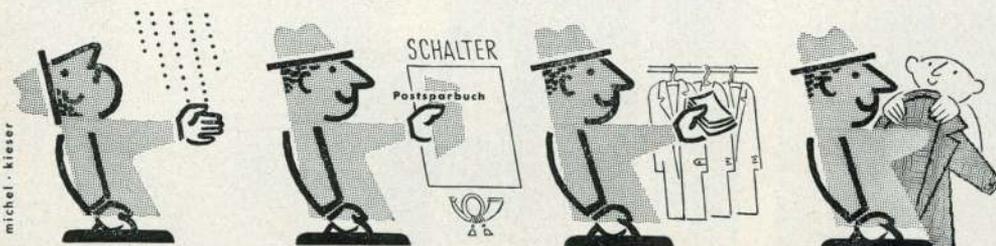
„Warum?“ fragt er deshalb ganz harmlos.

Die Antwort darauf muß dem Friesen allerhand Kopfschmerz bereiten. Das Strandrecht ist nicht so weitgehend, wie es sich die Helgoländer auslegen. Noch ist es ihnen in der Erinnerung, wie einstmal die Gerichtsdienner kamen, ein paar Helgoländer festnahmen und nach Gottorp brachten zum hochnotpeinlichen Verhör.

„Jacob Berens, hört zu, was wir dir sagen: Ihr seid ein Landfremder. Euch kommt es nicht zu, hier auf unserm Eiland eine Blüse zu bauen. Euch nicht und auch nicht euren holsteiner Zimmerknechten!“

„So, so, Peter Michielsen und Peter Payens! Wer baut denn die Blüse, he? Euer Herzog baut die Blüse. Ich bin nur sein dienstbeauftragter Beamter!“

„Ha, der Herzog! Der hat gut reden. Er kennt unsere Inseln nicht. Wir sind bettelarm, haben nur unsern Fischfang, ein paar Hammel und das Lotsgeld zur Elbe, zur Eider und zur Weser. Werden sie jemals Lotsen brauchen, wenn erst Helgoland und dann wohl noch gar die Mündungen der Ströme durch Feuertürme bezeichnet werden?“



Jederzeit Bargeld in jedem deutschen Hafen und im Urlaub im ganzen Bundesgebiet und Berlin mit einem **POSTSPARBUCH**

„Lotsen werden wir immer brauchen, Peter Payens. Aber den Strandgang habt ihr wohl ganz vergessen, was?“ wirft Berens dazwischen.

„Der Strandgang ist noch magerer als des Inselvogts Kuh“, meint Peter Michielsen.

„Und nun fürchtet ihr gar, daß er in kommenden Jahren noch magerer ausfallen dürfte? An das Leben und die Sicherheit der Schiffsleute denkt ihr wohl gar nicht ein bißchen? Oft sind es doch eure Leute, die hier mit den Grönlandfahrern vorbeisegeln.“

„Nein, Jacob Berens, es ist nicht der Strandgang. Unser karges Eiland kann uns selbst nicht ernähren. Landfremde Leute sind es, die uns hier noch das Letzte wegnehmen, uns sogar um den Lotsendienst bringen wollen. Wir haben keinen Gewinn an eurer Blüse.“

„Warum solltet ihr denn keinen Gewinn haben durch die Blüse? Ihr versteht doch zu segeln und wißt auch die Eider zu finden. Von morgen an fahrt ihr mit euren Schmacken nach Tönning und Friedrichstadt, holt Holz zum Bau und Korn und Bier für die Werksleute. Später werdet ihr die Kohlen fahren und sie auch hinauftragen zum Breitberg. Inbarer Münze zahlt euch der Herzog eure Arbeit, was sie wert ist. Seid ihr jetzt zufrieden, so schlagt ein!“

Da schlagen Peter Payens und Peter Michielsen in die dargebotene Hand ein. Jacob Berens hat es aufgeschrieben und der Inselvot es besiegelt.

*

Heute ist der 2. August 1630. Endlich ist die Blüse fertig. Nein, Kohlen schaffen die Helgoländer nicht herbei. Der Winter steht vor der Tür, und da beginnt der Strandgang zu blühen. Vor ein paar Tagen erst kam ein Hamburger Grönlandfahrer am Hogstean fest und war nicht wieder abzubringen. Zwölf Mann nur hatten sich retten können und waren im Großboot hinübergerudert zum Festland, zwei lagen verletzt oben beim Inselvogt, und von den übrigen spülte hin und wieder einer tot ans Land, von den Möwen arg zerschunden.

Jacob Berens' eigene Schmack muß wieder nach Friedrichstadt, das Brennmaterial zu holen. So kann die Blüse erst am 21. September 1630 zum ersten Mal von den Klippen in die Nacht hinausleuchten.

Nein, was haben die Helgoländer schon von diesem Vertrag? Schwer ist die Arbeit, Sommer und Winter, bei Wind und Wetter, Kohlen zu segeln. Mühsam ist das Hinaufschleppen der Körbe auf das Oberland. Ihre Posten, die am Mönchsfelsen sitzen oder am Nordhorn, sehen die vielen Schiffe vorbeiziehen, weit ab, in sicherer Entfernung vom Eiland.

Inzwischen ist der 5. Oktober 1630 herangekommen. Ein Südwest fegt über die Nordsee. Regenfladen prasseln hernieder. Die Holzhäuser erzittern im Sturmwind. Eine Fleute — Fock- und Besanmast schon über Bord — jagt vor dem Sturm daher, treibt auf das Eiland zu. Der Posten am Nordhorn hat sie zuerst erspäht, meldet es im Ort. Die Boten eilen durch die Gassen, einer ruft es dem anderen zu: alle Lichter müssen verlöschen, die Insel muß ver-

dunkelt sein. Frauen laufen in die Kirche, zum Beten. Gott segne unsern Strand!

Helgoland muß dunkel sein! Ha, was nützt es, wenn die paar armseligen Tranküsel und Kienfackel in den Stuben verlöschen und hell und klar brennt das Feuer in der Blüse? He!

Funken, vom Sturmwind gepeitscht, fliegen hin und wieder über die Häuser am Falm. Verlöschen sie immer? Kann nicht ein einziger davon zünden? Kann nicht plötzlich das ganze Dorf in Flammen aufgehen?

„Feurio! Feurio!“ ruft es am Falm, tönt es durch die Gassen des Unterlands, stürmen die Helgoländer das Pfarrhaus, zerren Jacob Berens aus seiner Bettstatt: „Du Bärenhäuter, steh auf! Du Schabhals! Willst du unsere Häuser in Brand stecken? Die Seuche soll dich fressen! Und sie wird dich fressen! Marsch, auf der Stelle wirst du die Blüse auslöschen oder wir werfen dich und deine Kerle von der Klippe hinunter!“

Vom Kirchturm läutet die Feuerglocke. Immer näher treibt die Fleute der Insel zu. Die Blüse muß weg. Mit Löwenmut verteidigen Boy Cornils und seine Leute das Feuer.

Peter Payens und Peter Michielsen voran, stürmen die Fischer abermals das Pfarrhaus.

„Ha, du Backmeister, bist du immer noch nicht aus den Federn? Tretet ihm doch in den Hintern und verbläut ihm die Nase!“

Nur mit Mühe gelingt es dem Pfarrer und dem herbeigeeilten Inselvogt den krumm und lahm geschlagenen Landmesser von seinen Peinigern zu befreien. Auf dem Breitberg haben sie inzwischen das Blüsenfeuer auseinandergerissen. Im selben Augenblick segelt die Fleute durch das Hamburger Loch, und im Südhafen, eben vor dem „Waal“, dem Steinwall, der damals das Unterland mit der Düne verband, fällt der Anker. Geborgen!

*

Voller Verzweiflung schrieb Jacob Berens einen Bericht an seinen Herzog und teilte ihm darin mit, daß auf Helgoland ein barbarisch und wüstes Volk wohne, dessen Haß und Widerwillen er nun genügend gespürt habe. Die Feuerbake, die schon vielen Schiffsleuten Leib und Leben gerettet, gereicht aber den Insulanern wahrlich nicht zum besten. Fuchsteufelswild wurde Herzog Friedrich, als er den Brief seines Landmessers gelesen. Ein Exempel wollte er daraufhin statuieren. So leichten Kaufes sollten die Helgoländer diesmal nicht davorkommen. Seine Gerichtsherren und viele bewaffnete Gerichtsdienere schickte er von Gottorp aus auf die Insel, die den Fall untersuchen und die Schuldigen bestrafen sollten. Nein, was wanden sich die Insulaner. Es wäre alles ganz anders gewesen. An den Strandgang hätten sie nie gedacht, nur an den Schutz ihres Dorfes. Das Blüsenfeuer flackerte hoch auf und der Sturmwind zerstob die Flammen, so daß sie das Feuer durch Aufwerfen von Sand dämmen mußten, um eine Feuersbrunst, die ihr ganzes Hab und Gut vernichtet hätte, zu verhüten. Nur ein paar arme Teufel brachte man an den Schandpfahl und stäubte sie vor allem Volk. Damit war dem Gesetz Genüge getan.

Viel Freude hat Jacob Berens nicht mehr an der Blüse erlebt. Immer wieder gab es Zwistigkeiten mit den Helgoländern. Im Jahre 1637 gab er es auf. Drüben auf dem Festland konnte er ruhiger leben. Die Helgoländer frohlockten.

Eine einsichtsvollere Generation wuchs heran. Sie begründete es, als 1673 die Hamburger einen Leuchtturm auf ihrer Insel errichteten, den „Pharus“. Der Helgoländer „Blüser“ aber mußte auf der Admiralitätsstube zu Hamburg einen feierlichen Eid ablegen, daß er sich immer und zu jeder Zeit bei der Blüse aufzuhalten habe und für ihr Brennen Sorge. Ebenso aber hat er dafür einzustehen, daß die Kohlen, die Hamburger Bojer zur Insel bringen, tatsächlich auch nur für die Blüse verwendet werden.

Wer ist wer?

MATTHEW FONTAINE MAURY

Matthew Fontaine Maury, ehemals Leutnant der nordamerikanischen Marine, ist ein Mann, den eigentlich jeder Seefahrer kennen müßte, zum mindesten aber die Nautiker. Am 14. Januar 1806 in Fredricksburg (USA) geboren, trat er nach seiner Schulentlassung als Seekadett in die Kriegsmarine ein. 1826—1830 nahm er an einer Erdumseglung teil und widmete sich hier vor allen Dingen der Erforschung der Zusammenhänge zwischen Wind- und Meeresströmungen. Diese wissenschaftlichen Forschungsarbeiten trugen ihm eine Berufung zum Seekarten-Archiv ein, zu dessen Direktor er 1842 ernannt wurde. Zwei Jahre später übernahm er das Nautische Observatorium in Washington. 1850 führte er von einem amerikanischen Kriegsschiff aus die ersten Tiefseelotungen durch. Auf der Brüsseler Konferenz der seefahrttreibenden Nationen 1853 regte er an und setzte es durch, daß jedes Seeschiff Beobachtungen über Wind und Meeresströmungen zu machen und in ein Buch einzutragen hatte. Diese Aufzeichnungen sammelte er und brachte danach 1855 seine „Physical Geography of the Sea“ heraus, die Wind- und Strömungskarten, Pilotkarten und Segelanweisungen enthielt.

Mit der Gründung des Observatoriums in Washington und der Herausgabe der Meeresgeographie hat Maury als erster den Gedanken der wissenschaftlich-nautischen Forschungsinstitute in die Tat umgesetzt und damit den Berufs-Seefahrer als gebend und nehmend eng mit der Wissenschaft verbunden zum Nutzen des Seeverkehrs und zur Förderung der Wissenschaft.

Maury ging 1862 in politischer Mission nach England und wurde im amerikanischen Bürgerkrieg auf Seiten der Südstaaten Chef der Küsten-, Hafen- und Flußverteidigung. Nachdem verbrachte er mehrere Jahre in Mexiko und England. 1868 erhielt er die Professur für den Lehrstuhl in Physik und Meteorologie an der Virginia-Militär-Akademie in Lexington, wo er am 1. Februar 1873 starb.

Nach seinem Vorbild wurden die verschiedenen nautischen Institute in aller Welt geschaffen, unter anderem auch die Deutsche Seewarte in Hamburg, die noch heute als Deutsche Hydrographisches Institut besteht. ge.

Wir bleiben dabei:



EXTRA

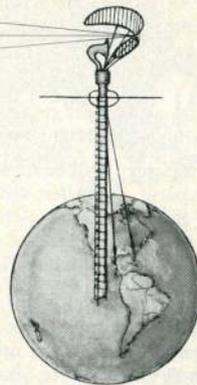
DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT

Im Blickpunkt



Schiff ohne Kapitän

Im letzten Monat des vergangenen Jahres ging ein Foto durch die Welpresse. Wir verzichteten darauf, es zu wiederholen, viele werden es kennen, und es ist auch gar nicht viel darauf zu sehen. Es zeigt einen klobigen Sprengkörper mit Leitflächen. Das Foto erschien unter dicken, sensationell aufgemachten Schlagzeilen. Es stellte die erst jetzt nach 15 Jahren zur Veröffentlichung freigegebene Nachbildung jener Bombe dar, die am 6. August 1945 über Hiroshima ausgeklinkt wurde. 6 Tage später war der zweite Weltkrieg zu Ende.



21.1. Russische Rakete 12500 km über den Pazifik



24.1. Piccard jr. 11521 m getaucht (Marianen-Graben)



11.3. US-Pionier V in Kreisbahn um die Sonne



1.4. US-Wetter-satellit Tiros I



13.4. US-Navigationsatellit Transit I B



10.5. US-Atom-U-Boot um die Welt



15.5. Sowjetisches Raumschiff gestartet



20.5. US-Atlas 14500 km



24.5. US-Erkundungssatellit Midas

Die Bombe wiegt etwas über 4 Tonnen, ist 3,4 Meter lang und hat einen Durchmesser von 71 Zentimetern. Sie vernichtete eine Stadt von 400 000 Einwohnern. Nach Bekanntgabe des alliierten Hauptquartiers im Februar 1946 tötete sie 78 150 Menschen, 13 983 waren vermißt, 9428 schwer und 27 997 leicht verletzt. Die Temperatur im Augenblick der Explosion war dreimal so hoch, wie sie im Inneren der Sonne angenommen wird und betrug etwa das Zehnfache ihrer Oberflächentemperatur. Die Hiroshima-Bombe entlud eine 40 000mal so große Vernichtungsenergie wie eine Bombe, die mit dem brisantesten herkömmlichen Sprengstoff gefüllt ist. Sie ist harmlos im Vergleich zu den unzähligen H-Bomben die heute im alten Atomclub (USA, UdSSR, Großbritannien), in Frankreich und vermutlich bald in den NATO-Staaten sowie in Rot-China lagern oder hergestellt werden.

Doch zur Beendigung des zweiten Weltkrieges genüßten allein schon die obenaufgeführten Zahlen der Hiroshima-Bombe. Sie sind in dem, was sie auszusagen, geringfügig im Vergleich zu der Angst von 2,8 Milliarden Menschen auf unserer Erde, denn sie ist stärker als der A- und H-Bomben-Vernichtungsorkan, in dem Energien von vielen hunderttausend Sonnen entfacht würden. Nur die Angst von 2,8 Milliarden Menschen hält sie im Zaum.

Die Hiroshima-Bombe führte aus dem Weltkrieg in den Weltfriede-

den aus Weltangst. Sie tötete ca. 100 000 Japaner, doch sie begann den Lebenserhaltungstrieb von 2,8 Milliarden Menschen zu addieren.

Sie führte alle Regierungen, alle Machtblöcke, alle Rassen und Völker dieser Erde in ein Boot, in dem ausnahmslos alle Menschen sitzen.

Doch dieses Boot hat 2 Ruder und 2 Rudergänger. Der Steuermann heißt Angst, der zwingt beide Rudergänger, denselben gefährlichen Kurs zu halten. Es ist der gefährliche Kurs des Friedens aus Angst. Bei diesem Steuermann gibt es keine Ablösung, denn der weiß: Sobald einer alleine steuert, wird der eine versuchen, das Boot in die Freiheit, der andere in die Tyrannei zu steuern. Doch auf beiden Kursen liegen Orkane, die das ganze Boot mit Sicherheit vernichten.

Die im Boot wissen das und suchen den Kapitän, der den richtigen Kurs des Friedens aus Vernunft absetzen soll.

Die meisten meinen allerdings, sie könnten in ihrem Boot mit dem gefährlichen Kurs in aller Gemütlichkeit ausschließlich ihren persönlichen Geschäften nachgehen. Wir können ja doch nichts dabei tun, so reden sie sich aus.

Damit liefern sie aber das ganze Boot einschließlich sich selbst dem Steuermann Angst widerstandslos aus. Sie ducken ihre Köpfe unter

das Dollbord und spielen mit Bierflaschen, Bankkonten und Autos. Weil es die meisten so machen, meinen sie, es sei in Ordnung und sie betrügen ihr Gewissen. Sie kennen ihren Steuermann, denn der sitzt ihnen allen im Nacken. Und sie kennen ihren Rudersmann, der achtern am westlichen Ruder sitzt. Sie reiben sich die Hände und freuen sich, daß er auf Posten ist, und wenn einer für ihn Steuern sammeln kommt, damit er durchhält, halten sie die Hand auf ihr Portemonnaie. Und sie suchen sich davor zu drücken, selbst das Ruder zu übernehmen, denn das bedeutet Geschäftsverlust. Und sie wissen ganz genau, daß der gegnerische Rudergänger nur darauf wartet, daß ihr eigener schlapp macht. Und sie wissen ganz genau, was dann passiert. Mit dem Kopf unter dem Dollbord fahren sie fort, in der Bilge im Trüben zu fischen und alles zu konsumieren, dessen sie habhaft werden können: Behagliches Job, behagliches Auto, behagliche Freiheit.

Riesengroß wirft der Steuermann Angst seinen Schatten über alle. Es ist dunkel im Boot. Aber keiner opfert auch nur ein einziges Streichholz, um den Kapitän zu suchen. Warum gerade ich? Dabei würden sie ihn finden im Licht ihrer klaren Willensentscheidung. Milliarden Streichhölzer leuchten hell genug, um den Kapitän zu finden, der den richtigen Kurs kennt. Denn dieser Kapitän ist da. Dieser Kapitän liebt das Licht und die Menschen in seinem Boot. Bei ihm gibt es keine Angst.

Meilensteine der Technik 1960

Die Technik ist auch 1960 nicht stehen geblieben. Neue Entwicklungen brachen sich Bahn, neue Erkenntnisse wurden gewonnen. Wieder machten weniger die Erfolge beharrlichen Forscherfleißes zum Nutzen der allgemeinen Wohlfahrt von sich reden als die spektakulären Ereignisse auf dem

Felde der Weltraumeroberung. Immerhin brachte dieses Jahr erste Versuche, durch Wetter- und Fernmeldesatelliten-Starts praktischen Nutzen aus der Raketenentwicklung zu ziehen. Unentschieden blieb der Wettlauf zwischen den amerikanischen und russischen Technikern, den ersten Menschen

ins All zu befördern. Nicht fehlen darf in einer technischen Chronik der Hinweis auf die Abenteuer unter Wasser wie Piccards Tauchrekord und die aufsehenerregende Unterwasserfahrt des US-Atom-U-Bootes „Triton“ rund um die Erde im Mai 1960.



12.8. US-Satellitenkapsel geborgen



12.8. US-Balloonatellit Echo I



20.8. US-Satellitenkapsel im Flug geborgen



20.8. Sowjetischer Satellit mit Hunden zurück



4.10. US-Fernmeldesatellit Courier I



4.11. US-Explorer VIII



13.11. US-Discoverer XV II



23.11. US-Wetterfrosch Tiros II



1.12. Sowjetisches Raumschiff mit 2 Hunden



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



Klar bei Schmünzeläuge

Man hat dem Hein und dem Fietje Böses angetan. Man hat ihnen zu Weihnachten Arbeit vermittelt. Das ist ganz furchtbar für sie, Arbeit. Sie arbeiten in einer Gang, die eine ganz komische Ladung aus dem Bauch eines ganz komischen Schiffes holen muß. Steine, Mauersteine. Da lohnt sich das gewohnte Ladegeschirr nicht, das macht man besser so, wie es die Mauerleute machen, auf'm Buckel tragen, mit einem Tragebrett. Der Viz sitzt auf der Luke und besieht sich seine Schäflein. Schließlich wird ihm das zu dumm mit dem Hein. Geht er hin zu ihm. „Sag mal, Hein, mein Guten, Du hast hier bei uns nicht angemustert, um als Arbeiterstandbild braven Seeleuten zu imponieren, Du sollst Steine tragen. Guck Dir mal den Fietje an, der trägt sogar immer das Doppelte.“ „Vertell, vertell, immer der Fietje. Weißt warum der immer das Doppelte trägt? Der ist einfach zu faul. Der ist zu faul zum Gehen, darum trägt er doppelt soviel wie ich — wenn ich mal trage.“

Käppen Knurrhahn bezog immer alles, was sein Schiff betraf auf sich selbst. So sagte er: „Ick heff'n Lodung Erz no Emden brocht“, oder: „Ick bün in de Werft west un heff'n nee'n Bodden kreegen“, oder: „Ick heff de Reis in fofftein Dog makt“, usw. Als er nun mal mit seinem Schiff eine Grundberührung gehabt hatte, da sagte er: „Wi sünd op Schiet lopen!“

Ein großes englisches Motorschiff kommt die Elbe herauf. Vor dem Köhlbrand kommen die Schlepper längsseit, um die Leinen zu übernehmen. Schlepper „Vorwärts“ dampft auf gleicher Höhe mit dem Vorschiff des Engländers und soll die Leine vorn übernehmen. Auf der Back des Engländers steht der Chieffmate mit seinen Männern. „Do you speak english“, ruft Käppen Meyer vom Schlepper „Vorwärts“ dem Chieffmate zu und dieser antwortet: „yes, yes“. Da ruft Käppen Meyer zurück: „Denn nimm mol eben de Lien wohr!“

Es war am 9. Mai 1945. Am Tage vorher war totale Kapitulation gewesen. Der Dampfer lag im Kiel-Kanal in einer Weiche an den Pfählen. Man wußte nur, daß der Krieg verloren war und daß es keine Naziregierung mehr gab. Auf der Brücke war nichts mehr los und auch nicht in der Maschine. Die Mannschaft feierte, bis auf den Koch. Der brauchte Frischwasser. Das mußte mit der Hand in den Hochtank gepumpt werden. Keiner hielt sich für zuständig zu pumpen. Der Bootsmann ging zum Ersten. Der ließ sich einen der Helden kommen. Der sagte, er pumpe nicht, er weigere sich, der Erste könne ja zur Arbeitsfront gehen, ihn melden. Der Erste stand auf, stellte sich vor den müden Helden hin, ballerte ihm eine und bemerkte beiläufig: „So, nun können Sie ja zur Arbeitsfront gehen, sich beschweren.“

Käppen Sietas war der älteste Kapitän der Reederei, hatte immer glücklich gefahren und konnte daher auch seinem Reeder gegenüber schon mal einen Ton riskieren.

Auf einer Zwischenreise war der Reeder mit an Bord und es entspann sich folgendes Gespräch auf der Brücke:

Käppen Sietas: „Sagen sie mal, Herr Reeder, die auf dem Kontor müssen doch alle bannig dumm wesen!“

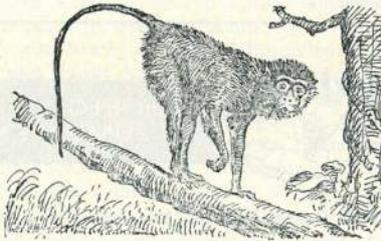
Reeder: „Aber wieso? warum? Käppen Sietas, wie meinen sie das denn?“

Käppen Sietas: „Wissen sie, Herr Reeder, alle Briefe, die ich vom Kontor bekomme, fangen so an: — es ist uns unerklärlich — oder: — es ist uns unverständlich —. Wissen sie, Herr Reeder, mir ist das immer so verständlich und erklärlich, daß ich mich über die vom Kontor nur wundern muß!“



Ich mache Ihnen auch noch gerne Wind, Herr Kapitän, falls Sie das noch nicht von der Wetterfestigkeit des Ölzeuges überzeugt.

Kniffliche Sachen

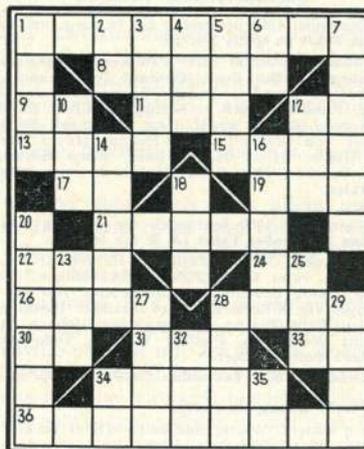


Rätselhafte Beschreibung eines Tieres mit irreführendem Namen

Unendlich dehnt das erste sich, von Stürmen oft umtost, und schmeichelnd streckt das zweite sich, wenn du es leise kost. Das ganze stellt als Tier sich vor, von manchem nicht gekannt; doch schaut du unser Bildchen an, geht's hilfreich dir zur Hand.

Kreuzworträtsel

Frankfurt am Fünfzehn



Waagerecht: 1. Lehre von der Kriegführung im Großen, 8. positive Elektrode, 9. französischer Artikel, 11. Frauennamen (Kurzform), 12. Abkürzung für Südosten, 13. Miete, Pacht, 15. größter rechter Nebenfluß des Rheins, 17. hier, 19. rumänische Münze, 21. Rüge, Verweis, 22. Wappentier, 24. lateinisch: und, 26. etwas, worauf man stolz sein kann, 28. Ruheplatz eines Toten, 30. italienische Musiknote, 31. gütiges Wesen, Märchengestalt, 33. Musiknote, 34. Vulkan auf der Insel Sizilien, 36. Lage, Zustand.

Senkrecht: 1. Speisewürze, 2. ägyptischer Sonnengott, 3. Gewürz, 4. hörbare Wellenbewegung der Luft, 5. Stadt in Holland, 6. Zeichen für Germanium, 7. Hartgummi, 10. Schwur, 12. persönliches Fürwort, 14. Beschaffenheit, Wesen, 16. Nebenfluß der Weser, 18. Sprachkunstwerk, 20. Geistlichkeit, 23. Grundlage der Familie, 25. Einkerbung im Gelände, 27. immergrüne Kletterpflanze, 28. belgische Hafenstadt, 29. zauberhafte Gewalt, 32. griechischer Buchstabe, 34. Abkürzung für Altes Testament, 35. Faultier.

J A U C H & H Ü B E N E R

VERSICHERUNGSMAKLER

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

MULHEIM/RUHR

BERLIN

FRANKFURT a. M.

SAARBRÜCKEN

WIEN



SM = Seemannsmission AM = Apostulatus Maris
beigien:

Antwerpen: Schwedisches SH 213 Avenue d'Italie - SM -
Antwerpen: Italielie 72 - AM -
Gent: Agence Maritime, Doornzelestraat 255 - SM -
Ostende: Pieter-en Pauwelplein 6 - AM -

Frankreich:
Bordeaux (Gironde): 14. Quai d Bacalan Foyer du Marin - AM -
Boulogne s/Mer: 2 Quai du Louvre - AM -
Brest: 30 Boulevard Gambetta - AM -
Le Havre: 39 Boulevard A miral Mouchet - AM -
Paris: 15 Rue la Quintinie - AM -
Paimpol: 4 Rue Saint Vincent - AM -

Spanien und Mittelmeer:
Alexandria: St. Francis T.S., 6 Rue Karam - Bab el Akhdar Monnayer, Marine - AM -
Athen: Odos Sina 66 - SM -
Barcelona: Calle Brusi 94 - SM -
Barcelona: Muelle de Rebaix - AM -
Bari: Piazza di S. Nicola, 3 - AM -
Beirut: BP 40 18 - SM -
Bilbao: Apartado 775 - SM -
Bilbao: Muelle de Urbitarte 10, Hogar del Marino - AM -
Genua: Salita S Rocco 3/18 - SM -
Genua: Piazza Dinegro 6 - AM -
Haifa: Skand, Meier Str. 41 - SM -
Istanbul-Beyoglu: Aynalicesme Emin Camil sok 42, W. - SM -
HuL, im Deutschen Klub „Teutonia“: - SM -
Galipede, Cadessi 83 - SM -
Lissabon: Rua da Junquiera 297, 2 - AM -
Marseille: 26 Boulevard des Dames - AM -
Neapel: Club STELLA MARIS Via Acton, 30 - AM -
Palma (Mallorca): Contramuelle Mollet - AM -
Pasajes (Guipuzcoa): Edificios del Puerto - AM -
Savona: Piazza Rebagliati, I Chiesa di San Raffaella al porto - AM -
Tel Aviv-Jaffa: Terre Sainte Convent St. Pierre Jaffa, P.O.B. 467 - AM -
Valletta: 291 St. Paul's Street - AM -
Rev. A. P. G. M. Bergman: Port Chaplain - AM -
Vigo (España): Felipe Sanchez, 10-20 Hogar del Marino - AM -



Das Bücherbrett

Maximilian Lenk, Kurt Kranz: **Das große Buch der Wirtschaft** — und wie die Wirtschaft funktioniert. München 1961, Verlag Mensch und Arbeit, 196 S. Ln. DM 29,80.

„Die“ Wirtschaft — ihre Leistungen, Funktionen und Zusammenhänge — in einem einzigen Bande zu beschreiben, hat bisher noch niemand zu unternehmen gewagt. Nun ist dieses „Große Buch der Wirtschaft“ da. Das reich bebilderte Werk (über 500 Fotos) geht von jedermanns Erfahrungen aus, nämlich den uns allen vertrauten Aufgaben des Familienhaushalts, des riesigen Angebots an Waren und Dienstleistungen sowie der Aufgabe richtiger Auswahl, und weckt damit das Verständnis für die großen Zusammenhänge in der Wirtschaft. Der besondere Vorzug des Werkes ist, daß es schrittweise in die vielfältige und komplizierte Materie einführt und auch dem Laien verständlich ist.

Seefahrtskalender 1961. Albatros Verlag Velmede & Co., Hamburg 22, Uhlenhorster Weg 30, DM 3,—.

Der neue Kalender läßt wieder nichts zu wünschen übrig. Im Kalendarium findet man auch ohne Lupe mit unserem Blick, was man sucht. Die Auswahl der Fotos aus unserem Seemannsleben sind ein Schmuck für jede Kammer und die Zeichnungen wieder eine Delikatesse für das Schmunzelaugen.

„Flaschenpost“, von Bern Hardy, Albatros Verlag Velmede & Co, Hamburg 22, DM 2,90.

Einhundert Gedichte aus der Seefahrt, dem Hafen- und Landleben, geschrieben von einem Mann, der in der Schifffahrt groß geworden ist und wohl in seinem späteren Landberuf von Fernweh nicht frei wurde. Manche dieser Verse sind sehr humorig, andere haben ersten Einschlag, einzelne sind auch recht deifig. Das Büchlein ist wohl mehr für Leser aus Schifffahrtskreisen und solche von der Küste geeignet als für den völlig Schifffahrtsfremden, der vielleicht den einen oder anderen Vers als etwas derb ansehen könnte, wenn er die Schilderung allzu ernst nimmt.

Freunde von Ringelnatz werden auch die echten und urwüchsigen Verse von Bern Hardy gern lesen. Es ist erfreulich, daß in der heutigen hastigen Zeit ein Büchlein mit Gedichten wie die „Flaschenpost“, das einen besinnlichen und für Humor aufgeschlossenen Leser verlangt, erschienen ist. —R—

Nachholelehrgänge an den Seemannsschulen

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

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

Landesausbildungsstätte Priwall für seemännischen Nachwuchses, Priwall/Travemünde Seemannsschule Bremen, Bremen, Parkallee 12 Seemännische Berufsschule Elsfleth, Elsfleth/Weser, Peterstraße 11.

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



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtschule Hamburg

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** bestanden am 19. Dezember 1960 die Herren:
Jens Baumgarten, Peter Boehm, Ernst Dührkop, Manfred Ebert, Günter Eilers, Hans-Friedrich Hein, Klaus Hentschel, Ulrich Joswig, Helmut Kannenberg, Heinz Dieter Lachtrup, Josef Liese, Paul-Gerhard Ponath, Karl-Friedrich Praechter, Thor Reichensperger, Gerd Rieper, Peter-Ernst Rolin, Ulrich Schaffland, Helmut Unger, Jürgen Wächter, Klaus Weinack, Peter Weissenborn.

Seefahrtschule Bremen

Am 22. Dezember 1960 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:
Ewald Bollmann, Jochim Brix, Paul-René Bütikofer, Max Albert Burger, Okko Buse, Gerhard Dannemann, Heinz Ecks, Rudolph Francke, Rudolf Gempeler, Jac-Walter Jacobson, Friedrich-Franz v. Klinggräff, Ernst Kniebusch, Robert Kozak, Herbert Kraul, Gerd Lohrenst, Hans Lübbers, Olaf von Maydell, Heinz-Helmut Meyer, Heinrich Pulpaff, Hanno Rahn, Jürgen Rose, Klaus Schumacher, Hermann Seebers, Hans-Peter Wedel, Joachim Wessling, Erich Zirkler.

Am 16. Dezember 1960 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:

Dirk von Barga, Gerhard Barleben, Herbert Brünig, Hermann Büchel, Peter Clemet, Peter Deutschmann, Wilfried Lohmeyer, Georg Lubenow, Walter Müller, Hartmut Pohlmann, Bolko von Rittern, Eckehard Schubert, Dieter Spannake, Klaus-Peter Stolpe, Walter Stoye, Johann Stülten, Karl Heinz Wenderoth, Dietmar Wieners, Dido Wuppermann, Hans Peter Zeltner.

Am 21. Dezember 1960 bestanden die Prüfung für das **Seefunkzeugnis 2. Klasse** die Herren:

Carl-Georg Ahlers, Walter Buchholz, Walter Eckner, Gerd Grünwaldt, Gero Gudschun, Klaus Isola, Wolfgang Paprzycki, Gerhard Reiter, Herbert Rust, Hans Schulte, Volker Schulz, Horst-Dieter Schulze, Karl-Friedrich Schriever, Wolfgang Steinbrück, Max Vater.

Schiffsingenieur-Schule Bremen

Im Dezember 1960 bestanden die Prüfung zum **Schiffsingenieur II (C 5)** die Herren:

Harald Ahl, Claus Behmer, Hans-Helmut Cordelair, Klaus Fischer, Heinrich Käreit, Dieter Letz, Karl Ohmer, Paul-Heinz Ossig, Manfred Otrmoke, Gerd Paare, Jürgen Petrich, Jörn Rogge, Karl Thener, Udo Wagner, Karl Weible.

Die Prüfung zum **Seemaschinen II (C 4)** die Herren:
Heinrich Bobe, Fritz Bülthuis, Herbert Dannenberg, August Genz, Gottfried Hahn, Siegfried Hapel, Josef Huber, Wolfgang Ikels, Heinz Kalowsky, Walter Koch, Erich Landrock, Arno Mogel, Paul Müller, Egon Petzke, Alfred Schimann, Herbert Schulz, Dieter Schumm, Friedrich Strehlau, Karl Zastrow.

Die Prüfung zum **Seemaschinen II (C 3)** die Herren:
Rolf Achmus, Fritz Adebahr, Karl Arndt, Walter Ast, Karl Bley, Klaus Bruhns, Heinz Deter, Jürgen Ebert, Karl Heinz Geise, Karl-Heinz Hartmann, Karl-Heinz Helmut, Wendelin Janetzki, Hermann Jürgens, Fredi Käting, Dietmar Kiewert, Hans-Otto Klupski, Horst Koch, Karl-Adolf Koch, Hans-Günther Kolmsee, Rolf-Gerhard Kreuzt, Walter Kruse, Jürgen Lindmüller, August Lustfeld, Heinrich Meintzen, Gerhard Melchert, Werner Meyer, Ewald Modersbach, Arend Monsees, Oskar Musiol, Jürgen Mutert, Ernst-Adolf Nahrwald, Frithjof Nielsen, Uwe Palubitzki, Jürgen Pshunder, Karl-Heinz Pycha, Helmut Quaa, Willi Ramm, Johann Reuter, Wilfried Scheuring, Werner Schröder, Rolf Siegmund, Hans-Dieter Speckmann, Günter Taube, Harry-Fritz Wehrhan, Ludwig Westerhof, Manfred Wippel.

Seefahrtschule Lübeck

Am 17. Dezember 1960 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:

Klaus Reckmann, Günter Bohn, Christian Erdmann, Peter Planthaber, Klaus Zimmermann, Willy Zimmermann, Wolfgang Baier, Rudolf Engeike, Kurt Faust, Martin Gedenk, Jörn Gosch, Werner Lorenzen, Axel Wiehlmann, Hans-Frieder Wulf.

Seefahrtschule Leer

Am 20. 12. 1960 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt I (A 4)** die Herren:

Johann Böke, Hermann Book, Heinrich Ebbbers, Gustav Eschen, Christoph Jakobs, Kurt Kremer, Jahn Maibaum, Gerhard Rohden, Karl Sanders, Folkert Tammen, Martin Wilts, Enno Lay.

Am 14. 12. 1960 bestanden die Prüfung für das **Seefunkzeugnis 2. Klasse** die Herren:

Karl Orth, Jürgen Eschenbach, Harald Foellmer. Für das **Seefunksonderzeugnis** die Herren:
Assmus Janssen, Karl Röhse, Werner Lewitz, Heinz Lindner.



GRÜSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten **Seemannsgrußsendungen** werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:

Seemannsamtstag, den 19. Januar 1961 aus Glückstadt, Seemannsamtstag, den 23. Februar 1961 aus Bremen.

Achtung: neue Frequenzen!

	Zeit	kHz	m
Fernost	08.00	21.650	13.86
		15.275	19.64
		11.795	25.43
Japan	11.00	17.815	16.84
		15.295	19.62
		21.700	13.82
Mittelost	14.00	17.875	16.79
		15.405	19.47
		11.795	25.43
Nahost	17.15	15.405	19.47
		11.795	25.43
		15.275	19.64
Afrika	18.30	11.715	25.61
		11.925	25.15
		9.605	31.23
Westafrika	20.30	11.945	25.12
		9.735	50.82
		11.795	25.43
Nordamerika Ostküste	01.15	9.640	31.12
		9.735	30.82
		5.980	50.17
Mittelamerika	03.00	11.795	25.43
		9.640	31.12
		9.640	31.12

„Fest Seefahrt“

Am 14. Januar 1961 findet die zehnte Veranstaltung „Fest Seefahrt“ statt, die in sämtlichen Räumen des Hamburger Winterhuder Fährhauses durchgeführt wird. Veranstalter ist der Verein „Fest Seefahrt“ e. V. in Zusammenarbeit mit dem Norddeutschen Rundfunk und unter der Schirmherrschaft der Nautischen Kameradschaft „Hanse“ von 1896“ e. V. Der Reinertrag wird zu gleichen Teilen der Carl Kirchheiss-Stiftung und der Deutschen Hilfsgemeinschaft zur Verfügung gestellt. Zweck der Carl Kirchheiss-Stiftung ist die Förderung des Offiziersnachwuchses der deutschen Handelsmarine. Der Festabend wird mit einer vom Norddeutschen Rundfunk mit namhaften Künstlern gestalteten Musikrevue um 19.00 Uhr eröffnet (Einlaß 18.00 Uhr), und steht wie bisher unter dem Motto „Leinen los“. Im Anschluß wird unter Mitwirkung von mehreren namhaften Kapellen getanzt.



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

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschifffahrt



cq — cq — cq an alle

In Sachen Seemannsfrau

„Kehrwieder“ drückt hiermit einen Artikel ab, den sie bereits im September 1959 gebracht hat. Das geschieht nicht etwa, weil der Stoff ausgegangen wäre. Mitnichten! Vielmehr wird damit nur zu gern einer Anregung des Verbandes Deutscher Reeder gefolgt. Dort hat man „In Sachen Seemannsfrauen“ einstimmig zum besten Amateurartikel seit Erscheinen der „Kehrwieder“ erklärt. Die Schriftleitung stimmt mit dem Verband vollkommen überein, daß er es wert ist, wiederholt zu werden. Nicht genug damit, setzte der Verband 300,— DM als Anerkennungsprämie für den Verfasser aus. Gleichzeitig freut sich „Kehrwieder“, bekanngeben zu können, daß in Zukunft der jeweils beste Artikel aus Leserkreisen jährlich dieselbe Anerkennung finden soll.

Auch darüber wollen wir einmal sprechen. Kund 2000 Jahre ist es her, da rannte ein rüchertlich aufgeregter Mensch durch die Warmwasserbäder des damals schon alten Roms. Endlich, in dem mit Damenbedienung, fand er, wonach er so emsig forschte: Eine Handvoll Männer, die ihre sichtlich strapazierten Körper massieren ließen. Von dem mächtigen Pallaver, das der kleine Mann in der mit Purpurstreifen verzierten Toga machte, er hieß übrigens Pompejus, sind uns einige Worte überliefert worden: Navigare necesse est — vivere non est necesse! — Ganz Rom schrie nach Brot. Die Frachtraten waren riesig hoch, denn nicht nur die Winterstürme erschwerten die Seefahrt. Freche Piraten kreuzten vor den Getreidehäfen Siziliens und Nordafrikas. Eine herrliche, eine einmalige Gelegenheit Geld zu machen und zusätzlich, durch Getreidelieferungen an das Volk, politischen Einfluß zu gewinnen. Und da lagen diese Kapitane und Steuerleute der römischen Staatsgaleeren auf den Marmorbänken und ließen sich von blonden Sklavinnen mit Olivenöl labbsalben. Was!? Lebensgefahr? Dem Senator gelang ein bitteres Lachen: Seefahrt ist notwendig — Leben ist nicht notwendig.

Früher hat mal einer eine Harfe benutzt, um die Fahrleute aus zärtlicher Umarmung wieder an Bord zu locken. Ein den Seeleuten wohlgesonnener Gott, damals gabs einen, hat diese Zither als Warnung an den Himmel gehalten. Aber Hein Seemann verstand diese Zeichen nie zu deuten, vielleicht, weil das Instrument wechselte. Einmal machte es die Ziehharmonika, heute scheint es die Gitarre zu sein. Und so wie die Instrumente wechselten, wechselte auch Takt und Ton der lockenden Weisen. Mal mit plumper Marschmusik: „Die See ruft! Drei! Vier! Bum! Bum!“ Mal mit einschmeichelnden Walzerklängen: „Mich rief es an Bord.“ Mal in den aufpeitschenden Rhythmen Primitiver: „She has sixty tons!“

Wir müssen die Mädchen zurücklassen am Strande von Adano, in Surabaya und am Kai von Salvador, weil es uns hinauszieht in die wilden Stürme des Eismeeres oder in die kochende Hitze der Karibischen See. Mit Tränen in den Augen klinkern wir noch ein paar Akkorde auf dem Wimmerholz, schluchzen noch einmal „Juanita“ und — die See hat uns wieder.

Immer wieder wird uns dies bescheinigt. Wir sind zurückhaltend und wollen nicht streiten, aber, und nun wird es ernst.

Es bleiben nicht nur Mädchen zurück, die auf die vokalprächtigen Namen hören wie Raphaela, Amineh, Mara, Inga-Britt und was weiß ich noch, sondern, und für sie ist das Zurückbleiben bitterer: Hildchen, Gertrud und all die anderen, die Hein Seemann meist mit „Mutti“ anspricht.

Wenn diese Frauen nicht gerade zu den wenigen Ziehscheinhyänen gehören, so sind sie es,

die die Leidtragenden der seefahrerischen Ambitionen ihrer Männer sind. Die Arbeit, die Verantwortung und die Sorgen für ihre Familien tragen sie ganz allein. Daneben müssen sie noch mit dem „Mitleid“ und den kleinen Genässigkeiten der lieben Geschlechtsgeosinnen fertig werden. Das geht doch bereits vor der Ene los:

„Was? Einen Seemann wollen Sie heiraten? Aber der ist doch nie zu Hause!“

Und welcher Seemann ist denn bei den Schwiegereltern gut aufgenommen worden, die erste Zeit? Doch höchstens bei dem Alten, der sich seine eigene Angebundenheit vor Augen haltend etwas großzügiger dachte. Aber Schwiegermutter?

„Hast Du Dir das auch richtig überlegt? Weißt Du, man hört doch immer so vieles, in den Hafenstädten und so ...“

Ton und Miene sollen der scheinbar noch sehr unerfahrenen Tochter etwas andeuten, was so zwischen Verführung von Minderjährigen und Sexualmord in dritter Potenz liegt. Aber was macht das brave Mädchen? Sie heiratet trotzdem und damit hat die nun junge Seemannsfrau einen gewaltigen Mut bewiesen. Aber Frau Seemann hat freiwillig und gern die wenig verheißungsvolle Aufgabe übernommen, für die nächsten vierzig Jahre ihren Mann nur während des Urlaubs zu sehen. Es geht ja nicht darum, daß die Zeit für die gemeinsamen Stunden sehr knapp bemessen ist, sondern um die Mühen, die die Familie macht und die sie nun meist allein tragen muß. Da müssen z. B. Möbel gekauft oder die Schulden bezahlt werden. Und wie ist es mit der Wohnung? Seemann, der Du die Kneipen zwischen den Wendekreisen und darüber hinaus kennst, hast Du schon einmal mit einer Behörde verhandelt? Wo Leute das Reden haben, deren ganze Welt zwischen Zweizimmerwohnung, Straßenbahnlinie 15 und dem Büroschemel liegt, abgesehen von einer jährlichen Hummel-Pauschalreise? Versuche es gar nicht! Du kannst eher mit einer Herde halbwilder Kru-Boys umgehen. Aber Deine Frau besorgt das und hat auch noch Erfolg.

„Sie müssen aber auch alles allein machen. Kommt Ihr Mann nicht bald einmal? Der ist doch schon Monate weg. Nein, daß Sie einen Seemann geheiratet haben!“

Kinder kommen. Der in Schlagern so gefeierte Erzeuger sitzt in Abidjan, in Shanghai oder Brownsville und hat mit der ganzen Aufregung drumherum nichts zu tun. Aber mit Exportbier wird das freudige Ereignis begossen. Das muß ja ein Prachtbengel werden — bei dem Vater! Ohne weiteres Zutun bewundert er nur von



Endlich ist er auf der Heimreise

Monat zu Monat die Fotos, wie Junior sich sauber und zufrieden lächelnd vorstellt. Er hat dabei keine Ahnung, welche Sorgen mit der Aufzucht seines Nachwuchses verbunden sind. Weiß der Seemann, wie viele Nächte seine Frau am Kinderbett verbracht hat, wenn das Kleine sich im Fieber quälte oder Keuchhusten das Kind zu ersticken drohte? Der Alte trinkt sein Bier da wie dort, muß wohl auch mal tüchtig schwitzen oder frieren, wird vielleicht auch mal ein bißchen naß, natürlich auch Ärger, aber die Betreuung eines kranken Kindes ist eine größere Leistung! Und ganz allein muß sie damit fertig werden. Es ist niemand da, bei dem auch sie sich mal ausweinen kann. Es ist niemand da, der ihr tröstend mit der Hand übers Haar streicht oder aufmunternd so mal hinten vorklopft: Es wird schon werden.

Die lieben Nachbarinnen? Frau Seemann läßt sich gar nicht merken, in welcher Bedrängnis sie ist, denn man läßt sie zu deutlich merken: Das haben Sie davon, warum haben Sie einen Seemann geheiratet. So schreibt sie im nächsten Brief nur: Bubi war krank, er hat sich aber schon bald wieder erholt. — Na ja, Kinderkrankheiten haben sie alle und Mutti wird das schon machen, er hat ja ein Prachtmädel geheiratet.

In den Wochen des Urlaubs läuft alles glatt. Kein Wunder, denn die Vorbereitungen dafür laufen schon seit vielen Monaten.



Na ja, bei dem Ziehschein! Er merkt aber meist gar nicht in seiner „Weltfremdheit“, daß ein Pfund Beefsteak, was er am Tage so im Durchschnitt vernascht, allein 5—6 DM kostet. Von den Getränken und Zigaretten gar nicht zu sprechen. Aber Mutti schweigt.

Sie ist ja so froh, ihren Mann auch mal bemuttern zu können. Die Mehrausgaben wird sie später schon wieder rausholen, wenn der Ausgaben auch viele sind. Schon das Fahrgeld allein, wenn das Schiff mal in einen näheren Hafen kommt.

**DKW = Sicherheit**
J.A. Schlüter Söhne
Ballindamm 2/3 - 45 22 51 - Rentzelstr. 36/48

Darüber ist genug erfolglos gezetert worden. Was dabei aber noch unerwähnt geblieben ist, ist die Tatsache, daß in manchen Teilen Deutschlands ein verstockter Sünder — vom Meineid und schweren Einbruch aufwärts — mit der Bescheinigung seines Seelsorgers eine verbilligte Bahnreise zur nächsten Messe als Einzelpilger antreten kann. Also: Wer mehr sündigt, fährt billiger!

Aber uns kann keiner die Sonne verdunkeln, auch nicht die notleidende Bundesbahn, und deshalb planen wir unser Eigenheim. Aber wer zahlt monatlich das Geld in den Bausparkassentopf? Auch an Land will er mal gehen, der Arme. Was hat er sonst schon von seinem Leben?

Und so geht es weiter. Mal diese Sorgen, mal jene. Die Kinder gehen zur Schule, ins Gymnasium vielleicht. Lernen? Bei dem Vater? Brave Musterjungen hatten noch nie den Drang zur See und alle Äpfel fallen nicht weit vom Stamm. Wer liest jetzt die lieben Briefe: Die Versetzung Ihres Sohnes usw.? Wer muß sich dann noch dumm kommen lassen:

„Wenn ich kleben bleibe, fahre ich eben zur See.“

Wer empfängt den Schutzmann, der sich so freundlich danach erkundigt, warum denn der Sprößling schon jetzt die Küken der Nachbarin abschießt, wo doch den lieben Tierchen sowieso später der Kopf abgehackt wird. Ja, die Mutter kann schon was erleben mit ihren Kindern. Wenn ihr zu Hause seid, dann drückt Ihr doch beide Augen zu. Wer hat dem Bengel eigentlich die Luftbüchse geschenkt? Richtig, die Kinder sollen wissen, daß sie einen Vater haben und was für einen! Seid Ihr weg, dann ärgert sich die Frau mit den Erfolgen eurer pädagogischen Künste herum.

„Als Vati hier war, brauchten wir erst um 10 ins Bett.“

„Als Vati hier war, hast du nicht viermal in der Woche Eintopf gekocht.“



„Als Vati hier war . . . Als Vati hier war . . .“
Ja, Ihr Männer, die Ihr das harte Los der Seefahrt tragt, vielleicht überlegt Ihr mal, was Eure Frauen wohl jetzt um die Ohren haben. Überlegt Euch das öfter und nicht nur an den obligatorischen Feiertagen. Deshalb wird dies hier auch nicht zum Muttertag geschrieben. So mal zwischen durch einen etwas lieblichen Brief, das konnten wir doch früher so gut. Oder wie wäre es mal mit einem Blumengruß, der kostet auch nicht die Welt, jedenfalls weniger als mancher Landbummel. Wie ist es mit einem Mitbringsel: ein Paar Schuhe aus Krokodilleder, etwas Pelziges vom Norden oder ein bunter Fummel von Sonstwoher? — Weiß ich!

Das gibt es alles viel besser in Deutschland. Aber, es ist ein Unterschied, ob ich Schuhe vertrete aus einem Bremer Schuhladen oder ob sie aus Brasilien stammen. Da hängt doch ein bißchen Romantik dran. Brauchen wir nicht? Nee, wir nicht. Aber macht Euch doch nichts vor. Ihr glaubt doch nicht, daß Euch Eure Frauen nur wegen der breiten Brust geheiratet haben? Braungebrannte Muskelpakete gibt es an jeder Baustelle. Nein, auch die Muttis schwärmen alle so ein bißchen von „ihrem“ Seemann, vom weiten Meer und fernen Ländern. Auch heute noch oft, vor anderen und heimlich, denn sie haben gemerkt, daß sie bei Euch damit nicht landen können.

„Dat is överal Schiet.“

Wer läßt sich schon anmerken, daß er von „Schiet“ schwärmt?

Aber ich habe eine 40jährige Dame weinen sehen:

„Mein Mann hat mir noch nie etwas mitgebracht. Und was würde ich mich freuen. Wenn es nur eine Muschel wäre!“

So eine Muschel kostet eine Schachtel Zigaretten, wenn es nicht weiterreicht. In dem Falle hätte es aber weitgereicht, denn der Knlich bezog Kapitänsgehalt.

Und wie schön macht sich eine Rarität erst, wenn sie so herausgestellt werden kann, daß Nachbarinnen und Verwandtschaft sie nicht übersehen können. Man kann dann so lässig sagen: „Dies? Ooch — hat mein Mann mitgebracht — aus Afrika!“

Das wirkt wie die Faust aufs Auge und gibt Mutti ein bißchen Oberwasser. Sie kann es gebrauchen. Wenn sie sonntags allein den Kinderwagen durch den Park schieben muß, dann hat sie doch manchmal ein kümmerliches Gefühl inmitten der Familienausflügler, zumal wenn die Bekannten vorbeimarschierend Mitleid heucheln:

„Sind Sie immer noch allein?“

Oder die anderen, die nichts sagen, aber ihren Sahnnetorten-Busen nach vorne werfen, daß die Korsettstäbe krachen, und mit frech-triumphierenden Blicken das Häufchen Verlassenheit mustern: „Wir haben wenigstens unseren Mann hier, wenn er auch bloß ‚Büroschwengel‘ ist, wie sich dieser Herr Seemann auszudrücken beliebt. Lieber einen Spatz im Bett, als einen Tarzan im Familienalbum. Meinen Sie nicht auch, meine liebe Frau Zollassistent?“

Das ändert sich aber ruckartig, wenn vielleicht am Kinderwagen eine Krokodilledertasche bammelt:

„Was hat denn die da schon wieder? Sehen Sie! Eine Handtasche aus Krokodil! Die kostet wenigstens 300 DM. Ich will ja nicht sagen, Klaus-Eberhard, daß Du nicht für mich sorgst, aber das kannst Du mir nicht bieten. — Wie sich das Weib überhaupt den Seemann geangelt hat? So eine Schönheit ist es auch wieder nicht, denn was die heute an Brust hat, hatte ich schon als Konfirmandin!“

Ja, so sind die Menschen. Überhaupt sollte die Psychologie viel populärer werden, dann wüßten alle, daß jeder sich nach ein bißchen Sonnenschein, nach ein bißchen Anerkennung sehnt. Stellt Euch doch vor, welche Gefühle Euch überkommen würden, wenn bei Ankunft in Hamburg der Inspektor oder der Reeder Euch auf der Gangway schon in die Arme stürzt: „Mein lieber Müller, wie Sie das wieder gemacht haben! Also, ganz große Klasse. Ich weiß gar nicht, wie wir ohne Sie überhaupt existieren sollten in dieser Zeit.“



Wir haben wenigstens unseren Mann hier

Aber zu Hause, Seemann, da kommst Du noch im alten Stil klar: „Also, Mutti, wie Du das wieder allein geschafft hast! Wirklich prima!“ „Nicht doch, Vati, so schlimm war das nicht.“ „Weißt Du was? Ich habe noch 200 DM rausbekommen, dafür kaufen wir Dir ein schickes Kostüm!“

„Aber Vati! Meins ist doch noch gut! Das habe ich doch erst sieben Jahre. Dann kaufe Dir lieber einen neuen Anzug. Den Du letztes Jahr in England gekauft hast, da hast Du doch mit der Zigarre ein Loch reingebrannt.“

So, Seemann, nun wachse zu der seelischen Größe:

„Nö, Mutti, den laß mal kunststopfen. Jetzt bis Du erst einmal dran!“

In der Familie kannst Du nämlich das machen, was aus einem Arbeitsvertrag schlecht abzuleiten ist. Also, Seemann, vergiß es nie: An Mutti darfst Du nicht sparen, für sie ist nichts zu teuer. Joachim Kober

Alles was ist, ist notwendig. Wer das erkennt, lebt im Rhythmus der Ewigkeit.

Nur was Höherem dient, hat Sinn und Daseinsrecht.

Es gibt eine Macht, die aus Furcht ausgeübt wird. Diese verbreitet Angst und Schrecken. Es gibt eine Macht, die aus Güte ausgeübt wird. Diese ist gerecht und verbreitet Leben und Freude.

Auflösung von Seite 13

Tiername:

Meer-Katze = Meerkatze

Kreuzworträtsel

„Frankfurt am Main“:

Waagrecht: 1. Strategie, 8. Anode, 9. Ie, 11. Ina, 12. SO, 13. Zins, 15. Main, 17. da, 19. Lei, 21. Tadel, 22. Leu, 24. et, 26. Ehre, 28. Grab, 30. Re, 31. Fee, 33. La, 34. Aetna, 36. Situation.

Senkrecht: 1. Salz, 2. Ra, 3. Anis, 4. Ton, 5. Edam, 6. Ge, 7. Ebonit, 10. Eid, 12. sie, 14. Natur, 16. Aller, 18. Ode, 20. Klerus, 23. Ehe, 25. Tal, 27. Efeu, 28. Gent, 29. Bann, 32. Eta, 34. A. T., 35. Ai.

Zeichnungen und Fotos: Archiv Altonaer Museum S. 8/9; Bernick Mater S. 4; K. Bitterling S. 8/9; Bödecker & Drautz S. 1; Archiv Brinzer S. 3; Carillon Films S. 5; Conti-Press S. 7; Deike Matern S. 2, 15 und 16; Titelbild Farbfoto K. Dräger; E. de Jong S. 15; D. Lenschner S. 6; Foto Lüden S. 8/9; H. v. Medvey S. 12; Mr. Smith S. 13; H. J. Weber S. 8/9.

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

Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff



Sicherheit für das Personal der Schifffahrt

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

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

Es berät Sie unser erfahrener Mitarbeiter:

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

DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG

Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

*gesichert sein
versichert sein*

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

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.



BEISSER GEBRÜDER FLEISCHIMPORT - FLEISCHWARENFABRIK

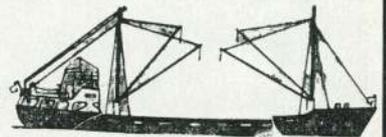
Langjähriger Lieferant namhafter deutscher
Reedereien und Schiffsausrüstungsfirmen

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28

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

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



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

Uniformen

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

Für den Fahrensmann die richtige Leitung: **Tel. 31 04 04**

Tag und Nacht **die schnelle Taxe** Autoruf G.m.b.H., Hamburg 13

ERTEL

BEERDIGUNGEN

Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

Alstertor | Ruf 32 11 21 - 23 | Nachruf 32 11 21 - 23 93 03



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



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

GEGR.
1881

GEORG P. Möller

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

HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. Sa.-Nr. 363031 Tag und Nacht

HANSEATIC
SCHIFFSAUSRÜSTUNG · FRICKE & LANKE



PROVIANTE-DECKUNG · MASCHINENAUSRÜSTUNG

LIEFERUNG NACH ALLEN DEUTSCHEN SEEHÄFEN

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



Der Hafen von Three Rivers



KARL GRAMMERSTORFF Kiel-Holtenu
Reeder - Schiffsmakler - Befrachter Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 36 68 55 Kiel: 3 61 12 / 3 61 13 - Brunsbüttelkoog: 566
Fernschreiber: Hamburg: 02 12488 Kiel: 029 834 Brunsbüttelkoog: 028 311

„Kehrwieder“, Zeitschrift für Schiffsbesatzungen. Verlag und Anzeigenverwaltung: Seefahrt-Verlag G. m. b. H., Hamburg 1, Spaldingstraße 210—212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Heinrich Schopper. 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 DM 6,—.



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