

Kehrwieder

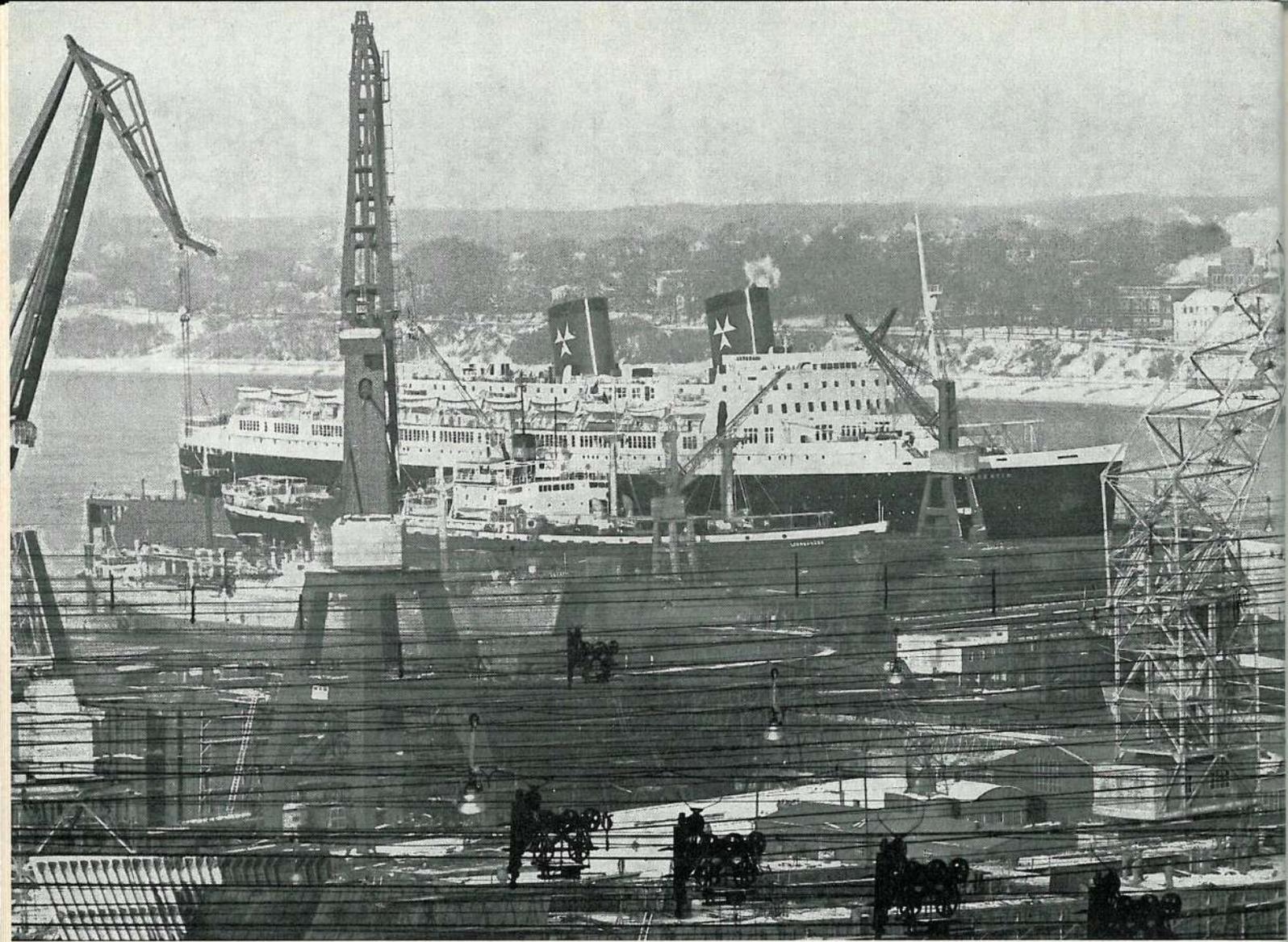


Aus dem Inhalt:

- Unsere Seeschifffahrt heute
- Japans Platz an der Sonne
- Was ist Sozialprodukt
- Los Angeles
- Kleine Kulis mit Riesenkräften
- Das gab's nur einmal
- Endstation der Große Seen-Fahrt
- Teenager, Twens und Halbstarke an Bord
- Kleine Kritik an der großen Freiheit
- Die Frau von Bord aus gesehen



Unter Chiles Küste



DEUTSCHE WERFT HAMBURG

SCHIFFBAU · MASCHINENBAU · REPARATUREN · 6 DOCKS

Drahtwort: Deutschwerft Hamburg - Fernschreiber: 02 11127 - Fernsprecher: Sammel-Nr. 84 61 41



Richtigen Kurs halten:
Rechtzeitig versichern und ausreichend versichern!
Das sagt Jan Kimm unser Steuermann.

Vereinigte Leben + Iduna-Germania

Das sind die Gesellschaften mit dem echten *Plus*
in allen Fragen der Altersversorgung
und der Versicherung von Hab und Gut.

Hamburg 36, Neue Rabenstr. 15-19



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

GEORG P. Möller
 GEGR. 1881
Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen
Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen
HAMBURG-FREIHAFEN
 BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht

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

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

Der Hafen von Norfolk

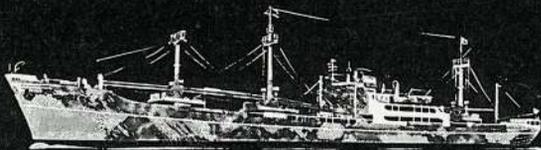




A.G. 'WESER'

SCHIFFBAU
 SCHIFFSREPARATUR
 MASCHINEN- UND KESSELBAU

TRADITIONELLE HERSTELLER VON
 ABDAMPF-TURBINEN „BAUER-WACH“
 „VULCAN“-KUPPLUNGEN
 „VULCAN“-GETRIEBEN



Fracht-Motorschiff - 14500 t Tragfähigkeit

BREMEN · BREMERHAVEN (SEEBECK)



**DEUTSCHE
BEAMTEN-
VERSICHERUNG**

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

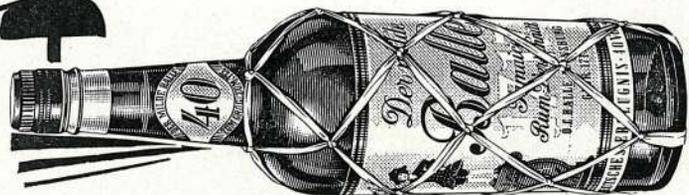
Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

*gesichert sein
versichert sein*

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



Der Käpt'n funkt: Der Rum ist alle!
Schickt schnell 'ne Kiste milden Balle!



der milde **Balle**

Kehrwieder

5. Jahrgang

März 1961

Nr. 3

Dr. Werner Schildknecht verlas in Vertretung für den am Kommen verhinderten Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder, Harald H. Schuldt, dessen Referat über das Thema „Die deutsche Seeschifffahrt heute“. Dr. Schildknecht in seiner Eigenschaft als Geschäftsführer des VDR unterstrich in seiner Einleitung nachdrücklich, daß die speziell deutsche Situation der Reedereien, die staatlichen Bestrebungen und der erreichte Tonnageaufbau Zeugnis davon ablegten, in welchem durchgreifendem Maße unsere deutsche Seeschifffahrt heute eine Gemeinschaftsaufgabe sei.

Es ist festzustellen, daß es auf die in der Evangelischen Akademie versammelten Tagungsteilnehmer nicht ohne nachhaltigen Eindruck blieb, daß von Reederseite offen und klar dargelegt wurde, welche Schwierigkeiten anzupacken sind, um die Gemeinschaftsaufgaben unserer Seeschifffahrt zu meistern.

Es ist klar, daß in einer Arbeitstagung mit so ausgesprochen ethisch-menschlicher Zielsetzung wie diese dem jungen Menschen an Bord gewidmete derjenige zunächst schlecht anzukommen scheint, der gezwungen ist, von den Wünschen aus bestgemeintester Absicht auf harte Realitäten umzuschalten. Helfen und verbessern sind eine gute Sache, laute Absichten und schöpferische Phantasie sind dabei unerlässlich. Es liegt jedoch in der menschlichen Natur, bei solchen Bemühungen über das Ziel hinauszuschießen. In diesem Falle lag die Gefahr nahe, daß viele aalglatt eingehende Forderungen in großer Münze erhoben würden, über deren Einwechseln in gängiges Kleingeld sich dann keiner mehr große Gedanken machen würde. Es ist der weisen Programmgestaltung zuzuschreiben, daß demjenigen, dem hier vornehmlich das Geschäft des Einwechselns oblag, das Wort gegeben wurde. Und es ist dem Mut zur stets unpopulären Wahrheit und dem Geist der Verständnisbereitschaft des Referenten zuzuschreiben, daß er trotzdem genau verstanden wurde. Denn in diesem Reederreferat kam klar zum Ausdruck,



LOCCUM:

**Unsere
SEESCHIFFFAHRT**

daß unsere Seeschifffahrt nicht nur nach Land hin, zur Regierung, zur Wirtschaft, zu den Abladern eine volkswirtschaftliche Gemeinschaftsaufgabe darstellt, sondern vornehmlich in der wechselseitig bedingten und voneinander abhängigen Existenzgemeinschaft von Reedern und ihren Schiffsbesatzungen.

Wenn es recht ist — und es ist nach unserer Auffassung durchaus recht —, daß die Besatzungen anmelden, wo immer sie der Schuh drückt und wenn der

und Vorurteilslosigkeit.

So analysierte der Referent die Zukunft:

Der Wettbewerb wird sich weiter verschärfen, staatliche Einflußnahme wird die Freiheit der Meere weiterhin einschränken, die Entwicklungsländer werden fortfahren, große Teile ihres Außenhandels auf eigenen Schiffen zu fahren, der Ostblock wird seine Tonnage verstärken und das Gegenteil von liberaler Wirtschaftspolitik treiben,



Nach dem Punkte Null. Der erste Nachkriegsneubau mit der Lizenznummer 001, Dampfer „Brook“, 1489 BRT, 1949 gebaut.

Gesetzgeber dieses elementare Recht berücksichtigt, dann ist es auch billig, daß die Reedereien ihren Anspruch auf Verständnis dafür anmelden, womit sie ihrerseits zu kämpfen haben. Gegenseitige Vorurteile würden hier nur Rückfall in primitiven, ausweglosen Klassenhaß bedeuten.

Denn weiterer progressiver Abbau dieser zum Glück schon weitgehend überwundenen zerstörerischen Tendenzen ist anzustreben. Dem kann nichts besser dienen, als wenn Reeder und Besatzungen nicht müde werden, an ihrer Gemeinschaftsaufgabe Seeschifffahrt im Geiste gegenseitiger Achtung und Wertschätzung zu arbeiten. Voraussetzung dafür ist aber in erster Linie eingehende Kenntnis des Partners. Dazu gehört Sachlichkeit, Aufgeschlossenheit

die Freihaltung des Seeverkehrs kann nur mit Hilfe der Waren- und Kreditseite erzwungen werden.

Daraus folgt, daß erste und wichtigste Voraussetzung zum Durchhalten in diesem Konkurrenzkampf die Leistung ist, die nach wie vor die größte Werbekraft besitzt.

Die bitteren Erfahrungen nach 1945 haben gezeigt, daß nur eine gesunde deutsche Handelsflotte auf die Dauer in der Lage ist, unsere Volkswirtschaft vor Krisen zu schützen, denn unsere Seeschifffahrt ist

1. Träger der Rohstoffversorgung und des Exportes,
2. Devisenbringer,
3. nicht zu unterschätzender Faktor auf dem Arbeitsmarkt. Auf einen Seemann entfallen zehn für die See-

schifffahrt Beschäftigte an Land.

Die Grundsätze zur personellen Frage lauteten wie folgt:

1. Wir wissen um die eminente Bedeutung der menschlichen und Nachwuchsfragen.
2. Wir wissen weiter, daß der Erfolg eines Schiffes von den Menschen getragen wird, die jede Leistung erst durch ihre Arbeit und ihren Einsatz ermöglichen.
3. Trotz allen technischen Fortschritts werden die Besatzungen unserer Schiffe letzten Endes auf sich und ihre Tüchtigkeit angewiesen sein, wenn es heißt, schwierige Situationen an Bord durchzustehen.
4. Als eine Welt für sich, wie sie jedes Schiff darstellt, kommt es daher entscheidend auf die Qualität der Führung, die Geschicklichkeit der Besatzung sowie die Selbstständigkeit der Leistung an.
5. Aus solcher Überlegung heraus werden wir jede praxisnahe Verbesserung der Ausbildung mitmachen. Es muß aber alles Theorie bleiben, wenn nicht an Bord selbst dieser wohl wichtigsten Aufgabe mehr Beachtung geschenkt wird. Es genügt nicht, ein guter Schiffsoffizier für die Reederei und das Objekt Schiff oder Maschine zu sein. Zum guten Schiffsoffizier gehört die Eigenschaft, ein guter Vorgesetzter für seine Mitarbeiter und besonders für die Jugendlichen zu sein, und zwar in der besonderen Lage der Wohn-, Lebens- und Arbeitsgemeinschaft, die ein Schiff nun einmal darstellt.
6. **Nach einem Wort vom Bundespräsidenten Lübke sei das Ziel aller Ausbildung die freiwillig übernommene Disziplin.**

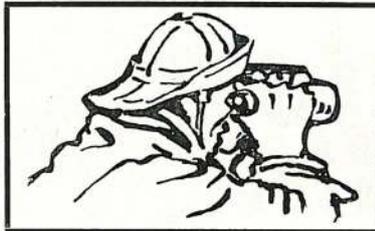
Das Referat schloß:

Lassen Sie mich hoffen, daß durch diese Tage in Loccum gerade dieser gute, bewährte Seefahrergeist in unserer Handelsschifffahrt gestärkt wird, gerade in der Situation, in der sich Ihre und unsere, also die deutsche Seeschifffahrt heute befindet.

Sprung über die Alpen

Italien wird auch in der kommenden Urlaubszeit ein bevorzugtes Ziel der deutschen Ferienreisenden sein. Das läßt sich heute schon aus den Buchungen der Reisebüros ablesen. Der Devisenzustrom wird also auch in diesem Jahre mithelfen, die Sorgen der italienischen Wirtschaft und damit die Sorgen der italienischen Staatsführung zu mindern. Wirtschaftliche Sorgen sind auch politische Sorgen. Niemand weiß das besser als das Kabinett Fanfani, das sich als 22. Regierung nach dem Zusammenbruch des Faschismus nun schon sechs Monate am Ruder gehalten hat. An Krisen hat es in diesem halben Jahr nicht gefehlt. Aber sie konnten gemeistert werden, weil keine der vier Parteien der Regierungsmehrheit Interesse an einer neuen Staatskrise hat. Diese vier Parteien sind die Christlichen Demokraten, die Sozialdemokraten, die Liberalen und die Republikaner. Daneben gibt es rechts und links nicht unbeträchtliche radikale Gruppen, die zur Macht streben. Eine dieser Gruppen sind die sogenannten Nenni-Sozialisten. Ihr Führer Nenni kommt vom Kommunismus her, hat sich aber vom orthodoxen Marxismus gelöst und vertritt eine gemäßigte Richtung. Ein Teil der Regierungsmehrheit ist bereit, ihn und seine Männer in die Koalition einzubeziehen, um die Plattform der Regierung zu verbreitern. Dagegen spricht der rechte Flügel der „Democrazia Cristiana“. Er befürchtet, daß Nenni den Kurs der Außenpolitik ändern und eine neutralistische Linie pflegen würde.

Noch aber besteht keine zwingende Notwendigkeit zur Erweiterung der Regierungsmehrheit. Parlamentsneuwahlen sind erst im Jahre 1963 zu erwarten. Die Präsidentenwahl ist allerdings schon im Jahre 1962 fällig. Je mehr es der Staatsführung gelingt, eine wirtschaftliche Festigung des Landes herbeizuführen, um so weniger besteht Aussicht für die radikalen Gruppen, mit Hilfe der Unzufriedenheit der Bevölkerung an die Macht zu kommen. Bekannt-



POLITIK

Das Kind beim rechten Namen nennen

Die Grenzen Portugals sind seit dem Jahre 1253 unverändert. Mehrere Jahrhunderte mußte das Land seine Unabhängigkeit Spanien gegenüber verteidigen. Ihm half dabei das Bündnis mit England, das seit 1373 bis heute besteht. Einem gewaltigen Aufstieg als Weltmacht mit einem reichen Schatz von Kolonien folgten Zeiten des Niederganges.

Portugals Grundsubstanz ist aber immer erhalten geblieben. 1910 wurde die Republik ausgerufen. Seit 1926 regiert Ministerpräsident Salazar.

Wir sind auch nicht sehr von Geschichtszahlen begeistert. Diese Daten aber sollte man doch gegenwärtig haben, wenn — wie das jetzt oft geschieht — über Portugal debattiert wird. Denn die Affäre „Santa Maria“ ist mit der triumphalen Rückkehr des Schiffes in den Hafen von Portugal nicht zu Ende. In der Weltpresse tauchen fast täglich Leitartikel und Betrachtungen darüber auf, was der Hauptmann Galvao doch für ein Teufelskerl ist und wie er mit seinem Streich die starre Diktatur in Portugal, ja sogar in Spanien aufgerüttelt hat. Salazar und Franco zittern, die Staatsautorität in Portugal und Spanien untergraben — so und ähnlich lauten die Schlagzeilen. Gewiß, in beiden Ländern herrscht ein scharfes Regiment. Es wäre frevelhaft, übersehen zu wollen, daß weniger scharf besser wäre und daß Bestrebungen zur Lockerung der allzu straffen Bande unterstützenswert sind. Aber soll man das den betroffenen Ländern und Völkern nicht selbst überlassen? Portugal war früher ein klassisches Land der Anarchisten, und was Hauptmann Galvao getan hat, sieht teufelt nach dem Rezept der „direkten Aktion“ und der „Propaganda der Tat“ aus. Wer an der anarchistischen Verwandtschaft Galvaos noch zweifeln sollte, der lese die Proklamation, die er unter dem 3. Februar losließ. Darin heißt es: „Wir ziehen das Konkrete dem Abstrakten vor. Unser Programm ist einfach, aber radikal. Wir wollen eine tiefgehende, authentische, totale und humane Revolution. Sie wird zum Ausgangspunkt die Zerstörung der ungleichen Gesellschaftsordnung haben und als Grundlage die Stadt- und Landreform.“

Erinnern diese Sätze nicht sehr an die kubanische Revolution, die von vielen Beobachtern des Westens erst als eine schnell vorübergehende Spielerei mit großen Worten angesehen wurde? Heute wissen wir, daß „Fachleute“ hinter den Kulissen mitschieben und daß die Folgen für das Gleichgewicht zwischen West und Ost noch gar nicht abzusehen sind. Und ist das eine „humane Revolution“, wenn der Offizier, der sich pflichtgemäß den Aufrührern in den Weg stellt, über den Haufen geschossen wird? Mord bleibt Mord und Piraterie bleibt Piraterie. Nennt man die Dinge nicht beim richtigen Namen, könnten die Folgen eines Tages unabsehbar sein. Fritz Roßberg

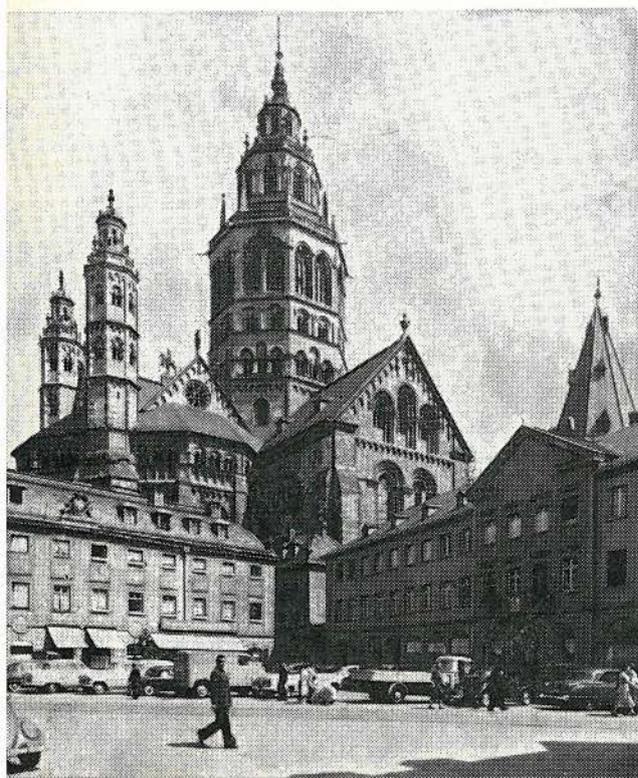
Japans neuer Platz an der Sonne

Fast unbemerkt hat sich Japan zur beherrschenden wirtschaftlichen Vormacht im asiatisch-pazifischen Raum hochgearbeitet. Verbunden mit diesem Aufstieg ist eine Umwälzung der Gesellschaft. Export ist für Japan so notwendig wie für England und Westdeutschland in Europa. Am Ende des Krieges war Japan zerschlagen wie wir. Wir hatten dann genug mit uns selbst zu tun und bemerkten kaum, was sich im Fernen Osten abspielte. Der Wendepunkt in Japan kam entscheidend während des Koreakrieges. Die Amerikaner, die Japan rigoros niedergehalten hatten, gewährten eine Hilfe von etwa zwei Milliarden Dollar.

Nun drängen sich Vergleiche auf mit den Unsummen, die die USA lange Zeit an China gegeben hatten, als es noch Nationalchina war. Das wenigste ist davon dem Aufbau zugutegekommen. Das meiste ging unter in Korruption und Verschwendung. Bis der Kommunismus, der China schon lange als Exerzierfeld benutzt hatte, jeden Widerstand überrollte und seine Herrschaft aufrichtete. Nicht so Japan. Mit einer ungeheuren Zähigkeit und Tatkraft ging das Volk der aufgehenden Sonne an die Arbeit und verdreifachte das Sozialprodukt von 1951 bis heute. Der Hauptanteil kommt der industriellen Produktion zu. Führend ist die Schwerindustrie. Als vor hundert Jahren der erste Handelsvertrag zwischen Japan und Preußen unterschrieben wurde, geschah die Verbindung mit Segelfregatten, heute steuern moderne Düsenmaschinen Tokio an.

Unser schönes Deutschland

Der Mainzer Dom ist eines der Frühwerke des klassisch-romanischen Baustils (13. Jahrh.). Mainz liegt an der Mündung des Mains in den Rhein. Diese Lage bestimmte seine Gründung als Eckpfeilerkastell des römischen Imperiums.



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

Was ist Sozialprodukt

Nach kürzlichen Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes hat das deutsche Sozialprodukt im Jahre 1960 eine bisher noch nie gekannte Rekordhöhe erreicht. Ohne das Saarland und ohne Berlin belief sich das Bruttosozialprodukt im Bundesgebiet auf insgesamt 275,8 Mrd. DM. Es war damit um 11,3 % höher als im Vorjahr. Gegenüber 1950 beträgt die Steigerung sogar 184 %.

Gleichzeitig mit dem Bruttosozialprodukt ist auch das Volkseinkommen im vergangenen Jahr wiederum gewachsen. Es betrug insgesamt 214,7 Mrd. DM gegenüber nur 74,5 Mrd. DM im Jahre 1950. Gegenüber 1959 war es um 11,7 % höher.

Diese Ziffern, die kürzlich auch in den Wirtschaftsteilen der Tageszeitungen veröffentlicht wurden, werden in der Öffentlichkeit meistens einfach hingenommen, ohne daß ihnen ein gebührendes Interesse entgegengebracht wird. Dabei sind diese Angaben keineswegs nur — wie immer gesagt wird — für den Politiker, insbesondere für den Wirtschaftspolitiker, von Belang. Auch für die breite Öffentlichkeit sind diese Berechnungen von so entscheidender Bedeutung, daß jeder ihnen ein großes Interesse entgegenbringen sollte.

Der Wirtschaftspolitiker erhält mit diesen Berechnungen ein Instrument, das ihn in die Lage versetzt, die allgemeine wirtschaftliche Lage in der Bundesrepublik zu beurteilen und die notwendigen Entscheidungen zu fällen. Durch einen Vergleich der Entwicklung des Sozialproduktes über mehrere Jahre erhält er einen Einblick, wie hoch die Leistungen der deutschen Volkswirtschaft in diesen Jahren gewesen sind. Er kann ohne weiteres feststellen, ob sich die Leistungen der verschiedenen Wirtschaftsbereiche erhöht haben, ob sie in diesem Zeitabschnitt gleichgeblieben sind oder ob sich das Ergebnis des Wirtschaftsprozesses sogar verringert hat. Das Sozialprodukt ist daher für den Wirtschaftspolitiker die Grundlage für die meisten seiner Entscheidungen.

Aber auch für jeden einzelnen von uns ist das Sozialprodukt eine Größe, der man Beachtung schenken muß. Ebenso wie der Politiker sehen auch wir, in welcher Lage sich unsere Wirtschaft befindet, ob sie sich in einer guten Konjunktur befindet oder ob sich gar Krisenerscheinungen bemerkbar gemacht haben. Der einzelne kann an dieser Größe erkennen, in welcher Weise er selbst zu der Gesamtleistung der deutschen Wirtschaft beigetragen hat. Er sieht insbesondere, wie hoch der Beitrag des Wirtschaftszweiges gewesen ist, in dem er selbst beschäftigt ist, und wie sich das gesamte Ergebnis des Wirtschaftsprozesses in einem bestimmten Jahr auf die an seiner Erstellung Beteiligten aufteilt.

Ganz grob gesprochen, werden mit dem Sozialprodukt in einer einzigen Ziffer alle Leistungen einer Volkswirtschaft während eines bestimmten Zeitraums erfaßt und wertmäßig zum Ausdruck gebracht. Die Leistungen der Volkswirtschaft können einerseits in der Produktion von Gütern, wie z. B. Maschinen, Rohstoffen, Halbfabrikaten etc., bestehen — andererseits können auch Dienstleistungen erbracht werden, wie z. B. in der Seeschifffahrt, in der keine eigenen Waren hergestellt, sondern nur Waren anderer zu den Bestimmungsorten befördert werden. Um das Sozialprodukt zu berechnen, braucht man nur zu addieren, was wertmäßig an Gütern in einer bestimmten Zeitspanne hergestellt worden ist und welche Dienstleistungen erbracht wurden. Diese Methode der Berechnung des Sozialproduktes wird

als sog. Wertschöpfungsmethode bezeichnet. Wertschöpfungsmethode deshalb, weil ihr die Wertschöpfung in den einzelnen Produktionsbereichen zugrunde gelegt wird.

Auf der anderen Seite muß man sich vor Augen führen, daß bei jeder Erstellung eines Gutes oder einer Dienstleistung auch Einkommen entstehen, sei es, daß es sich um Löhne, Gehälter oder Einkommen der Unternehmer handelt. Werden beispielsweise in der Seeschifffahrt Ladungen nach bestimmten Häfen befördert, so entstehen hierdurch Einkommen, die entweder den Besatzungen als Heuer, den Landangestellten als Gehälter oder schließlich dem Reeder zugute kommen. Wie man wissenschaftlich genau nachgewiesen hat, müssen die innerhalb dieses Produktionsprozesses geschaffenen Einkommen genau dem Wert der Güter und Dienstleistungen entsprechen, die produziert wurden. Daher braucht man, um das Sozialprodukt zu berechnen, andererseits nur die Einkommen aller an der Produktion Beteiligten zu addieren, wobei sich im Endeffekt das gleiche Ergebnis einstellen muß wie bei der sog. Wertschöpfungsmethode. Diese Methode zur Errechnung des Sozialproduktes bezeichnet man als die personelle Methode. Personell deshalb, weil sie von den Einkommen der Einzelpersonen ausgeht.

Eine dritte Möglichkeit, das Sozialprodukt zu berechnen, knüpft an den Gedanken an, daß die in einem bestimmten Zeitabschnitt hergestellten Güter schließlich auch für irgendwelche Zwecke verwendet sein müssen. Als Verwendungsformen kommen hier nur der Verbrauch oder die Investition in Frage. Hierbei bezeichnet man als Investition diejenige Verwendungsart, bei der die hergestellten Güter nicht in der der Berechnung zugrunde gelegten Zeitspanne verbraucht worden sind,

sondern langfristigen Zwecken dienen. Eine Addition des Gesamtwertes des Verbrauchs und der Investition muß zu der gleichen Höhe des Sozialproduktes führen wie nach den vorstehend geschilderten Berechnungsarten. Diese Methode der Berechnung des Sozialproduktes bezeichnet man als reale Methode. Real deshalb, weil sie von dem Verwendungszweck der hergestellten Güter ausgeht.

Diese Ausführungen über die Berechnung des Sozialproduktes lassen die eingangs genannten Ziffern in einem ganz anderen Licht erscheinen. Wenn das Bruttosozialprodukt im Bundesgebiet im Jahre 1960 einen Wert von 275,8 Mrd. DM erreichte, so bedeutet dies, daß in der Bundesrepublik — unter entsprechender Berücksichtigung der Abschreibungen, der indirekten Steuern und der Subventionen — im vergangenen Jahr Güter und Dienstleistungen in diesem Wert erstellt worden sind. Interessant ist die Aufteilung dieser Güter nach ihrer Verwendung, ihrer Entstehung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen und ihrer Verteilung auf die am Produktionsprozeß Beteiligten:

Vom gesamten Bruttosozialprodukt des Bundesgebietes im Jahre 1960 in Höhe von 275,8 Mrd. DM flossen 158 Mrd. DM in den privaten Verbrauch, 37,5 Mrd. DM waren Staatsverbrauch, 72,8 Mrd. DM wurden für Investitionen verwandt und 7,6 Mrd. DM waren sogenannter Außenbeitrag (Saldo zwischen Export und Import). Der Anteil der einzelnen Verwendungsarten ergibt folgendes Bild: privater Verbrauch 57,3 %, Investitionen 26,3 %, Staatsverbrauch 13,6 %, Außenbeitrag 2,8 %.

Die einzelnen Wirtschaftsbereiche haben in folgender Weise zu der Entstehung dieses Bruttosozialproduktes im Inland beigetragen: Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei 10,4 %, Waren produzierendes Gewerbe 49,4 %, Handel und Verkehr 20,7 % und Dienstleistungsverkehr 19,5 %.

Von dem Volkseinkommen in Höhe von 214,7 Mrd. DM entfielen im Jahre 1960 annähernd 131 Mrd. DM auf das Einkommen aus unselbständiger Arbeit. Das bedeutet, daß der Anteil der Arbeitnehmer am Volkseinkommen im vergangenen Jahr insgesamt 61 % betragen hat.

— S —





Los Angeles

Stadt der Abenteurer, die die Welt verändern — Paradies zwischen Dürre und Überschwemmung

Welch ein Name! Er zergeht auf der Zunge. 1781 gaben ihn Mönche einer winzigen Siedlung in Südkalifornien. Wie in der Geschichte der Erde der Mensch erst in den letzten fünf Minuten auftauchte, so sind es erst die letzten fünf Minuten der Menschheitsgeschichte, in denen Los Angeles entstand. Der Mensch als Lebewesen auf der Welt und Los Angeles als Wohnstätte der Menschen haben gemeinsam, daß sie die Welt blitzartig veränderten.

1846, als die Yankees Kalifornien von Mexiko annektierten, lag Los Angeles in einer Gegend, wo es damals gar kein richtiges Amerika mehr gab. Weit, weit hinter dem wilden Westen, da wo die gewaltige Barriere aus Gebirgen, Schnee- und Sandwüsten steil in den Stillen Ozean abfällt. Dürre und Überschwemmungen, Hitze und Erdbeben und die Unzugänglichkeit vom Osten her schienen Los Angeles zeit lebens zur Belanglosigkeit verurteilt zu haben. Nur ein paar Jäger und Walfänger berichteten, daß sich dort ganz gut farmen ließe, wenn man sich die Mühe mache, künstlich zu bewässern.

So ließen sich's einige Abenteurer dort gut sein. Sie ahnten nichts davon, daß ein Jahrhundert später Los Angeles die weiträumigste Stadt der Welt, die drittgrößte Stadt der USA und das größte Industriezentrum des Westens sein würde. Außerdem sollte dort der größte künstliche Hafen der Welt entstehen. Die Hand voll Viehzüchter ahnte nichts davon, daß ihre Nachfolger einst buchstäblich und wortwörtlich zu den Sternen greifen würden.

Einer dieser frühen Siedler hieß Sutter. Er war Deutscher, hatte in der Schweiz Konkurs gemacht, und es dann in Kalifornien zum größten Landbesitzer gebracht. Auf seinem Grund und Boden erfolgte der erste Paukenschlag, der von Kalifornien und Los Angeles in die Welt hinaus dröhnte. Man fand Gold. Gold, Gold, Blew Boys blew for California. Hunderttausende von Glückrittern pumpten die Goldgier ins Land. Das Gold war bald ausgebeutet, der Rausch verfliegen, das Land so arm wie zuvor. Doch 1843 zählte Los Angeles bereits 10 000 Einwohner. Die neuen amerikanischen Siedler hatten angefangen, den schmalen Streifen zwischen Hochgebirge und Überschwemmungsgebiet aus dem Los Angeles River zu bewässern. Nun quoll das Land beinahe über Nacht über von Fruchtbarkeit. Datteln, Orangen, Kirschen, Mandeln und Wein, dazu fette Weiden für Milchkuhe, das war das neue Gold, das nicht versiegte. So baute man nur einstöckige Bungalows inmitten von Obstgärten und kleinen Farmen. So wuchs Los Angeles zum Paradies der Rentner. Jeder

Pensionär, jeder Angestellte, jeder Arbeiter wurde bald sein eigener Farmer, sein eigener Exporteur. Eine solche Stadt brauchte Platz. Kalifornien war immer noch am Ende der Welt gelegen. Dem Bau von Eisenbahnen und Straßen stellten sich immer noch die endlosen Steinwüsten der Sierra Nevada entgegen. Der Panamakanal war noch nicht gebaut. Finanzskandale und Seuchen brachten das Projekt immer wieder zu Fall. 1881 begonnen, konnte er erst zu Beginn des ersten Weltkrieges eröffnet werden. Aber vorausplanend baute man schon 1906 in Long Beach den Hafen für Los Angeles. Heute ist er der größte künstliche Hafen der Welt, künstlich wie alles an dieser Stadt.

Zu dieser Zeit hatten es Einwanderer aus Japan und China noch leichter, nach Los Angeles zu kommen, als Amerikaner aus dem Osten des Kontinents. 1882 aber wurde Los Angeles an das Eisenbahnnetz zum Osten angeschlossen. 1885 folgte eine zweite Bahn einer anderen Gesellschaft. Konkurrenz senkte die Fahrpreise. Das verlockte viele zum Reisen. Den Leuten erschien die Gegend wie ein Paradies, ein Paradies für Umsiedler und Unternehmer von der harten Sorte (Promoter). Diese trieben zusätzlich neue Menschenmassen nach Los Angeles. Ihre Methoden waren nicht immer fein, oft betrügerisch, und man sagt, daß sie die Reklame erfunden hätten. Diese bewußt und konsequent angewandte Reklame kann man heute noch an den Namen vieler Stadtteile in Los Angeles ablesen: Venice (Venedig), Pasadena (Schlüssel zum Tal), Pomona (Fruchtgöttin), Athens (Athen), Hollywood, Moneta und viele andere sind alles Erfindungen dieser Grundstückspromoter. Auf diese Weise wurde der Bevölkerungszuwachs künstlich vorangetrieben. Fremdenindustrie blühte auf, die ersten Fruchtkompanien schickten den Überfluß an prächtigen Südfrüchten in die Welt hinaus.

Dann quoll in den neunziger Jahren ein neues Gold aus der Erde, schmierig, übelriechend, unmittelbar vor den Augen der Rentner, Pensionäre, Kleinfarmer und Feriengäste. Die blieben gleich da. Denn wo es hinfloß, wurde

es zum big business, wurde es an Ort und Stelle umgemünzt in glänzendes Gold, das schon seit Messalina nicht stinkt. Das ließ Wälder von Bohrtürmen wie die Pilze aus dem Boden schießen, das zauberte die Großindustrie nach Los Angeles, das brach endgültig das Strombett für die Entwicklung einer Großstadt: Erdöl! Um die Jahrhundertwende zählt Los Angeles bereits 100 000 Einwohner. Schon 20 Jahre später ist mit den Vororten die Millionengrenze erreicht. Heute sind es 4 Millionen. die größten Ölkonzerne der Welt, die größten Flugzeugfabriken der Welt, die größten Auto-konzerne der Welt haben heute in Los Angeles ihren Sitz. Außer Erdöl und Erdgas gibt es keine Bodenschätze, aber rund eine halbe Million Beschäftigter erarbeiten heute aus den ausschließlich eingeführten Rohprodukten einen Veredelungswert von jährlich 2,6 Milliarden Dollar. Die mit Aquädukten herbeigeführten Wasser der Sierra Nevada und des Coloradostromes reichen nicht mehr aus. Man erwägt, das Meerwasser zu entsalzen, denn Los Angeles war und ist eine Stadt ohne Regen. 350 wolkenfreie Tage, das bedeutet 350 drehfreie Tage für die Filmindustrie. Sie machten Hollywood und Beverly Hills zum größten Produzenten von Träumen für die ganze Welt.

Man wird das Meerwasser entsalzen. It can be done — es geht! — Alles geht. Das ist die große Erfahrung, die Los Angeles aus dem Boden stampfte, das ist die große Erfahrung, die diese Stadt sich heute anschiekt, die Welt zu lehren. It can be done! Dieses Wort beherrscht heute Los Angeles. In San Fernando, ein paar Meilen nördlich, prägte es einen neuen Menschentyp. Der ist's, der zu den Sternen greift. Es sind die größten Phantasten mit den kühlest Köpfen, es sind Propheten, die ihre Voraussagen genau berechnen, es sind Forscher, die den Ablauf der Zukunft mathematisch festlegen.

In einem Umkreis von 40 Kilometern hat sich heute eine Industrie konzentriert, die wohl von dieser Welt ist, aber nicht für diese Welt arbeitet. Sie arbeitet für den Weltraum, für den Mond, den Mars, für fremde Welten. Wieder trommelt Reklame in Los Angeles. So sieht sie aus: Gesucht: Pioniere für die letzten Grenzen der Menschen! So wirbt heute die Industrie der Weltraumfahrt in Los Angeles.

Nuestra Senora la Reina de Los Angeles, unsere Herrin, die Königin der Engel. Sch —

Kleine Kulis mit Riesenkräften

Es gibt heute moderne Häfen ohne Kräne. Dafür haben sie einen großen Park von Gabelstaplern. Andererseits gibt es kaum noch einen Stückgutumschlagsplatz, mag er auch mit den modernsten Kränen ausgerüstet sein, wo keine Gabelstapler flitzen (ausgenommen dort, wo Menschenkraft immer noch billig ist, wie zum Beispiel in China). Der Gabelstapler hat das Hafengebilde verändert und ist auf seinem Siegeszug überall in der Welt auf dem besten Wege, den Hafenbetrieb zu revolutionieren.

Vergleicht man die langen Reihen von ausgemergelten Kulis im Gänsemarsch, wie sie sich bei Tag und Nacht, in Sonnenglut und Eiseskälte wie ein Laufband aus Menschenknochen, mit den Lasten der Schiffsladung über Stock und Stein bewegen mit schwarzen Hafenarbeitern in einem Golfhafen etwa, die wie auf einem Barhocker die Hebel ihres Gabelstaplers bedienen und tonnenschwere Kollis herumschwenken, dann vergleicht man zwei Zeitalter, nämlich das der Menschenkraft mit dem der Maschine. Gerade an diesem Vergleich wird Sinn und Absicht der Maschine und ihr Verhältnis zu den Menschen besonders augenfällig. In

maß, seinem Ordnungssinn, seiner technischen Begabung und Geschicklichkeit an, damit er sich seiner bediene. Er kettet den Menschen nicht an eine abtötende Materie. Da er körperliche Kraft schont, jedoch Geschicklichkeit und Umsicht fordert, ist er eine ideale Maschine. Dieses (Hafen) Mädchen für alles lehrt uns viel über unseren Umgang mit der Maschine, viel Vernünftiges, Positives, Optimistisches. Warum sollen wir nicht die moderne Technik in den Griff bekommen, wie der weiße und schwarze Mann seinen Gabelstapler? Führt nicht heute schon ein amerikanischer Neger, ein deutscher oder schwedischer Schaueremann mit Hilfe von Winden, Kränen und Gabelstaplern ein besseres Leben als ein asiatischer Hafenkuli?

Der Gabelstapler ist wendig wie ein Fahrrad, arbeitet er doch auf engstem Raum in der Luke, er reicht weiter als jeder Kran, man kann ihn wie Truppen nach Bedarf an den Brennpunkten der Umschlagsschlacht konzentrieren, er ist stark wie fünfzig Schauerleute, flink wie ein Wiesel, er arbeitet in die Weite und in die Höhe, man kann ihn wegen seines geringen Umfanges leicht abstellen, er arbeitet je nach örtlicher Gegebenheit und ladungsmäßiger Erfordernis elektrisch, mit Diesel oder mit Verbrennungsmotor, er ist kranbar, er ist mit



Schiff treibt - WEGEN BOHRSPÄNCHEN

Folgende kleine Ursache zeigte an einer MAN K6Z70/120A Maschine mit MAN-Brennstoffpumpen, die ich als 3. Ing. gefahren habe, die berühmte große Wirkung.

Ein Druckstück in der Brennstoffpumpe 3 war gerissen. Nachdem ich Chief und wachhabenden Offizier benachrichtigt hatte, händigte ich meinem Assistenten ein neues Druckstück zur Reinigung aus, setzte die Fahrtstufe herab und hob die Stempelführung von der Nockenwelle ab. Danach wechselte ich das alte Druckstück gegen das vom Assistenten gereinigte aus und setzte die Brennstoffpumpe wieder in Betrieb. Guter Rat war teuer, die Maschine drehte immer weniger, bis sie dann vollkommen stehenblieb.

Der Chief und der Zweite kamen sofort 'runter und fragten mich, was los sei. Ich wußte es nicht. Ich konnte nur sagen, daß die Maschine stehengeblieben sei, nachdem ich die Stempelführung wieder auf die Nockenwelle herabgesetzt hatte, d. h. nachdem Brennstoffpumpe 3 wieder in Betrieb genommen war.

Die erste Feststellung war, daß wir Luft in allen Brennstoffpumpen sowie in den Brennstofffiltern hatten.

Die Aufregung war groß, der Chief glaubte mir nicht, daß ich lediglich das Druckstück an der Brennstoffpumpe erneuert hatte. Es war nicht das erste Mal, daß ich bei laufender Maschine ein Druckstück ausgewechselt habe, aber es war das erste Mal, daß mir dabei die Maschine stehenblieb.

Die Brennstoffpumpen und -filter wurden entlüftet und Brennstoff wurde bis an alle Nadelventile gedrückt. Danach wurde die Maschine angelassen, sie blieb jedoch nach einigen Umdrehungen wieder stehen. Sämtliche Brennstoffpumpen sowie Turbulo- und Feinfilter waren wieder voll Luft.

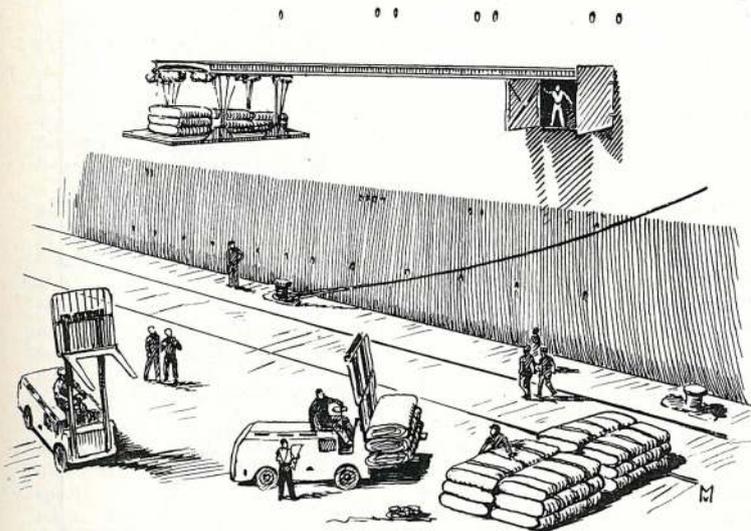
Beim nochmaligen Entlüften und nochmaligem Vorpumpen bemerkte ich, daß Brennstoffpumpe 3 sich von Hand weiter betätigen ließ, nachdem die Brennstoffleitung oben am Nadelventil bereits geschlossen war. Es war mir jetzt klar, daß die Ursache in Brennstoffpumpe 3 zu finden sein mußte.

Ich nahm also das neu eingebaute Druckstück wieder heraus und entdeckte unter dem Sitz des Druckventils zwei kleine Bohrspänchen. Ich entfernte die Bohrspänchen und baute das Druckstück wieder ein.

Der Brennstoff wurde nochmals vorgepumpt, die Maschine erneut angelassen, es gab einen lauten Knall und sie lief wieder. Es wurde nochmal gestoppt, um Nadelventil 3 auszuwechseln. Die Annahme, daß Nadelventil 3 nicht mehr intakt sei, erwies sich als richtig. Ein Eisenteilchen (Bohrspan) hatte sich im Sitz festgeklemmt. Da das Nadelventil demnach nicht mehr schließen konnte, ist der Brennstoff beim Vorpumpen ohne Hindernis in den Zylinder gelaufen. Daher der starke Überdruck in Zylinder 3 beim Anfahren der Maschine. Gleichzeitig muß sich ein Stück unter den Sitz des Druckventils gesetzt haben, denn dort hatte ich ja die beiden Bohrspänchen gefunden.

Dadurch, daß Nadelventil und Druckventil geöffnet waren, ist die Kompressionsluft von Zylinder 3 durch beide Ventile und durch das mechanisch gesteuerte Überströmventil gekommen und somit in die Brennstoffsaugeleitung, wo es dann den gesamten Brennstoff zurückgedrückt hat.

Die große Wirkung der kleinen Ursache waren eine Stoppzeit von 45 Minuten und die Erfahrung, daß man die Pflicht hat, die Ausföhrung seiner Anordnung zu kontrollieren. W. Friedrichsen

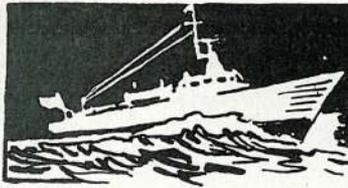


diesem Falle fällt er besonders positiv für die Maschine aus.

Der Hafenkuli verschlingt nach seinem Arbeitstag seine Schale Reis und fällt um. Der Neger auf dem Gabelstapler geht nach seiner Schicht zum Rugby. Der Gabelstapler widerlegt die Meinung der Zivilisationspessimisten, daß der Mensch zum Sklaven seiner Maschine geworden sei. Der Gabelstapler ist nichts als ein für einen bestimmten Zweck vervollkommneter Mensch, nur schneller, kräftiger, zuverlässiger und ausdauernder. Dabei schaltet er den Menschen im Hafen nicht aus, sondern bietet sich seinem Augen-

verschiedenartigen Paletten leicht auf die verschiedenen Stückgüter und ihre Verpackungen abzustimmen, er befördert nicht nur, sondern er staut und stapelt, übersichtlich und sogar seefest.

In Verbindung mit dieser bereits auf dem 45 000 BRT großen britischen Fahrgastschiff „Canberra“ in Betrieb befindlichen Ladeeinrichtung könnte er nicht nur Hafenkräne, sondern auch Schiffs-ladegeschirr überflüssig machen. Er könnte auf Stückgutfrachtern mitgeführt werden und praktisch an jeder beliebigen Kai das Laden und Löschen mit eigener Besatzung ermöglichen.



Flotten-Umschau

Die Bundesmarine stellte Anfang Februar das Schnellboot „Dommel“ in Dienst. Bis auf S-Boot „Pinguin“ ist damit diese 22 Einheiten umfassende Serie von der Bauwerft in Bremen-Vegesack abgeliefert. Die Boote haben vier Daimler-Benz-Dieselmotoren mit je 3000 PS Höchstleistung für einen kürzeren Zeitraum. Von Stapel liefen mehrere kleine Boote.

Das Küstenwachboot „Hertha“ wurde Mitte Februar zu Wasser gelassen. Es ist das vierte Boot dieser Serie von 150 t, die etwa 20 Mann Besatzung haben werden.

Für die Geleitboote der Köln-Klasse und die Zerstörer der Hamburg-Klasse wurden bei den Boforswerken in Schweden U-Boots-Abwehraketen des Typs „Laura“ bestellt. Das 2 m lange Geschöß kann aus einem Werfer abgefeuert werden und legt etwa 80 m pro Sekunde zurück; die Reichweite wird mit 850 m angegeben.

Etwa 100 Bundesmarineangehörige sind nach den USA geflogen worden, um die Landungsfahrzeuge „Greer County“, „Saline County“ und „Rice County“ abzuholen. Diese Fahrzeuge sind 100 m lang und 15,2 m breit. Sie haben Dieselantrieb und laufen etwa 11 Knoten, bei der Marschfahrt etwa 9 Knoten.

Der Schweizer Wissenschaftler Hans Keller hat ein neues Tauchverfahren für Schwimmtaucher entwickelt und erprobt. Die Ausrüstung besteht lediglich aus Gummizug und Luftflaschen. Bisher konnte ein Schwimmtaucher nur bis zu Tiefen von etwa 30 m Tiefe vordringen. Keller ist selbst 170 m tief getaucht und hat Druckproben im Tank durchgeführt, die einer Wassertiefe von 270 m entsprechen. Bei diesem Verfahren wird der Lunge des Tauchers in den verschiedenen Stadien des Ab- und Auftauchens jeweils eine bestimmte Mischung von Sauerstoff, Stickstoff und Helium zugeführt. Die französische und die US-Marine haben die Prüfung dieses neuen Verfahrens, das die Zeiten des Aufsteigens erheblich abkürzt, übernommen.

Für die U-Boots-Jagd wurde in den USA ein Tragflügelboot in Auftrag gegeben. Die Boote sollen mit einem elektronisch-akustischen Gerät zum Koppeln des eigenen Schiffsorts und zur Ortung des U-Boots ausgestattet werden. Anfang Februar wurde in den USA ein kernenergiegetriebenes U-Boot „Shark“ in Dienst gestellt. Es gehört zur schnellen Skipjack-Klasse. Als 23. Boot mit diesem Antrieb lief das 6300 t große Atom-U-Boot „Sam Houston“ von Stapel. Im Dienst sind etwa 13 dieser Boote, in der Ausrüstung etwa 9 und z. Z. im Bau mehr als 20 derartige Fahrzeuge.

Auf Wunsch des Präsidenten Kennedy soll der Vater der amerikanischen Atom-U-Boote, der Vizeadmiral Rickover, der im Februar 1962 die Altersgrenze erreicht, weitere zwei Jahre im Dienst bleiben. Vermutlich hängt das Verbleiben im Amt mit den Planungen des weiteren U-Boots-Baus und der forcierten U-Boots-Ausbildung zusammen.

Die Polaris-U-Boote benötigen zwei Besatzungen zu je 100 Mann. Die Zahl der im Jahre 1962 ausgebildeten U-Boots-Männer wird auf 16 000 geschätzt. Viele davon benötigen eine hochwertige Spezialausbildung.

Nach „Jane's Fighting Ships“ ist der Bau von Atom-U-Booten auch in der UdSSR angefallen. Danach sollen drei derartige Fahrzeuge im Dienst, weitere in der Ausrüstung und im Bau sein. Nach Indienstellung des kernenergiegetriebenen Eisbrechers „Lenin“ mit 44 000 PS wird daran nicht zu zweifeln sein.

Man kann wohl mit einem Wettlauf im Bau von Atom-U-Booten zwischen der UdSSR und den USA rechnen.

Interessant ist auch, von welchem Land einzelne Staaten ihre Kriegsschiffe bauen lassen oder erwerben. Ein norwegisch-deutsches Abkommen, das die Beschaffung von Material für die Verteidigung beider Länder regelt, sieht die Gemeinschaftsproduktion kleiner Boote vor. Im Rahmen dieses Vertrages plant Norwegen den Bau von kleinen U-Booten in der Bundesrepublik. Indonesien soll von der UdSSR mit U-Booten und Torpedobooten beliefert werden. Für Indien wurden in Großbritannien zwei neue Fregatten in Dienst gestellt, die mit vier 11,4-cm-Geschützen ausgerüstet sind.

Argentinien beabsichtigt den Ankauf von zwei Zerstörern von 2050 t Wasserverdrängung in Schweden, die noch in Göteborg auf Stapel liegen. Diese Entwicklung wird in Schweden eingestellt. Dafür wird der Bau von U-Booten zwischen 400 und 800 ts, der Bau von 200-t-Schnellbooten und Panzerkanonenbooten von 120 ts in Schweden betrieben. —R—

Sport an Bord

MS „Flensburg“ spielte in Kingston

Es ist unserem Nacht-Wachmann zu verdanken, daß dieses Spiel zustandekam. Er machte sich heute morgen, am 21. Januar 1961 auf den Weg, um einen Gegner zu suchen. Auf einigen Schiffen stieß er auf taube Ohren, doch der holländische Dampfer „Archilles“ sagte endlich zu.

Wir sahen diesem Spiel mit sehr gemischten Gefühlen entgegen, da wir unser erstes Spiel mit ganz neuer Mannschaft machen sollten. Es sah zuerst auch schlecht aus. Das Spiel wickelte sich fast nur vor unserem Tor ab, und in der 10. Minute gingen unsere Gegner 1 : 0 in Führung. Doch je länger wir spielten, desto besser klappte unser Zusammenspiel. Wir gingen mit einer 2 : 1-Führung in die Halbzeit. In der ersten Hälfte der zweiten Halbzeit konnte man deutlich erkennen, daß wir das Spiel führten, obwohl nur noch ein Tor fiel. Das sollte auch unser letztes sein. Jetzt trumpften unsere holländischen Gegner auf. Sie schossen noch 5 Tore, so daß das Ergebnis 6 : 3 für die „Archilles“ hieß.

Es war ein faires, schnelles und ausgeglichenes Spiel. Wir hatten sehr viel Pech, und das Ergebnis hätte ebenso 6 : 3 für uns lauten können.

Zur Revanche am nächsten Tag erschienen unsere Gegner in neuer, frischer Mannschaft. Obwohl die Holländer versuchten, uns den Garaus zu machen, war das Spiel in der ersten Halbzeit ausgeglichen. In der zweiten Halbzeit konnten wir auftrumpfen, und unseren Gegnern wäre es beinahe an den Kragen gegangen. Wir hatten viele Torchancen, doch waren wir wieder vom Pech verfolgt, und uns gelang kein Treffer, und wir trennten uns mit 0 : 0.

Im großen und ganzen kann man sagen, daß es wieder ein schnelles und faires Spiel war. Beide Mannschaften waren in guter Form. Mit etwas mehr Glück hätten wir dieses Spiel noch gewinnen können. Doch wir waren mit diesem Unentschieden schon sehr zufrieden. —H—

Fußballbericht

Kadettenschiff „Frauenfels“

Im Seemannsheim in Bombay trugen wir uns als Fußballmannschaft ein. Bereits am nächsten Tage meldete sich unser Gegner, die MS „Wonogori“ des Niederländischen Lloyd. Ein Bus, der vom Seemannsheim gestellt wurde, holte die beiden Mannschaften zum Spiel ab. Der Platz war in guter Verfassung und das Spiel begann. Durch einen Blitzangriff in der ersten Minute stand es bereits 1:0, das unser R.A. unahntbar einschöß. Die Holländer brachte das jedoch nicht aus der Ruhe und versuchten uns durch ihre Flügelstürmer zu bedrängen. Dennoch gelang es uns noch vor der Halbzeit, einen zweiten Treffer im Tor der Holländer unterzubringen. Die zweite Hälfte ging zwar an die Holländer, die Tore schossen aber wir. Mit einem 4:0-Sieg gingen wir vom Platz. Im zweiten Spiel hatten wir in der Mannschaft des norwegischen Dampfers „Tulane“ von Wilhelmsen einen starken Gegner. Die erste halbe Stunde gehörte den Norwegern, dann jedoch gelang es unserem R.A. den Führungstreffer zu erzielen. Der Kapitän der „Tulane“, der aktiv mitwirkte, hatte seine Mannschaft in der Halbzeit umgestellt. Die Norweger waren jetzt sehr gefährlich, scheiterten jedoch an unserer groß aufgelegten Hintermannschaft. Aus der Defensive heraus gelangten wir durch unseren L.A. zu einem zweiten Treffer, der das Endergebnis sicherstellte. Der Seemannsmission in Bombay gilt unser Dank für ihre freundliche Vermittlung dieser beiden schönen Spiele. Peter Piskol

Weltrekorde 1960

... in der Leichtathletik

| | früherer Rekord |
|-------------------------------------|-----------------|
| 100m | 10,0 10,1 |
| Hary, Deutschland Jerome, Kanada | |
| 400m | 44,9 45,2 |
| Davis, USA Kaufmann, Deutschl. | |
| 1500m | 3:35,6 3:36,0 |
| Elliot, Australien | |
| 10000m | 28:18,8 28:32,2 |
| Bolotnikow, UdSSR | |
| Weit-sprung | 8,21 8,13 |
| Boston, USA | |
| Hoch-sprung | 2,22 2,16 |
| Thomas USA | |
| Kugel | 20,06 19,11 |
| Nieder, USA | |
| Hammer | 70,33 68,86 |
| Connolly, USA | |
| Zehn-kampf | 8683 8354 |
| Johnson, USA | |



gehört, gesehen, festgehalten

Versorgung aus der Luft ist heute nicht selten, besonders in Bergnot, Eis- oder Seenot. Schiff und Besatzung kann im Katastrophenfall aus der Luft geholfen werden, und zwar mit Brennstoff, Ersatzteilen, Proviant und Medikamenten, ja sogar zur Abbergung Schwerverletzter. — Heute, wo auf einer Cuxhavener Werft der erste Lotsenversetzdampfer mit Hubschrauberdeck versehen wird, damit in Zukunft der Lotse aus der Luft auf die Brücke gleiten kann. — Heute, seitdem der Hubschrauber als Retter in der Not und Mädchen für alles jedes Hindernis überspringt. Aber im Jahre 1935, als an Hubschrauber noch nicht zu denken war?

Das gabs nur einmal ...

Und doch ist schon vor 26 Jahren auf dem Südatlantik eine Hilfsaktion zwischen Luftfahrzeug und Schiff durchgeführt worden, wie nie zuvor und niemals wieder. Nicht ein Flugzeug half einem Schiff, sondern umgekehrt war es, ein Schiff half einem Zeppelin aus Luftnot. Am 26. November 1935 gab der Postdampfer „España“ auf See dem Luftschiff „Graf Zeppelin“ 110 Seemeilen nordöstlich von Pernambuco Proviant in die Luft und befreite damit die 50 Luftpassagiere aus einer sehr prekären Lage.

„Graf Zeppelin“ hatte kurz vor Beendigung seiner Reise von Friedrichshafen für Pernambuco, dem heutigen Recife, Landeverbot. Es war wieder einmal eine Revolution ausgebrochen und die Aufständigen hatten den Flugplatz besetzt. Der Kommandant des Luftschiffes stand vor demselben Hafen und vor ganz ähnlichen Schwierigkeiten, wie in unseren Tagen Galvao mit seiner gekaperten „Santa Maria“. Woher sollte er Proviant für seine Passagiere bekommen, wenn er nicht landen durfte und zur Rückreise gezwungen wurde? Für Luftschiffe waren die Start- und Landevorrichtungen nur sehr beschränkt vorhanden. Kurz entschlossen rief er die „España“, das nächsterreichbare deutsche Schiff:

Beabsichtigen Proviantübernahme — stop — benötigen, falls vorhanden, 15 kg Kalbsschlegel, 30 kg Rindfleisch, 30 kg Frischbrot, 5 kg frische Wurst, 5 kg Mehl, 50 kg Kartoffeln und Heringe für 50 Personen.

Auf dem braven Postdampfer war man einigermaßen erstaunt, ziemlich baß erstaunt sogar, währte man das Luftschiff doch bereits auf der Rückreise und wußte nicht, daß es schon geraume Zeit über dem von Revolutionären gesperrten Landeplatz gekreuzt hatte. Man konnte es sich nicht vorstellen, daß „Graf Zeppelin“ seinen Proviant vergessen haben sollte und glaubte bereits an einen schlecht plazierten Aprilscherz.

„Treffen in Kürze bei Ihnen ein“, lautete lakonisch das nächste Telegramm. Es fegte alle Zweifel weg, räumte allen Scherz beiseite. Wie haben die sich denn das gedacht, orakelte man auf Dampfer „España“, Gedanken über zu treffende Maßnahmen konnten sich nicht anders bewegen, als in herkömmlichen Bahnen, und man machte zum nicht geringen Erstaunen und Erschrecken der Passagiere zunächst ein Rettungsboot klar und belud es mit dem angeforderten Proviant. Dann

sob sich der Zeppelin über den Horizont und funkte vor sich her: „Beabsichtigen Übernahme des Proviantes durch Netz — stop — halten Sie Schiff auf Wind und See und gehen Sie volle Fahrt voraus.“

Beabsichtigen Schiff zu überfliegen und beim ersten Anlauf Netz anzuwerfen — stop — zweiter Anlauf nehmen Netz wieder an Bord.“

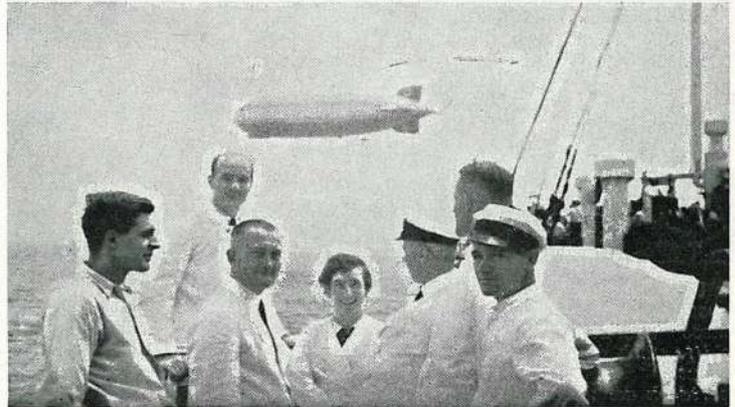
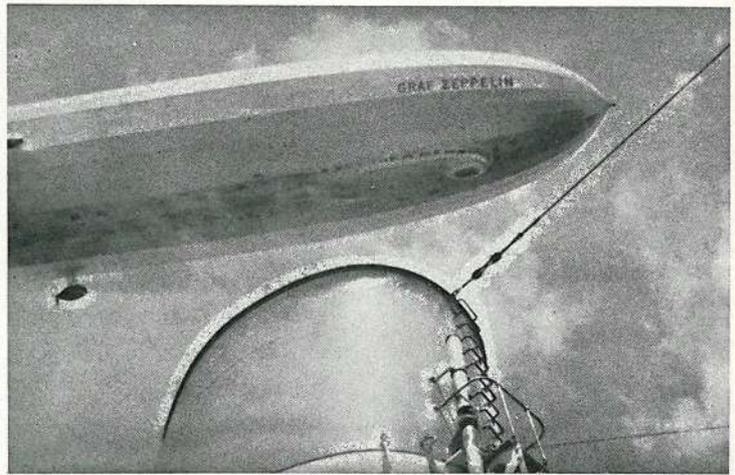
Also raus mit dem Proviant aus dem Boot und an Deck damit. Besatzung überall auf Posten verteilt. Klar bei Zeppelinnetz! Das war ziemlich neu und ziemlich selten in der Seefahrt.

Nun kam „Graf Zeppelin“ von achtern auf, an langer Leine ließ er das Netz hängen, daran eine zweite Leine mit einer Seltersflasche am Tamp, die ziemlich genau zwei Meter über dem Wasser schwebte. Der erste Anlauf mißglückte. Die Leewirbel über dem Seeschiff drängten das Luftschiff nach Backbord ab. Hervorragende Luftnavigation mit allen Motoren brachte die Seltersbudel dann sehr schnell haarscharf in die Hände der Besatzung. Nun stand „Graf Zeppelin“ wie angewurzelt über der „España“, fierte sein Netz an Deck und wartete auf „Hiev op“. Nach wenigen Minuten konnte der erste Offizier Buuck seinen Zeigefinger drehen und das Netz ging hoch und zu dem, wie er schreibt, eisern über ihm stehenden Luftungeheuer hinauf. Oben machte der Kommandant große Augen, denn man hatte ihm Post für die Heimat mitgegeben, weil man das Luftschiff ja schon auf der Heimreise glaubte.

Letztes Telegramm:

„Haben Sie Dank für Proviant, können nun in Ruhe Ende der Revolution in Pernambuco abwarten.“

Die Seenautiker gratulierten den Luftnautikern noch für ihr schneidiges Manöver, das sie stark beeindruckt hatte ... und das ohne Vorbild war und ohne Nachfolger blieb.



Technische Nautik perfekt

Für ein Tragflügelboot, das Boeing im Rahmen eines Auftrages der amerikanischen Marine von 2 Mill. Dollar (8,4 Mill. DM) als U-Bootjäger baut, wird Hamilton Standard ein elektronisch-akustisches Gerät entwickeln, das unter Verwendung von Radar und Sonar der Besatzung des Bootes laufend die zurückgelegte Entfernung und den Standort nach Länge und Breite angibt, gleichzeitig aber auch das Angriffsziel ortet und dessen Bewegungen anzeigt.

Euratom macht mit

Mit einem Betrag von 4,5 Millionen DM hat sich die Europäische Atomgemeinschaft (Euratom) an dem „Geesthachter Projekt“ beteiligt. Das sind 40 % der Summe, die für die Entwicklung einer Kernenergie-Schiffsantriebsanlage bis Ende 1961 ausgegeben werden sollen. Vertragspartner sind auf deutscher Seite die vier norddeutschen Küstenländer — zusammengeschlossen in der Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt — und die Firma Interatom, Internationale Atomreaktorbau GmbH.

Sieben Angebote für deutsches Atomschiff

Sieben von den elf deutschen Seeschiffswerften haben ihr Angebot zum Bau des ersten deutschen Handelsschiffes mit Atomtrieb termingerechtem eingereicht. Die Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt (Hamburg - Geesthacht) fordert

einen etwa 22 000 tdw großen Tanker. Eine Entscheidung über den Bau des Schiffes wird nicht vor dem Frühjahr 1962 zu erwarten sein.

Täglich 216 Schiffe

Die Elbe ist nach wie vor hinter der Themse die Wasserstraße mit dem größten Schiffsverkehr. Genau 78 766 Schiffe wurden 1960 von der Signalstation in Cuxhaven ausgemacht. Im Jahr zuvor hatten 75 001 Schiffe aller Größen und Nationalitäten die Elbmündung in beiden Richtungen passiert.

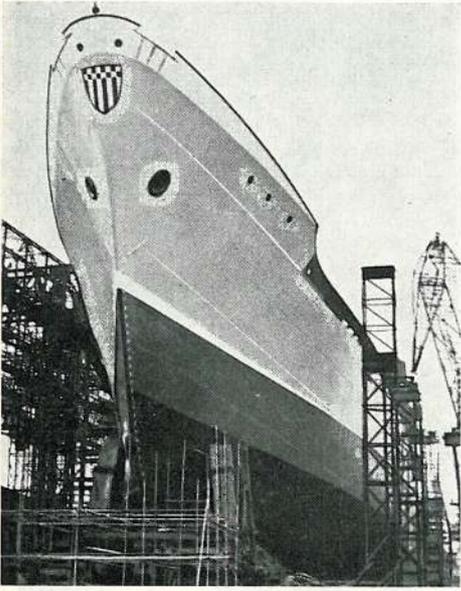
Gefährliche Güter

Eine gute Nachricht für alle Ladungsoffiziere, Stauer, Verloader und Spediteure. Die „Beratungsstelle für seemäßige Verpackung e. V.“ in Hamburg hat sich eine neue Abteilung zugelegt. Sie erteilt auf Wunsch jeden Rat, wie „gefährliche Güter“ am besten und sichersten verpackt werden müssen, um seemännisch gestaut werden zu können und unversehrt ihren Bestimmungsort zu erreichen. Darüber hinaus informiert sie gern über alle neuwertigen Verpackungsmittel und Verpackungsmethoden, die Kosten sparen, Schäden vermindern und die Sicherheit für Schiff und Ladung erhöhen können.

Wetter-Raketen über der Nordsee

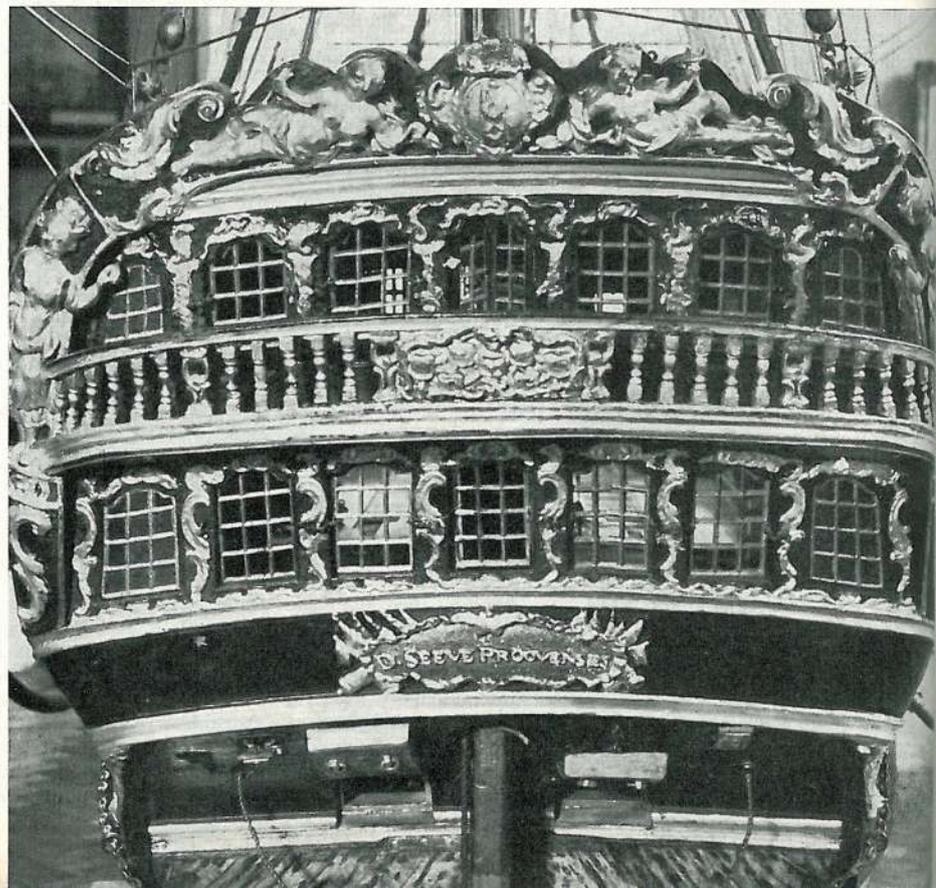
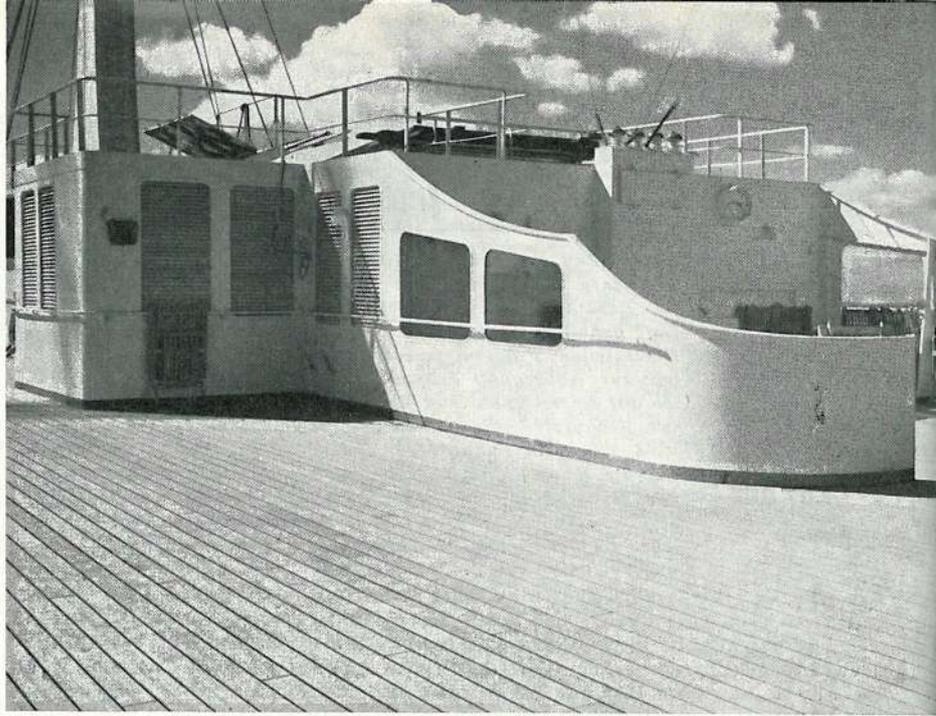
Die deutsche „Raketengesellschaft Bremen“ hat kürzlich auf ihrem Schießgelände an der Außenweser ihre Versuche mit dem Abschluß von neuartigen meteorologischen Raketen fortgesetzt, die eine Höhe bis zu 17 000 Metern erreichten.

Schneller, größer und noch schöner



als beispielsweise der (Bild unten rechts) rokokoverzierte Ostindienfahrer „De Seeve Proovenses“ aus dem Jahre 1750, wurden unsere Schiffe nach dem Punkte Null im Jahre 1945 gebaut.

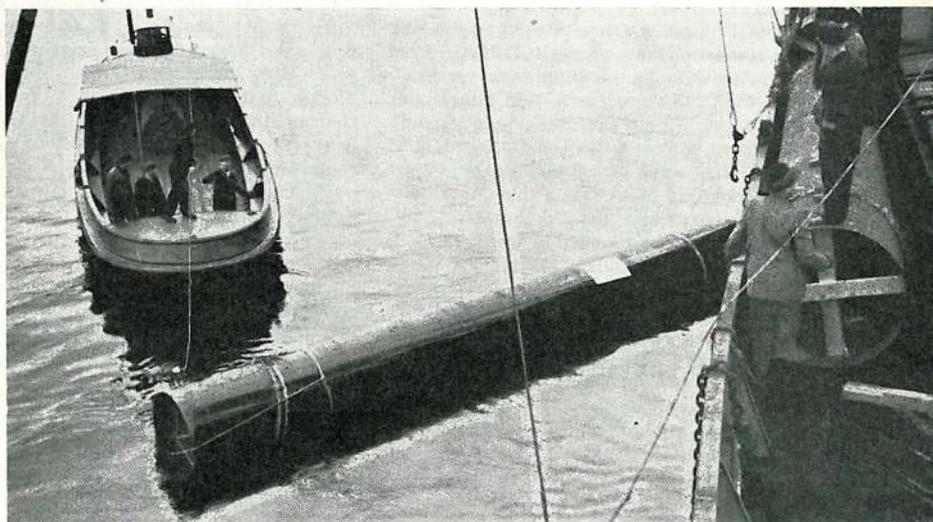
Sportdeck der neuen „Bremen“ (Oben rechts). Dazu gehörten Männer, die sie konstruieren. Optischer Zeichner mit Kopflupe an einem Spantenriß (Mitte rechts), und Männer, die sie planen und riskieren. Reeder nagelt bei Kiellegung den traditionellen Glückspfennig auf (Mitte links), und Männer, die diese Schiffe fahren und erhalten (unten links).



402 Menschenleben haben die Männer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger im Jahre 1960 wieder in selbstlosem Einsatz gerettet.



Im Februar war allerhand los im Hafen. Oben: Superclown Popow des Moskauer Staatszirkus, der in Hamburg gastierte, löschte eigenhändig das Geschenk seines Tourneeleiters, einen fahrbaren Untersatz, der im Jahre 1906 hochmodern war. Der Veteran kam aus England und stammt aus dem Besitz des betagten Lord Dale.



Mitte: Ziemlich selten ist eine Decksladung Eisenrohre, die schwimmt. Sie ging nach Marsa el Brega an der Lybischen Küste, wo nur auf Reede gelöscht werden kann, ohne daß geeignete Leichter zur Verfügung stehen. So machte man die Rohre dicht, damit sie an Land geschleppt werden können. Vorsichtshalber probierte man dieses Manöver vorher.

Unten: Noch seltener ist ein Londoner Bobby beim Bergen einer Wasserleiche im Hamburger Hafen. Was daran stimmt, ist nur der Ort. Bobby und Leiche sind nachgemacht für den Edgar-Wallace-Sreifen: „Die toten Augen von London“.





Die Freiwache



Aus der Geschichte der Seeschifffahrt Endstation der Große Seen-Fahrt

Von Ludwig Dinklage

Oft führte mich mein Weg vorbei an dem kleinen Behelfsladen an der Ecke. Ein Fettwarengeschäft ist jetzt darin. Ich erinnere noch aus meiner Jugendzeit, wie hier ein Kaffeehaus stand. Damals war dieses „Café Stuntz“ meine ganze Glückseligkeit. Hier gab es die leckerste Schokolade, die größten Mohrenköpfe, die gewaltigsten Schneebälle.

Irgendein Geheimnis umschwebte dieses Café Stuntz. Man brauchte nur den Kaffeehausbesitzer zu fragen, dann erzählte er eine lange Geschichte von seinem Onkel Georg, einem älteren Bruder seines Vaters. Ein Phantast und Träumer sei der gewesen, der nicht arbeiten mochte. Aus der Lehre sei er gelaufen und aus dem dänischen Altona nach Hamburg geflohen. Hier habe er sich auf ein Schiff gesetzt und sei damit ausgerückt nach Amerika. Verkommen und verdorben wäre er dort, so eine Art Lederstrumpfnatur, nähte Fallen gestellt, hätte Schnaps an die Indianer verkauft, Auswanderer überfallen und vielleicht sogar Gold gesucht. Und hier hätte er eine so schöne Konditorei und Zuckerbäckerei haben können.

Wußte der Konditor es wirklich nicht, welch ruhmreiche Rolle sein Onkel Georg in der Geschichte Nordamerikas gespielt hatte? Wohl war er ein Schwärmer und Phantast, aber keineswegs ein Tunichtgut. Aus der Lehre war er gelaufen, weil ihm die Backstube zu eng war. Und dann wollte er kein dänischer Soldat werden, so wie seine Kameraden. Da riß er aus, bei Nacht und Nebel. In Philadelphia betrat er amerikanischen Boden. Von hier ging es westwärts mit einem großen Treck. Durch Ohio kamen sie und durch Illinois, bis sie schließlich einen gewaltigen Fluß erreichten, den Mississippi. Georg hatte kein Geld. Er konnte sich keinen Planwagen leisten und diesen mit Möbeln und Ackergeräten beladen. Ja, nicht einmal für ein Pferd reichte es. Aber die Farmer, die westwärts zogen, konnten den jungen Altonaer gut leiden. Unter den buschigen Brauen leuchteten ein Paar graue Augen keck hervor. Zudem war in der Karawane ein Gewehr mehr gut zu gebrauchen. Am Mississippi machten die Trecks halt. Bäume wurden gefällt, Hütten gebaut, das Land urbar gemacht. Aber das ruhige Farmerleben behagte Georg Stuntz nicht. Sein unstetes Blut trieb ihn weiter. Freundlichen Indianern hatte er sich angeschlossen, zog mit diesen nach Norden. Oben in Minnesota standen jedoch die Rothäute noch im Kampf mit den Bleichgesichtern. Georg Stuntz und seine Chippewa schlossen sich General Sargent an, der hier die amerikanischen Truppen führte.

Es war ein mörderischer Kleinkrieg in dem dichten Busch, in den trügerischen Sümpfen, über denen Scharen von Moskitos ihr Unwesen

trieben. Doch sicher führte der Korporal Georg Stuntz seine Miliz durch alle diese Fährnisse.

Das Kriegsbeil wurde begraben, und die Indianer verkauften ihre Jagdgebiete an die Weißen. General Sargent mußte nun das Land aufteilen. Schon lange war er aufmerksam geworden auf Korporal Stuntz, der sein bester Unteroffizier war. Ihn schickte er nach Osten, um dort das Land zu vermessen und die Karten zu zeichnen.

So zog Georg Stuntz durch die morastige Niederung des St. Croix-Rivers nach Osten. Er erkletterte einen kleinen Hügel. Er stutzte. Vor ihm breitete sich ein unendliches Meer aus. Wie ein weiter Trichter öffnete sich das Land. Er wußte, daß es der Lake Superior sein mußte, der gewaltigste der fünf großen nordamerikanischen Seen. Bisher aber war nur dessen Ostufer bekannt gewesen.

Ein Mann kam ihm entgegen, mit der Pelzmütze der Trapper, der blauen Uniformjacke der Miliz, den Hirschlederhosen der Waldläufer und den Mokassins der Indianer. Stephan Bonga nannte sich der Mann. Er war ein Fallensteller, ein Trapper. Bonga behauptete, hier am Oberen See der erste weiße Mann zu sein. Und dabei war er ein Mischblut, halb Neger, halb Indianer.

Georg Stuntz überschaute das Land. Sümpfe dehnten sich zu seinen Füßen, Lärchen und schlanke Douglastannen schossen daraus hervor. Dort drüben lagen rostbraune Felsen in den bizarrsten Formen. In den Ahornwäldern gab es Bären und Wölfe. Zahllos waren die Biberbauten unter am Fluß. Ein Paradies mußte es hier sein für die Fallensteller und Jäger.

Der Waldläufer Stuntz sah aber nicht die Schönheit der Landschaft. Seine grauen Augen blickten hinaus auf den weiten Trichter des Lake Superior. Es mußte doch eine Verbindung herzustellen sein mit dem Michigansee, dem Huron- und dem Eriesee. Von hier aus müßten Schiffe fahren können über die Binnenmeere, an den Niagara-fällen vorbei zum Ozean. Hier auf diesem Hügel, auf dem er jetzt steht, müßte eine Stadt gegründet werden, ein Hafen an der Mündung des Flusses zu seinen Füßen.

Zurück zu General Sargent wanderte Georg Stuntz. Dieser hatte sein Quartier dicht an der

III.

kanadischen Grenze aufgeschlagen. Dort gärte es noch immer. Hier trug er dem General seinen Plan vor, an der Einmündung des River St. Louis in den Lake Superior eine Stadt zu gründen, eine Stadt, die dereinst das Herz der Vereinigten Staaten von Nordamerika werden sollte. Interessiert hörte sich General Sargent den Plan an, dann schrieb er einen Brief an seinen Freund Jay Cooke in Philadelphia. Stuntz sollte dieses Schreiben persönlich abgeben.

Jay Cooke war der Mann, den der Waldläufer suchte. Der beschwerliche Weg zum Delaware hatte sich gelohnt. So wie er ging und stand, mit Seidenhut und gestickter Weste, in Zeugstiefeln und engen Pantalons machte er sich sofort auf die Reise. Er wollte sich selbst davon überzeugen, ob der Altonaer Recht hatte mit seinen Plänen.

Wieder stand Georg Stuntz, diesmal zusammen mit seinem neuen Freund Jay Cooke, auf dem Hügel an der Trichterspitze des Lake Superior und beide sahen bereits in Gedanken die riesigen Flotten von Schonern und Leichtern den See heraufkommen, das Holz und das Erz zu holen. Und hinter sich sahen sie die wogenden Kornfelder Minnesotas. Stuntz hatte recht: es war der Ort für das Herz des Landes.

Achtzehn Mann wurden angeheuert, zwei Ochsen gespanne ausgeliehen, Bäume wurden gefällt, Häuser gebaut, Straßen vermessen. Die Stadt Duluth wuchs empor, wurde größer und größer und schließlich zum gewaltigsten Erz-



hafen der Welt. Zug um Zug rollte heran von der im Norden der Stadt gelegenen Mesabi Range, beladen mit den braunroten Gesteinsbrocken.

Tag und Nacht kreischen die Dampfpfeifen der Frachter über die Superiorstreet und weiter die Berghänge hinauf. Wo jetzt endlose Eisenbahnzüge mit dem Erz heranrollen und die Bahn in ununterbrochener Folge Getreide aus Dakota bringt, wo auf den Werften die Niet-hämmer dröhnen, wo die Dampfmühlen krei-

Der Nora Schuh

IONI 26-46 12,90 u. 13,90
TOM-ellert 30-46 15,75 u. 16,75

BERND 26-46 7,75 bis 10,75

hält was er verspricht

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

Keine Fußpilzbildung möglich!

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

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:

- Bremen: Heinrich von der Aa, Seemannsausrüstung, Ostertorsteinweg 40
- Cuxhaven: Schiffsbedarf, O. Kasper, Deichstraße 38

- Hamburg II: Busch, Schiffsbedarf, Johannissbollwerk 14
- Hamburg II: Føddersen, Schiffsbed., Kajen 14-16
- Kiel-Seegarten: Gotthardt, Schiffsbedarf, Wall 65

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & Co., Abt. Noroplast · WEINHEIM (Bergstraße)

schen. Wo einstmal nur das Halbblut Stephan Bonga seine Fallen stellte und behauptete, hier der erste Weiße zu sein, dort wohnen heute fast 200 000 Amerikaner und finden ihr Brot und ihr Auskommen, und Ozeandampfer aus aller Welt kommen und gehen und holen Erz und Korn.

Dort oben auf dem Hügel, von dem einst die

grauen Augen des Altonaer Schwärmers über das Wasser schweiften, die Schiffe kommen und gehen sahen und ebenso aus den rauhen, bizarren Bergen der Mesabi in Loren das Erzgestein zum Hafen rollen, steht jetzt ein schlichtes Grabkreuz. Es erinnert an den Waldläufer Georg Stuntz, den Gründer der Stadt Duluth.

Gitche Gumees

Die Dampfpeife heult. Vom Huronsee kommend, laufen wir in den Kanal bei Sault Ste. Marie ein. Ein Farmer blickt von seiner Arbeit auf und winkt dem Frachter zu, der gerade um Shingle Point dampft. Am Oberende von Sugar Island, nach vierzig Meilen schwierigen Fahrwassers, macht der Fluß eine große, halbmondförmige Kurve. An der Kimm im Norden erblicken wir die steilen Laurentia-berge. Dort ist bereits Kanada und das kleine Städtchen Sou. Wir aber halten uns mehr an der anderen Seite. Hier wirbeln die freigelassenen Wasser aus dem Northern-Michigan-Power-Canal durch die Fahrstraße. Unser Rudergänger muß das Rad fest in der Hand haben, damit unser Schiff nicht aus dem Kurs geworfen wird. Die Hand des Kapitäns liegt auf dem Maschinentelegraphen. Langsam nur dampfen wir auf die Schleusenkammer zu.

Wir sind nun an einem der ältesten und berühmtesten Punkte Nordamerikas: dem Soo. Hier wohnte Henry Rowe Schoolcraft, der von 1822 bis 1841 das halbdiplomatische Amt eines Indianer-Agenten an den Nordwestgrenzen bekleidete. Von seinem Haus in einem kleinen Gehölz von Rottannen blickte er auf das Flußufer. Tag und Nacht tosten die Wellen und Schnellen. Meilenweit waren die Ufer mit Indianerfeuern besät. Und genau so unaufhörlich wie das Tosen der Wasser war das Gedröhn der Indianertrommeln.

Henry Schoolcraft, den ein sonderbares Geschick in die Wälder verschlagen hatte, war ein sehr vielseitiger Mensch. Zwischen den Besuchen und Verhandlungen mit guten oder böswilligen Indianern las er Bücher über das Leben der Dichter, schrieb viele Gedichte in sein Tagebuch und machte sich dann wieder auf zu Forschungsfahrten, die bis in das Quellgebiet des Mississippi führten, dem Itascasee. Er reiste zu fremden Indianerstämmen und schloß mit diesen Verträge, die den Vereinigten Staaten riesige und reiche Gebiete einbrachten. Der Geologe in ihm sah, daß das Land um die Großen Seen das „erste Ufer sein mußte, gegen das der beide Erdhälften einhüllende Ozean spülte“, eine These, die von späteren Wissenschaftlern bestätigt wurde. Schoolcraft war Völkerkundler, der das Leben der Indianer studierte, ihre Ideenwelt, ihre Mythologie. Er brachte die Indianersagen in Verse, die bald die Schulkinder des ganzen Landes auswendig lernen mußten, wie:

By the shores of Gitche Gumees,
By the shining Big Sea Water.

Der Dichter Henry Wadsworth Longfellow, der im Osten der Staaten lebte, las die Aufzeichnungen Schoolcrafts, die „Algic Researches“, und schrieb 1855 das Indianerepos „Hiawatha“, das Allgemeingut aller Amerikaner wurde.

An der Munisingbucht, am Großen-See-Wasser, lagen die bunten Klippen der Pictured Rocks mit den hallenden Höhlen und der hochgehenden Brandung des Lake Superior. Dort hatten die Götter des Donners und des Blitzes ihren Wohnsitz. Kamen hier die Chippewas in ihren Birkenkanus vorüber, warfen sie Geschenke an Wildpret und Hirschhäuten für die Götter in die geheimnisvollen Grotten.

Auf den Pictured Rocks wohnte auch die alte Nokomis, die Tochter des Mondes. Sie hatte den jungen Hiawatha großgezogen und ihn unterwiesen in der Kunde von den Wäldern, dem großen Wasser und dem Himmel.

Wieder heult unsere Dampfpeife. Am Haus des Schleusenmeisters erscheint ein Signal. Die Schleusentore öffnen sich weit. Ein Erzfrachter kommt heraus. Wir können einlaufen. Hinter uns schließen sich wieder die Tore. Um sieben und einen halben Meter werden wir gehoben. Nun öffnen sich die oberen Tore. Wieder ein kurzes Pfeifensignal und wir gleiten hinaus. Wir ziehen dahin zwischen den bewaldeten Ufern, die sich zur Whitefish-Bai öffnen.

Gitche Gumees, wie der Lake Superior in der Sprache der Chippewa heißt, ist zu einer Heerstraße geworden. Erzfrachter von den Häfen Michigans und Minnesotas, Kornschiffe aus den kanadischen Häfen von Port Arthur und Fort Williams, hoch mit Holz beladene Leichter ziehen an uns vorüber.

Gitche Gumees shining Big Sea Water blinkt noch genau wie früher zu den Zeiten von Schoolcraft und Georg Stuntz, und auch die gewaltige Entfernung vom Soo bis nach Duluth ist die gleiche geblieben.

Blickt man auf die jähren wilden Ufer oder in die große Tiefe, da spürt man in sich die alte Chippewa-Sage von Gitsche Gumees, dem geheimnisvollen, mächtigen See. Dreihundert- und neunzig Meter tief ist Gitche Gumees an der tiefsten Stelle. Neunzig Meter unter dem Meeresspiegel liegt sein Boden. Seine kalte Tiefe gibt nur selten einen Toten heraus.

Gitche Gumees ist die allmächtige Herrscherin, die das Schicksal bestimmt. Hier wurde die Erde erschaffen. Die Chippewa sagen, daß am Anfang aller Dinge Michoban oder Manitou mit den Tieren auf dem Floß trieb. Michoban, der oberste Gott der Chippewa, wollte das Land. Er hieß den Biber in die Tiefe tauchen und Land heraufbringen. Der Biber sprang vom Floß und kam außer Atem wieder nach oben. Den Grund hatte er nicht erreicht. Darauf schickte Michoban den Otter nach unten. Der Otter blieb wohl länger unten, doch als er wieder zum Floß zurückkehrte, hatte auch er den Grund von Gitche Gumees nicht erreicht. Michoban war ganz verzweifelt und wollte den Versuch, Land zu erhalten, bereits auf-

geben, als sich freiwillig die kleine Bismarrratte meldete. Sie sprang über Bord. Es dauerte eine Weile, da kam sie wieder und hielt ein winziges Sandkorn in der Pfote. Die kleine Bismarrratte hatte es geschafft: sie hatte das Land heraufgebracht.

Und Michoban nahm das Sandkorn und hauchte es an und schuf daraus die Welt, die dunklen Wälder, die zerklüfteten Berge, die Inseln und die felsigen Ufer. Wa

Wer ist wer?

Joseph Ressel

Eine der bedeutsamsten Erfindungen der Schifffahrt ist zweifellos die Schiffsschraube. Sie hat alle andern Antriebsarten aus dem Seeschiffsbau verdrängt. Man sieht kaum noch Seitenräder und selbst der in den letzten Jahrzehnten entwickelte Voith-Schneider-Antrieb, die rotierenden Messer, wie wir sie beispielsweise bei der Bodensee-Flotte oder unsern Minenräumbooten des letzten Weltkrieges hatten, sind kein vollgültiger Ersatz für die Schiffsschraube geworden. Sie beherrscht die Seefahrt.

Wer erfand nun diese Antriebsart? Ja, das war ein österreichischer Forstmeister, Joseph Ressel, geboren am 29. Juni 1793 im böhmischen Städtchen Chrudim in der Nähe von Pardubitz. Ressel schien weniger Gefallen daran zu finden, im wilden Forst den Hirsch zu schießen, als an technischen Basteleien. So fertigte er als 19-jähriger, 1812, bereits eine Zeichnung an von einem Schiff, das von einer archimedischen Schraube angetrieben wurde. Diese war ihm bereits von Schöpfwerken her bekannt. Warum also sollte ein solches Gewinde, das das Wasser ansaugte, nicht einmal die umgekehrte Arbeit leisten? Da Ressel die Mittel fehlten, ein derartig angetriebenes Schiff zu bauen, versuchte er, seine Erfindung den Engländern und Franzosen anzubieten. Aber er stieß hier auf taube Ohren. Die Erfindung der Dampfmaschine und ihre Verwendung in der Schifffahrt, sowie der Antrieb durch Schaufelräder waren noch zu neu, man besaß noch zu wenig Erfahrungen, um sich nun gleich auf grundlegende Neuerungen einzulassen. 1827 erhielt er endlich ein Patent auf seine Erfindung. Nun gelang es ihm auch, einen Geldgeber für die Versuche zu finden. 1829 lief das von ihm erbaute Schraubenschiff „Civitta“ in Triest vom Stapel. Die 6 PS starke Dampfmaschine wirkte auf die archimedische Schraube. Die Probefahrt wurde leider durch einen unglücklichen Umstand, den Bruch eines Dampfrohres, stark beeinträchtigt. Es nützte gar nichts, daß er ein neues Dampfrohr einbaute, die Polizei verbot ihm jede weiteren Erprobungen.

Trotz der Engstirnigkeit der Triester Hafenpolizei hat aber bald darauf die Schiffsschraube ihren Siegeszug angetreten. Der Engländer Smith vervollkommnete die Schraube und baute im Auftrag der britischen Admiralität den ersten Schraubendampfer „Archimedes“.

Der ehemalige Forstmeister Joseph Ressel blieb der Seefahrt treu. 1848 trat er in die österreichische Marine ein und wurde Marine-Intendant. Am 10. Oktober 1857 starb er in Triest.

Wir bleiben dabei:  EXTRA DER GROSSE DEUTSCHE SEKT

Haben wir

* Teenager

* Twens

und

* Halbstarke

an Bord?

HALBSTARKE SIND DAS SCHLECHTE GEWISSEN IHRER ELTERN

Natürlich, ein Schiff ist doch kein schwimmendes Altersheim. Teenagers und Twens bilden sogar die absolute Mehrheit (84 Prozent). Darüber hinaus sind sie auf dem besten Wege, einen neuen seemannischen Typ zu bilden. Der unterscheidet sich vom althergebrachten Typ des Jungkerls ziemlich erheblich.

Für den Landgang ist er in schicker Schale, adrett und keß und eben anders. Warum sollte eine ganze Industrie, die eigens für ihn auf Hochtouren arbeitet, spurlos an ihm vorübergegangen sein? Die Industrie hat es versäumt, ihre Modeschöpfungen für den Seemann zu spezialisieren. Damit würde sie wohl auch kaum große Geschäfte machen können, denn an Land ist unser Teenager und Twen ganz wie alle anderen. Darauf legt er Wert. Was seinen seemannischen Beruf betrifft, so gleicht er eher einem Tiefstapler. Er vermeidet es, ihn öffentlich zur Schau zu tragen. Weite Schifferhosen und eine Kopfbedeckung, die blau sein mußte, wie das Meer, dafür kann er sich nicht erwärmen. Nur wenn man ihn an Land „trotzdem“ als Seemann erkennt, bekennt er sich nicht ohne einen gewissen, manchmal geradezu schüchtern erscheinenden Stolz zu seinem Beruf. Er ist nämlich ziemlich genau im Bilde, was die an Land von ihm erwarten: Ewig ondulierten Gang, Kömbuddel, Teerparfüm und in allen Armen ein paar schlechte Mädchen. No Sir, diese Schablone paßt ihm nicht.

Auch an Bord ist es nicht unbedingt Schipper- oder Pudelmütze und blauer Troyer, was er bevorzugt, von Wäsche hinten und fliegenden Bändern ganz zu schweigen. Eher Nietenhosen und Buschhemd Chronist kennt eine Deckscrow, die eines morgens beim Lukenklarmachen mit blendendweißen Sixpencemützen an Deck erschien, geschlossen. Sie hauten ran und der Erste freute sich. Auch dann noch, als drüben an der Küste das Weiße nur eben noch ahnbar durchschimmerte.

Dieser Typ hat eine Vorliebe für Transistorengeräte, Tonbänder und Fotoapparate. Er hat die Überzeugung, daß aller technischer Komfort speziell für ihn erfunden ist. Ein Ausguck hat einmal einen in Texas erstandenen Kleinstempfänger mit auf die Back genommen, die winzige Antenne an das Vorstag geklemmt, den Apparat im Handschuh verstaubt und einen Ohrstöpsel im Ohr. So war er dort vorne vor dem Ankerspill mit der Welt verbunden. Nur die Telefonverbindung mit der Brücke wollte nicht so richtig klappen. Immerhin hatte er dafür ein Ohr frei.

Dieser neugemachte Jungkerl ist der Typ des Führerscheinbesitzers. Autos kann man im

Chrom förmlich lächeln sehen, wenn so ein moderner Maat es liebevoll wie ein rohes Ei bis in die hinterste Ecke der Luke bugsiert.

Wenn sie an Bord kommen, sind sie zuerst sehr kritisch. Und für Autorität, die nicht hundertprozentig hinhaut, haben sie einen Empfangsverstärker eingebaut und auch einen ziemlich robusten Sender. Auch auf „immer so gewesen“, „hebt wi freuer ok nich hatt“, reagieren sie äußerst sauer. „Wie können wir das anders machen und wie machen wir es überhaupt am besten?“, das sind Töne und Fragen, die auf ihr Nervenkostüm — sie haben nämlich auch schon eines — auf ihre Hirnelektroden, ihre seelische Steuerung und ihren Muskelmechanismus wirken, wie Superbenzin auf einen 190 SL. Auch später bleiben sie dann immer etwas auf Distanz. Von Romantik scheinen sie gar nichts zu halten, jedenfalls verstehen sie es großartig, solche Anwendungen zu verstecken. Umso höher stehen Wirklichkeit und möglichst harte Tatsachen in ihrem Ansehen. Rosinen im Kopf und Flausen sind nicht ihre Sache, umso mehr aber glasklare Kalkulation, nüchterne Sachlichkeit und kühle Vernunft. Die ständig zur Explosion neigenden Jungkerls von gestern könnten das nur als Weisheit des Alters verstehen. Trotzdem oder gerade deshalb steht hot music bei ihnen genauso hoch im Kurs wie Schnulzen. Verbürgt ist auch der Fall, wo ein Leichtmatrosenrudergänger den W. O. bat — es war Sonntags morgen — und ein Atlantiktag wie aus dem Ei gepellt — doch die Orgelmusik in der Funkstation nicht abzuschalten. Dieser Typ hat eine ausgesprochene Begabung zum feinen Kerl und guten Kumpel. Für ein Laster allerdings ist er ein bißchen anfällig, er neigt nämlich manchmal zur Erkältung, denn sein Streben nach Sicherheit, aufwärts und den richtigen Finanzen ist manchmal zu unterkühlt.

Und Halbstarke und Nur-Job-Sucher? Gewiß, die gibt es auch. Aber meistens nur als Gastrollegeber. Diese letzten Maaten schießen meistens bald wieder an Land, wo der Pfeffer und neue Jobs wachsen oder sie werden richtige Teenagers und Twens, wie das Leben auf See sie produziert und bestens brauchen kann.

H. S.

B. Graham zur JUGEND

Ich las kürzlich in einer Zeitschrift, daß die Eltern eines Durchschnitts-Teenagers etwa 15 000 Dollar ausgeben müssen, um ihn durch diese bestimmte Zeit seines Lebens zu bringen. Man schätzt, daß in dieser Periode der Junge oder das Mädchen 4732 Glas Limonade oder Fruchtsaft, 4298 Schüsseln Cornflakes ißt, 2096 Pfund Gehacktes, 6156 Portionen Eiscreme, 5408 Riegel Schokolade, 5624 Eier und 5720 warme Würstchen! Er verbraucht im Durchschnitt Kleidung im Werte von 2160 Dollar und 78 Paar Schuhe. Außerdem kauft er 180 Schallplatten. Das ergibt also einen Teenager.

Eine Umfrage durch eine unserer führenden Zeitschriften hat ergeben, daß weniger als die Hälfte unserer Hochschul- und Collegé-Abschlußprüflinge erklären konnten, was die Bill of Rights ist, nämlich das englische Staatsgrundgesetz. Nur 35 Prozent konnten einen einzigen Punkt nennen, in dem unser Wirtschaftssystem dem russischen überlegen ist. Nur 40 Prozent konnten eine einfache Gleichung lösen, und nur 25 Prozent konnten die chemische Zusammensetzung von Speisesalz nennen.

Ich kann nicht genau erklären, was ein Teenager ist — aber ich weiß, daß unsere Jungen und Mädchen in Amerika einige äußerst schwierige Probleme haben. Es ist, als ob die Welt ein riesiger Topf wäre, in dem Teufel mit einem großen Stock dauernd herumrühren. Und die Teenager sitzen mitten drinnen. Sie werden körperlich schneller reif als geistig und müssen schon wichtige Entscheidungen treffen. Ein Teenager, der gefragt wurde, was sein größtes Problem sei, antwortete: „Ich habe so viele Probleme, daß ich nicht weiß, was ich zuerst nennen soll.“ Unsere Teenager leben in dieser technischen Welt mit all ihren Raffinerheiten, mit ihren Vergnügungen, mit ihrer Überbetonung des Geschlechtlichen, sie haben Überfluß an freier Zeit und dazu eine Menge Geld. Die heutige Welt mag sehr verschieden von der Welt etwa zu Jesu Tagen sein, aber die Grundprobleme und Schwierigkeiten der jungen Menschen von heute wie damals sind die gleichen.

Eins der Probleme, die junge Menschen heute in besonderem Maße haben, sind pflichtvergessene Eltern, Erzieher und Vorgesetzte. Ich habe einige Ratschläge von Teenagern für Ältere: Teenager müssen wie Erwachsene behandelt werden, sie müssen für voll genommen werden, und sie haben Liebe und Zuspruch viel nötiger als Kritik. Die Älteren müssen den Jungen ein gutes Vorbild sein. Junge Menschen brauchen nicht so sehr äußere Dinge oder mehr Geld, sie brauchen mehr Liebe und mehr Aufmerksamkeit, und die Älteren müssen mehr Zeit für sie haben.

Außerdem müssen sich junge Menschen auch an Zucht und Ordnung gewöhnen, und sie verlangen selbst nach einer straffen Führung. Sie brauchen aber auch geistliche Leitung. „Wie man einen Knaben gewöhnt, so läßt er nicht

Qualitäts-Möbel
für alle Ansprüche!
preiswert und schön!



Otto Nagel

Kredit bis zu
18 Monaten

NORDDEUTSCHLANDS GROSSE MÖBELSCHAU · HAMBURG-ALTONA NOBISTOR · 16

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

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

davon, wenn er alt wird“. Die amerikanische Jugend ist heute sehr verweichlicht. Eine Untersuchung in neuester Zeit hat ergeben, daß die Jugendlichen in Europa fünfmal gesünder und kräftiger sind als die in Amerika! Führst du ein reines Leben? Schäddest du deinem Körper etwa dadurch, daß du deinen Leidenschaften nachgibst? Du kannst auch jenen Schöpfungsdrang, den wir Geschlechtstrieb nennen, dem Höchsten weihen, der über dir waltet, zu dem du betest. Tue das, und er wird diese Kraft dazu gebrauchen, um eine starke Persönlichkeit aus dir zu machen. (Aus dem Band „Billy Graham an die Teenager“, brosch. DM 2,—, I. G. Oncken Verlag, Kassel).

„Die goldene Göttin schützt sich selbst“

Wie ein Traumparadies erhebt sich dreihundert Meilen südwestlich von Costa Rica ein idyllisches Eiland aus dem Meer. Ein Fels ragt aus den blauen Fluten empor. Die Cocos Isle, berumt, berüchtigt, genebt und verflucht. Das Traumeland unzähliger Abenteurer aus aller Herren Länder. Ein Paradies, aber ein verfluchtes Paradies.

Im sandigen Boden der Cocos-Inseln, so berichten vergilbte Dokumente, so spricht man in allen Kaschemmen und Hafenkneipen der sieben Meere, so fabuliert man in den Büros eiskalt rechnender Manager, im sandigen Boden der Cocosinsel ruht, schläft, träumt ein Schatz. So unendlich groß, daß er seinen Herrn zum Fürsten über Schlösser und Menschen machen könnte.

Die Strandläufer nennen diesen Schatz den „Benito-Schatz“, denn Benito nannte sich der britische Pirat, der sich dieses Vermögen auf tollkühnen Kaperfahrten, in blutigen Gefechten und dadurch, daß er kindlichfromme Indianer überlistete, zusammengaunerte.

Man sagt, der Schatz habe einen Wert von zweihundertfünfzig Millionen D-Mark. Aber da noch niemand den Schatz gesehen, weiß auch niemand Genaueres.

Millionenwerte sind in den sandigen Boden der Cocos-Insel hineingesteckt worden, die Millionen sollten Millionen heben. Vergebens.

Die goldene Göttin schützt sich selbst!!!

Die goldene Göttin? Die Indianer sprechen nicht davon, sie flüstern nur. Was sie flüstern, das sagen sie dem weißen Manne nicht.

Benito, der Brite mit dem italienischen Namen, führte an der Gaffel seines Piratenschiffes die schwarze Flagge der Seeräuber. Seine Männer erkletterten auf nackten Sohlen die Borde der hochbordigen Kauffahrts-Schiffe. Wer sich ihnen ergab, der lebte. Wer sich ihnen widersetzte, der ging zu den Haien hinunter, gnadenlos.

Benito hatte unter seinen Schätzen einen Schatz, der ihm Tod und Hölle brachte, und unendlich schöne Nächte.

Man weiß nicht, wie das Indianermädchen hieß, das dem Räuber Benito Herz, Seele und Körper schenkte, und ein Stammesgeheimnis dazu. Sie ist verflucht, auf ewig verflucht, krächzen die Mediziner in den Palmenhütten. Verflucht, verflucht!

Gloria, so soll Benito das Mädchen gerufen haben, verriet Benito das Versteck der Götzenfigur aus reinem Gold. Er holte sich das Götzenbild. An die hundert waffenlose Indianer verteidigten es. Sie wurden zusammengewal-

den von den harten Männern der See. Und Benito hatte das Götzenbild der goldenen Madonnen-Götzin und hatte das Mädchen.

Eines Tages fing man ihn und die Räuber dazu. Die Hälfte starb unter den Enterbeilen der christlichen Seefahrer, die andere Hälfte scharte man zusammen, halbtot, unverletzt war keiner. Man griff auch das Indianermädchen. Man ließ das Kind mit den Kinderaugen laufen.

Das Mädchen lief nicht weit. Sie lief so weit, daß sie den Galgen sehen konnte, an dem man Benito hing, aufgehängt am Halse.

Jubel und Stolz war unter den christlichen Seefahrern, als man die Räuber hängen sah. Spät, zu spät, kam man auf den Gedanken, daß man sie hätte nach ihren Schätzen fragen müssen. Man hätte sie foltern können, irgendeiner wäre wohl weich geworden. Man entsann sich der braunen Frau. Man hatte sie laufen lassen. Wie dumm. Es war noch eine weiße Frau dabei gewesen. Die war weg wie der Wirbelwind.

Man grub in den Hütten nach, man preßte die Frauen aus. Man fand Gloria, das Indianerkind. Gloria konnte von der goldenen Göttin erzählen. Sie sprach vom Fluch, der auf ihr lag. Doch Gloria fand an der Göttin nichts. Sie hatte Benito geliebt, der „am Halse aufgehängt“ hing. Die christlichen Seefahrer marterten Gloria. Sie konnte nichts sagen, weil sie nichts wußte. „Wo hat Benito die Göttin vergraben, wo liegen seine Schätze.“ — „Bueno, da, dort drüben, auf der Cocos-Insel.“ — „Wo dort?“ — „Ich weiß es nicht, ich war nicht dabei.“ — „Wo ungefähr? Ich hab's von Bord aus gesehen. In der Bucht. Etwa zwanzig Steinwürfe weit, oder auch mehr. Es war im Morgendämmer, ich hab die Schritte nicht gezählt, die die Männer taten.“

Man suchte die weiße Frau. Sie war intelligenter als das Indianerkind. Man fand sie nicht. Man suchte den Schatz. Man fand ihn nicht.

*

Costa Rica, „reiche Küste“. — Als Columbus dem Land den klingenden Namen gab, ahnte er nichts von einer Kokos-Insel, und nichts von einem Räuberschatz. Doch der Schatz ist — das darf mit Sicherheit angenommen werden — da. Niemand fand ihn, niemand hat einen Nutzen von ihm, ausgenommen die Nationalregierung von Costa Rica.

Die Costa-Ricaner sind pfiffige Leute. Sie haben ein Gesetz gegeben, in diesem Gesetz steht: Ein Jedermann kann nach dem Schatz des Benito graben. Wer ihn findet, darf ihn behalten, die Hälfte muß er der Nationalregierung abgeben. Das ist nicht unfair. Ge-graben werden darf bis zu dreißig Tagen frei. Vom nächsten Tage ab ist eine Grabsteuer zu entrichten. Und diese Steuer ist hoch. Sehr hoch.

Seit siebzig Jahren suchen Kolonnen planmäßig nach dem Schatz. Mit primitiven Mitteln, mit modernsten Geräten. An die fünfhundert Kolonnen haben die Insel hoffnungsvoll betreten. An die fünfhundert Kolonnen sind müde heimgekehrt nach St. José. In der großen Bucht zerfallen einige hundert Hütten zu Moder und Staub. Werkzeug verrottet, Grabkreuze verstorbener Schatzsucher vermodern. Und immer, immer wieder kommen neue Kolonnen. Der Schatz des Benito, der ein Seeräuber war — Die goldene Göttin schützt sich selbst. — /top

Höhere Gewalt

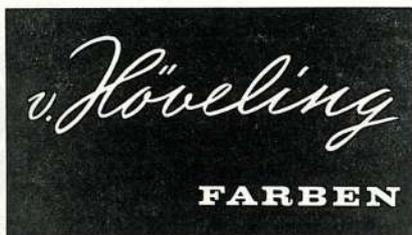


Die Versicherung besichtigt den Schadensfall und verwandelt ihn in eine Summe von DM, die sie bezahlt. — Höhere Gewalt — —. Dieser Begriff scheint abgegriffen in der Seefahrt.

Das von der See zertrümmerte Rettungsboot wird ersetzt werden. Damit ist der Fall landseitig zu den Akten gelegt. Kein Mensch spricht mehr davon. Am allerwenigsten der Seemann selbst, der sein Leben, sein Schiff verteidigen mußte gegen die Höhere Gewalt.

Höhere Gewalt und — de armen Lüd an Land. Der Seemann lebt ständig in, unter und gegen die höhere Gewalt. Sie fordert ihn, besonders jetzt in winterlicher See, immer wieder heraus. Er lebt gefährlich wie Bergführer etwa oder Bergleute, männliche Berufe gleich seinem. Wer sich für den Seefahrtsberuf entscheidet, der begibt sich immer noch mitten hinein in die Gefahr der höheren Gewalt — ungleich den meisten anderen Berufen.

Es ist nicht verbürgt, ob Schiller die Seefahrt kannte und meinte als er schrieb: „Und setzet ihr nicht das Leben ein, nie wird euch das Leben gewonnen sein.“ Er meinte Soldaten. Seeleute sind Soldaten gegen die Höhere Gewalt. Sie fürchten sie nicht, sondern achten sie und lieben sie.





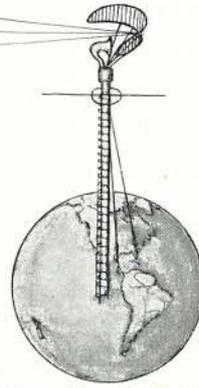
DKW = Sicherheit

J.A. Schlüter Söhne

Ballindamm 2/3 - 45 22 51 - Rentzelstr. 36/48



Im Blickpunkt



Kleine Kritik an der großen Freiheit

Was ist Freiheit? Sie ist das Gegenteil von Zwang. Freiheit und Zwang schließen sich gegenseitig aus —, sollte man meinen. Wer frei ist, unterliegt keinem Zwang, und wer unter Zwang lebt, ist nicht frei. Das ist logisch und sonnenklar —, sollte man meinen. Jedoch so einfach liegen die Dinge nicht.

Wenn man die Sache näher betrachtet, so stellt man fest, daß Freiheit und Zwang sich nicht nur gegenseitig ausschließen, sondern daß sie auf der anderen Seite auch zusammengehören. Das klingt zunächst widersinnig. Man muß sich aber vorstellen, daß Freiheit ohne Zwang überhaupt nicht denkbar ist, sowenig denkbar wie Licht ohne Schatten.

Es steht nämlich vor jeder Handlung, die wir absolut frei tun wollen, immer das Müssen. Anders ausgedrückt: Wenn wir wollen, daß etwas geschieht, so müssen wir auch etwas tun oder veranlassen, damit es geschieht.

Selbst die letzte Freiheit und die größte zugleich, die wir selbst in der Gefängniszelle noch besitzen, die freie Verfügung über unseren Tod nämlich, oder die, uns das Leben zu nehmen, ist, abgesehen von religiösen Bindungen, auch noch unlösbar an das Müssen gebunden. Wir müssen ja zuvor mit einer Rasierklinge oder einem anderen geeigneten Instrument uns selbst eine tödliche Wunde zufügen, oder wie wir sonst unseren Tod herbeizuführen gedächten.

Mit dieser Erkenntnis über die Gebundenheit der Freiheit an den Zwang sind wir die wesentlichste

und wahrheitsfernste Illusion von der Freiheit bereits los. Freiheit kann also nach Anlage der Dinge, nach Organisation der Schöpfung oder wie wir es sonst wollen, niemals bedeuten, nichts zu müssen, sondern Freiheit ist vielmehr immer an das Müssen gebunden.

Sollte es denn also überhaupt keine Freiheit geben? Sollte denn alles Blut umsonst vergossen sein, die unendlichen Blutströme für die Freiheit?

Natürlich gibt es Freiheit. Aber sie ist nicht so absolut, so unbedingt zu begreifen und so einfach zu verstehen, wie wir das bei oberflächlicher Betrachtung geneigt sind zu tun.

In Wahrheit bedeutet Freiheit nur die Möglichkeit, uns die Art des Zwanges frei zu wählen, dem wir uns unterordnen wollen, dem wir gehorchen und dem wir uns beugen wollen.

Wollen wir als Freie leben, so kommt es darauf an, den Zwang, unter dem wir zu leben bereit sind, bewußt zu bejahen. Freiheit oder nicht ist immer nur die Frage, ob wir das Müssen, unter dem ausnahmslos jeder steht, auch wollen, oder ob wir uns dagegen auflehnen.

Wenn uns allerdings diese Freiheit der Wahl unserer Unterordnung von anderen Menschen widerrechtlich streitig gemacht wird, haben wir das Recht und auch die Pflicht, um unsere Freiheit zu kämpfen, und zwar um unserer selbst willen, um der Würde und der Freiheit des Menschen an sich willen.

Dieses Recht und diese Pflicht haben wir auch dann, wenn diese frei gewählte Ordnung dadurch gefährdet oder zerstört wird, daß wir in ihr Unrechtes, Unbilliges, Unmoralisches oder Unsittliches zu tun gezwungen werden.

Leben wir aber in einer frei gewählten und intakten Ordnung und Bindung, der des Staates beispielsweise, der unserer Familie, unserer Bordgemeinschaft, unseres Berufes oder unserer Religion, so würden wir einem Skorpion gleichen, der sich selbst vernichtet, wenn wir gegen diese Bindungen angehen wollten. Denn gerade sie zu bejahen, sie zu wollen, darin liegt unsere einzige und wahre Freiheit. Versuchen wir, sie zu zerstören oder uns vor ihnen zu drücken, so zerstören wir damit zugleich unsere eigene Freiheit. Wir würden uns ihrer selbst berauben und uns unter das Joch der eigenen Unvernunft begeben.

Die innere Leere

Die Maschinen und die Technik brachten auch uns Seeleuten eine Wandlung unseres Geschicks. Sie rauben uns keine inneren Werte — wie manche interessierte Eiferer behaupten. Im Gegenteil, sie erschließen uns den Zugang zu neuen äußeren und inneren Daseinswerten und auch zu alten.

Die innere Leere vieler Heutiger kommt von ganz woanders her als aus der Maschinenwelt. Die Maschinenwelt und die Technik sind ja nicht der Sinn des Lebens, nicht Selbstzweck. Sie sind nur einer der Wege zu diesem Sinn. Nur der Maschine verhaftet zu sein, verarmt den Menschen.

Wir sind, ungleich den Industriebeschäftigten in der Großstadt, mit unserem Arbeitsplatz auf See genau da, wohin sich diese Nervenbündel sehnen, nämlich mitten in der Natur. Sie würden viel Geld für eine Seereise ausgeben. Aus allen Urlaubsprospekten ist zu lesen, wie sehr ihnen der Kontakt und das Erlebnis der echten unverfälschten Natur fehlt. Die ist im modernen Landleben ganz große Mangelware geworden. Uns kann von der Technik her keine innere Leere drohen. Die See bei der Arbeit und Muße für ein gutes Buch nach Daddeldu sind für uns eine Chance, deren Kostbarkeit heute von Unzähligen klar erkannt wird, die das entbehren müssen.

Sportgeist in klingender Münze

Der HSV half der vom Konkurs bedrohten Concordia (Oberliga) und zwar in bar aus eigenen Mitteln. Ein Bravo dieser Sportkameradschaft der Tat.

Wußten Sie schon, daß...

... das Tote Meer pro Liter Wasser ein halbes Pfund Salz enthält?

... die kleinste Meerenge, nämlich der Kleine Belt, zwischen Jütland und Fünen, nur 0,6 Kilometer breit ist, während die größte, die Yucatanstraße, zwischen Kuba und Yucatan, 220 Kilometer groß ist?

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: Haffendruckerei. Einzelbezug (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 6.—.

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



Wasser - DIE INTERESSANTESTE FLÜSSIGKEIT

Wasser nimmt eine ganz besondere Stellung ein. Es kommt in der äußeren Erdhülle zwölfmal so häufig wie alle anderen Flüssigkeiten zusammen vor. Während sich diese bei Erwärmung ausdehnen und bei Abkühlung zusammenziehen, verhält sich Wasser unterhalb von 4 Grad Celsius genau umgekehrt. Bei Abkühlung dehnt es sich aus, wird also leichter. Deshalb gefrieren Seen an der Oberfläche, weil das leichteste Wasser oben „schwimmt“. Darunter können die Fische weiterexistieren. In dünnen Röhren steigt Wasser ohne Pumpe von allen Flüssigkeiten am höchsten. Das erleichtert den Pflanzen



die Beförderung der Nährstoffe in die oberen Pflanzenteile. Daß es die meisten Salze gelöst enthalten kann, ist ebenso wichtig für die pflanzliche Ernährung. Zwischen Säure und Lauge steht es zentral in der Mitte.

Häufig dieselben Schiffe,

... sagte der Staatsanwalt, ... von denen die Strafanzeigen kommen. Monatlich sind es jetzt hundert, die beim Hamburger Seemannsamt eingereicht werden. Für jährlich dreihundert ist die Staatsanwaltschaft zuständig.

Vollbeschäftigung schräg belichtet

Der Inspektor fordert höheres Gehalt für seine Mühe, billigere Besatzungen zu shanghaien. Der Bordangestellte sucht sich die Konkurrenz, wo die Heuer jede Leistung überholt, und der Moses haut in den Sack, wenn es auf seinem Schiff mehr zu lernen als zu verdienen gibt.



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

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt





Seefahrtschule Hamburg

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) bestanden am 1. Februar 1961 die Herren:

Hans Apfelbaum, Wilfried Baumgarten, Herwig Behrens, Dethloff Döschner, Wilhelm Edler, Hermann Gau, Jürgen Hanisch, Gerd Heinrich, Peter Hübschmann, Wilhelm von Hussen, Horst Johst, Ulrich Jonas, Klaus Kwasny, Jürgen Loose, Wolfgang Marrek, Heinz Meyerstrack, Werner Offermann, Diethard Philipp, Karl Rehder, Horst Rühmann, Ulrich Slomka, Michael Täger, Wilfried Wadehn, Hubert Walter.

Zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) am 4. Februar 1961 die Herren:

Dierk Backhaus, Hans Baudzus, Claus Eßling, Lorenz Friedrichs, Klaus Geißler, Franz Hartinger, Johann Kastowsky, Günter Korte, Theo Kuhlmann, Gustav Leinert, Hinrich Loop, Johann Matthies, Günther Schick, Hans Schlieve, Klaus Sievert, Siegwart Zander.

Seefahrtschule Leer

Am 17. Februar 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren: Theodor Aden, Rolf Bremen, Uwe Bruhns, Gerd Buß, Bernhard Edders, Wilhelm Habben, Bernhard Hauschild, Hillmer Hinrichs, Uwe Knipp, Uwe Meyer, Helmut Mindrup, Rudolf Rühl, Hermann Scheepker, Gerhard, Slink, Arthur Ulpts, Ulrich Ulrichs, Gerhard Wäcken, Hans-Georg Wirth.

Schiffingenieurschule Hamburg

Im Februar 1961 bestanden die Prüfungen zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:

Friedrich Bartels, Friedrich-Wilhelm Berkhan, Hans-Peter Brust, Claus Brügge, Günter Erfurth, Ingo Haacker, Ulrich Harder, Adolf Harms, Hans-Rudolf Holtz, Harald Kanitz, Hans Käseberg, Hans Klass, Günther Klaus, Karl-Rudolf Köpke, Adelbert Lorenzen, Heinz-Georg Meyer, Dieter Muus, Hans-Bernhard Müller, Humberto Previst, Erwin Rapp, Armin Schenker, Klaus Schöning, Harald Schröder, Achim Schwencke, Hans Semmelhack, Dietrich Stepke, Werner Ustorf, Ludwig Wefels, Horst Wille, Wilfried Wöbse.

Die Prüfung zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:

John Bachmann, Heinz Bergmann, Jürgen Blöcker, Klaus Bullerdieck, Karl Glade, Helmut Grundel, Harald Hahnkamm, Claus Henning, Harry Hesse, Walter Icheln, Uwe Klinger, Harald Knauer, Jürgen Leu, Wolfgang Ley, Werner Limberg, Bernd Lutter, Gerhard Meyer, Klaus Mitschke, Gerhard Offen, Joachim Pelzer, Manfred Rachlitz, Hans-Otto Ramm, Horst Sahlmann, Manfred Schmidt, Werner Schuldt, Carl-Heinz Sieglitz, Otto Thomsen, Peter Tiedemann.

Sowie die Herren:

Hans Behrens, Heinz Benz, Willi Brauer, Werner Buchholz, Jörg Friedrich, Ernst Goldbach, Gerhard Guse, Egon Haupt, Helmut Horch, Walter Kahl, Joachim Kolbe, Herbert Kühl, Jürgen Langhoff, Folker Loos, Heinz Mahn, Klaus Mansense, Christian Mattick, Enno Mehm, Gernot Neumann, Eberhardt Pohley, Helmut Pohley, Uwe Rump, Manfred Rynio Jürgen Schweimler, Hans-Jochen Simbrig, Jürgen Wanitzek.

Sowie die Herren:

Paul Arp, Hans Hermann Bergmann, Rolf Biesiwig, Klaus Bonke, Wolfgang Bornemann, Albert Buttler, Wilhelm Carius, Heinrich Franz Eumann, Oskar Gamm, Hans-Georg Rudolf Heberer, Dieter Hoffmann, Hans Heinrich Gustav Klaas, Helmut Klappstein, Paul Kleeblatt, Jürgen Heinrich Detlef Kröger, Hans-Helmut Krüger, Helmut Kundrus, Werner Paul, Friedrich Peipers, Hans-Heinrich Pöhlens, Klaus Prüß, Arno Ricklefs, Heinz Röhlung, Hans-Otto Roggenbuck, Gunter Ruess, Hans-Jürgen Rütter, Hans-Peter Schulze, Uwe Sothmann, Arnim Walizewski.

Sowie die Herren:

Hans-Joachim Alzeit, Hans-Jürgen Dreyer, Ernst Julius Eberlein, Willy Engel, Johann Ennen, Alfred Erbs, Dieter Falk, Ulrich Hartmann, Gerhard Haupt, Wolfgang Heinig, Ernst-Adolf Heuer, Alfons Hudetz, Jörg Kleine, Uwe Kratzmann, Horst Kuhn, Horst Lange, Uwe Meier, Hans-Jürgen Oberpichler, Heinz Patau, Rolf Schönblau, Horst Schreiber, Harald Stemmwedel, Egon van Stiephaudt, Franz Strycharczyk, Jan-Axel Sunfleth, Ralf Wahle, Joachim Zülck, Johannes Peter Dittrich.

Zum Seemaschinenisten I (C 4) die Herren:

Rudolf Ballhaus, Wilhelm Bleidorn, Walter Brückmann, Karl-Heinz Claus, Friedrich Dethloff, Erwin Ewald, Harry Feindt, Rudolf Fischer, Werner Fricke, Josef Friedl, Rudolf Gehn, Wilfried Hamann, Bruno Herrmann, Joachim Knobloch, Rudi Kossel, Wilfried Kroll, Hugo Marschewka, Fredy Matzpreich, Hans-Georg Richters, Johannes Sarach, Theo Schulte, Hans-Werner Schulz, Michael Schwarzbauer, Heinrich Steffens, Alfred Steindl, Adolf Vogeler, Gerd Voss.

Zum Seemaschinenisten II (C 3) die Herren:

Karl Ahlf, Harald Becker, Helmut Behn, Kurt Böger, Heinz Bösch, Emil Cornelius, Uwe Delfendahl, Udo Elsner, Reimer Goos, Helmut Hansen, Richard Harmstorf, Wolfgang Henning, Kurt Hinz, Dieter Josch, Willi Kessler, Siegfried Klante, Claus Lemke, Herbert Mienert, Heinz Raschüttis, Peter Schädel, Alfred Schmied, Fritz Schulz, Josef Schütz, Karl Spruck, Werner Stannieder, Edwin Trothe, Heinz Weihs, Hans-Jürgen Wiebe, Hartmut Falke-meyer, Peter Laß.

Schiffingenieurschule Bremen

Im Januar 1961 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:

Bernhard Ahlers, Helmut Fenker, Richard Goldgrabe, Diedrich Grommé, Karl Heinz Hansen, Helmut Harde, Günter Hillmann, Georg Jelden, Hans-Georg Köhn, Herbert Kunze, Fred Meyer, Karl-Hermann Miedtank, Werner Reimers, Claus Rummier, Robert Schulte, Artur Wiesner, Eckehard Witthold, Klaus Zitzmann;

Zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:

Dieter Barghorn, Helmut Bastenhorst, Horst Bierwirth Hayko Bödecker, Helmut Bott, Hermann Brechtel, Günter Brockmann, Gerd Evers, Klaus von Haefen, Arnold Haesius, Rolf Handschuh, Herbert Hanko, Herbert Heinrich, Hermann Hellwege, Hans-Jürgen Hohnhorst, Lutz Hoppe, Uwe Hüners, Hartmut Kaernbach, Konrad Käser, Dietrich Klimmey, Erwin Komischke, Helmut Lampe, Arnold Looks, Andreas Marschallek, Bernd Martens, Hermann Meyer, Peter Meyer, Herbert Oberschelp, Hans-Heinrich Peters, Dieter Preuß, Hans Regier, Jürgen Saschek, Hans Schäfers, Heinz Scherbarth, Manfred Schnibbe, Karl-Heinz Schürer, Hermann Schütte, Hans Schulz, Friedrich Strauß, Hubert Thomas, Rolf Weiß, Günter Zimmann;

Zum Seemaschinenisten II (C 3) die Herren:

Ignaz Bock, Franz Böhm, Fritz Buchholtz, Bernd Bühling, Dieter Fabian, Manfred Geercken, Siebelt Gerdes, Tilman Grommé, Gerhard Hybsz, Gerhard Korn, Winfried Krause, Dieter Michaelens, Rolf Möllenberg, Rolf Penning, Klaus Peltzer, Konrad Pickhard, Wolfgang Quade, Helmut Renneke, Rolf Rostalski, Alfred Schwanewedel, Edgar Stein, Lothar Wagner.

Schiffingenieurschule Flensburg

Im Februar bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:

Heinz Becker, Gerhard Brüning, Theodor Büsen, Dye Claussen, Bruno Gabler, Johann Graeven, Manfred Hahn, Friedrich-Wilhelm Hein, Klaus-Uwe Hesse, Siegfried Hetebrüg, Gerhard Hillebrands, Dieter Juhnke, Ernst-Wilhelm Nielsen, Hans-Karl Rohwedder, Horst-Dieter Russiam, Hans-Josef Schmitz, Ernst-August Spiel, Arst Tiedemann, Christian Waje, Wolfgang Winzenberg, Bodo Wolff.

Zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:

Peter Bonzelius, Gerhard Borowski, Heinz Flohr, Klaus Günther, Egon Hamm, Uwe Hansen, Dietmar Hesse, Carl-Hermann Keitel, Dieter König, Jürgen Laging, Günther Metzger, Peter Nissen, Hinnerk Schildt, Horst Schöndube, Reimer-Jakob Schröder, Wolfgang Todt, Wilhelm Vehrung, Wilhelm Wendler, Hans Wiese, Joachim Witte, Joachim Conrads, Jürgen Dau, Peter Dereschewitz, Heinrich Freitag, Nicolai Hansen, Hans-Peter Henkens, Hans-Jürgen Huschel, Peter Johannsen, Volker Kirchoff, Hans-Günther Kumpf, Werner Lange, Hans Langfeld, Martin Mallin, Hanno Meier, Wolfgang Mudrack, Günther Neumann, Knut Paulsen, Jörg Rehberger, Klaus Reimer, Karl-Heinz Schlichting, Paul Styger, Johann Ulfrerts, Dieter Wenig, Ernst Wischeropp, Joachim Adolf, Eckhard Baur, Horst Ellerhorst, Johannes Erichsen, Joachim Groß, Hanfried Hasselmeier, Günter Herrmann, Johann Hinrichs, Johannes Jongebloed, Peter Kock, Holger Lauritzen, Horst Pajung, Harald Schmidt, Heinz-Josef Schmitz, Uwe Smok, Klaus-Dietrich Tietgen, Dietrich Trapp, Helmut Volkman.

Zum Seemaschinenisten I (C 4) die Herren:

Wolfgang Anders, Hermann Andresen, Johannes Bigus, Frank Birth, Johann Busch, Johannes Engemann, Hans-Heinrich v. Essen, Klaus Faber, Rudolf Füllner, Ingo Gaethe, Karl-Heinz Geppert, Erwin Grabein, Karl-Heinz Henschel, Erwin Hübner, Herbert Huke, Friedrich Intemann, Günter Karsten, Fritz Kasack, Mathias Klöpfer, Walter Kopatzki, Jan Kramer, Klaus Kruse, Hans-Henning Madsen, Peter Meister, Johann Mencke, Klaus-Jürgen Paasch, Martin Röhse, Gert Reinhold, Peter Richter, Uwe Rönke, Arnold Rosemann, Wolfgang Schmee, Ingo Teichmann, Jürgen Tetzlaff, Max Teuber, Bruno Uhl, Uwe Walther, Wolfgang Weingarten.

Die Prüfung zum Seefunkzeugnis 2. Klasse bestanden die Damen und Herren:

Johannes Andresen, Erwin Feldt, Inge Höchstlein, Chirstl Lauenstein, Antje Mertens, Klaus Narr, Wolfgang Schwenk, Volker Ulbricht.

Zum Seefunksonderzeugnis die Herren:

Hans Bäter, Günter Brögeler, Fritz Chirsten, Hans-Otto David, Peter Jendrissek, Josef Kersting, Rolf Meyer, Johannes Nitsch, Klaus-Dieter Reichel, Karl Rudner, Winfried Weiland.

Seefahrtschule Bremerhaven

Am 23. Februar 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Eckhard Bäcker, Heiko Bauch, Volker Brunkhorst, Rolf-Dieter Haase, Wolfgang Hancke, Jürgen Hanebuth, Klaus Herz, Klaus Kastens, Peter Krüger, Ingo Kruhm, Gert Leben, Günter Luethen, Günter Polkowski, Walter Richter, Siegfried Scholz, Kurt Schulz, Helmut Stoll, Heinrich Ulrich, Willy Wollerich, Jürgen Zahn.



Das Bücherbrett

Jochen Brennecke: **Schlachtschiff Bismarck**, Höhepunkt und Ende einer Epoche. Ganzleinen, DM 26,80, in Koehlers Verlagsgesellschaft Jugenheim/Bergstraße.

Gerhard Schäpe von der X. Division sagt aus:

„Das Licht funktionierte fast bis auf die letzte Minute. Mein Divisionsoffizier stand am Luk. Sachlich und ruhig, wie beim Gefechtsdienst gab er Verhaltensmaßnahmen. Er wartete, bis der letzte Mann aus der Abteilung an Oberdeck war. Der Engländer schoß noch aus allen Rohren. Das Oberdeck bot einen traurigen Anblick. Das Schiff neigte sich nach Backbord. An der Steuerbordseite lagen die Toten und Verwundeten, denen man nicht mehr helfen konnte.“

Ein paar der 38er Rohre waren von Rohrkrepiereien soerschissen, daß sie einer Bananenschule glichen. Der Mast, der unsere Flagge trug, war gebrochen und hing nach achtern.

Als sich das Schiff immer mehr neigte, hieß es: „In den Bach!“

Ein Augenzeugenbericht von Kampf und Untergang des modernsten und stärksten Schlachtschiffes bis zum zweiten Weltkrieg, — nur einer von vielen. Das Auge sieht und das Ohr hört mit beim Lesen dieser dramatischen Berichte von Überlebenden. Sie rollen ab wie ein Film voller unerbittlicher Wahrheit. Das Werk enthält auf seinen 532 Seiten mit vielen Dokumentarfotos einen Einblick und einen Überblick über Höhepunkte und Ende einer Schlachtschiffepoche, wie sie an absoluter Vollständigkeit nicht überboten werden können. Das Buch ist ein Zeitdokument von höchsten Graden. Keine Geheime Kommandosache, kein Führerbefehl, kein Protokoll von Lagebesprechungen deutscher oder englischer Schiffsleitungen, nichts hat der bekannte Seeschriftsteller, übrigens von Haus aus Handelsschiffmann, vernachlässigt, um seine Darstellung des dramatischen Geschehens um die Bismarck umfassend und erschöpfend gestalten zu können. Jochen Brennecke hat jahrelang alle verfügbaren Quellen studiert, alle maßgeblichen Persönlichkeiten in den Schlüsselpositionen interviewt oder interviewen lassen, um uns ein Werk vorzulegen, das die Vervollkommnung all dessen darstellt, was je über die Bismarck geschrieben oder gefilmt worden ist. Es ist eines jener ganz seltenen Geschichtswerke geworden, die sich lesen wie ein Edgar Wallace. Es besitzt die authentische Qualität für zukünftige Generationen, eine Quelle des Studiums des Seekriegs an sich zu werden. Es ist dem Autor geglückt, das außerordentlich umfangreiche Tatsachenmaterial so zusammenzufügen und zu gestalten, daß dahinter die Wahrheit wie aus einem Guß in Erscheinung tritt. — Schp —

„Weyers Flotten-Taschenbuch 1961“ erschien nunmehr bei J. F. Lehmanns Verlag, München, im 63. Jahrgang. Man kann wohl sagen, daß dieses einmalige Werk, für das Alexander Bredt verantwortlich zeichnet, die Bibel aller Marinefreunde ist. Auf 384 Seiten sind sämtliche Kriegsschiffe der Welt, ja, selbst die kleineren wie Äthiopien, Korea, Mexiko, die Schweiz, Thailand usw. aufgeführt. Sehr ausführlich ist auch der Bilderteil mit den Fotos und Skizzen, die größtenteils von Erich Gröner stammen. Gerade dieser neueste Jahrgang ist besonders interessant dadurch, weil der Kriegsschiffbau durch nuklearen Schiffsantrieb, nukleare Sprengmittel, durch die weitere Verbesserung der Elektronik und besonders durch den fortschreitenden Ersatz der Artillerie durch Fernwaffen erhebliche Wandlungen erfahren hat. Damit hat sich auch das äußere Bild der Schiffstypen stark verändert. (Flex. Einband, DM 35,—.) ld.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:

Seemannssonntag, d. 23. März 1961 aus Flensburg
Seemannsmonatag, d. 20. April 1961 aus Hamburg
Achtung: neue Frequenzen!

| | GMT | kHz | m |
|-----------------------|-------|--------|-------|
| Fernost | 08.00 | 21.650 | 13.86 |
| | | 15.275 | 19.64 |
| | | 11.795 | 25.43 |
| Japan | 11.00 | 17.815 | 16.84 |
| | | 21.735 | 13.80 |
| Mittelost | 14.00 | 21.730 | 13.81 |
| | | 17.875 | 16.79 |
| Nahost | 17.15 | 15.405 | 19.47 |
| | | 11.795 | 16.79 |
| Afrika | 18.30 | 15.275 | 19.64 |
| | | 11.895 | 25.22 |
| Westafrika | 20.30 | 11.925 | 25.15 |
| | | 9.605 | 31.23 |
| Südamerika | 23.45 | 11.945 | 25.12 |
| | | 9.735 | 30.82 |
| Nordamerika Ostküste | 01.15 | 11.795 | 25.43 |
| | | 9.640 | 31.12 |
| Mittelamerika | 03.00 | 9.735 | 30.82 |
| | | 6.145 | 49.00 |
| Nordamerika Westküste | 04.15 | 11.795 | 25.43 |
| | | 9.640 | 31.12 |



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken **314944**

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

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

cq — cq — cq an alle

DIE FRAU VON BORD AUS GESEHEN

Hiermit bringen wir unseren Lesern eine Zuschrift zu diesem Thema. Dies tun wir umso lieber, da sich unsere „Kehrwieder“ auch bei Seemannsfrauen und solchen, die es werden wollen, wachsender Beliebtheit erfreut. Unser letzter Artikel rückte unsere bessere Hälfte an Land ins rechte Licht. Es war ein kleines Denkmal für die Seemannsfrau schlechthin. Unser Fahrsmann sagt dazu nachdenklich und kritisch:

Bedenke, daß er Seemann ist!

Es ist nicht alles Gold, was glänzt. Mit dieser Binsenwahrheit ist schon vieles angedeutet, was ich auf dem Herzen habe.

Schlager und billige Literatur haben im Laufe der Jahre viel dazu beigetragen, Charakter und Gesicht des Seemanns zweifelhaft zu porträtieren. Soweit es sich um Karikaturen handelt, lächelt man darüber, auch wir. Trotzdem blieb soviel hängen, daß viele Frauen sich den Seemann muskelstrotzend, rauflustig, trunkefreudig und arbeitsscheu vorstellen. Nur wer, wie wir selbst, in diesem Beruf steht, weiß, wie weit man da von der Wirklichkeit entfernt ist. Es ist leider Tatsache, daß heute noch ein großer Teil unserer Frauen sich den Seemann so vorstellt, wie er teilweise in einem gewissen Kunstgenre glossiert wird.

Wenn unsere Frauen die Probleme des Seemannslebens wirklich verstehen wollen, müssen sie sich auch mit dem Leben und der Arbeit des Seemanns befassen, sich hinein-zudenken versuchen.

Durch die zunehmende Technisierung unserer Schiffe werden auch an das Personal immer qualifiziertere Anforderungen gestellt. Ob es sich dabei um nautische oder technische Offiziere, Matrosen, Heizer, Motorenwärter, Küchen- oder Bedienungspersonal handelt, ist gleichgültig. Von jedem einzelnen wird restloser Einsatz und profunde Sachkenntnis verlangt. Die Sicherheit des Schiffes erfordert jeden, ausnahmslos. Wenn sich heute der deutsche Seemann im Ausland eines guten Rufes erfreut, so ist es irrig anzunehmen, daß nur das Äußere des Schiffes ausschlaggebend ist. Vielmehr geben erst der Mensch und die Persönlichkeit jedem Schiff sein Gepräge. Allein zeitmäßig kann es sich daher heute kaum noch ein Seemann erlauben, sich im Ausland käuflichen Vergnügungen hinzugeben.

Man darf nicht übersehen, daß die Menschen an Bord charakterlich, altersmäßig und herkunftsmäßig sehr verschieden sind, so daß große Reibungsflächen entstehen. Wenn sie dann im Heimathafen versuchen, sich einen Ausgleich zu verschaffen, so sollte das verständlich sein. Nichts ist natürlicher, als daß sie dann den Weg zur Frau suchen. Und nun fangen die Probleme an. Auch in unseren Häfen gibt es leichte Mädchen. Die Heuer und das aufdringliche Angebot sind nicht gerade ein Wegweiser auf den „rechten Pfad“. Das ist aber zu billig, um hier weiter erörtert zu werden. Vielmehr liegt das Streben des seefahrenden Mannes in der Gründung einer Ehe und Familie. Am Anfang steht das Kennenlernen einer Frau, durch die er dann auch fern der Heimat seelisches Gleichgewicht und Halt findet. Aber wo, wann und wie? Und wieviele Frauen wissen wirklich wie einem Seemann zumute ist, der sie sucht?

Andererseits sollte sich aber auch jede Frau ganz genau vor Augen führen, welche Belastungen sie auf sich nimmt, einen Seemann



als Freund und später als Gatten zu wählen. Es muß in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß der größte Teil der Seemannssehen durchaus glücklich ist, wobei man nicht umhin kann, diesen Frauen höchstes Lob und Anerkennung auszusprechen. Eine Frau, die heute einen Seemann kennenlernt, muß sich aber darüber im klaren sein, daß zum wirklichen gegenseitigen Kennen- und Verstehenlernen wenig Zeit ist. Auf solcher Basis brüchlich einen Zusammenhalt zu erschreiben, ist schwierig. Bis zur nächsten Hafenliegezeit vergehen meist mehrere Monate. Brieflich läßt sich viel versprechen und leicht wird idealisiert und der Partner glorifiziert. Die Wirklichkeit des wahren Charakters ist aber nur in längerem Zusammensein zu erkennen.

Die Frau oder Freundin eines Seemanns ist daher auch mehr den Verlockungen und Anfechtungen durch andere Männer ausgesetzt, als andere Frauen, und als es umgekehrt der Fall ist. Lernen nun diese Frauen neben ihrem neuen schon wieder auf Reisen gegangenen Freund einen anderen Mann kennen, so müssen ihnen die Vergleichsmöglichkeiten fehlen. In vielen Fällen werden sie dann den leichteren, bequemeren, weil naheliegenderen Weg gehen. Solange es auf diese Art geschieht, ist nicht viel dagegen einzuwenden, denn jeder soll nach seiner Fassung selig werden.

Anders liegt der Fall, wenn eine Frau schon festere Bindungen eingegangen und den hohen charakterlichen Anforderungen nicht gewachsen ist.

Eine Frau, die aus materiellen Gründen einen Seemann heiraten will, ist ganz entschieden schlecht beraten, denn der Seemann in seiner

Alarm: das Bordekel geht um!

Das Bordekel geht um! Es ist darum so gefährlich, weil es den Kollegen, Makkers und Schummis die Arbeit vereckelt und dem Kapitän, dem Ersten, dem Chief die besten Kräfte von Bord ekelt. Dabei ist das Bordekel keineswegs eine erste Kraft. Dann würde man es nämlich einen Wühler nennen. Nichts von dem ist das Bordekel. Das Bordekel ist eine eklige Kreatur, die, sich ihres eigenen Unwerts bewußt, von der eigenen Unzulänglichkeit durch niederträchtige Schliche abzulenken versucht. Das Bordekel drängt die pausenlos attraktivierten Kollegen und Kameraden in die Verteidigungsstellung, um selbst dem Angriff zu entgehen. Ein ausgewachsenes Bordekel geht dabei so umsichtig vor, daß niemand auf die Idee kommt, seinen eigenen Mangel an Leistung unter die Lupe zu nehmen. Virtuose Bordekel verwenden die gesamte Arbeitszeit dazu, den Kollegen Fallen zu stellen, Schlingen zu legen oder Fallgruben zu schaufeln, kurz, zu intrigieren.

Das geniale Bordekel hat seinen Sitz im Ohr des Kapitäns, 1. Offiziers oder Chiefs. Dort hinein träufelt es seine Verleumdungen, das Gift seiner Unterstellungen, Übertreibungen und Lügen. Es sät Argwohn, indem es die Tüchtigkeit der Tüchtigsten in Zweifel zieht. Es sammelt die Fehler seiner Mitmenschen, wie andere Menschen Briefmarken sammeln, und präsentiert die kostbarsten Exemplare dem Ersten: „Sehen Sie nur, was der Schmidt da wieder verbockt hat. Er mag ja sonst ganz O.K. sein. Aber . . .“ Und das Bordekel wiegt sorgenschwer den Kopf auf den Schultern wie ein gütiger, aber pflichtbewußter Sailor, dem das Wohl der Allgemeinheit über dem des Einzelnen steht.

Das strategisch geschulte Bordekel wird niemals versuchen, seinen Kollegen im Frontalangriff zu schaden.

Seine Methode ist der Buschkampf. So beginnt es seine Sätze mit Vorliebe wie folgt:

„Nichts gegen den guten Schmidt, er quält sich ja redlich — aber ob er klarkommt?“ Die Beantwortung dieser Frage überläßt das Ekel dem Kapitän. Dieser lauscht in sich hinein. Sollte er Schmidt doch überschätzt haben? Man kann sich ja schließlich nicht um alles kümmern. Vielleicht sollte man sich beizeiten um Ablösung bemühen?

Jawohl, liebe Einsos, Chiefs und Kapitäne, um Ersatz für das Bordekel sollten Sie sich kümmern, sonst sind Sie plötzlich Ihre wirklich produktiven anständigen Leute los. Achten Sie auf die Kerle, die sich in Ihre Gehörgänge einnisten wollen. Man erkennt sie sofort an der Bordekelhaften Redewendung: „Nichts gegen den guten Soundso — aber . . .“ — royce —

Isoliertheit an Bord sucht in der Frau als Lebenskameradin gerade das Gegenteil einer Ziehscheindame. Und eine Frau, die mit dem Hintergedanken den Weg einer Seemannssee einschlägt: „Mein Mann ist ja doch nur selten zu Hause“, würde ihre Ehe von vornherein mit negativen Vorzeichen beginnen. Das ist das Letzte, was ein Seemann gebrauchen kann, denn sie handelt dann gegen ihr Gewissen, und damit von Anfang an gegen ihren eigenen zukünftigen Mann. Diese Sätze hören sich hart an, aber man stelle sich einmal vor, daß der Mann in schweren Kämpfen mit den auf See immer noch unüberwundenen Naturelementen

R. B. GREEN & SOERMANN

Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

**Farbenfabrik
Hamburg 11**

Telefon 36 55 73

steht, während seine über alles geliebte Gattin sein Fernsein auf zweifelhafte Weise genießt. Durch seine ständige Naturverbundenheit sieht der Seemann vorwiegend nur das Gute im Menschen, sucht es vornehmlich in der Frau. Er ist daher ständig zum Nachgeben bereit, wie die Erfahrung gelehrt hat. Andererseits ist er aber auch gerade in Liebesdingen oft sehr mißtrauisch geworden, da er schlechte Erfahrungen, die für ihn besonders bitter sind, gemacht hat oder weil er ähnliches von Kameraden gehört hat. Wenn auch hier oder dort der junge Seemann aus der Rolle fällt, so kehrt er doch immer wieder schnell in die Wirklichkeit zurück, und mit zunehmendem Alter wird seine Sehnsucht nach Ehe, Heim und Familie wachsen.

Die Kinder, deren Erziehung der Seemannsfrau meist ganz allein obliegt, erfordern ihre Qualität in höherem Maße, als es bei Frauen der Fall ist, die ständig mit ihren Männern zusammenleben können. In der Vielzahl haben hier auch die Erfahrungen gelehrt, daß diese Frauen sich ihrer Verantwortung voll bewußt waren und die Seemannskinder zu wertvollen Menschen erzogen haben.

Es soll nicht die Absicht sein, durch diesen Artikel den Seemann mit einem Glorienschein zu umgeben, vielmehr soll er dazu dienen, daß die Frauen den Seemann verstehen und ihn als einen Menschen begreifen, der wohl wie alle anderen Menschen ist, mit dem zu leben aber ein erhebliches Mehr an Aufopferung und Größe erfordert. Das ist das Schwierige für die Seemannsfrauen, daß sie im Seemann einem Menschen gegenüberstehen, der es nicht liebt, wenn besondere Maßstäbe an ihn gelegt werden, obwohl er ein anderes Leben führt, als die meisten Männer. R. Kieback

Noch eine Leserschrift

Das Schiff fährt Kohlen

Hin und her fliegt der weiße Ball über die grüne Platte, schnell und langsam, lang und kurz, von einer Seite und Ecke in die andere, knapp eben über's Netz. Da ist auch schon der nächste Fehler. Angabewechsel. Galant wirft er ihr den Ball zu, sie dankt lächelnd mit einem Nicken, sie spielen weiter. Sie spielen nicht etwa an Land in einem feudalen Club, nein, auch nicht an Bord eines versnobten Musikdampfers, sondern auf dem Laubendeck eines biedereren Bulkcarriers, der sich darum sorgt, daß das Abkommen über Kohlelieferungen mit den USA redlich erfüllt wird.

Pralle Sonnensegel vor allen möglichen Öffnungen und Ecken halten das Deck einigermaßen windfrei. Ein sachte schaukelnder Sonnenbrenner spendet unseren Spielern das helle Licht seiner sechs Birnen. „Er“, Leichtmatrose der Freiwache, beweist, daß rosthammergestählte Fäuste auch mit einem zierlichen Tischtennischläger umzugehen verstehen. „Sie“, heimreisende Studentin im anregenden Alter, gefällt sich sichtlich in ihrer Rolle als „Henne im Korb“. Denn ein knappes Dutzend Augenpaare folgt gespannt ihrem Spiel, niemand spart mit höflich-wohlmeinender Kritik und anerkennenden Ausrufen der Bewunderung. So gern sie alle auch zusehen, warten sie doch nur darauf, selbst zum Zuge zu kommen und ihre Fähigkeit glänzen zu lassen. Wie sie so sitzen, die wettergebräunten Gestalten, Matrosen und Jungmänner, Bootsmann

Mein Hobby

Selbstgemachte Krimis auf Tonband

Auf meinem letzten Dampfer hatten wir einen ganz figelienschen Leichtmatrosen. Der hatte sich ein Tonbandgerät erstanden. Es war allerdings, was er damit aufstellte. Daß er den Scheich-Bootsmann mit dessen eigenem innerlichen Reise-Reise! und Törn to! aus erstem sanften Schlummer aufscheuchte — hätte mal sehen sollen, wie der hochkam! — sei nur als Beispiel für seinen Tonband-Einfallreichtum erwähnt.

Seine netteste Idee war, uns bei den Mahlzeiten mit einem Wunschkonzert zu erfreuen. Er hatte sich nämlich jede Menge Musik gesammelt, wo und wie er sie finden konnte — für jeden etwas. Aus allen Ländern und Erdteilen hatte er Originalmusik auf Lager.

Schließlich hatte er ein Team geschaffen, ein Krimi- und Hörspielteam. Der Scheich machte selber mit. Als Professor auf schiefer Bahn mit leichtem Dachschaden leistete er Hervorragendes. Ich machte die Geräusche mit Politiküssen, Lukenkeilen und Roststechern, mit Mokern und Stahlplatten. — Solange, bis die Freiwache sich das verbat. Es hatte auch keinen Zweck; denn ob ich Hufgetrappel, eine

und Bäcker, betont lässig hingelümmelt auf eine Bank, deren eigentlicher Zweck es ist, Schwimmwesten zu beherbergen!

Bevor wir uns hier an Bord weiter umsehen und die Seeleute sich selbst und dem Sportdeck überlassen, widmen wir unser Ohr einer bösen Zunge, die behauptet, daß die Anzahl der Tischtennisjünger mit steigendem Alter der weiblichen Fahrgäste sprunghaft kleiner wird.

Ein Deck höher reckeln sich auf vornehme Weise drei Herren in den bequemen Sesseln des Rauchsalons. Die freundlichen Wandlampen verleihen dem Raum einen Hauch von Gemütlichkeit und den Gesichtern einen behäbigen Feierabendglanz. Die Schiffsleitung, soweit abkömmlich, sitzt zusammen bei einem guten Tropfen. Ruhig, hin und wieder scherzend, erörtert sie auch außer Dienst Schwierigkeiten und Pläne, vergleicht heute mit früher und gibt nette Urlaubserlebnisse zum besten. Unten, im Salon der Mannschaft, haben sich einige Leseratten eingefunden. Zur Schlagerparade von Radio Luxemburg, die etwas über Zimmerlautstärke aus dem Radio röhrt, verschlingen sie harte Wildwestromane, schmökern sie in Büchern namhafter Schriftsteller und, als seltene Ausnahme, in Lehrbüchern ihres Fachs. Eingenebelt in grauem Zigarettenrauch brütet ein Denksportler über ein Kreuzworträtsel.

In irgendeiner Kammer ist Anlaß zu einer kleinen Feier. Die Runde glühender Gesichter protestiert sich zu, erzählt dicke Geschichten und die ältesten Witze, lästert über Schiff und Arbeit und aalt sich wonnevoll in feierabendlischer Unabhängigkeit.

Mit vorgerückter Stunde beginnen sie ihre Sangeskunst zu pflegen, heiser klingen Seemannslieder auf, Shanties und Schnulzen à la Freddy kämpfen erbittert und vergeblich mit dem stampfenden Maschinengeräusch.

Ihr Schiff wiegt sich sanft in der Dünung. Der Ausguck in der Brückennock starrt pflichtbewußt hinaus in die Dunkelheit. Der Assi von der Wache mixt in der Pantry Eiswasser für seine Mannen.

Ein Abend auf See, und das Schiff fährt Kohlen. K. D. Vogeler

Salve aus dem Colt, Springbrunnengeplätsch oder das Streicheln einer Matrosenhand über sammetweiche Haut produzieren wollte, kam immer nur Gewitter im Taifun heraus. Inzwischen habe ich herausgefunden, daß man bei der Elektro-Gesellschaft unter den Kernbuchstaben EMF Geräuschaufnahmen mit den tollsten Effekten bekommen kann. Sehr zu empfehlen für Freunde des Tonbandes, das man an Bord zum erstklassigen Freizeitgerät geworden ist. Euer Hobby-Freund

UNSER FOTOTIP

Er soll als Bootsmann an Bord



Eine kleine Prise „Blitzlicht“ diente bei dieser Foto zur Aufhellung. Erst die Belichtungszeit messen, Synchronzeit für den Blitz einstellen, die entsprechende Blende für die Tagesbelichtung wählen und nun mit Blitz gemeinsam belichten. Daten: Film 17° DIN; Blende 5; Belichtung 1/60 Sek. Binnenblitz von links oben. Bitte viel Geduld bei einem solchen Motiv mitbringen.

Auflösung von Seite 17

Der Brückenbuchstabe

Auflösung: Gold-k-lumpen, Blut-o-range, Saug-g-asse, Kur-g-ast, Bad-e-strand = Kogge

Lösung des Problems Numello

1. Ke8—f7! Droht 2. Sh5 matt und ermöglicht drei ebenso schöne wie unerwartete Abspiele. 1. —, Df4+ (Dc4+, Kf4) 2. Sg5 (Se6, Ke6) matt. Dazu noch: 1. —, g4 (Sd5) 2. Dd4 (Sg6) matt.

Die Betonung macht es Übersetzen

Fotos und Zeichnungen: Altonaer Museum S. 10; Ben Mater S. 5 u. 8; K. Bitterling S. 11; Blohm & Voss A. Werkfoto S. 10; Conti-Press S. 11; Deiko Mater S. 4, 19; E. de Jong S. 20; Foto Lüden S. 7 u. 10; E. Ma S. 10; v. Medvey S. 7 u. 12; Rhein Stahl-Nordsee-Werkfoto S. 10; Archiv Seefahrt-Verlag S. 3, 6, 10; Smith S. 17; J. Veeseer S. 9; K. Wengel S. 15; Titeler I. Wessendorf.

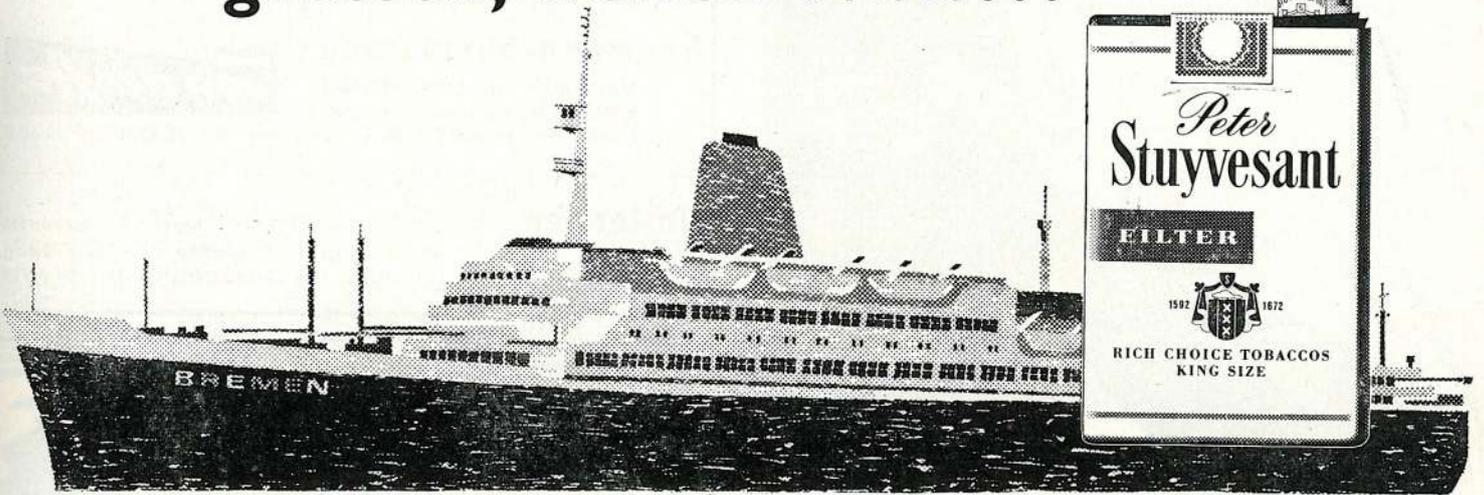
Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verballen und Laschen von Ladung

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



**Die «Bremen» ist wieder
unterwegs auf den Meeren! Wer gibt
ihr das Geleit? Der Duft der
grossen, weiten Welt...**



WILLEM II

ZIGARREN

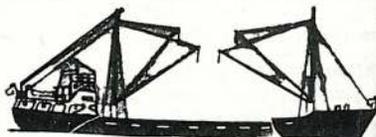
Vom ersten
bis zum letzten Zug
den feinsten,
herrlichsten Geruch!



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

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Persenninge
WALTER HERING
Hamburg 1, Göttenstraße 6 „Kabelgatt“
Telefon 24 94 47/49

See-Ausrüstung **HÜBNER & BOLLWITT, Hamburg 11,**

Vorsetzen 52 (Bei der Überseebrücke) · Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Seemannsausrüstung

Uniformen für Schiffsoffiziere
BREMEN, Ostertorsteinweg 40.41
Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11

Heinrich

von der Aa

Uniformen

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



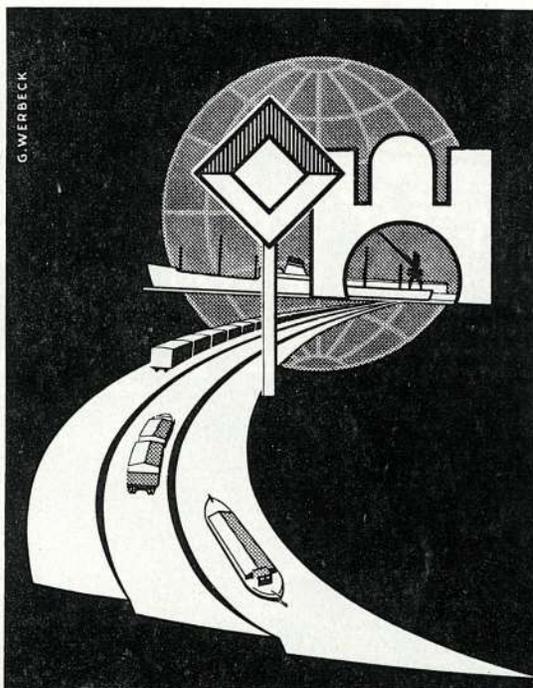
BEISSER GEBRÜDER

FLEISCHIMPORT - FLEISCHWARENFABRIK

Langjähriger Lieferant namhafter
deutscher Reedereien und Schiffsausrüstungsfirmen

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28

Telefon: Sa.-Nr. 36 58 92



HAMBURG

DER ZENTRALE HAFEN MITTELEUROPAS

NACH ÜBERSEE —
ALLE GÜTER
HIERHER

SCHNELLER UMSCHLAG AN
LEISTUNGSFÄHIGEN
HAFENANLAGEN

17 000 ERFAHRENE HAFEN-
ARBEITER, DIE MIT
ALLEN GÜTERN
VERTRAUT SIND, SORGEN
FÜR ZUVERLÄSSIGE
VERLADUNGEN

NACH ÜBER 1100
HÄFEN DER WELT

BIETET MONATLICH 750 ABFAHRTEN IM REGELMÄSSIGEN LINIENDIENST