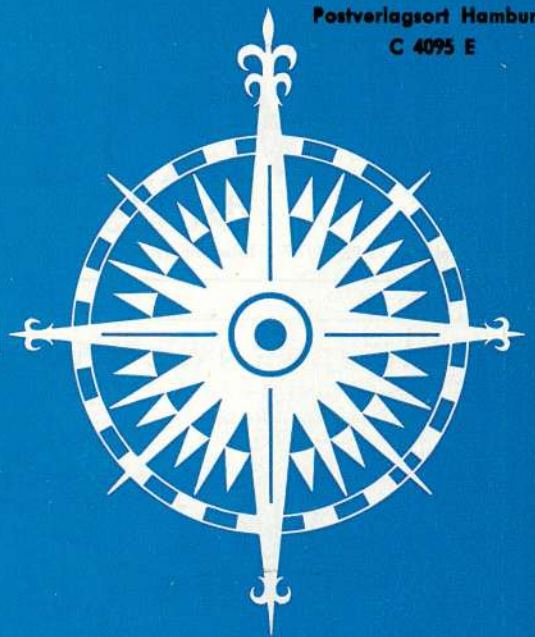


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

Voll voraus ins Binnenland  
Aufwertung der D-Mark  
Vancouver  
Unsere Ladung: Kaffee  
Sport an Bord  
Reporter in der Hosenboje  
Aus der Geschichte  
der Seeschiffahrt  
Der alte Mann und das Meer  
Schmunzelauge  
Konservativ oder modern  
Hoch die Tassen!



Kanarischer Trachtentanz in Las Palmas

Gegründet 1903 (1893)

# CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

**HAMBURG 11**

**SCHIFFSMAKLER**

**HAMBURG-ALTONA**

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

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

**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal

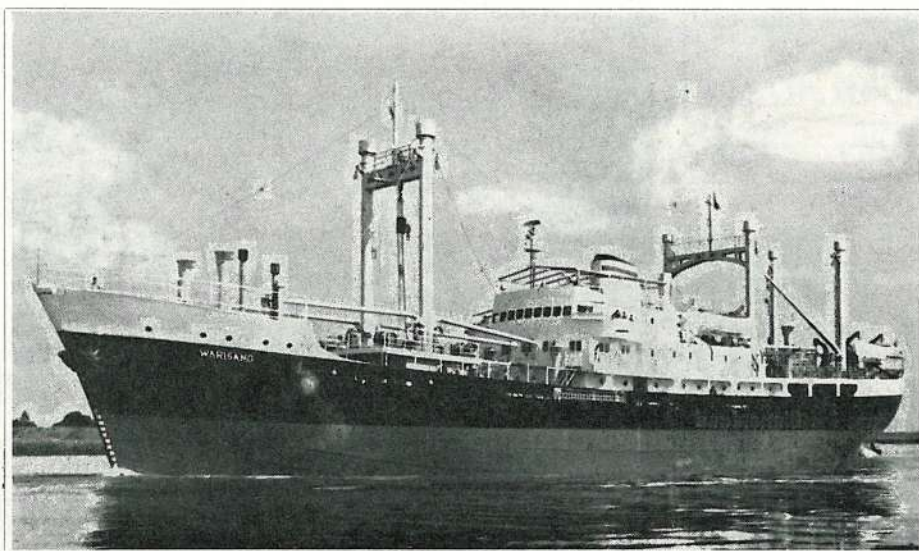


SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB  
WILHELMSHAVEN



**EMDER SCHIFFSAUSRÜSTUNGS G.M.B.H.**

bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht



Motor-Fracht- und  
Passagierschiff „WARISANO“,  
erbaut für das Schifffahrtsministerium  
in Djakarta (Indonesien).

## JOS. L. MEYER

**Papenburg/Ems**

gegr. 1795

Telefon: 741 · Telex: 027 890 · Telegr.: Meyerwerft

Schiffswerft  
Maschinenfabrik  
Kesselschmiede  
Eisengießerei  
Kompressorenbau

# VOLKSWAGEN

Ausstellung und Verkauf

# RAFFAY & CO.

Ballindamm 35 · Ruf 44 14 91  
Johnsallee 3 · Ruf 44 14 91  
Winterhuder Marktplatz 17 · 48 37 39



GEORG P. **Möller** GEGR. 1881

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

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

**Schmid's** Schiffsausrüstungen N. V.

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

**ROTTERDAM:** Schiedamsedijk 52, Ruf: Sa.-Nr. 11 16 50 (8 Linien)  
 Waalhaven Pier 6, Ruf: 7 80 31, 17 62 67 (Lager),  
 nach 18 Uhr: Ruf: 12 05 35, 12 17 84 · Telegr.: JECEEFES

**AMSTERDAM:** Prins Hendrikkade 57, Ruf: 4 94 10, nach 18 Uhr  
 Ruf: 5 89 84, 71 35 33 · Telegramme: SCHMIDSTORES

**Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe**

# 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 Kapitansgröße.



Der Hafen von Le Havre



**KARL GRAMMERSTORF**

Schiffsmakler - Befrachter

**Kiel-Holtenu**

**Hamburg - Brunsbüttelkoog**

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



DAS ZEICHEN  
FÜR  
SCHUTZ  
UND  
SICHERHEIT

ALLIANZ VERSICHERUNGS-AG

Gegr.



1851

**Schaar & Niemeyer**

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

**HAMBURG-FREIHAFEN**

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

*Lieferung nach allen Häfen des Kontinents*

SCHIFFFAHRTSBUCHHANDLUNG

**ECKARDT & MESSTORFF**

HAMBURG 11 · NEPTUNHAUS  
BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1 · 34 43 94



**Seekarten · Bordformulare  
Fachbücher für die Schifffahrt**

**DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS-BANK**

AKTIEN-GESELLSCHAFT

Fernsprecher: 32 20 37

HAMBURG

Fernschreiber: 02 14029

bietet zinsgünstige Kapitalanlage in

**Inhaberschiffspfandbriefen**

mündelsicher – lombardfähig – deckungsstockfähig

für das prämienergünstigste Sparen geeignet

Ankauf vermitteln alle Banken und Sparkassen



**CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11**

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

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



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

# Kehrwieder

5. Jahrgang

April 1961

Nr. 4

In unserer schnellebigen und arbeitsamen Zeit wird das Wort **W E R B U N G** großgeschrieben. Die deutsche Seeschifffahrt, die im Grunde ja nichts zu verkaufen hat, weil sie nichts produziert, stand bisher abseits. Seit Anfang des Jahres hat sich das geändert. Mit 30 Schiffsmodellen, die die verschiedenen Reedereien zur Verfügung gestellt haben und zahlreichem Anschauungsmaterial hat der Verband Deutscher Reeder eine Wanderausstellung aufgezogen, die einen Wert von rund 200 000 D-Mark repräsentiert und der Bevölkerung der küstenfernen Gebiete einen Eindruck von der deutschen Handelsschifffahrt vermitteln soll. Als Ausstellungsorte, und zwar bei einer Laufzeit von je 14 Tagen, sind für das erste Halbjahr 1961 die folgenden Städte vorgesehen: Saarbrücken, Karlsruhe, Ulm, Konstanz, Regensburg, Würzburg und Kassel.

In der Zeit vom 6. bis 19. Februar begann die von Kapitän Schowalter organisierte und unter der Leitung von Kapitän v. Zatorski stehende Schiffsmodellausstellung in der Mügelsbergschule in Saarbrücken ihre Reise. In den 14 Tagen ihrer Dauer besuchten 11 000 Personen diese Ausstellung. Über die Hälfte der Besucher waren Jugendliche. Das Presse-Echo über die Ausstellung war äußerst lebhaft. So berichtete z. B. die „Saarbrücker Allgemeine“ unter der Überschrift „Ozeanriesen in Saarbrücken vor Anker“ wie folgt:

„Auf allen Meeren der Welt kreuzen gewöhnlich die Schiffe, die gestern in Saarbrücken vor Anker gegangen sind. Die Saarbrücker können natürlich nur die naturgetreu nachgebildeten Modelle der Ozeanriesen bewundern, die aber vermitteln einen ausgezeichneten Überblick über die Schiffstypen, die innerhalb der deutschen Handelsflotte gegenwärtig eingesetzt sind. Bei der Eröffnung in der Mügelsberg-Schule sagte Kapitän Schowalter gestern vormittag, das Interesse küstenferner



Am Peilkompass

*Voll voraus*

*in's Binnenland*

Gebiete für die See sei bedeutend größer als man gemeinhin annehme, denn 50% der deutschen Seeleute stammten aus west- und südwestdeutschen Gebieten. Der Kapitän gab einen kurzen Einblick in die Geschichte der deutschen Seefahrt und erwähnte, daß es nach dem letzten Weltkrieg 7 Jahre gedauert habe, bis die deutsche Schifffahrt ihre Funktion als Bindeglied zwischen der deutschen Wirtschaft und den überseeischen Ländern wieder erfüllen können.

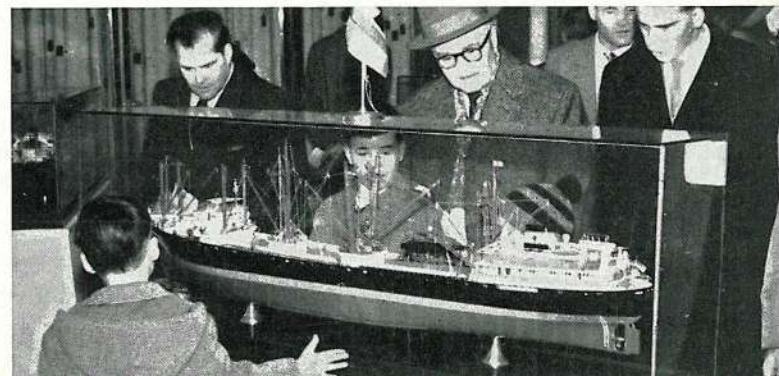
Bürgermeister Schneider, der die Ausstellung eröffnete, begrüßte die Durchführung der Ausstellung in Saarbrücken aus dreierlei Gründen: einmal sei es für die Binnenländer von größtem Interesse zu erfahren, wie die Probleme der Seeschifffahrt gelöst worden seien, zum anderen sei die Belehrung über technische Probleme der Schifffahrt gerade im Saarland wichtig, da die saarländische Industrie nicht unmaßgeblich an der Produktion der Schiffe beteiligt sei, und schließlich sei in unserer schnellebigen Zeit die Kenntnis aller Verkehrsmittel nötig.“

Neben den saarländischen Zeitungen veröffentlichten eine Vielzahl von Publikationen Berichte, Fotos und Meldungen von der Schiffsmodellschau. Die Presseresonanz reichte von Nordschleswig bis München und von Trier bis Bamberg. Auch Rundfunk und Fernsehen berichteten in mehreren Interviews über diese Ausstellung.

Anschließend an Saarbrücken wurde die Schiffsmodellausstellung vom 27. Februar bis zum 12. März in der Gartenhalle in Karlsruhe gezeigt. Bei der Er-

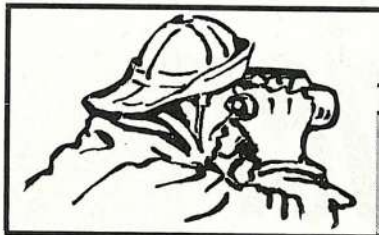
öffnung, an der ca. 150 Ehrengäste, insbesondere alle Schulleiter teilnahmen, umriß der Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder in seiner Begrüßung das Ziel der Ausstellung und betonte, daß die deutsche Handelsflotte mit 1200 Schiffen von einer Gesamttonnage von 4,4 Millionen BRT einen Wirtschaftsfaktor darstelle, der in seiner Bedeutung nicht unterschätzt werden dürfe, zumal seit Kriegsende ein Kapital von 5 Milliarden D-Mark investiert worden wäre. Das ganze Land hätte Anteil am Schiffbau, denn gerade im Südwesten der Bundesrepublik arbeiteten die Werke für den Schiffsmotorenbau und die Industrie für die elektrotechnischen Einrichtungen. Über 600 Häfen würden in allen Kontinenten in regelmäßiger Linienfahrt von den deutschen Schiffen angelaufen. Die reine Passagierschifffahrt betrage heute nur noch einen geringen Prozentsatz, während die Linienschifffahrt mit modernen Frachtern, auf denen auch eine beschränkte Anzahl von Passagieren behaglich und komfortabel untergebracht werden könnten, mit 46% den Hauptteil ausmachen würde. Obwohl die deutsche Handelsflotte zu den modernsten zählen würde, hätte sie einen harten Konkurrenzkampf zu bestehen. Zusammen mit der Technisierung habe

das dem Seemannsberuf seine Romantik geraubt, aber dennoch sei der Seemannsberuf naturverbunden und die rund 50 000 deutschen Seeleute würden auch heute das Dichterwort wahr machen: „Mit der Heimat im Herzen die Welt umfassen“. Der Karlsruher Oberbürgermeister Klotz erwiderte in seiner Eröffnungsansprache, daß durch die Ausstellung die Karlsruher und vor allem die Jugend Gelegenheit hätten, die Seefahrt kennenzulernen, denn in der alten „badischen Metropole“ hätte man schon immer viel für die Belange der Seefahrt übrig gehabt und sich zum Meer hingezogen gefühlt. Der Oberbürgermeister erinnerte aber auch an Grashof und Hertz, die in Karlsruhe durch ihre wissenschaftlichen Arbeiten erst die Grundlage für die moderne Seeschifffahrt geschaffen hätten. Die Ausstellung wurde in Karlsruhe von insgesamt 25 000 Personen besucht. Die badische Presse und der süddeutsche Rundfunk haben sehr nachhaltig reagiert und der Ausstellung zu dem großen Erfolg verholfen. In Saarbrücken wie in Karlsruhe wurden in Nebenräumen der Ausstellung täglich Filme über die deutsche Seeschifffahrt vorgeführt, die ein so lebhaftes Interesse fanden, daß vielfach Wiederholungen notwendig wurden. Der Wachoffizier



## Unruhe im „Land der Millionen Elefanten“

Es ist nicht ganz leicht, auf der Landkarte das Land Laos zu finden. Versteckt zwischen Thailand und Vietnam schien dieses hinterindische Königreich ein friedliches Dasein zu führen. Die Bewohner haben ein heiteres Naturell. Als Buddhisten verabscheuen sie das Töten. Sie bauen lieber in den zwischen bewaldeten Bergen liegenden Tälern ihren Reis, Baumwolle und Zuckerrohr. Aber dieses friedliche Bild täuscht. Fast sieben Jahre schon ist ein Dschungelkrieg im Gange. Die Welt nahm bisher wenig Notiz von der Auseinandersetzung der Dynastien. In den letzten Wochen aber ist die Lage kritisch geworden. Die Weltmächte haben ihr Interesse an Laos zu erkennen gegeben, und in Alarmmeldungen sprach man von einem drohenden Krieg zwischen der Sowjetunion und Amerika. Wie konnte es zu einer solchen Entwicklung kommen? In Laos — das Land zählt etwa zwei Millionen Einwohner und ist nicht ganz so groß wie die Bundesrepublik — bemühen sich vier Männer um die Macht. Es sind König Savangvathana, Prinz Boun Um, Prinz Souvannavong und Prinz Souvanna Phouma. Diese exotischen Namen sagen uns wenig. Die Lage wird deutlicher, wenn wir sagen, daß die beiden Erstgenannten sich zum Westen bekennen, während die beiden Letztgenannten dem Osten zugewandt sind. Prinz Souvanna Phouma ist der Führer der kommunistischen Partisanen; er rief vor etwa zehn Jahren die Bewegung „Pathet Lao“, das heißt Freies Laos, ins Leben. Trotz seiner kommunistischen Einstellung läßt er sich noch heute „Königliche Hoheit“ nennen. Gefährlich wurde die Lage dadurch, daß beide Gruppen von außen her mit Waffen versorgt wurden, die eine vom Westen, die andere vom Osten. Treibender Motor auf der kommunistischen Seite ist der Fallschirmjägerhauptmann Kong Le. Er wurde bekannt durch seinen Putsch auf die Hauptstadt Vientiane. Die Bewohner von Laos — man nannte es früher das „Land der Millionen Elefanten“ — sind wie gesagt friedfertig. Sie schießen lieber in die Luft, als daß sie einen Menschen töten. Wer führt also



# POLITIK

Krieg? Im Norden ist das Land offen gegen China. Wenn es den Chinesen einfallen sollte, ihre Truppen marschieren zu lassen — in welcher Uniform auch immer — gäbe es kaum eine Rettung vor der roten Flut. Man kann es also verstehen, daß Indiens Ministerpräsident Nehru versucht, eine Verständigung zwischen den interessierten Großmächten herzustellen.

\*

### Osterreich als Modellfall

Wenn eine dauerhafte Lösung für Laos gefunden werden soll, dann könnte das am besten durch eine Neutralisierung des Landes geschehen. Das heißt, man müßte eine ähnliche Lage schaffen, wie sie in Europa mit Osterreich herbeigeführt wurde. Osterreich hat sich bekanntlich weder dem östlichen noch dem westlichen Mächteblock verschrieben. Eine solche Lösung wäre durchaus im Sinne des amerikanischen Außenministers Rusk. Bekanntlich ist Rusk von dem Standpunkt seines Vorgängers Dulles abgerückt, der eine Neutralität als Gegnerschaft zum Westen ansah. Rusk ist in seiner Auffassung einig mit Präsident Kennedy. Auch dieser ist mit einer Neutralität einverstanden, sofern sie ehrlich ist. Er verlangt auch Ehrlichkeit von der Abrüstungskonferenz in Genf und ist bereit, einem Kernwaffenstopp zuzustimmen, der Sicherheit für alle bietet. Wenn er nach Regierungsantritt für eine Erhöhung des Wehrhaushaltes eingetreten ist, so sollte diese Erhöhung den konventionellen Waffen zugute kommen, gerade im Hinblick auf die Abschaffung der Kernwaffen. Das Ziel ist, jeden Gegner davon zu überzeugen, daß eine Aggression nutzlos ist. Die Entwicklungshilfe sieht Kennedy auch nicht als Mittel an, die Stimmen der unterentwickelten Länder zu gewinnen, sondern weil die Hilfe menschlich notwendig ist. Aber mit Geld allein ist es auch nicht getan. Sein Vorschlag, junge Menschen möchten sich zu einem „Friedenskorps“ zusammenschließen, das auszieht, um in den Entwicklungsländern aktive Hilfe zu leisten, wendet sich an die Jugend aller Erdteile und Länder.

\*

### Das Öl der Sahara

Das Nichts, die Leere — so nennen die Araber die Sahara. Und es ist gar nicht so lange her, daß wagemutige Forscher sagten: „Überall am Weg sieht man gebleichte Menschenknochen liegen.“ Die Zeiten haben sich gewandelt. Unserer Zeit blieb es vorbehalten, die Wüste aus ihrer tausendjährigen Verlassenheit zu erlösen. Was utopische Bewässerungspläne und andere Fantasieerzeugnisse nicht vermochten, das vermochte das Öl. Bohrtürme ragen aus dem

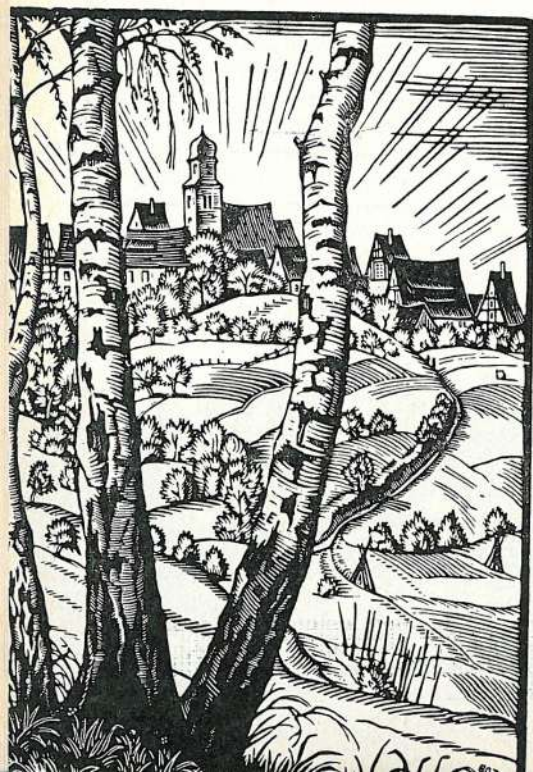
Sand, Städte aus Holz und Blech wachsen auf, und vielerorts ist die Dunkelheit der Nacht, die jahrhundertlang über der Wüste lag, durch Lichterreihen und Scheinwerfer unterbrochen. Denn nicht nur Öl, sondern auch Erdgas ist festgestellt worden, und zwar in solchen Mengen, daß man glaubt, eines Tages die Industrie Algeriens damit versorgen und noch Export treiben zu können. Um den Reichtum voll zu machen, taten sich auch Eisenerzlager auf. Wem gehört nun dieser Reichtum, der die Sahara aus einem „Land des Schreckens zu einem Land der Hoffnung“ machte? Im Jahre 1901 war zwischen Vertretern des Sultans von Marokko und Vertretern der französischen Regierung ein Vertrag geschlossen worden, der die Sahara zu einem Hoheitsgebiet Frankreichs machte. Schon 55 Jahre vorher war ein ähnliches Abkommen getroffen. Die Führer der aufständischen Algerier erkennen diese Abkommen nicht an, sie meinen, das Land gehöre ihnen, da es von Arabern bewohnt sei. Sie erkennen auch die 1957 vorgenommene Trennung der Sahara von Algerien nicht an. Diese Trennung wird eine erhebliche Rolle in den Verhandlungen spielen, die zwischen Frankreich und den Vertretern der Algerier bevorstehen. Inzwischen ist das Interesse Frankreichs an der Sahara noch größer geworden; im vergangenen Jahr wurden drei Atomversuche in der Wüste unternommen.

\*

### Kommt die Einheit Europas?

Von Zeit zu Zeit tritt die Frage an die größere Öffentlichkeit, nämlich dann, wenn Staatsmänner sich vor Probleme gestellt sehen, die nur im europäischen Sinne zu lösen sind. Dann taucht sie wieder unter, ohne daß sie ganz vergessen wäre. Fanatische Anhänger eines geeinten Europas sind unentwegt am Werke, diese Einheit herbeizuführen. Auch Feldherren und Eroberer haben sich um sie bemüht. Aber was mit Gewalt aufgerichtet wurde, fiel der Gewalt zum Opfer. Es müssen schon friedliche Mittel sein, die zur Errichtung des großen Friedenswerkes eingesetzt werden. In den Auseinandersetzungen der Staatsmänner geht es um die Frage: Staatenbund oder Bundesstaat? Unter Staatenbund ist eine Verbindung gleichberechtigter Staaten oder Zentralregierung zu verstehen, während ein Bundesstaat eine festere Bindung zur Einheit mit Bundesgesetzgebung vorsieht. Von französischer Seite wird die Bildung eines Rats der Regierungschefs und eine Volksbefragung vorgeschlagen, während deutsche Politiker einen europäischen Bundesstaat, nicht nur einen Bund souveräner Staaten, als begehrenswertes Ziel ansehen. Wichtig ist, daß bald etwas geschieht, wenn nicht Europa noch mehr von den gigantischen Machtblöcken ausgeschaltet werden soll, als das bisher schon der Fall war — siehe Afrika.

Fritz Roßberg



Unser schönes Deutschland im Frühling

Holzchnitt von Bodo Zimmermann

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

## Aufwertung der D-Mark

Vor einigen Wochen ist eine Maßnahme der Bundesregierung Tatsache geworden, an deren Realisierung gegenwärtig kaum jemand gedacht hat:

Die D-Mark ist aufgewertet worden. Diese Maßnahme, deren Durchführung die Bundesregierung in den letzten Monaten immer wieder in Abrede gestellt hatte, hat in Deutschland und in der ganzen Welt wie eine Bombe eingeschlagen. Eine tiefe Bestürzung bei allen am Außenhandel beteiligten Wirtschaftszweigen war die Folge. Die norddeutschen Tageszeitungen brachten Schlagzeilen wie „Vertrauensbruch der Regierung“, „Massiver Eingriff in das freie Spiel der Kräfte auf dem Weltmarkt“, „Kalte Dusche für den Außenhandel“ und „Tödliche Bedrohung für die auf internationalen Märkten tätigen Wirtschaftszweige“.

Was war geschehen? Als Bundeswirtschaftsminister Professor Erhard am Sonntag, 5. März 1961 vor etwa 400 Pressevertretern in Bonn die Aufwertung der D-Mark offiziell bekanntgab, hatte sich der Preis, zu dem unsere Währung im internationalen Zahlungsverkehr ausgetauscht wird, plötzlich um 5% verändert. Für alle Ausländer bedeutet dies, daß die D-Mark für sie nunmehr um 5% teurer geworden ist.

- Die Ausländer müssen jetzt für eine deutsche Ware, die bisher beispielsweise 100 \$ kostete, 105 \$ bezahlen. Für uns dagegen sind die ausländischen Währungen in dem gleichen Ausmaß billiger geworden.
- Den bisher noch DM 4,20 kostenden Dollar kann man jetzt für DM 4,— kaufen.

Das gleiche gilt für das englische Pfund, das früher 11,76, jetzt aber nur noch 11,20 kostet sowie für alle anderen ausländischen Währungen. Da man jetzt in Deutschland für unsere Währung im internationalen Zahlungsverkehr mehr ausländische Zahlungsmittel bekommt, ist unsere Währung mehr wert als vorher, sie ist aufgewertet worden.

Über die unmittelbaren Folgen und Auswirkungen der Aufwertung kann es große Zweifel nicht geben. Für den Seemann und binnenländischen Verbraucher macht sich die Aufwertung dann bemerkbar, wenn er beispielsweise im Ausland an Land geht oder eine Auslandsreise plant. Er braucht heute für den gleichen Devisenbetrag nicht mehr soviel Geld aufzuwenden als bei dem früheren Wechselkurs. Soweit die Auslandspreise im Zuge der Aufwertung nicht geändert werden, ist es entsprechend vorteilhafter, in verstärktem Maße Waren aus dem Ausland zu importieren. Umgekehrt wird für das Ausland die Einfuhr deutscher Waren teurer, da mehr Zahlungsmittel aufgewendet werden müssen, um in der Bundesrepublik hergestellte Güter zu kaufen.

- Durch diese Aufwertung wird also eine Tendenz zu einer gesteigerten Einfuhr und zur rückläufigen Ausfuhr ausgelöst.

Aus den direkten Auswirkungen der Aufwertung ergeben sich sofort die Ziele, die die Bundesregierung mit dieser Maßnahme offenbar zu erreichen versucht. Es geht um die Verminderung des Überschusses der deutschen Zahlungsbilanz, deren Aktivsaldo die deutsche Wirtschaftspolitik schon seit Jahren vor außerordentlich schwierige Probleme stellt. Seit längerer Zeit strömen Jahr für Jahr in unvermindertem Ausmaß ausländische Zahlungsmittel nach Deutschland, die die Devisenbestände der Bundesbank immer mehr vergrößern. Dieses ausländische Geld, das von den

Inländern bei der Bundesbank in D-Mark umgewechselt wurde, führte dazu, daß die ohnehin schon in der Bundesrepublik bestehende wirtschaftliche Hochkonjunktur weiterhin verstärkt wurde. Die Folge hiervon waren jährliche Preissteigerungen um mehrere Prozent. Mit diesen Preissteigerungen aber ging eine Kaufkraftverschlechterung Hand in Hand, so daß damit automatisch auch der Wert der Ersparnisse von Jahr zu Jahr abnahm. Um hier Abhilfe zu schaffen und einen weiteren Beitrag zu der Sicherung der Preisstabilität und des Geldes zu leisten, hat sich die Bundesregierung dazu veranlaßt gesehen, den Außenwert unserer Währung um etwa 5% zu verändern.

Ob die Aufwertung der D-Mark tatsächlich den von der Bundesregierung erhofften Erfolg erzielen wird, läßt sich im Augenblick noch nicht feststellen. Es gibt eine Vielzahl von Wirtschaftspolitikern, die der Auffassung sind, daß es keine Bedenken geben könne, daß die Aufwertung die gewünschten Ziele erreichen wird.

Andere dagegen sind der Meinung, daß diese Maßnahme keine besondere Wirkung auf die Zahlungsbilanz ausüben wird und daher auch nicht als ein Beitrag zu der Sicherung der Preisstabilität angesehen werden kann.

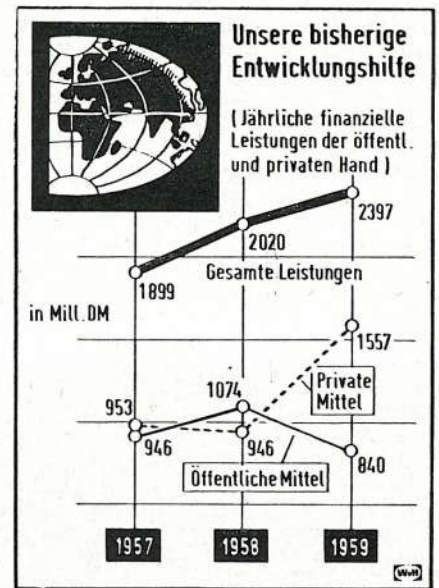
Kann man im gegenwärtigen Zeitpunkt über die tatsächlichen Auswirkungen der D-Mark-Aufwertung auch noch so verschiedener Meinung sein, so steht es auf der anderen Seite doch fest, daß mehrere wichtige deutsche Wirtschaftszweige von dieser Maßnahme empfindlich getroffen sind. Das gilt für die gesamte deutsche Exportwirtschaft, die sich ihre Exportmärkte nach dem Kriege unter den schwersten Bedingungen wiederaufbauen mußte und deren wettbewerbliche Ausgangsposition durch diese Währungsmaßnahme ganz erheblich verschlechtert ist. Das gilt beispielsweise auch für den Kohlenbergbau, der hierdurch einem noch stärkeren Wettbewerb des Öls ausgesetzt ist, obgleich die strukturellen Schwierigkeiten dieses Wirtschaftszweiges immer noch nicht völlig überwunden sind.

- An erster Stelle der von der Aufwertung betroffenen Wirtschaftszweige aber stehen die Seeschifffahrt und der Schiffbau.
- Von diesen beiden durch die Aufwertung am stärksten in Mitleidenschaft gezogen ist jedoch die deutsche Seeschifffahrt, die als einziger deutscher Wirtschaftszweig mit ihren Dienstleistungen zu 100% auf internationale Märkte angewiesen ist.

Auch im Gegensatz zur Wertindustrie besitzt die deutsche Seeschifffahrt keine Möglichkeit, auf dem deutschen Binnenmarkt einen Aus-

gleich für die entstandenen Währungsverluste zu suchen. Sie ist daher zu 100% durch diese Maßnahme der Bundesregierung getroffen. Da alle Frachten auf Dollar- oder Pfund-Basis berechnet werden, müssen sich die Einnahmen der deutschen Handelsflotte zwangsläufig erheblich verschlechtern. Selbst wenn in Rechnung gesetzt wird, daß im Durchschnitt etwa 1/3 der Gesamtkosten der Reedereien in ausländischer Währung bezahlt werden müssen, bleibt immer noch ein Währungsverlust von etwa 3,5 bis 4% bestehen. In der gegenwärtigen Frachtenlage noch bedrückender ist die Liquiditätseinbuße. Diese wird bei manchen Reedereien auf über 30% geschätzt. Angesichts der seit nunmehr fast 4 Jahren herrschenden Depression auf den internationalen Frachtmärkten und der bekannten Eigenkapitalschwäche der deutschen Reedereien kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die deutsche Handelsflotte nicht in der Lage ist, die ihr aus der Aufwertung entstandenen Verluste aus eigenen Kräften aufzufangen. Daher mußte sich auch die deutsche Seeschifffahrt ebenso wie viele andere Wirtschaftszweige mit der Forderung an den Bund wenden, Maßnahmen zur Verminderung dieser Währungsverluste zu ergreifen.

— S —



Der Bund will einen Fonds für Entwicklungshilfe mit 1,8 Milliarden DM ausstatten. Gespeist werden soll der Fonds u. a. aus Mitteln der Privatisierung des Volkswagenwerkes, aus ERP-Geldern, Beiträgen des Bundes, der Länder und der Industrie. Dieses Vorhaben macht einen Rückblick auf die bundesdeutsche Entwicklungshilfe während der letzten Jahre interessant. Es erweist sich, daß die Aufwendungen insgesamt zunahmen, daß jedoch der Vorsprung der öffentlichen Hand 1958 durch private Geldgeber 1959 wettgemacht wurde. Dies war eine Folge der beschleunigten Rückzahlung von Auslandsschulden durch den Bundesfinanzminister im vorigen Jahr. Die neue Planung verdeutlicht den Willen Bonnens, zum wirtschaftlichen Aufbau der entwicklungs-fähigen Länder mit größeren Mitteln als bisher beizutragen. Die Bundesrepublik ist durch Zuwendungen z. B. an die Weltbank und die UNO zugleich Fortschrittsfinanzier.

# VANCOUVER WELTHAFEN OHNE GESCHICHTE

Als unser Bundeskanzler von der Volksschule ins Gymnasium überwechselte, da war jenseits des Atlantik und am pazifischen Ende der ungeheueren Landmassen Kanadas und hinter den gen Himmel ragenden Rocky Mountains von Vancouver noch keine Rede. Auch im Geographieunterricht wird der Schüler Adenauer mit der Kenntnis von Stadt und Hafen Vancouver kaum behelligt worden sein. Die Insel dieses Namens war für deutsche, insbesondere für rheinländische Begriffe, ohne jede Bedeutung, mußte man doch erst ganz um Kap Horn segeln oder dampfen und dann entlang der Ostküste beider amerikanischer Kontinente einhundertfünf Breitengrade lang nördliche Kurse steuern, bis man zu diesem einsamen Felseiland vor gebirgiger Küste vorstieß.

Keine Bahn, keine Straße führte damals über die 6000 Meter hohen Rocky Mountains, und noch 28 Jahre sollte es dauern, bis der Seeweg durch den Panamakanal eröffnet werden würde. Ein paar Goldgräber- und Fischerhütten sowie einige Handelsstationen für Pelze wären alles gewesen, was der Reisende damals dort vorgefunden hätte, wo heute das Leben einer blühenden Handels- und Hafenstadt pulsiert.

Heute ist Vancouver mit seinen 660 000 Einwohnern die drittgrößte Stadt Kanadas und eine der schönsten dazu. Sie ist das wichtigste Handelszentrum Britisch-Columbiens.

Von Vancouver aus kann man fast in jeder Inlandrichtung tagelang durch Gebirgswälder fahren. Es sind Mammutbäume, die da wachsen. In ihren Stämmen kann man bequem Garagen für Straßenkreuzer unterbringen. Das ist alles bestes Nutzholz. Es wird in Vancouvers Schneidemühlen zu Timber geschnitten, zu Papier verarbeitet oder in einzelnen Stücken, die immer noch riesig sind, verladen.

Das Gestein der Berge, an deren Fuß Vancouver liegt, birgt fast jedes Erz: Uran, Gold, Silber, Kupfer, Blei, Eisen. Es wird in Vancouver zu Maschinen, Autos oder anderen Fertigwaren verarbeitet oder roh verladen. Vornehmlich die Autos bilden einen erheblichen Exportanteil Kanadas nach Australien oder Neuseeland.

Doch das eigentliche Hinterland Vancouvers sind nach der verkehrsmäßigen Erschließung des Landes zwei Millionen Quadratkilometer Prärie, die in den letzten 25 Jahren energisch unter den Pflug genommen wurden. Jetzt gedeiht da sechsmal soviel prächtiger Weizen, wie Kanadas Bevölkerung braucht. In Vancouver schwimmen 7 Getreideheber, stehen an 15 Ladeplätzen 78 Schütten. 320 000 Bushels können da je Stunde in die Laderäume rauschen. Die Getreidespeicher fassen 678 570 t und sind damit die größten an der pazifischen Küste.

Riesige Mühlen mahlen fabrikationsmäßig Tag und Nacht bestes kanadisches Weizenmehl für den Export.

Die Gewässer um diesen Hafen sind die lachsreichsten der Welt. In Vancouver verarbeitet diesen Fischreichtum eine riesige moderne Fischindustrie und schickt ihre Produkte als begehrte Delikatesse in alle Welt hinaus.

Vier Meilen hochmoderne Kaianlagen stehen diesem riesigen Umschlag zur Verfügung.

Hier endet auch die große Hauptschlagader Kanadas, die Eisenbahn, die das riesige Land von Osten nach Westen durchquert. Bezeichnenderweise gehört sie einer britischen Reederei. Auf der großen Reise von London über den Atlantik durch den St. Lorenz-Weg, quer durch die unendliche Prärie, und über mehrere riesige Gebirgsketten hinweg heißt es in Vancouver für Güter und Menschen: Umsteigen aufs Schiff zum Anschluß nach Asien.

Westwinde herrschen hier vor und bringen ein mildes angenehmes Klima mit sich. Wie die norwegischen Häfen der Golfstrom, so hält den Hafen Vancouvers der warme Japanische Strom das ganze Jahr über eisfrei. Diese freundlichen Wetterumstände sperren die Leute nicht in ihre Häuser, sondern laden sie ein zu einem Leben vor der Tür mit mannigfaltigem Sport. (Autdoorlife). Die Einwohner Vancouvers sind in der glücklichen Lage, am gleichen Tage am Strand baden und auf den Schneeberegen skifahren zu können.

Gleich drei Landschaftstypen sind es, in die Vancouver eingebettet liegt. Engländer fühlen sich hier wohl, weil sie in den Tälern Wiesen und Parks vorfinden wie daheim. Schweizer

würden sich hier ihrer geliebten Schneeberge erfreuen, und Norweger finden hier ihre Fjordlandschaft.

Gewiß, Vancouver ist eine Großstadt und hat sich eine Silhouette zugelegt, die an die New Yorks erinnert. Nationalbewußte Kanadier haben dieser, ihrer den USA so naheliegenden Stadt, Amerikanismus vorgeworfen. Es ist eine Großstadt und ein Welthafen ungleich allen anderen. New York beherrscht die Landschaft, in die es hineingebaut ist. An der Elbe oder Wesermündung hört die norddeutsche Tiefebene dort auf, wo das Weichbild Hamburgs oder Bremens beginnt. Doch diese kanadische Landschaft am pazifischen Ozean und am Fuße der Küsten-Kordilleren läßt sich durch Menschenhand keine Veränderung der Größenverhältnisse aufzwingen. Diese Landschaft bleibt unermeßlich, gewaltig. Allermodernste Zivilisation und Technik, aller Ehrgeiz der Einwohner, Kontinente wirtschaftlich zu verbinden, alles pulsierende Leben zwischen Asphalt und Häuserquadern bleiben vor dieser Kulisse winzig. Die Einwohner sind tatkräftig, zukunftsfröh und aufgeschlossen, typisch für eine junge Stadt, aber sie bleiben bodenständig wie ihr Handel und ihre Industrie. Diese Einwanderer aus England und dem übrigen Europa — auch für eine große Chinatown hat Vancouver Platz — diese Großstädter zählen zu den naturverbundensten der Erde. Die Beamten sind hier nicht so bürokratisch, und die Kaufleute nicht so konkurrenzneidisch, und die Arbeiter zufriedener und selbstbewußter als anderwärts.

Historische ehrwürdige Gebäude und grünspanüberzogene Denkmäler wird man in Vancouver vergeblich suchen, dafür aber einen riesigen Naturpark finden, in dem modernes Freizeitleben mit Urlandschaft aufs glücklichste verquickt sind. Vancouver hat keine Geschichte. Seinen Namen trägt es zu Ehren eines englischen Kapitäns, der schon James Cook 1778 auf der Suche nach der Nordwestpassage begleitet hatte. 1792 durchforschte dieser Kapitän das Land zwei Jahre lang gründlich und lieferte die ersten Karten. Ein Jahr vorher hatten jedoch die Spanier das Land entdeckt. Sie entsandten zwei Kriegsschiffe zu seiner Besitzergreifung, doch Vancouver war schon da und behauptete sich und damit das Land für die britische Krone. Doch zur Stadtgründung kam es erst knapp 100 Jahre später im Jahre 1886. So kommt es, daß die ältesten Einwohner von Vancouver älter sind, als ihre Groß- und Welthafenstadt.



In  
75 Jahren  
vom einsamen  
Fischerdorf zum  
Welthafen



Unsere Ladung:

# Kaffee

Sprengstoff, Alkohol, Farböl, Glycerin, Pflanzenfette, Salz, Kohlendioxyd, Viehfutter, Teer und noch viele andere Dinge mehr lassen sich aus dem Kaffee gewinnen. Heiß wie die Liebe, süß wie die Sünde und schwarz wie die Nacht, so soll er nach arabischem Sprichwort sein, der Kaffee, der Gefährte der langen Wachen, der Helfer, wenn die Arbeit nicht abreißen will, die Klarsichtscheibe für die Matscheibe dessen, der zu viel und zu lange gefeiert hat. Ewig Kaffee schlürfende zur See fahrende Spießbürger seien wir Fahrensleute, so hat ein bissiger Kritiker uns einmal glossiert. Was den Kaffee betrifft, hat er sicher nicht ganz unrecht. Nicht wegzudenken aus unserem Bordleben ist dieses würzig-aromatische Getränk. Doch wir haben es auch von Berufs wegen mit Kaffee zu tun. Er zählt zu unseren kostbarsten empfindlichsten Ladungen.

Wann er zum erstenmal getrunken wurde,

weiß niemand mehr mit Bestimmtheit zu sagen. Feststeht, daß er im Orient bereits im 10. Jahrhundert bekannt war, allerdings nur als Luxus für die Oberen Zehntausend. Bis Ende des 17. Jahrhunderts war der Jemen an der Südspitze Arabiens der einzige Kaffeelieferant. Die seemächtigen Holländer rissen später den Kaffeehandel an sich, und bis Ende des 18. Jahrhunderts hatten die ostindischen Inseln das Monopol des Kaffeeanbaues inne. Ähnlich wie die Gummibäume in der Vergangenheit und die Ölpalmen in der Zukunft (Kehrwieder berichtet darüber) ging Brasilien schließlich im Kaffeeanbau absolut in Führung. Bis zu Beginn des ersten Weltkrieges lieferte es 95 Prozent des Weltbedarfes. Heute ist Brasilien nur noch mit 35 Prozent beteiligt. Es folgen Afrika mit 25, Columbien mit 15, Mittelamerika mit 21 und Asien und Ozeanien mit 4 Prozent. Neben Brasilien war im vorigen Jahrhundert Ceylon — heute berühmt für seinen Tee — wichtigstes Kaffeeanbauland. Die Holländer waren es, die damit begonnen hatten und nach Inbesitznahme Ceylons durch die Engländer in den Napoleonischen Kriegen trieben diese die Kultur voran und schließlich war es ein Blattpilz *Hermileia*, der die gesamte Kultur vollkommen vernichtete. Nach neuesten Informationen aus dem Weltkaffee-markt sollen wir in Zukunft auch noch in den Genuß von chinesischem und israelischem Kaffee kommen.

Sagen, Kämpfe und Politik.

„Kaweh“, das Aufregende, nennt eine persische Sage das nach Bitterkeit und Trockenheit schmeckende heiße Elixier. Gabriel, der Sendbote des Herrn selbst, habe damit den von Schlafsucht befallenen Mohammed, den Propheten, erweckt und gerettet. Im 16. Jahrhundert floß in Mekka Blut und Häuser brannten wegen des Kaffees. Ob der Koran das Kaffeetrinken erlaube oder verbiete, das war die große Streitfrage, die zunächst Theologen, Juristen, Philosophen und Ärzte auf den Plan gerufen hatte. Ein unduldsamer Statthalter verbot kurzerhand den Kaffeegenuß. Das ließ dann die Volksseele und auch den Kaffee kochen, bis er schließlich total siegte und zum beliebtesten Getränk des Orients wurde. Nach türkischem Gesetz war es damals sogar Scheidungsgrund, wenn ein Ehegatte der Gattin den Kaffee verweigerte.

Nach Europa kam der Kaffee bei der Belagerung Wiens durch die Türken. Die in die Flucht geschlagenen Türken ließen vor den Toren Wiens unter anderem 500 riesige Kaffeesäcke zurück. Beinahe hätten ausgerechnet die Wiener, deren Kaffeestuben heute in aller Welt berühmt sind, das vermeintliche Kamelfutter in die Donau geschüttet.

Doch ein in den Kämpfen hochverdienter Pole namens Kolschnitzky kannte die Köstlichkeit des Inhaltes dieser Säcke. Man schenkte sie ihm. Er eröffnete das erste Wiener Kaffee, doch die Wiener hielten den bitteren Satz des auf türkische Art gebrühten Getränkes für

vergiftet. Sie hatten ihn nämlich mitgeschluckt. Kolschnitzky drohte die Pleite. Er kannte jedoch seine Wiener und war ein heller Kopf. Er erfand das Kaffeeseib, fügte dem Getränk Honig und Milch zu, und seine charmanten verleckerten Wiener kamen in hellen Scharen. Einer der größten Widersacher des Kaffees war Friedrich der Große, der ihn mit so hohen Steuern belegte, daß ihn sich keiner seiner Bürger mehr erlauben konnte. Staatliche Kaffeeschneffler machten sich und ihren Herren äußerst unbeliebt.

Aber nicht nur in Preußen, auch in anderen deutschen Landen machte die Obrigkeit es dem Kaffee schwer. Das Getränk ist ein Genußmittel und für die Ernährung entbehrlich. Es regt zwar an, aber nicht unbedingt zu körperlicher Arbeit. Außerdem ist Coffein ein Stimulans, das heißt, daß beim Genuß das Bedürfnis danach wächst, anstatt gestillt zu werden. Das alles paßte wenig in ein feudales Gesellschafts- und Herrschaftssystem. Allen Bürgern kund und zu wissen wurde am 28. Januar 1766 ein Hessen-Casselsches Edikt, nach dem kein Krämer Kaffee verkaufen durfte und Bauern, Tagelöhnern, Handwerksgehilfen und Gesinde der mit viel Zeitverlust betriebene Unfug des Kaffeetrinkens rundweg bei hoher Strafe verboten wurde.

Interessant ist, daß man erst in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts den Frauen die Türen des Kaffeehauses öffnete, allerdings zuerst nur als Bedienung. Heute stellen die Frauen das Hauptkontingent, und zwar als Bedienung und Besucher. So läßt sich auch an der Geschichte des Kaffees ablesen, wie wir Männer in den letzten 150 Jahren und in naher Zukunft um unsere Gleichberechtigung ringen mußten und müssen.

Anbau.

Pflanze Kaffee und du wirst reich, denn der Kaffeebedarf steigt immens, die Ernten werden sicher verkauft.

Gewiß, aber Kaffee sind keine Kartoffeln. Die Kaffeepflanze ist nämlich sehr, sehr anspruchsvoll. Hier heißt es vom Kaffeepflanzler im Gegensatz zum Kartoffelbauern: Nur der klügste Pflanzler hat die besten Kaffeebohnen. Doch selbst wenn der klügste Pflanzler seinen Kaffee nicht innerhalb des Äquatorgürtels anbaut, wird er nichts ernten. Trotzdem trägt der Strauch nicht allzuviel Hitze. Die Jahresdurchschnittstemperatur muß zwischen 17 und 20 Grad liegen. Diese beiden Bedingungen versetzen seinen Kulturbereich in Höhenlagen von 600 bis 1200 Meter. Auch mit dem Regen nimmt es der Kaffee sehr genau: Nicht zuviel und nicht zuwenig. Die Pfahlwurzel des Kaffeestrauches dringt 4 bis 5 Meter in den Boden ein. Das erfordert neben lockerem und humusreichem Boden auch dessen Tiefgründigkeit. Wer anspruchsvoll ist, ist meistens auch empfindlich. Pilze, Raupen, Wanzen, Heuschrecken, Ameisen und Termiten können ihm leicht den Garaus machen. Die Samen müssen bestens in Form sein und in hervorragender Kondition gezüchtet, ehe



Kaffee-Ernte

man es wagen kann, die Keimlinge in die Plantagen zu setzen. Von der Aussaat über wiederholte Auswahl und Umsetzen in die Baumschule braucht es 5 bis 6 Jahre bis zur ersten Ernte. Das sind bange Jahre für den Pflanzler. Neben 125 Schädlingen kann es ein kleines Zuviel oder Zuwenig an Regen, Wind, Hitze oder Feuchtigkeit sein, was die ganze Ernte dem Verderb preisgibt. Außer dem brasilianischen Kaffee brauchen die Sträucher ähnlich den Kakaobäumen besondere Schattenbäume, die ständig beschnitten werden müssen. Die weiße Blüte des einzelnen Strauches dauert nur 3 Tage, die der einzelnen Blüte nur 3 Stunden. Wenn alles gut geht, sind die Kaffeekirschen dann nach 8—10 Monaten reif. Im Fruchtfleisch der reifen kirschartigen Früchte eingebettet liegen die begehrten beiden gegeneinander abgeplatteten Steinkerne. Es gibt keine Erntemaschinen. Zweitausend Kirschen ergeben erst ein Pfund Röstkaffee. Sie werden einzeln gepflückt, mit Bambusstangen geschlagen oder einfach abgestreift. Nach Trocknen an den Sammelstellen wird das Fleisch entfernt und in Säcke gefüllt, die dann als Ladung zu uns an Bord kommen. Nun übernehmen wir die Verantwortung für diese so überaus empfindliche und kostbare Ladung. (Fortsetzung folgt)

Kaffeeplantage in Brasilien





Der Monat März brachte eine Reihe von Stapelläufen und Indienststellungen für die Bundesmarine. Als elfter Tender wurde Mitte März in Hamburg die „Saar“ zu Wasser gelassen. Das 100 m lange Schiff mit 2200 t Wasserverdrängung erhält dieselektrischen Antrieb und soll 20 Knoten laufen. Es ist als Begleit- und Wohnschiff für Schnelle Minensuchboote bestimmt. Das S-Boot „Wiesel“ lief in Bremen-Vegesack als zweites Boot einer etwas veränderten Serien von 10 S-Booten vom Stapel. Von der 22 S-Boote umfassenden Serie des genannten Typs 55 wurde Ende März das letzte Boot unter dem Namen „Pinguin“ in Dienst gestellt. Diese Fahrzeuge sind 42,7 m lang, haben 2,4 m Tiefgang und laufen mit ihren 4 Daimler-Benz-Dieseln von insgesamt 12 000 PS etwa 42 Knoten. Die Besatzung dieser Boote besteht aus 39 Mann.

Das Schnelle Minensuchboot „Sirius“ wurde zu Wasser gelassen, das SM-Boot „Perseus“ in Travemünde in Dienst gestellt. Diese 250-t-Boote laufen mit ihren 2000-PS-Dieseln etwa 24 Knoten. In Dienst gestellt wurde auch der 38 m lange, 10 m breite Eisbrecher „Eisvogel“. Das 375 BRT große Schiff hat 2000 PS. Es hat eine Stampfanlage, um durch Rüttel- und Stampfbewegungen seinen Weg durch das Eis bahnen zu können. Eine derartige Anlage hat sich bereits auf dem Eisbrecher „Eisfuchs“ der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg bewährt. Der „Eisvogel“ dient jedoch nicht nur als Marine-Eisbrecher, sondern auch als Seeschlepper. Das Schiff hat eine Zivilbesatzung von 14 Mann.

Die Tender „Eider“ und „Trave“ und 5 Schulboote des Typs M-Boot 35 sind nach einer Mittelmeerreise über Vigo, Cogh/Irland und Lerwick/Shetlands zurückgekehrt. Die Schulfregatten „Brommy“ und „Scharnhorst“ sind von einer Mittelmeerreise über Porto/Portugal und Le Havre wieder im Heimathafen eingelaufen. Die Fregatten „Hipper“ und „Graf Spee“ haben den südlichsten Hafen ihrer Reise, Buenos Aires, erreicht und werden nach

Anlaufen von US-Häfen die Heimreise antreten.

Das Küstenumschlagbataillon 2 der Bundesmarine wurde nach Emden verlegt und zog in einen Block der ehemaligen 6. MAA ein. Zu dieser Einheit gehören 7 kleine Landungsboote. Im schottischen Stützpunkt Holy Loch sind inzwischen der amerikanische 18 000-t-Versorger „Proteus“ und das über 5000 t große, atomgetriebene U-Boot „Patrick Henry“ eingetroffen. Das U-Boot hatte eine Unterwasserfahrt von 66 Tagen hinter sich. Es handelt sich um ein Schwesterschiff der „George Washington“ und hat 16 Polaris-Raketen an Bord. Die Ersatzmannschaft, die auf der „Proteus“ eingeschifft ist, stieg zur Ablösung auf das U-Boot über, da der Besatzungswechsel etwa alle 2 Monate durchgeführt wird. Britische Gegner der Einrichtung eines Stützpunktes von amerikanischen U-Booten mit Polaris-Raketen in Großbritannien führten beim Einlaufen der US-Schiffe eine Demonstration durch, indem sie versuchten, von Paddel- und Faltbooten aus Flugblätter an die amerikanischen Besatzungen zu verteilen und die Manöver der Schiffe zu behindern.

Der 60 000 t große US-amerikanische Flugzeugträger „Kitty Hawk“ führt z. Z. seine Probefahrten durch. Das Schiff kann mehr als 100 Flugzeuge aufnehmen. Es ist 320 m lang. Das längste Schiff ist der US-Flugzeugträger „Enterprise“ (330 m).

Die Unruhen in Laos führten zur Alarmierung der 7. US-Flotte. Der Verband, zu dem die Flugzeugträger „Lexington“, „Midway“ und „Bennington“, mehrere Zerstörer und Landungsschiffe sowie der Truppentransporter „Paul Reveré“ gehören, tauchte im Südchinesischen Meer auf.

Die polnische Marine besteht aus 4 Zerstörern, 16 Minensuchern, 6 U-Booten, 12 Schnellbooten, etwa 20 U-Boot-Jägern und mehreren Hilfsschiffen und Schulbooten. Die polnischen Marineflieger verfügen über Mig-Jäger, Aufklärungs- und Torpedo-Flugzeuge. —R—

der Platz von den vorangegangenen Regenfällen mehr einem Morast gleich und unsere weiß-roten Dresse mit dem Hamburger Wappen auf der Brust über und über mit Schlamm bespritzt waren.

Im Dezember liefen wir dann mit Holzladung nach Australien aus. Auf der Überfahrt waren wir zur Untätigkeit verurteilt, da wir durch die Decksladung bei dem schönen Wetter keine Trainingsmöglichkeit an Deck hatten. Alles wartete auf das erste Spiel in Sydney.

Wir brauchten auch nicht lange zu warten und machten über die Seemannsmission ein Spiel perfekt. Gegen MS „München“ von der Hapag gab es einen 3:1-Sieg. Später traten wir gegen die „Surrey“ aus London an und konnten mit 4:0 einen weiteren Sieg an unsere Fahnen heften. Mit der Mannschaftsleistung trotzdem noch nicht zufrieden, fuhren wir nach Melbourne, wo ein Spiel gegen den dortigen Deutschen Club gestartet wurde. Wir mußten uns von der Vereinsmannschaft von „Allemania Richmond“ mit 2:0 geschlagen geben. Doch darüber nicht traurig, hofften wir auf einen Erfolg beim nächsten Spiel in Adelaide.

Hier trafen wir unseren Nachbarn von Melbourne wieder, das schwedische MS „Lundgren“ aus Göteborg, und das vorgesehene Treffen konnte stattfinden. In einem fairen Spiel bei herrlichem Sommerwetter konnten wir mit 3:0 einen weiteren Erfolg verzeichnen. Zwei Tage später kam es zu dem großen Rückspiel und wir konnten die „Lundgren“ mit 7:1 glatt an die Wand spielen. Über dieses Ergebnis herrschte eitel Wonne und Zufriedenheit, war es doch die Krönung unserer bisherigen Bemühungen. Trotzdem müssen wir uns noch viele Feinheiten des Fußballs aneignen, damit auch in Zukunft die Erfolge beibehalten werden können. Am Kampfgeist der Mannschaft und am Einsatz jedes einzelnen fehlt es jedenfalls nicht.

Gerhard Gräfe

#### Aus der Tageszeitung Kotka/Finnland

Die deutschen Schiffs-Fußball-Mannschaften haben in diesem Jahr (1960) besonders gute Leistungen vollbracht, indem sie die drei ersten Plätze in den „Kotkaspielen“ gewannen.



Die Elf des MS „J. C. Ertel“ errang den 2. Preis.

Die Mannschaft des MS „Phönix“ errang den ersten Platz und die Mannschaft des D „Rostock“ den dritten. Von den vom MS „J. C. Ertel“ insgesamt gespielten 10 Spielen gingen zwei — und zwar gegen MS „Phönix“ und „Hollands-Minok“ — verloren und zwei Spiele endeten unentschieden. Bei einem Torverhältnis von 30:9 erhielt die Mannschaft des MS „J. C. Ertel“ 14 Punkte gegenüber 15 Punkten, welche die Mannschaft des MS „Phönix“ erhielt. Bemerkenswert ist die hervorragende Leistung der Mannschaft des MS „J. C. Ertel“ in den „Kotkaspielen“. Die beste finnische Mannschaft des MS „Finnmerchant“ errang den 13. Platz.

Von den Mannschaften wurden im Sommer 1960 105 Spiele ausgetragen. Das Interesse an den Spielen — nicht nur der Beteiligten, sondern auch der Fußballzuschauer der Stadt Kotka — ist von Jahr zu Jahr gestiegen.

## Sport an Bord

### Atlantikpokal für die „Bremen“

Die „Bremen“-Elf jagte im März diese begehrte Trophäe endgültig ihrem Kompanieschiff, der „Berlin“, ab. Drei Jahre hatten ihre Fußballer sie in ihrem Besitz.

### MS „Hasselburg“

In Habana spielten wir gegen das russische Motorschiff „Deputat Lutzkin“ unentschieden 1:1. In der ersten Hälfte verlief das Spiel zugunsten der russischen Elf, so daß wir zur Halbzeit mit 1:0 im Rückstand lagen. Erst nach dem Seitenwechsel klappte es in unseren Reihen besser und so endete nach einem Tor von unserem Linksaußen das Spiel unentschieden.

Gegen eine Landmannschaft von Tampico mußten wir uns mit 3:1 Toren geschlagen geben. Dieser ausgezeichnet spielenden Elf waren wir in Kondition und Technik weitaus unterlegen. Nur unserer guten Hintermannschaft ist es zu verdanken, daß das Ergebnis nicht höher ausfiel.

In Rotterdam angekommen spielten wir gegen das MS „Oktavia“. Der Ball lief wie am Schnürchen durch die Hasselburger Reihen. Wir siegten 12:0.

Verzweifelt, aber mit Kampfgeist bis zur letzten Minute, kämpfte das MS „Barbara“ gegen uns in Antwerpen. Trotzdem gewannen wir mit 10:1 Toren.

Einen schweren Stand hatten wir nun gegen die spielstarke Elf des Motorschiffes „Treuensfels“. Mit dem 1:1 unentschieden war man in beiden Lagern zufrieden.

Unsere Schiffsleitung verhalf uns weiterhin, den Sport an Bord zu fördern. So spielten wir auch in Beirut gegen eine dortige Hochschule und gewannen knapp 4:3.

Diakon Busch sorgte für ein wunderbares Spiel in Alexandrien. Gegen eine griechische Fußballmannschaft siegten wir 3:0.

G. Kolodziej

### MS „Belgrano“

Mit einer fußballbegeisterten Mannschaft liefen wir im Oktober 1960 aus Hamburg zu einer Weltreise aus.

In Coos Bay, Kalifornien, kam es zu unserem ersten Spiel, aus dem die erfahrenere „Santa Rosa“ mit 4:1 als Sieger hervorging. Wir ließen den Mut aber nicht sinken und fieberten bereits dem nächsten Spiel entgegen.

Im selben Hafen traten wir dann bei etwas besseren Witterungsbedingungen, es regnete nicht in Strömen wie das erste Mal, gegen MS „Cuxhaven“ an und konnten mit 2:1 unseren ersten Sieg verzeichnen. Es störte uns wenig, daß



## gehört, gesehen, festgehalten

# R E P O R T E R in der Hosenboje



Er stand auf der Rah eines Segelkutters, Kopfhörer über den Ohren und Mikrofon in der Hand. Vor ihm baumelte die Hosenboje an einem Jolltau im Wind. Der Kutter lag 250 Meter vor Heiligenhafen zu Anker. Er war flott und schwamm. Das war der große Fehler. Es war kein echter Seenotfall, sondern nur die Idee des Mannes auf der Rah. Er wollte seinen Millionen Hörern eine Direktreportage über eine Hosenbojenfahrt an's Bett liefern.

Er ließ sich los vom Mast, zielte und landete rittlings auf dem harten Ring zwischen den Beinen. Er hörte die Englein singen und berichtete von der frischen Morgenbrise, den neugierigen Möwen und von der Bequemlichkeit seines schwankenden Hochsitzes. Der Mann in der Hosenboje hatte auch die Kapelle in Hamburg an der Strippe. Sie war angewiesen, das längste Potpourri zu spielen, das sie auf Lager hatte, für den Fall, daß etwas schiefging. Das sollte sich als sehr vorausschauend erweisen. Nun holten die Leute an Land, während die Männer an Bord die Mikrofonstrippen fierten, und die Hörer am Rundfunk sich leicht schauernd in die Betten kuschelten. Die ersten paar Meter ging alles gut.

Doch kaum hatte sich die bemannte Hosenboje ein paar Meter vom Mast entfernt, da bekam der Kutter Schlagseite und das Jolltau Lose, viel Lose. Es kam auf's Wasser, in's Wasser, tauchte unter. Nach 30 Metern nahm der gondelnde Reporter bereits ein Fußbad und begann, sein Mikrofon hochzustrecken. Nach weiteren 20 Metern befand er sich in einem soliden Sitzbad, einschließlich Bauchnabel. Ihm gelangen noch ein paar humorvolle Redewendungen, hoch in den Himmel hinein zum Mikrofon am ausgestreckten Arm. Nach 100 Metern hing er bis zum Hals im Wasser. Dann merkten auch die daheim, daß hier irgendwas nicht zum Programm gehörte. „Bloß das Mikrofon nicht absaufen lassen“, hörten sie noch, dann gab es ein häßliches Knacken, und sinnig intonierte die Kapelle: „Am Brunnen vor dem Tore“.

Inzwischen sahen die Leute an Bord und an Land nur noch eine treibende Schiffermütze und da-

neben einen spierenähnlichen Arm mit einem Mikrofon im Topp. Der angenähte Reporter darunter hörte zum zweiten Mal an diesem Sonntagmorgen die Englein singen. Aber es war der Gesang, der angestimmt wird, wenn ein Mensch sich nach Walhalla, in die ewigen Jagdgründe oder auf die letzte Wache begibt. So ist das also, dachte er. Nun fingen sie beide an zu holen, die an Land am Tau und die an Bord an den Kabeln. Der Hosenbojenreporter glich einem submarinen Knallbonbon. Jetzt hörten die am Rundfunk das ziemlich lange Potpourri. Es dauerte 18 Minuten. Inzwischen hatten kräftige Männerfäuste aus dem vorsorglich klar gehaltenen Dingi den Mann nach oben geholt. Das Programm lief weiter mit dem klassischen Spruch der vertrauten sanft-roughen Männerstimme: „Keine Sorgen, he levet noch.“ Anschließend wieder 9 Minuten Walzerklänge, worauf der Hosenbojentaucher die wohl spannendste Reportage des Morgenkonzertes in den Äther sandte.

Dieser Mann heißt Kurt Esmarch. Sein Name ist uns Fahrensleuten in 32 Jahren an's-Herz gewachsen. 1200 Hafenkonzerte leitete Kurt Esmarch in dieser Zeit. 1200mal nahm er das Land an seine Strippe bis tief in die Bickbeerenschweiz hinein und berichtete von unserer Seefahrt. Immer an Ort und Stelle: An Bord, im Hafent, auf der Werft, auf See und per Hosenboje unter Wasser. So wie es leider immer noch wahr ist, daß die Deutschen nach den Worten von Tirpitz auf ihren Bergen mit dem Rücken zur See sitzen, genauso ist es Tatsache, daß es Kurt Esmarch immer wieder glänzend verstand und versteht, den Leuten an Land uns Fahrensleute nahezubringen, so, wie wir wirklich sind. Dieser

### Cantor ist zäh

Die Idee des New Yorker Hoteliers, Riesenschnellschiffe für Minimalpassage bei Beköstigung auf eigene Rechnung zu bauen, ist noch nicht aufgegeben. Immer wieder taucht Cantor auch auf deutschen Großwerften auf, um seinen Atlantikfährdienst für jedermann zu realisieren.

### Schiffsjagd im Mittelmeer

hört nicht auf. Es hat jedoch den Anschein, als hätte der Protest der deutschen Reedereien in Verbindung mit der heftigen Reaktion in der gesamten deutschen Presse sowie die regierungsseitigen Vorstellungen in Paris ihre Wirkung nicht verfehlt. Die letzten von französischen Kriegsschiffen aufgebracht „Brisen“ waren die englische „West Breeze“ (6275 BRT) und die „Anastasia“ (7176 BRT) unter Panamaflagge.

### Nach Baltimore zu reisen statt in die Schule

zu gehen, entschlossen sich Anfang März Klaus Kaminski (13) und Bernhard Oltermann (12) aus Altona. Sie ließen sich in einem Volkswagen in die Luke unseres modernsten Autotransporters hieven. Am 7. Reisetag kamen sie an Deck. Für die Passage nach Baltimore hatten die Buttjes 10,50 DM vorgesehen. 9 Tage und 9 Nächte mußten die Eltern warten, bis das erste Lebenszeichen von den beiden „Touristen“ eintraf.

### Nur 100 Meter schwamm der Neubau

„Merauke“ (1100 BRT) nach dem Stapellauf am 27. Februar in Marina di Carrara, dann kenterte er und sank angesichts einer riesigen, festlichen Menschenmenge. 15 Personen sprangen über Bord, 3 wurden verletzt. Das Schiff war für indonesische Rechnung gebaut worden.

### Frachter rammt Haus

Diese seltene Kollision passierte Mitte März beim Anlegen in Manhattan dem Frachter „Quetzaltenango“ aus Guatemala. Ein zweistöckiges Hafengebäude wurde dabei um einen halben Meter versetzt.

### „Santa-Maria“-Streich auf dem Rhein

MS „Europa“ (391 BRT) wurde in Mannheim von einem Jugendlichen gekapert, während die Besatzung an Land war. Er machte „klar vorn und achtern“ und begann die Reise. Fahrt machte der Strom, steuern konnte der Rhein-

Mann hat eine Schwäche für die Seefahrt und uns und deshalb wird er nicht müde, in seinem berühmten Hafenkonzert die Leute an Land so an die Strippe zu nehmen, daß sie uns auch richtig verstehen. Und das ist sehr viel, was wir ihm damit

pirat nicht. Er rammte nacheinander eine behördliche Anlegestelle, eine Pontonbrücke der Bundeswehr und das holländische MS „Walcheren“, das vor Anker lag. Dann hielt es der selbstgemachte Schiffer für angebracht, sich den Befehl zu geben: „Fallen beide Anker“, — was ihm auch gelang. Nun war es nur noch Sache der Wasserschutzpolizei „Schiff und Besatzung“ einzuklarieren.

### 479 Schweizer

von insgesamt 848 Seeleuten führen beim Jahreswechsel auf 27 Einheiten unter der roten Flagge mit dem weißen Kreuz. Dieses Binnenland im Hochgebirge, das sich erst im Jahre 1941 eine eigene seegehende Handelsflotte zulegte, verfügt heute über eine Gesamttonnage von 138 685 BRT.

### Schneller als ein Schnellboot

der Bundesmarine ist Niarchos' Luxusjacht „Mercury“, die im März Cuxhaven anlieh. Sie erreicht eine Geschwindigkeit von 57 Knoten. In Cuxhaven durfte niemand an Bord. In Travemünde soll sie ihre Inneneinrichtung erhalten.

### Aufstrebende seefahrende Nation

ist Polen. 853 600 tdw und damit 17,6 Prozent mehr als im Vorjahr wird Polens Handelsflotte Ende dieses Jahres umfassen. 17 Schiffe mit 110 600 tdw betrug der Zuwachs an Handelsschiffraum allein im letzten Jahre.

### ... und Kamerun

Société Camerounaise de Navigation heißt die neugegründete Reederei in der ehemaligen deutschen Kolonie. 3 französische Reedereien stellen das Kapital. Bei Erhöhung dieses Kapitals hat sich die Kameruner Regierung das Mitspracherecht vorbehalten.

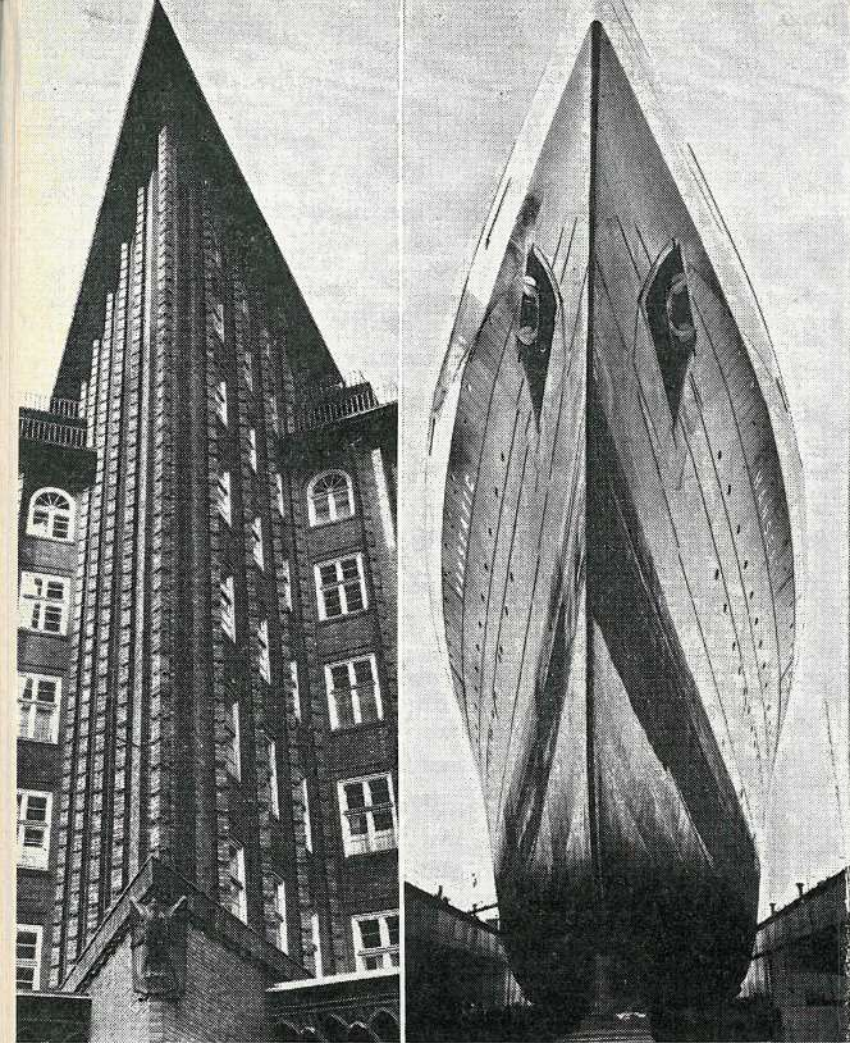
### Auch die arabischen Erdölländer

planen eine eigene Tankerflotte. Die großen Ölgesellschaften sollen sich für diesen arabischen Tankfrachtraum verpflichten. Damit würde ein neuer Fall von Flaggendirigismus eintreten.

### Neues Schiffbauland VAR

In Anwesenheit von Präsident Nassar wurde in der Vereinigten Arabischen Republik der erste Neubau zu Wasser gelassen. Das Schiff, ein 3245 Tonnen-Frachter, wurde nach den Plänen der Hamburger Stücklenwerft gebaut und soll im Juni 1961 in Dienst gestellt werden.

danken, ihm, der heute mit 67 Jahren gesteht — und es funkelt in seinen hellen Waterkant-Augen dabei wie eh und je — „wenn ich damit aufhören würde, ginge ich ein wie ein Primelpott“. Noch viele Jahre: Herzlich willkommen an Bord. Kurt Esmarch!



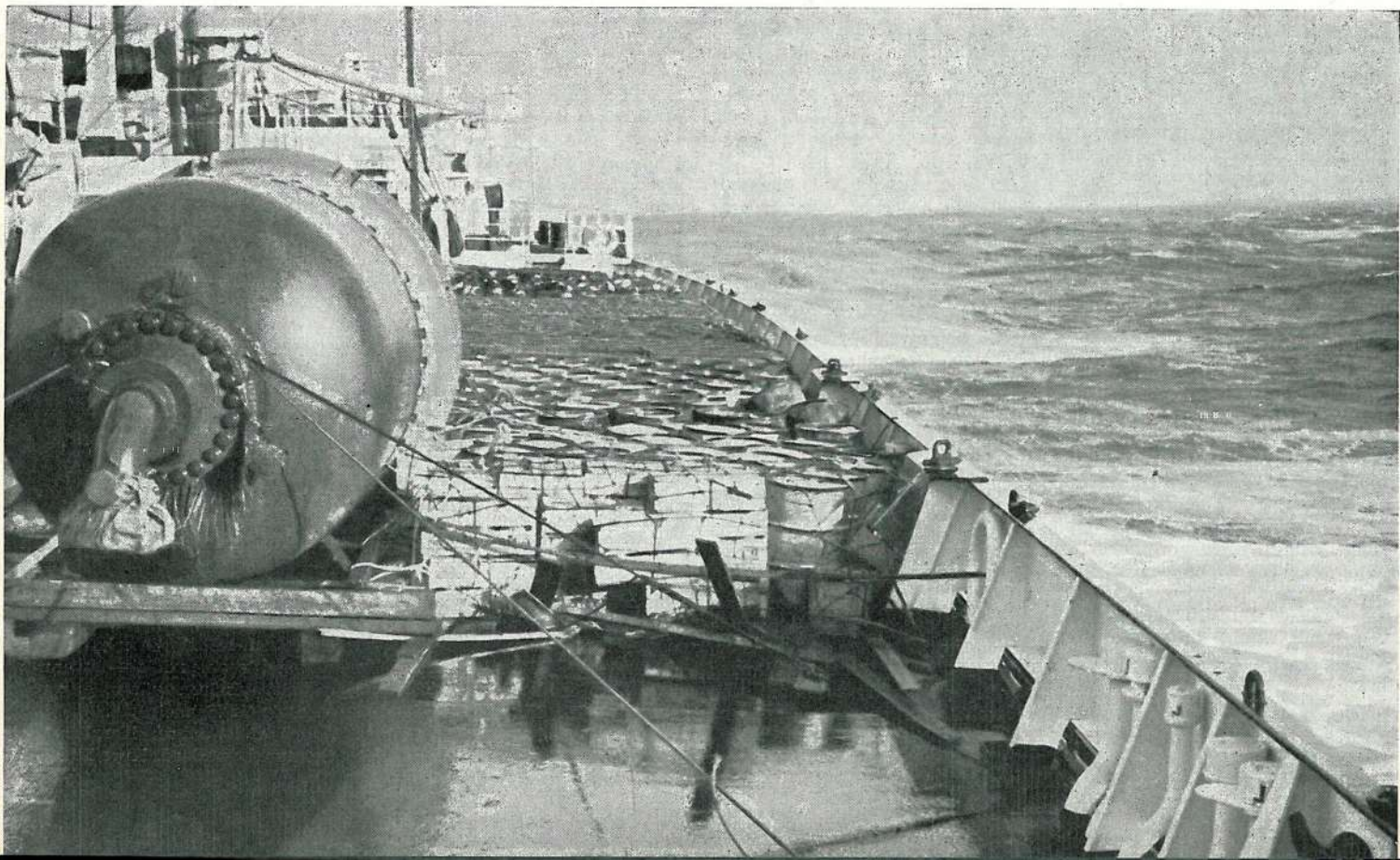
**Schiffbau und Architektur**

*Vielfach ist zu beobachten, wie der Architekt vom Schiffbauer Anregungen erhält. An dieser Gegenüberstellung „Hanseatic — Chilehaus“ wird dies besonders deutlich.*



*Unablässig passieren fleißige Kümos die Hochbrücken des Nordostseekanals.*

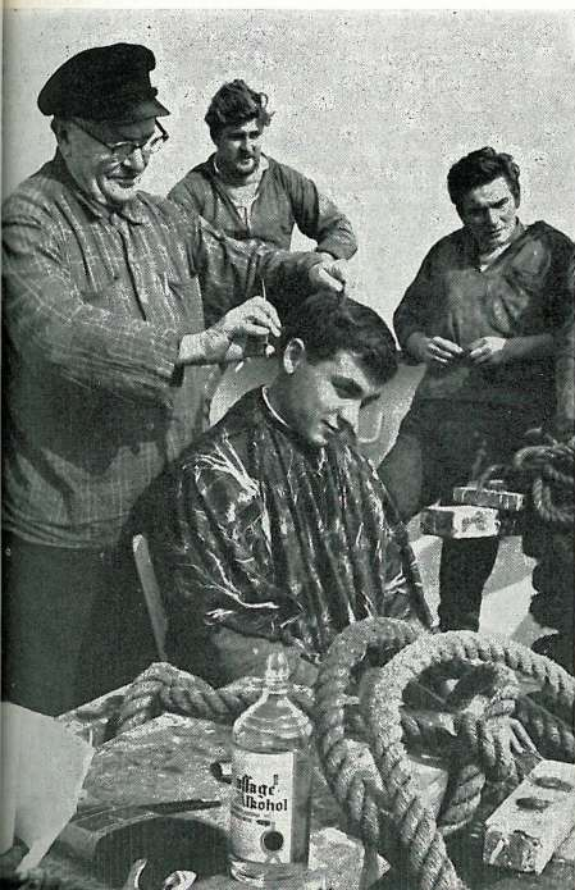
*Diese Deckslast ist eine Testladung. Sie dient der Beratungsstelle für seemännische Verpackung e. V. gemeinsam mit dem Seewetteramt zu systematischen Untersuchungen der unterwegs auftretenden Beanspruchung der Güter.*





## NORDATLANTIK

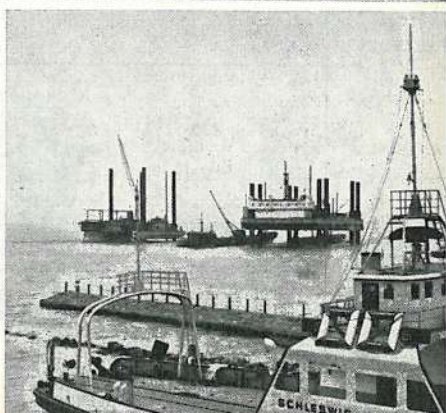
Verschönerung auf der ganzen Linie, wenn der Frühling kommt. Für das Schiff sind die Matrosen zuständig und für diese selbst der Putzbüdel, der schon an Deck arbeiten kann.



Fernost gleich zweimal an und auf der Alster. Die beiden Dschunken wurden als Ladung aus China gelöscht. Sie sind neueste und originellste Importware für Leute, die den altertümlichen Dschunkenbaustil für ihre Yachten zum letzten Schrei erklärt haben. Die zarte Hanako San in ihrem Kimono erfüllte im Großstadtgewühl der norddeutschen Hafenstadt ihren Zweck vollkommen: Sie erregte Aufsehen und zwar als Reklame für die Deutsche Lufthansa. Dabei blieb sie völlig unerschüttert, denn sie ist nur eine Puppe.



Hubinseln helfen als schwimmende Großbaustellen mit, bei dem Bau der Fehmarnsundbrücke die Vogelfluglinie zwischen Mittel- und Nord-Europa herzustellen. Der Fährverkehr wird eingestellt werden. (Rechts unten.)





# Die Freiwache



## Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

### Die Seekrankheit ließ sich nicht überlisten

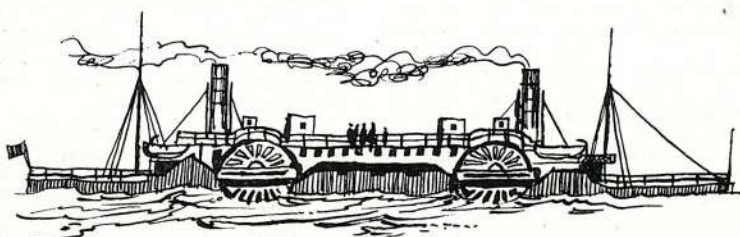
Von Ludwig Dinklage

Ein Mann, der ganz besonders unter der Seekrankheit zu leiden hatte, war der englische Ingenieur Sir Henry Bessemer, geboren 1813 in der Grafschaft Hartfordshire. Sein Name wurde in aller Welt bekannt, als er 1855 die Bessemer-Birne erfand. In einem großen birnenförmigen Gefäß aus Stahl, das innen mit feuerfestem Material ausgekleidet war, verbrannte er die Beimengungen des flüssigen Roheisens durch eingeblasene Luft, wodurch erst die Massenherstellung von Flußstahl ermöglicht wurde. Mit dieser Erfindung verdiente sich Bessemer ein Vermögen.

Natürlich mußte er oft Reisen von England zum Kontinent machen und deshalb die Kanalfähren benutzen. Dieses war ihm gar nicht lieb, da ihm die Seebeine durchaus nicht wachsen wollten. Im Jahre 1868 wurde es so schlimm, daß er nach der Überfahrt seinen Arzt in London aufsuchen mußte, der ihm etwas gegen die Seekrankheit verschreiben sollte. Das konnte dieser aber nicht. Man mußte ein solches Übel eben hinnehmen.

Wo aber die Ärzte versagen, muß der Techniker einspringen, sagte sich Bessemer. Ein kardanisch aufgehängter Kompaß war bereits bekannt. Konnte man die Kajüte nicht in ähnlicher Weise im Schiff aufhängen? Sir Besse-

mer machte sich sofort an die Arbeit. In seinem Garten baute er ein naturgetreues Modell. Eine kreisrunde Kabine wurde an einem Mittellager aufgehängt. Sie drehte sich um einen Zapfen und wurde durch ein Pendelgewicht, welches darunter aufgehängt wurde, in waagerechter Lage gehalten. In der Praxis war es noch etwas verwickelter, als es zuerst den Anschein hatte. Es mußte noch ein Wasserregulator eingebaut werden, der keine Schwingungen aufkommen ließ, und ein Mann mußte diesen Regulator bedienen.



Durch die anfänglichen Fehlschläge ließ sich Sir Henry nicht erschüttern. Im Gegenteil, er hatte soviel Vertrauen zu seinem seekrankheitsverhindernden Salon, daß er auf der Werft von Mandalay Sons & Field einen kleinen Versuchs- dampfer in Auftrag gab. Es zeigte sich aber bald, daß dieses Schiff viel zu klein war, um die gewichtige Konstruktion tragen zu können. Kurz entschlossen verkaufte er den Dampfer, so wie er war, für 1000 Pfund, um sich dann einem neuen Projekt zuzuwenden. Rund 3000 Pfund aber hatte ihn das Schiff schon gekostet.

Ein zweites, größeres Modell entstand in seinem Park in Denmark Hill bei London. 3,6 mal 4,2 Meter maß die Kabine, die durch eine Dampfmaschine zum Schlingern gebracht werden sollte. Fünfzehn Grad konnte sie nach jeder Seite auspendeln. Das Gestänge, das das Schlingern dämpfen sollte, befand sich in einer Grube unter der Kabine. Diese Versuche sollen zu einem vollen Erfolg geführt haben und Bessemer ließ sich daraufhin ein Patent erteilen.

Da sich Sir Henry in der technischen Welt eines sehr guten Rufes erfreute, nicht nur wegen der eingangs erwähnten Bessemer-Birne sondern auch wegen eines Verfahrens, Bronze- farben und Prägestöcke für erhabene gedruckte Briefmarken herzustellen, fand alles, was er sagte, ein offenes Ohr. So war es ihm auch ein Leichtes, Geldgeber für eine „Bessemer-Salonschiffs-Gesellschaft“ zu finden. Mit einem Ka-

pital von 250 000 Pfund wollte diese Gesellschaft die neuartigen Kanalfähren zwischen England und dem Kontinent verkehren lassen. Den Auftrag auf das erste Bessemer-Fährschiff erhielt die Earle's Shipbuilding & Engineering Co. in Hull. Es stellte sich bald heraus, daß das Schiff viel teurer wurde, als ursprünglich veranschlagt worden war. Die Gesellschaft geriet deshalb in Schwierigkeiten. Sir Henry rettete sie vor dem Zusammenbruch, indem er noch 41 000 Pfund aus eigener Tasche in das Unternehmen steckte.

Es war bei dem Bau vorgesehen, daß der Salon allein schlingersicher aufgehängt sein sollte. Das Stampfen wollte man durch eine möglichst große Länge aufheben. Die Schiffsenden waren zudem sehr niedrig gehalten.

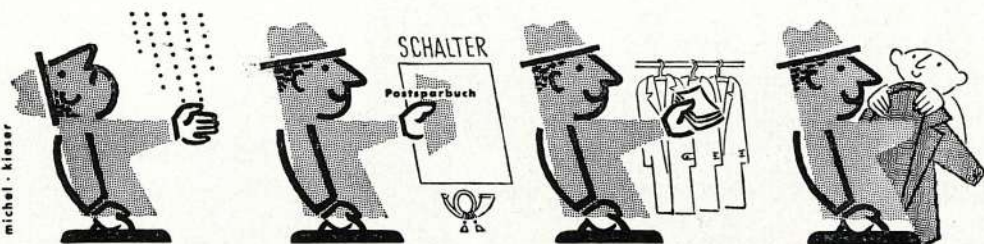
IV.

Noch während des Baues kam Bessemer an den Gedanken, die hydraulische Ausgleichvorrichtung durch einen Kreisel regulieren zu lassen.

Endlich war das Schiff fertig. Am 8. Mai 1870 beinahe sechs Jahre, nachdem das Modell im Park von Denmark Hill entstanden war, trat das Schiff vom Humber aus seine Probefahrt an. Bevor wir uns mit Lord Henry und seiner Gästeschar auf die Reise machen, wollen wir uns einmal anhören, was uns die Londoner Tageszeitung „Daily Telegraph“ über das neuartige Schiff zu sagen hat:

„In der Wasserlinie ist Herr Bessemer's Schiff 105 Meter lang, und jedes Ende erhebt sich auf einer Strecke von 14,40 Meter nur etwa 1,2 Meter über dem Wasser. Bei grobem Wetter wäscht die See über die Enden. Man hat sie abgerundet, damit sie das Wasser so leicht wie nur möglich abwerfen. Die zigarrenförmigen Extremitäten sind mit Gangspills versehen. Das Schiff ist mit zwei Martinsche Patentankern ausgestattet. Auf See wird nur selten die Notwendigkeit vorliegen, daß sich jemand auf die Enden begibt. Sie dürften hauptsächlich benutzt werden, wenn das Schiff in einen Hafen einläuft. Über den niedrigen Enden hat man eine Reling aufgeführt, die sich in 2,40 Meter Höhe über die ganze Länge des Schiffes hinzieht. In der Mitte erhebt sich auf einem Raum von 27 Metern der Schaukelsalon, der für Fahrgäste I. Klasse gedacht ist. Zu beiden Seiten dieses Wohnraums befinden sich die Maschinen und Kessel; auf dem Relingsdeck liegen die Deckshäuser für einzelne Familien oder Gesellschaften, Rauchsalons, Trinkstuben u. a. m. Wenngleich die beiden äußersten Enden des Schiffes genau gleich aussehen, da jedes mit einem Ruder ausgestattet ist, so nennen wir sie doch der Bequemlichkeit halber das vordere und das achter Ende. Im hinteren Teil des Schiffes, gänzlich unabhängig vom Schaukelsalon, liegen die Räume für die Fahrgäste II. Klasse. Im ersten Stock befindet sich eine geräumige Damenkajüte, sowie zwei andere Kajüten. Im nächsten Stock liegt der Salon II. Klasse.“

Die Maschinen sind oszillierende Expansionsmaschinen und geben bis zu 4600 PS her, die nötigenfalls sogar auf 5000 erhöht werden können. Man hofft jedoch, daß die erstgenannte Leistung völlig ausreicht, um dem Schiff die gewünschte Geschwindigkeit von 16 Knoten zu geben. Es sind zwei Maschinen vorhanden und zwar an jedem Schiffsende eine. Jede hat zwei Zylinder von 2,03 m Durchmesser und einen Kolbenhub von 1,5 m und 30 Pfund Druck auf den Quadratzoll. Die Schaufelräder, von denen jede Seite des Schiffes zwei aufweist, haben einen Durchmesser von 5,35 Metern. Man erwartet, daß das vordere Räderpaar, wenn es mit voller Kraft läuft, 32 Umdrehungen mach-



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

Das hintere Räderpaar wird sich natürlich schneller bewegen, da es etwas von dem Wasser erhalten wird, das die anderen Räder zurückgeworfen haben. Alle Befehle an die Maschinenisten werden auf telegraphischem Wege von den Brücken in den Maschinenraum weitergegeben.

Den Bessemersalon betritt man über zwei breite Treppen zu einem Treppenabsatz, und ein gefederter Zugang führt von hier zum Salon. Der Salon selbst ruht auf vier Stahlzapfen, einem an jedem Ende, und zwei dicht beieinander in der Mitte. Sie dienen nicht nur dazu, den Salon zu tragen, sondern werden auch dafür benützt, das Wasser zu den hydraulischen Maschinen zu schaffen, durch die der Salon immer in derselben Lage gehalten wird. Zu diesem Zweck hat man den achteren hohl gemacht und mit den Hauptrohren von zwei starken Maschinen verbunden sowie mit einem Speiserohr, das zu einem Ventilgehäuse in der Mitte führt, mittels dessen zwei hydraulische Zylinder auf jeder Seite mit Wasser gespeist werden. Zwischen den beiden Mittelzapfen ist ein Kreisel angebracht, der von einer kleinen Turbine bewegt wird. Sie wird von einem der Zapfen aus mit Wasser gefüllt. Die Einführung dieses Kreisels hat es Herrn Bessemer ermöglicht, auf die Dienste eines besonderen Mannes zu verzichten.

Der Salon ist 21 Meter lang, 10,5 Meter breit und 6 Meter hoch. Linker Hand, noch gerade innerhalb des Raumes, führt eine Treppe nach oben und ermöglicht es den Fahrgästen, die Seebrise zu genießen und dabei doch nichts von der Bewegung des Schiffes zu verspüren. Rechter Hand von der Maschine liegt ein weiterer Raum, in dem sich alle die zurückziehen können, die selbst im Salon die Seeluft nicht vertragen können und sich nicht anstarren lassen wollen. Um den Salon herum läuft eine Reihe Sitze, und man hat vor, die Seiten mit Täfelungen zu schmücken und denkt dabei an geschnitzte Eichenschilder mit dem Namenszeichen „B.S.C.“ (Bessemer Steamship Co.). Erwünscht in einem Schiffssalon ist ordentliche Lüftung, und da hat man gute Vorsorge getroffen. Zwei Fächer sind angebracht, die von einer kleinen Hilfsmaschine in Bewegung gesetzt werden. Ein Fächer treibt frische Luft in lange Röhren, die unter den Sitzen und durch die gesamte Länge und Breite des Salons laufen. Die Röhre sind mit kleinen Löschern versehen, damit nicht irgendwo Zug entsteht.

Man hofft zuversichtlich, daß die Anordnung des Salons zusammen mit der Standfestigkeit des Schiffes die Seekrankheit überhaupt nicht aufkommen läßt. Neuerdings hat man noch eine Ergänzung des ursprünglichen Plans vorgenommen und zwei leichte Masten aufgesetzt, an jedem Ende einen. Daran angebrachte Segel dürften wesentlich dazu beitragen, den Dampfer standfest zu gestalten. Man ging dabei auch von der Überlegung aus, ein leichteres Wenden des Schiffes zu ermöglichen, was bei seiner Länge sonst wahrscheinlich recht langsam vor sich gegangen wäre.

So also sah der Korrespondent des „Daily Telegraph“ das Schiff kurz vor der Fertigstellung. Es mußte danach ein Wunderwerk der Technik sein, das schon Lüftungen, Klimaanlage und alle Errungenschaften, auf die auch heute kein Fahrgastdampfer verzichten kann, enthielt.

Aber doch war diese „Bessemer“, wie das Schiff hieß, eine Enttäuschung sowohl für den Konstrukteur wie auch für seine Geldgeber.

Sir Henry war wohl ein äußerst tüchtiger Ingenieur, doch von Schiffen verstand er herzlich wenig. Der Dampfer hatte so viele Konstruktionsfehler, die sich bereits auf der Probefahrt herausstellten. Da waren einmal die hintereinander angeordneten Schaufelräder. Nur die vorderen Räder, die in unberührtes Wasser griffen, waren der Fortbewegung dienlich, indes die hinteren, die im aufgewühlten Wasser arbeiten mußten, die Fahrt eher verlangsamten als erhöhten. Statt der erhofften 16 Knoten lief die „Bessemer“ nur 11, und das auch nur bei spiegelglatter See. Weiter steuerte das Schiff sehr schlecht. Schuld daran war die übergroße Länge und die zu kleinen Ruder. Bei der ersten Reise mußte er drei Anläufe fahren, um in den Hafen von Calais zu gelangen. Zweimal rammte er die Kaimauer und richtete hier beträchtlichen Schaden an. Die französischen Behörden verlangten 2800 Pfund Schadenersatz. Sir Henry glaubte, daß man ihn übers Ohr hauen wollte und weigerte sich zu zahlen. Da aber legte man sein Schiff in die Kette und gab es nicht eher frei, als bis die Zahlung geregelt war.

Auch auf den weiteren Reisen hatte das Schiff kein Glück. So beschädigte es die Molen von Dover und drückte sich die Radkästen ein. Das lange und niedrige Vor- und Achterschiff, bei dem jeder Reserve-Auftrieb fehlte, ließen das Schiff erst recht stampfen. Über den Wundersalon wußten die Zeitungsschreiber zu berichten, daß man in diesem erst recht seekrank wurde. Rollte das Schiff nach der einen Seite, bewegte sich der Salon wie eine Hexenschaukel nach der anderen.

Nur kurze Zeit blieb die „Bessemer“ im Fährdienst, dann wurde sie in einer stillen Hafenecke aufgelegt.

Für Sir Henry war das ein großer Fehlschlag. Er verlor an diesem Unternehmen 34 000 Pfund. Nie wieder hat er sich im Schiffbau oder in schlingersicheren Salons versucht. Statt dessen baute er auf seinem Besitz in Denmark Hill eine Sternwarte und beschäftigte sich mit der Astronomie. Als er als 85jähriger 1898 die Augen schloß, hatte man immer noch kein Allheilmittel gegen die Seekrankheit gefunden. Auf dem Gebiet der Stahlgewinnung jedoch hat sich der Ingenieur Henry Bessemer große Verdienste erworben.

Wer ist wer?

### Dr. Ing. Otto Schlick

Die Seekrankheit ist eine dumme Angelegenheit. Jeder von uns weiß Wunderdinge davon zu berichten und mancher hätte gern ein Vermögen dafür ausgegeben, von dieser Plage verschont zu bleiben.

Es hat bis in unsere Zeit Männer gegeben, die zwar nicht der Seekrankheit selbst durch Pillen und Tabletten zu Leibe gehen, sondern das Übel an anderer Stelle abstellen wollten, nämlich am Schiff selbst.

Man sagt dem Seemann nichts Neues, wenn man behauptet, daß das eine Schiff außerordentlich angenehme Bewegungen im Seegang hat, man fühlt sich richtig wie in Abrahams Schoß ge-

wiegt, andere dagegen sind die reinsten Sattankästen, die schon bei der geringsten Kabbelsee krumm machen und später, wenn der Seegang zunimmt, die tollsten Bocksprünge unternehmen.

Einer dieser Männer war Ernst Otto Schlick, geboren am 16. Juni 1840 in Grimma/Sachsen. Er studierte Schiffbau und übernahm 1875 bereits die Leitung der jüngst gegründeten Norddeutschen Werft in Kiel, der späteren Friedrich-Krupp-Germaniawerft. Hier baute er außer vielen Handelsschiffen auch Kriegsschiffe. 1882 wurde Schlick mit der Leitung der deutschen Dienststelle der französischen Schiffsklassifikationsgesellschaft „Bureau Véritas“ beauftragt, eine Stellung, die er 14 Jahre innehatte. 1896 wurde er dann Direktor der deutschen Schiffsklassifikationsgesellschaft, dem Germanischen Lloyd.

Einen ganz besonderen Namen hat sich Dr. Otto Schlick dadurch gemacht, daß er die Schiffsvibrationen theoretisch untersuchte. Er machte den Vorschlag, die Schlingerbewegungen durch einen fest eingebauten schweren Kreisel, der sich innerhalb des Schiffes drehte, abzuschwächen. Die gyrostatistische Wirkung des Kreisels sollte den Rollbewegungen des Schiffes Widerstand leisten und diese schließlich ganz aufheben.

Ein solcher Kreisel wurde zunächst in ein deutsches Torpedoboot eingebaut und erprobt. Das vorher außerordentlich ranke Fahrzeug, das nach jeder Seite bis zu 15 Grad schlingerte, bekam nach Ingangsetzen des Kreisels völlig andere Eigenschaften. Die bis dahin sehr heftigen Rollbewegungen hörten bald fast ganz auf und das nur 57 t verdrängende Boot hob und senkte sich nur mit den darunter hinweglaufenden Seen, ohne die waagerechte Lage merklich zu verändern. Der Kreisel wog allerdings ohne Welle und Nabe bereits 502 kg. Er hatte einen Durchmesser von einem Meter und lief mit 1600 Umdrehungen in der Minute. Nachdem diese Versuche so günstig ausgelaufen waren, stellte die Hamburg-Amerika Linie ihr 1897 auf den Howaldtswerken, Kiel, erbautes Seebäderschiff „Silvana“ von 804 BRT, das sich als „Schlingerpott“ bei den Fahrgästen keiner allzu großen Beliebtheit erfreute, zu Versuchen zur Verfügung. Es wurde ein Kreisel von 1,60 m Durchmesser und 5100 kg Gewicht eingebaut. Mit diesem hörten die Schlingerbewegungen so gut wie gänzlich auf. Weitere Versuche wurden mit der Dampfjacht „Lensahn“ des Großherzogs von Oldenburg, der sich für alle Fortschritte im Schiffbau sehr interessiert zeigte, und auf dem alten englischen Frachter „Lochiel“, 217 BRT, 1877 in Glasgow erbaut, gemacht.

Auch mit den Biegeschwingungen des Schiffskörpers befaßte sich Dr. Ing. Schlick. So hielt er 1894 vor der „Institution of Naval Architects“ einen Vortrag über dieses Thema und wies an einem Modell nach, daß sich die Massenbeschleunigungskräfte der auf- und niedergehenden Teile einer Vierzylinder-Maschine durch besondere Kurbelstellung vollkommen ausgleichen ließen.

Sein 1890 erschienenes Werk „Handbuch für den Eisenschiffbau“ war um die Jahrhundertwende das Rüstzeug für jeden angehenden Schiffbauingenieur.

Dr. Ing. Otto Schlick starb am 10. April 1913 in Hamburg

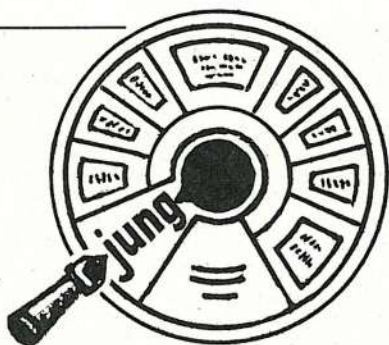
ge.

Für höchste  
Ausprüche

**M M EXTRA**

**M M DER GROSSE  
DEUTSCHE SEKT**

## Telegraf auf



# Mein Start in der Seefahrt

## ODER DER BRATEN

Nun, nach 10 Jahren Fahrtzeit, hielt ich einen Rückblick und war erstaunt, wieviel kleine, nette Erlebnisse sich in den Jahren angesammelt haben.

Ich habe mir den Spaß gemacht einige aufzuschreiben. Hier mein erster Tag auf See. Auf der Holtenauer Schleuse musterte ich auf einem Kümo, Nord- und Ostseefahrt, als Decksjunge an. Vorn unter der Back waren unsere Logis. Zwei Räume, einen zum Essen, den anderen zum Schlafen für vier Mann. Nicht sehr komfortabel, aber wenn ich erst Kapitän bin...

Doch vorerst mußte ich kochen und schrubben, Teller waschen und Betten machen. Der Steuermann brachte mich in meinen neuen Wirkungskreis. Er zeigte mir die Kombüse und den Proviantraum und meinte zum Abschluß: „Dort liegt Rind- und Schweinefleisch. Heute machst Du Schweinebraten.“ Ich konnte zwar Rind und Schwein unterscheiden, wenn es lebte, doch Fleisch war für mich Fleisch. Doch nicht umsonst war ich ein echter Kielerjung und wollte wegen solch einer Kleinigkeit meine Laufbahn nicht gefährden. Ich machte also die Augen zu, drehte mich einmal um und langte zu. Das war also Schweinefleisch. Sah zwar etwas grob und zäh aus, doch vielleicht war es ein altes Schwein. Wer konnte das wissen? Also hinein damit in den Schmortopf, ein halbes Pfund Butter hinterher und Wasser drauf und dann aufs Feuer. Dann wurden der Kartoffel geschält. Sie wurden beim Schälen zwar immer kleiner aber trotzdem blieb genug nach.

Der Braten schmorte und roch etwas angebrannt. Wo es brennt, Wasser rauf. Also noch mehr Wasser hinein und den Braten

umgedreht. Kochen ist doch einfach. Ob am Braten noch Gewürze rankommen und Salz? Mal sehen ob was da ist. Mensch, alles da.

Denn man rein damit. Eine Handvoll Lorbeerblätter, ein paar Zwiebeln und viel Salz, der Braten ist ja groß. Nun ist ja wohl alles klar.

Doch was ist nun mit dem Pudelos, fängt ja doll an zu schaukeln. Seefest bin ich ja, bin schon oft mit dem Fährdampfer nach Laboe gefahren. Doch dieses Schaukeln wird ja immer schlimmer.

Man kann ja nicht ruhig stehen, der Kahn schaukelt ja auch zu doll. Hätte man doch ein größeres Schiff nehmen sollen. — Hoppla, nun lieg ich schon am Boden, direkt beim Ausguß. Wie soll ich bloß bei diesem Geschaukel wieder auf die Beine kommen? Nun rutsche ich zum Herd, das ist die Rettung. Ich klammere mich fest und zieh mich hoch. Schon wieder riecht der Braten. Deckel hoch und nochmals Wasser rein. — Mensch, hab ich ein komisches Gefühl im Magen. Das kommt hoch! Ich — schon schwimmt der Braten in milchig weißem Brei. Was machts? Mir ist wohlher. Doch da schreit der Kapitän schon nach dem Essen. Was tun? — Ich rühr alles um!

Kapitän und Steuermann essen achteln, die Mannschaft vorn. Zuerst bringe ich die Kartoffeln rein. Sie sind vortrefflich gelungen. Bloß kein Salz dran wie ich später merkte. Doch der Braten glich diesen kleinen Fehler reichlich aus. Dann bringe ich den Braten und die Sauce. Der Kapitän ist rein aus dem Häuschen. „Mensch, Jung bist Du tüchtig. Saure Sahnesauce, das ist ja ein Gedicht. Wo hast Du denn das gelernt?“ Und er goß sich einen ganzen

Schwung über die Kartoffeln. Mir wurde ganz elendig zu Mute! Er probierte. „Mensch, Jung vortrefflich. Das kannst Du ja besser als meine Frau! Das Rezept mußt Du mir verraten.“ Doch ich stammelte nur, „ein ander Mal, Herr Kapi-

tän, nun muß ich an Deck, mir ist ganz schlecht.“

Was ich noch sagen wollte, das Rezept habe ich dem Kapitän nie verraten! Vielleicht weiß er es jetzt.

Jürgen Burmeister

## SATCHMOS Trompete

Wer kennt sie nicht, wer hört sie nicht heraus, sofort, wenn die ersten Töne erklingen, die aus einem Instrument wie tausend anderen dieses Einzige, Einmalige zaubern? Diese Töne sind unverwechselbar, unwiederholbar. Es klingt daraus ein großes Lachen, das zu Herzen geht, das mitreißt, zündet und die Hörer von den Sitzen hochjagt. So war es auch an der Küste, in Hamburg. Ein Frühlingsturm der Begeisterung umbraute Louis Armstrong.

Das ist einmal ein herrlicher Spaßvogel, dieser alte Kerl, der genauso jung ist wie unser Jahrhundert. Im Jahre 1900 wurde er mitten im festlichen Gepränge und Tamtam des amerikanischen Unabhängigkeitstages geboren. Hart war seine Jugend, seine Großeltern noch Sklaven. Heute reist er mit eigenem rabenschwarzen Hofstaat durch die Kontinente. Und wo er hinkommt, da zieht er eine Schau ab, wie es nur ein echter König vermag, Satchmo, der König des Jazz. Reporter fragten ihn nach seiner angegriffenen Gesundheit. Satchmo schimpfte über das alberne Gewäsch. Kurz nachdem er im Hotel angekommen war, er konnte kaum ausgepackt haben, gab es eine Ruhestörung, über die weder Gäste noch Personal

böse waren. Im Gegenteil, man zischte, wenn einer zu laut war, weil er nicht so schnell begriffen hatte, was es hier Kostbares zu lauschen gab. Satchmo übte schon. Danach setzte er sich hin und vertilgte ein paar Schläge, die einem Schaueremann nach 5 Schichten alle Ehre gemacht hätte. Am Schluß verlangte er nach dem besten Bier der Welt, und man hörte es durch das Reib-eisen seiner Kehle zischen. Anschließend, bei seiner Königsschau, verbrauchte er dann 23 weiße Taschentücher, und sein Volk zu seinen Füßen hätte diesen augenrollenden, zähnefletschenden

Clown vor Hingabe am liebsten zu Hackepeter gemacht, wenn er sang wie eine verrostete Heulboje und ins Horn stieß wie — wie eben nur Satchmo. —H.S.—

### Prüfungsaufsatz eines Mittelschülers

über

## Der alte Mann und das Meer

### Hemingways berühmtes Buch

In der Schilderung Ernest Hemingway's lebt der alte Mann in einer kleinen Hütte am Meer. Schon von außen macht die Behausung einen recht ärmlichen Eindruck. Innen ist der einzige Raum spärlich möbliert. Die Liegestatt des Alten ist ein Bett-rahmen mit Sprungfedern, die von Zeitungspapier überdeckt worden sind. Auch die Kleidung des alten Mannes weist auf seine große Armut hin, denn die Jacke ist eingerissen und das Hemd mit bunten Flecken besetzt.

Er mußte schon ein ziemlich hohes Alter erreicht haben. Das Gesicht wies viele tiefe Falten auf, sein Haar war grau, und seine Kleidung bedeckte eine magere Gestalt, deren noch breite Schultern ansagten, daß er vor langer Zeit einmal ein starker Mann gewesen war. Doch die lebensprühenden

Augen bewiesen, daß der Geist im alten Körper noch jung war.

Eine helle Stelle an der Wand verriet, daß früher dort ein Bild gehangen hatte: Es war das Bild seiner Frau, die nun schon lange tot war. So lebte er sehr einsam und hatte keinen Menschen, mit dem er irgendetwas hätte bereden können. Und gerade jetzt hätte er es gut gebrauchen können, daß ihn jemand betreute, denn er hatte seit vierundachtzig Tagen keinen Fisch mehr gefangen und befand sich dadurch in einer bedrängten Lage. Die Leute aus dem Dorf mieden ihn wegen seines Unglückes und mißachteten ihn, und so war er noch einsamer als zuvor. Alles schien so, als würde er nie wieder einen guten Fang haben. Aber der alte Mann fuhr immer wieder hinaus auf's Meer, jeden Tag. Er gab den



## HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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



Kampf, den er führte, nicht auf, obwohl alle äußeren Umstände, wie Alter, Armut, Einsamkeit und die Mißachtung der Nachbarn, hervorgerufen durch sein Mißgeschick, gegen ihn standen und eine große Übermacht bildeten.

Er tat gegen jedes dieser Übel etwas: Gegen die Einsamkeit sprach er mit sich selbst, Armut und Mißachtung ignorierte er, gegen sein Mißgeschick hoffte er doch noch auf einen Erfolg, und das Alter überwand er mit seinem Willen. Trotz dieses dauernden Streites, der in ihm selbst stattfand, bewahrte er immer Haltung seiner Umwelt gegenüber.

Er stand im Kampf mit seiner Lebenssituation nicht allein, denn seine Hoffnung, den großen Fisch zu fangen, hielt ihn aufrecht. Sein Wille, der Umwelt zu beweisen, daß er sein Lebensziel, den Fang seines großen Fisches, erreichen konnte, war die zweite große Triebfeder auf seinem Lebensweg. So war es möglich, daß er nach vierundachtzig erfolglosen Tagen genauso hoffnungsvoll auf das Meer hinausruderte, wie am ersten Tage. Auch die Zeit konnte ihn nicht zum Aufgeben zwingen.

Als er an jenem Tag weit genug draußen auf dem Meer ist, beginnt der erste Teil seines großen Kampfes, nämlich der Kampf gegen sich selbst. Für den alten Mann fängt ein langes Warten an, von dem er nicht weiß, wie lange es dauern wird. Es vergeht eine lange Zeit, bis der Fisch anbeißt, und in dieser Zeit muß er gegen die Hitze, gegen die Müdigkeit und gegen seine Schwächen kämpfen. Ein Kampf, der wahrhaftig nicht leicht zu bestehen ist, und er verliert ihn beinahe. Doch eisern reißt er sich zusammen, um der Müdigkeit gewappnet gegenüberzustehen, er ignoriert seine Rückenschmerzen, bis er sie nicht mehr spürt. Er gibt auch hier nicht auf in der Selbstbekämpfung, und er schafft es, sich wachzuhalten. Langeweile kennt er nicht, denn er beobachtet die Natur, die See und ihre Tiere, oder er unterhält sich im Selbstgespräch. Das beweist, daß er nicht auf Fremdunterhaltung angewiesen ist, sondern Geist und Fantasie besitzt.

Dann beißt der Fisch an, und der zweite Teil des Kampfes nimmt den alten Fischer ganz in Anspruch, denn er hat gegen einen Fisch von vielen Zentnern Gewicht zu streiten, der ihn fast über Bord zieht, seine Schultern mit dem Seil aufreißt und ihn nicht zur Ruhe kommen läßt. Er

ist todmüde, doch eisern hält er sich wach. Er hat Schmerzen und unterdrückt sie, und ihm ist unwohl, und er schafft auch dieses Hindernis fort — aber er gibt nicht auf, auch wenn er diesen Kampf allein bestehen muß. Er hat Mitleid mit dem Fisch, und das erschwert ihm seine Arbeit, die linke Hand verkrampft sich und macht es ihm noch schwerer, aber keine Schwierigkeit könnte so groß sein, daß sie diesen Mann dazu bringt, aufzugeben. So tötet er den Fisch am Ende einer mörderischen Gegnerschaft, und er spürt, daß es sich gelohnt hat, durchzuhalten.

Doch noch lange hat er nicht ganz bestanden, denn als er die Segel zur Heimfahrt gesetzt hatte, griffen Haie den längsseits vertauten Fisch an und rissen große Fleischbrocken aus dem Fang des alten Mannes. Nun beweist er im letzten Teil des Kampfes wieder, daß er nach seinem Wahlspruch: „Ein Mann kann zerstört werden, doch er darf nicht aufgeben“, zu leben weiß. Er schlägt nicht die Hände über dem Kopf zusammen und überläßt den Haien den Fisch als Beute, sondern ergreift seine Harpune, um die Haie abzuwehren, so gut es eben geht. Doch ein Werkzeug nach dem anderen verschwindet in der tiefen See, hinabgezogen von den gierigen Schlingen der Räuber, und die Zahl der Gegner nimmt ständig zu. Er erkennt zwar, daß dieser Kampf zwecklos ist, doch er kämpft weiter, am Ende nur noch mit der Ruderpinne bewaffnet, um die Zähigkeit und Kraft der Fische zu brechen, um ihre Vielzahl zu mindern. Er kämpft sogar, bis die Haie ihm nur das Skelett seines Fisches lassen, das er noch an's Land bringen kann, ein Zeichen seines Sieges. Er erkennt, daß er besiegt worden ist, aber selbst an diesem tiefsten Punkt seiner Niederlage ist er nicht bereit aufzugeben, denn er sagt zu den Haien: „Träumt, daß ihr einen Mann getötet habt“, doch er bestreitet damit, wirklich getötet worden zu sein und ist sogar so gefaßt, am nächsten Tag wieder hinausfahren zu wollen. Hiermit krönt er seinen verlorenen Kampf und macht ihn zu einem für ihn sogar triumphalen Ereignis, denn er hat die ihm auferlegte Prüfung durch eisernes Durchhalten bestanden.

Mit seinem Werk „Der alte Mann und das Meer“ wollte Hemingway uns bestimmt nicht nur irgendeine Fischergeschichte erzählen, sondern er wollte uns etwas durch sie sagen. Hemingway macht uns

deutlich, daß wir in unserem Leben nie aufgeben dürfen, wie der Fischer auch nie aufgab, denn sonst verlieren wir das Selbstvertrauen und sind damit verloren. Besser ist es, zerstört zu sein. Der Erfolg ist relativ unwichtig, wichtiger ist der Kampf selbst, das Bemühen, zu einem Ziel zu kommen.

Damit hat uns der Dichter viel gegeben, was unser Dasein sehr reich machen kann, wenn wir es beherzigen. Doch das Beherzigen ist eine schwere Aufgabe, denn wenn man sich auf diesem Weg befindet, sollte man auch hier nicht aufgeben — bis man gewonnen hat oder zerstört worden ist. Hansjörg de Vries

## Können wir Schiffe finanzieren?

Gewiß können wir das. In einer Zeit, die man das goldene Zeitalter des kleinen Mannes nennt, ist alles möglich, jedenfalls für den Bundesbürger, auch wenn er fährt. In amerikanischen Finanzkreisen hat es sich längst herumgesprochen, daß Westdeutschland heute den Ruf besitzt, der Amerika einst zum Eldorado für Auswanderer machte: das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Eine dieser Möglichkeiten bieten uns die Schiffsbekleidungsbanken in Form von Schiffspfandbriefen, die wir kaufen können. Haste was, so biste was.

Wie geht das?

1. Man spart per Ziehschein auf ein Bank- oder Sparkassenkonto bis zu einem Betrag von DM 100,—, 500,—, 1000,—, 5000,— oder 10 000,—. Das sind die Sätze, für die Pfandbriefe ausgegeben werden.
2. Dann geht man zur Bank oder Sparkasse, auf die der Ziehschein gelaufen ist und sagt, daß man einen Schiffspfandbrief kaufen möchte. Der Beamte wird bereitwillig beraten, alles erklären und alle Formalitäten erledigen.

Was hat es mit den Schiffspfandbriefen auf sich?

Sie bedeuten für den Inhaber solide Sparmöglichkeit und Geldanlage. Sie weisen den Weg von der Heuer zum Kapital, den richtigen Kurs vom kleinen Mann zum größeren Mann. Der Käufer tut etwas sehr Entscheidendes für die Seeschiffahrt. Er gibt sein gutes Geld für die Laufzeit des Pfandbriefes her. Nebenbei: Wenn er es plötzlich brauchen sollte, kann er es selbstverständlich auch schon vor Fälligkeit zurückerhalten, indem er seinen Pfandbrief über seine Bank oder Sparkasse verkauft. Das wäre aber nicht der Sinn einer solchen Anlage, denn wenn uns mehr Geld in Form von Zinsen zu wachsen soll, so braucht es Zeit, um arbeiten zu können. Außerdem winken unter gewissen Umständen 20 Prozent Sparprämien.

Die Zinsen selbst werden in halbjährigen Raten von den Schiffsbekleidungsbanken gezahlt. Bei einem Pfandbrief von DM 100,—, der beispielsweise mit 5½ Prozent verzinslich ist, wachsen diese 100,— DM nach 5 Jahren einschließlich Sparprämie schon um

ca. 50,— DM an. Das ist die Hälfte der angelegten Sparsumme!

Keine Spekulation, keine Börsenjobberei ist mit dem Pfandbrief verbunden, vielmehr verbrieft Sicherheit für unser gutes Geld.

Wer oder was gewährt diese Sicherheit? Einmal die Schiffsbekleidungsbank selbst, über die der Pfandbriefinhaber an der Gesamtheit aller von der Bank eingegangenen Schiffshypotheken beteiligt ist. Die Bank achtet scharf darauf, daß jedes beliehene Schiff zum vollen Wert versichert ist. Darüber hinaus ist unser Pfandbrief durch Wert und Ertragskraft von Tausenden von Schiffen aller Art und Größe gesichert.

Die Zusammenhänge:

Unsere Reeder und wir brauchen Schiffe, um unseren Beruf auszuüben und unser Brot verdienen zu können. Nach dem zweiten Weltkrieg mußten Reeder und wir wieder am Punkte Null anfangen, ohne Schiffe und ohne Eigenkapital. Hier schaltet sich die Schiffsbekleidungsbank als Mittler, Treuhänder und Manager ein. Sie sammelt viele kleine Beträge, um dem Schiffbau die nötigen großen Beträge zur Verfügung stellen zu können. Uns ist sie verpflichtet und hat deshalb, wie schon oben angedeutet, eine Vielzahl von Sicherungen und Überwachungen (auch staatliche) eingeschaltet, so daß der Pfandbrief mündelsicher ist. So arbeiten und verdienen wir als Inhaber von Schiffspfandbriefen auf unseren Schiffen, zu deren Erfolg und Ertragskraft wir alle nach besten Kräften und Vermögen beisteuern: Reeder, Schiffsbekleidungsbank und wir selbst. Als Inhaber von Schiffspfandbriefen sind wir mehr als nur Heuerempfänger.



An allen westdeutschen Hafenplätzen

COMMERZBANK

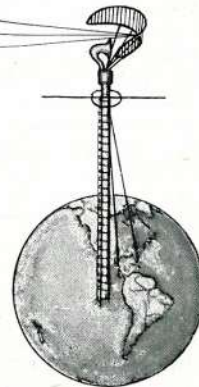
A K T I E N G E S E L L S C H A F T



# Im Blickpunkt

## Freiheit und Verantwortung auf See

Wer genießt mehr Freiheit an Bord als der Kapitän? Wem an Bord ist er Rechenschaft schuldig über sein Tun, seine Anordnungen und Befehle? Wir sehen täglich, wie er, im Gegensatz zu seiner Besatzung, frei über seine Zeit verfügt, scheinbar tut und läßt, was er will, an Land geht, wie und wann es ihm beliebt. Keiner ist über ihm, und keiner hat ihm etwas zu sagen. Wahrhaftig, was die Freiheit anbelangt, so liegt der oft und immer wieder angeführte Vergleich mit dem Herrgott nahe.



In gewissem Sinne, nämlich bezogen auf die Kleinwelt mit ihrer individuellen Eigengesetzlichkeit, die ein Schiff auf See darstellt, verfügt ein Kapitän tatsächlich über mehr Freiheit, als der Präsident der Vereinigten Staaten, die Königin von England oder Chruschtschow. Denn diese müssen als gegenmächtiges und gegenwärtiges Regulativ ständig mit ihrem Senat, dem Unterhaus oder der Partei rechnen. Die Reederei des Kapitäns jedoch ist weit, ebenso Seeamt, Seemannsamt, Polizei und alle Behörden. Zwischen ihnen und dem Kapitän auf seinem Schiff liegt Wasser, viel Wasser. Mit negativen Vorzeichen hat es jüngst Galvao, der Pirat, erst wieder der Welt gezeigt. Es bedeutet positiv gesehen, daß die Freiheit eines Schiffsführers so groß ist, daß er auf See oft allein seinem eigenen Gewissen verantwortlich bleibt.

Es wäre nun genauso leicht wie falsch, dieses sehr selten gewordene Idealbild menschlicher Freiheitsfülle, wie es der Kapitän manifestiert, umkehren oder zerstören zu wollen. Man geht in die Irre, wenn man, wie oft zu hören, argumentiert: Der Kapitän sei das bedauernswerteste, weil unfreieste Geschöpf auf Erden. Ständig stünde er mit einem Bein im Zuchthaus. Von der Seestraßenordnung und dem Seemannsgesetz angefangen bis zur Erfüllung der jeweiligen Charterpartie seien die Paragraphen, nach denen der Kapitän mit häufig hohen Strafen belegt werden könne, Legion. Außerdem habe er es heute mit einem papierernen und gefunkten Wust von Anweisungen, Wünschen, Empfehlungen und Mahnungen seitens der Reederei zu tun, die durch die Höflichkeit ihrer Form nichts an ihrer existenziellen Gefahr für den meist verheirateten Kapitän einbüßen. Überdies sei er für das Kontor mit seinem Schiff meistens nur noch eine Figur, ein wirtschaftlicher Faktor an der Funkstrippe im Netz der Agenturen.

Wer die Freiheit des Kapitäns so verzerrt sieht, beweist damit nur, daß er von dem sittlichen Prin-

zip der Freiheit weit entfernt ist, ja, daß er das Wesen der Freiheit völlig mißverstehet. Denn der größte und gefährlichste Trugschluß ist ja der, daß sie bedeute, man könne jederzeit tun und lassen, was man will und sei niemandem und nichts verantwortlich.

In Wahrheit ist eine tragende Säule unserer in der Antike wurzelnden Kultur die Erkenntnis, daß jede echte Freiheit in dem ewig gültigen und lebendigen sittlichen Prinzip der Verantwortung ihre Wurzeln hat, der Verantwortung vor Gott, dem eigenen Gewissen, vor der Welt und ihren Gesetzen und vor unseren Mitmenschen.

Ob in der perikleischen Demokratie, im römischen Senat oder in einer Monarchie, in jeder Regierungs- und Gesellschaftsform ist der Freieste zugleich der mit der meisten Verantwortung belastete.

Der deutsche Ritter, der französische Kavalier und der Herr, auch der Schiffsherr oder Kapitän, sind die Idealgestalten dafür. Es ist geradezu ein Kriterium für die Qualität jeder Staats- und Gesellschaftsform, ob Freiheit und Verantwortung der Einflußreichen und Herrschenden noch im richtigen kausalen Zusammenhang stehen. Somit ist das Kleinstpolitikum Schiff seit seinen Anfängen ein Schulbeispiel in bester Tradition überliefertes Ideal dafür, wie dauerhaft eine auf diesem ethischen Prinzip beruhende Ordnung ist. Sie hat sich auf den schwimmenden Kleinststaatswesen immer bewährt. Ob bei den Phöniziern, der Hanse oder in der modernen Seefahrt: Die in der ethisch begriffenen Bedingtheit von Freiheit und Verantwortung beruhende Lebensordnung auf See hat alle Regierungsformen an Land überdauert und überstanden, selbst solche politischen Erdbeben, wie die französische Revolution, den Marxismus oder den Faschismus. Es wohnt ihr eine unzerstörbare Kraft inne. Durch sie wird offenbar, daß richtig, gut und vernünftig immer auf der gleichen Linie liegen. Wie sehr Freiheit und Verantwortung an Bord sich in einer sonst kaum

erreichbaren Kongruenz befinden, zeigt überzeugend ein Vergleich zwischen Moses und Kapitän. Verantwortung und Freiheit des einen und des anderen stehen ihrem Umfang nach genau in der richtig abgewogenen Relation zueinander. Man stelle sich nur einmal einen Moses mit der Verantwortung eines Kapitäns oder einen Kapitän mit der Freiheit eines Moses vor! Die ethische Kraft dieses Prinzips von der Kongruenz, ja Identität von Freiheit und Verantwortung hat notwendig unter anderem auch Gerechtigkeit zur Folge. Der austretende Seemann wird sinnfällig und sichtbar immer mit seiner wachsenden Fähigkeit und Verantwortung auch eine größere Freiheit in seiner Laufbahn erringen können. Doch diese Gerechtigkeit verträgt keine Ungleichheit, denn sie beruht ja gerade auf einer selten gewordenen Ausgewogenheit kraft eines wunderbar funktionierenden sittlichen Prinzips. Sie verträgt keine wertmäßige Ungleichheit des Standes, des Ressorts, der Herkunft, der Schulbildung und der Startbedingungen. Denn entscheidend für das Funktionieren unseres Kleinststaatswesens Schiff sind nicht eifersüchtig verteidigte Kompetenzen, Privilegien, Pfründe und der Dünkel einzelner Stände unseres Seemannsberufes. Dafür ist ein Schiff schon äußerlich viel zu klein und die Menschen darauf sich viel zu nahe. Bei allem notwendigen Abstand der verschiedenen Verantwortlichkeiten, die allein das Maß der Freiheit und der Befugnisse bestimmen, ist für eine aufgedonnerte Hierarchie an Bord nur der Platz, sich lächerlich zu machen. Nicht Dünkel ist unser spezielles Laster, sondern Toleranz, Aufgeschlossenheit und Kameradschaft unsere spezielle Tugend. Unser Seemannsberuf ist von jeher der typische Beruf des „Selmademens“ gewesen. Warum sollten wir weniger stolz darauf sein, als alle anderen „Selmademen“? Nicht Schulbildung allein ist schon Leistung, die Ansprüche rechtfertigt.

Entscheidend für unser Bordleben und den Bordbetrieb ist vielmehr

unser Standesbewußtsein als Seemann schlechthin, und zwar über alle Dienstgrade und Ressorts hinweg. Denn dieses seemännische Standesbewußtsein und dieser seemännische Berufsstolz sind es ja gerade, die getragen werden von der Freiheit jedes einzelnen Besatzungsmitgliedes, sich mit der Fähigkeit zu größerer Verantwortung auch größere Freiheiten zu erringen.

### Kein Promille Alkohol

beim Start und völlige Abstinenz 12 Stunden vorher (bisher 8 Stunden), diese strenge Vorschrift soll für schwedische Piloten verbindlich werden. In maßgeblichen Stockholmer Luftfahrkreisen wird diese Maßnahme ernstlich erwogen. Anlaß dafür ist das finnische Flugzeugunglück am Anfang dieses Jahres, bei dem der Pilot betrunken war und 25 Todesopfer zu beklagen waren.

### Skandal

Wenn in manchen Ländern der Zoll seine feste Taxe an Zigaretten und Whisky fordert, um als Gegenleistung beide Augen bei der Bewachung des Schiffes zuzudrücken, so ist das Korruption (lateinisch corumpere, zusammenbrechen). In der Ordnung des Staates macht sie den Bock zum Gärtner.

In deutscher Zeitungen sind immer wieder spannende Jagdberichte auf solche Böcke zu lesen. Sie bleiben auf der Strecke. Vor der Öffentlichkeit wird kein Geheimnis daraus gemacht, daß hohe Staatsbeamte, politische Prominenten, selbst Notare und andere Gerichtspersonen im häßlichen Wirbel handfester Skandale in die Versenkung versinken. Das ist beruhigend, zeigt es doch die Wachsamkeit einer freiheitlichen, auf Sauberkeit bedachten Demokratie.

Doch es bedarf immer wieder der Wachsamkeit, der Initiative und des Mutes auch jedes einzelnen „kleinen Mannes“. Die Faust in der Hosentasche zu ballen oder auf den Biertisch sausen zu lassen, hat wenig Sinn. Vielmehr sollte sich jeder seines Einflusses in seinem Staate bewußt sein, indem er, um es drastisch zu sagen, das Maul aufreißt, wenn etwas „faul ist im Staate Dänemark“ — oder an Bord oder in der Seefahrt. Dieses Maulaufreißen ist dann etwas ganz anderes, als Meckern, ist eine konstruktive Tat. Denn es ist nicht nur Sache einzelner Journalisten, sich dafür der Pressefreiheit zu bedienen, es ist Sache jeden einzelnen Wählers, von seinen Rechten Gebrauch zu machen, damit es beispielsweise so etwas wie Korruption bei uns nie geben kann.



**C. PLATH** FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

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



## Klar bei Schmünzelaüge

### Feuerschiff an Backbord —

Eine herrliche Sommernacht war über die westliche Ostsee hereingebrochen. Es ging auf Mitternacht zu, als der stämmige Matrose, der zugleich Eigentümer des 150 Tonnen großen Schiffes war, auf dem kleinen hölzernen Achterdeck die Wache vom Kapitän übernahm; denn er war zugleich auch noch Bestmann.

„Du läßt Gjedser Feuerschiff eben an Backbord und steuerst dann 320 Grad. Um 3 Uhr weckst Du mich!“

Nach dieser klaren Order konnte sich der Kapitän hinlegen; denn auch Kapitäne müssen ab und zu schlafen. Der Bestmann schritt stolz wie ein frischgebackener Admiral von einer zur anderen Seite seines Schiffes und korrigierte nur den Kurs. Am Ruder stand der Moses. Das Feuerschiff blieb fein an Backbord. Nach einer Stunde war es immer noch an der

Seite. Das kam sogar dem Bestmann spanisch vor. Er ging hinunter zu seinem Kapitän und weckte ihn.

„Jan, wach doch mal auf, hier bei dem verfluchten Feuerschiff geht unheimlich viel Strom. Ich komm' einfach nicht daran vorbei.

Was machen wir bloß?“

In Unterbüx, mit nackter Brust, kletterte der Schiffsführer nach oben. Tatsächlich, das Feuerschiff war schön an Backbord. Er schaute zum Kompaß, aber er hatte keine Lust zu lachen. Der Steuerstrich zeigte auf Süd-Ost und drehte behaglich immer weiter. Immer schön rund um das Feuerschiff, damit es auch ja an Backbord bleibt.

Nun, der erzählt uns da ein Seemannsgarn, werden Sie sagen. Zu Unrecht, das Schiff hieß „Johanna“, stammte aus Schulau, und man schrieb das Jahr 1929.

K. Gerdau

### Hinnerk sien Schoh!

Hinnerk Mewes aus Krautsand hatte gleich nach der Schulzeit auf der Krautsander Tjalk „Johanna“ angemustert. Hinnerk war fleißig und willig, nur mit der Sauberkeit hatte er nicht viel im Sinn.

Die erste Reise ging nach Flensburg und Hinnerk ging dort abends an Land. Als er eben über die Reeling stappen wollte, mußte ihn Käppen Schröder ermahnen: „Hinnerk, du hest jo dien Schoh gor nich putzt!“ „Och, Kaptein, hier kennt mi jo keen Mensch!“ sagte Hinnerk und ging an Land.

Einige Wochen später lag die „Johanna“ vor Krautsand zu Anker. „Hinnerk, mok di klor, fohrst mit mi an Land!“ sagte Käppen Schröder zu Hinnerk. Das ließ sich Hinnerk nicht zweimal sagen. Im Nu war er klar, holte das Beiboot längsseit und wriggte Käppen Schröder an Land. Im Boot bemerkte Käppen Schröder, daß Hinnerks Schuhe wieder nicht

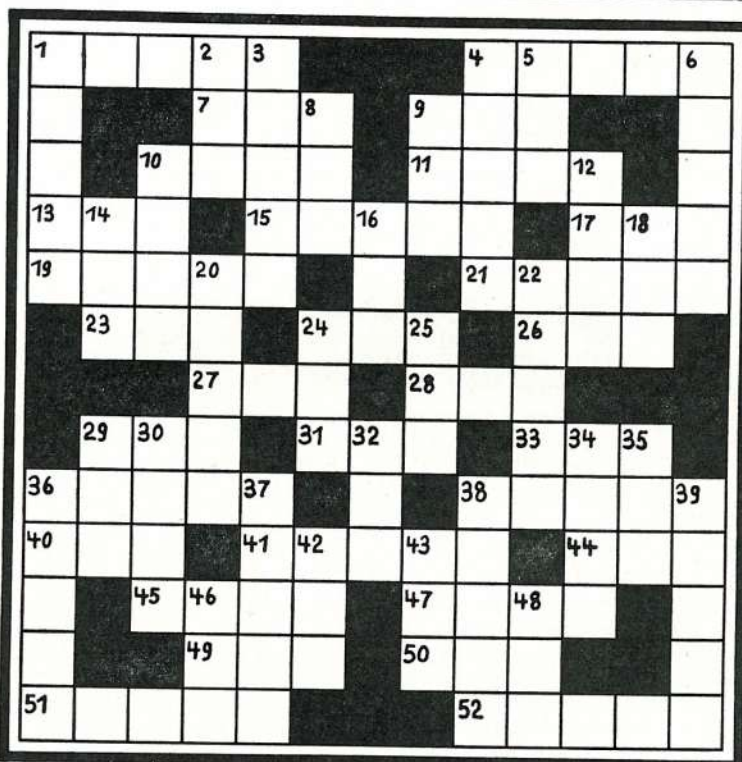


Wat is nu  
mit sine Ausweichpflicht?

geputzt waren und sagte nun ärgerlich: „Hinnerk, no god wi in Krutsand an Land, un du hest dien Schoh wedder nich putzt!“ „Och, Kaptein“, sagt darauf Hinnerk und pliert so'n bißchen mit den Augen, „hier kenn se mi jo a l l!“

H. M.

Waagrecht: 1. Saiten-Zupf-instrument, 4. Balggeschwulst, Blase, 7. feierliches Gedicht, 9. Meeresfisch, 10. südrussische Halbinsel im nördlichen Schwarzen Meer, 11. Aschengefäß für Bestattungszwecke, 13. nordische Göttin des Todes, 15. langes, wolles Mönchsgewand, 17. heftiger Windstoß, 19. Beginn, Ablaufstelle, Ausgangspunkt jedes Rennens, 21. vornehm, freigebig, edel, 23. mittelschwedische Stadt im Verwaltungsbezirk Jemtland, in der Provinz Norrland, 24. linker Nebenfluß der Drau, 26. englisch: rot, 27. Lebensgemeinschaft, 28. Tauchvogel nördlicher Meere, 29. Augendeckel, 31. Zeit nach dem Ableben eines Körpers, erkennbar an Herz- und Atemstillstand, 33. Tonbezeichnung, 36. Fischeier, 38. die Bevölkerung Vorderindiens, 40. im griechischen Mythos Unheilstifterin, später Rächerin von Unrecht, 41. Nebenfluß der Weser, 44. russische Stadt am Rion, in Grusien, 45. Teil einer Kommode, 47. spanische Münze, 49. große, allseitig von Land umschlossene Wasseransammlung, 50. südafrikanisches Steppentier, 51. heller Stern im Orion, 52. Lob, Lobeserhebung.



Das große Kreuzwort-Rätsel

Senkrecht: 1. Raubfisch, 2. trichter Mensch, 3. Verordnung, obrigkeitlicher Erlaß, 4. früherer Herrschertitel in Rußland (Mz.), 5. chinesisches Längenmaß und Gewicht, 6. Kindeskind, 8. flugunfähiger Straußenvogel Australiens, 9. Kopfbedeckung, 10. rein, sauber, nicht getrübt, 12. das Absinken des Meeresspiegels beim Wechsel der Gezeiten, 14. griechischer Buchstabe, 16. Niederschlag, 18. wüst, unwirtlich, 20. Ankerplatz für Seeschiffe, 22. schwerster Sturm, Windstärke 12, 24. Honigwein, 25. Teil des Wagens, 29. Gerät zum Messen von Wassertiefen, 30. Fluß in Mähren, Nebenfluß der Thaya, 32. flüssiges Schmiermittel, 34. Abgott, Götzenbild, 35. japanische Münze, 36. internationale Bezeichnung für: Funkmeßverfahren, 37. geschliffener Stahldraht mit oder ohne Öse, 38. weiblicher Vorname, 39. der äußere Gewebemantel an den Stämmen von Bäumen, 42. die dem Wind abgekehrte Seite, 43. physikalische Arbeitseinheit, 46. germanische Gottheit, 48. Nomadenzeltorf. — (Umlaut = zwei Buchstaben.)

# HOLSTEN-BIER

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster

auf allen Meeren der Welt

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster



Hart prallten die Gegensätze aufeinander, als es um den jungen Menschen an Bord ging. Das war gut so. Woraus soll das Richtige und Brauchbare erarbeitet werden, wenn nicht aus dem Spannungsfeld verschiedener gegensätzlicher Meinungen und Ansichten. Schon der erhebliche Verschleiß an „Welten“ auf dieser Tagung spricht von diesem fruchtbar-lebendigen Spannungsfeld: Die Welt der Jungen, die Welt der Alten, der Arbeitgeber, der Arbeitnehmer, des Industriebetriebes, des Bordbetriebes und viele andere mehr. Mit fortschreitender Vertiefung in die Materie des Themas wurde ein Generalgegensatz immer offenkundiger, nämlich der zwischen konservativer Einstellung und Pioniergeist.

Konservieren bedeutet soviel wie schützen und bewahren. Das ist uns geläufig. Eine gute Sache. Konservatismus will in der Seefahrt Tradition und Berufsethos sowie Altbewährtes erhalten, bewahren und weitertragen. Schützen will er vor Zersetzung, Aufweichung, Laschheit und nicht zuletzt vor umstürzlerischen Neuerungen und vor sehr skeptisch beurteiltem Fortschritt.

Der große Vorteil der konservativen Einstellung ist, daß sie in generationenlanger Arbeit erlangte Erfahrungen und Erkenntnisse zu erhalten und in die Zukunft weiterzutragen bemüht ist. Konservatismus ist, so verstanden, das geistige Skelett jeder Tradition. Er gibt Sicherheit und die nötige Kontinuität, die für Fortbestand und Entwicklung jeder Reederei unerlässlich sind. Er schützt auch vor der Gefahr utopischer Weltverbesserer und gibt Sicherheit vor der Unbequemlichkeit, ständig neue Entschlüsse fassen zu müssen. Der Konservative weiß sich stets zu erinnern und hat das notwendige Verfahren und das richtige Verhalten stets zur Hand. Ein konservativ Eingestellter weiß darüber hinaus von immer wieder auftretenden Fehlern und überschätzt sie daher nicht. Er weiß, daß Kollisionen nicht abzuschaffen sind, und daß ein Familienleben an Bord nicht durchführbar ist. Konservativ eingestellte Reedereien und Bordbetriebe werden sich daher für Männer, die im treuen Dienst in ihrem Geist groß geworden sind, auch dann einsetzen und sie nicht fallenlassen, wenn ihnen eine dieser stereotypen Fehlleistungen unterläuft. Das liegt folgerichtig in der konservativen Haltung und Einstellung und ihrem ausgeprägten Sinn für Sicherheit. Konservativ sein, heißt immer gut Kurs halten an einem Kompaß mit nicht zu knapp bemessener Trägheit.

Aus eben Gesagtem werden aber auch schon die Gefahren dieser grundsätzlichen Einstellung offenkundig. Konservatismus führt nur allzu leicht zur Starre und Unduldsamkeit allen Neuerungen gegenüber, zur Verkalkung, Veraktenstaubung, bis zur Stagnation. Dem Konservatismus fehlt das Gefälle oder der Auftrieb, die Dynamik. Alle Maßnahmen, Einrichtungen, Anweisungen und Verordnungen werden im Laufe der Zeit klischiert, man braucht sie nur noch aus wohlgeordnetem Register zu ziehen und anzuwenden, um jeden Fall zu regeln und jedes Problem zu lösen. „Haben wir früher auch nicht gehabt und brauchen es infolgedessen auch nicht“, das ist die negierende Parole des Konservatismus gegen den Pioniergeist. Trägheit ist gut beim Kompaß. Das Trägheitsgesetz gilt nur in der Physik, und da auch nur in der heute

fragwürdig gewordenen aristotelesischen. Es ist gefährlich, solche Gesetze auf das Menschliche übertragen zu wollen.

Die Vorzüge des Pioniergeistes, der immer die auf der Tagung so oft zitierten neuen Wege sucht und wagt, liegen auf der Hand. Er basiert auf der uralten Weisheit, daß alles fließt. Er verbindet schöpferische Phantasie mit dem ethisch-vernünftigen Wollen, um aus dem ewigen Wechsel der Zeiten das der neuen veränderten Situation Entsprechende und Mögliche zu erreichen und zu gestalten. Er ist daher hellhörig für das, was geschieht, und wagemutig für das, was daraus zu machen ist. Das Erreichte ist ihm immer nur Fundament, um darauf das Nächstbessere zu bauen. Ein Mensch, ein Bord- oder Reedereibetrieb mit Pioniergeist ist heute demokratisch, liberal und aufgeschlossen dem gewaltigen Umbruch gegenüber, in dem sich unsere Zeit befindet.

Dieser Pioniergeist kam beispielsweise in der Forderung zum Ausdruck, der Kapitän und der Chief mögen von ihrem Olymp herabsteigen. Es fällt ihnen ja keine Perle aus der Krone, wenn sie die Besatzung an ihren Arbeitsplätzen aufsuchen, sich auch mal zu einer Buddel Bier zu ihnen an den Tisch setzen oder ein gemeinsames Preisskatturnier veranstalten. Ein Soziologiestudent berichtete von den erheblichen Schwierigkeiten, die er hatte, um, getarnt als Pantrysteward, an Bord Studien zu treiben, und sprach von steinzeitlichen Zuständen auf diesem Schiff. Ein Seemannspastor bekannte freimütig, daß er es noch nicht zu einem Andachtsraum in seiner Mission gebracht hätte, wohl aber zu echten Gemälden von Frauendarstellungen, die er sich bei begüterten Holländern zusammengelihen hatte. Seine feinsinnige Begründung für diese Maßnahme sprach für ein tiefes Verständnis für den Fahrersmann und für des Pastors Pioniergeistlichkeit.

Genau wie in der Ehe ist das Bordleben und der Umgangston der verschiedenen Dienstgrade untereinander ein Kunstwerk aus Distanz und Nähe. Die jungen Menschen an Bord haben Anspruch und Recht darauf, in ihren Vorgesetzten hinter der Uniform den Menschen zu finden, der sich von ihnen nur darin unterscheidet, daß er mehr zu verantworten und zu geben hat. Um dieses Mehr für den jungen Menschen ging es im Grunde während der ganzen Tagung.

Es zeigte sich im Plenum oder bei Smoketimes zwischen den Referaten und bei zwanglosen Diskussionen bis tief in die Nacht hinein immer wieder, daß die jungen Menschen den tragen Konservatismus, die veraltete Bordhierarchy und den Ungeist der charakterlosen Angst vor dem Brötchengeber entweder überwinden werden oder früher oder später resigniert und

enttäuscht an Land gehen, wenn sie nicht zu Opportunisten werden wollen. Diese jungen Menschen laufen Sturm gegen den stacheligen Panzer von Vorurteilen. Diese sind ein wesentliches Charakteristikum und ein Kardinalfehler der konservativen Einstellung, diese festgefühten Meinungen, Standpunkte und Urteile, die das Nachdenken ersparen und den guten Willen im Keim ersticken. Hier hat die erstaunliche Anpassungsfähigkeit dieser Jugend an Bord ihre Grenzen.

Wenn auf der ganzen Welt heute ein unaufhaltsamer Trend zur politischen Freiheit herrscht, und wenn auf der ganzen Linie die Demokratisierung der Gesellschaftsform voranschreitet, und wenn wir in unserer Bundesrepublik diese Freiheit und diese Gesellschaftsform laut Verfassung bereits besitzen, so ist es absolut logisch, daß nicht nur die jungen Leute an Land weiter vorangehen, und nun auch größere individuelle Freiheit anstreben. Ein Konservatismus, der seine Wurzeln noch in der patriarchalischen Segelschiffszeit hat, in der Haie von Heuerbaasen für den Nachwuchs sorgten und Kapitäne eigenhändig shanghaien gingen, ein solcher Konservatismus mit allen seinen heute noch in der Seefahrt nicht nur rudimentären Einrichtungen schwimmt einsam gegen den Strom.

Klar, daß auch der Pioniergeist seine Nachteile und Gefahren in sich birgt. Einseitig Vollkommenes bleibt immer Utopie. Lebte der Konservative zu sehr in einer unwirklich gewordenen Vergangenheit, so befindet sich der Pionier immer schon um eine Nasenlänge zu weit in der Zukunft. Da er geneigt ist, die Vergangenheit als Fehlerquelle zu betrachten, bricht er mit ihr und zerbricht damit häufig die Brücke der Tradition, auf der zeitlose Erkenntnisse und immer gültige Erfahrungen zu ihm gelangen. So findet er nicht alles Bewährte zu seiner Verfügung vor, sondern nur das Gegenwärtige und zu Erstrebende. Er läuft Gefahr, zu improvisieren, anstatt gültig zu gestalten. Seine Überzeugung, daß seine Verbesserungsideen das einzig Richtige sind, läßt ihn oft unduldsam werden. Seinem Wesen nach ist er revolutionär und besitzt die Härte eines Revolutionärs. Nur allzuoft liegen ausschließlich in der Ablehnung des Alten seine Wurzeln des Bessermachenwollens.

Was noch im Werden begriffen ist, ist gefährdeter, als schon Gewordenes und Bewährtes. Das macht ihn empfindlich und rücksichtsloser, als den Konservativen. Neue Wege sind immer Wege des Risikos. Was den jungen Menschen betrifft und damit die Zukunft unserer Seefahrt, so ging man in Loccum in der Überzeugung auseinander, daß es Pflicht und an der Zeit sei, in traditionsgebundenem Pioniergeist in Sachen Ausbildung und Menschenführung sowie Förderung eines modernen Bordgeistes und einer emanzipierten Jugend einen neuen Kurs abzusetzen. Man ist sich klar darüber geworden, daß unser Seefahrt-konservatismus ein zu entrümpelnder und von Trägheit und Staub zu befreiender ist. Es zeigte sich, daß er dann als lebendige Tradition dem Pioniergeist Brücken zu bauen vermag.

— H. P. —

**R. B. GREEN & SOERMANN**

**Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt**

**Farbenfabrik**

**Hamburg 11**

**Telefon 36 55 73**

*Die Respektlosigkeit vor den Tatsachen, vor Verhältnissen und Zuständen, vor dem, was der Mensch vorfindet was es, was ihn aus dem Einbaum schließlich ein modernes Hochseeschiff entwickeln ließ.*

Sollte er jemals kapitulieren vor dem, was ist, oder gleichgültig werden und stumpf und stur sich sogar mit dem Falschen und Verbesserungsfähigen abfinden, dann hätte er sich selbst überlebt.

### Verbesserungsvorschläge

*Wer Verbesserungsvorschläge hat und sie verschweigt, verspielt unschätzbare, reale Kapitalwerte für sich und für alle.*

Daher: Untersuchen Sie kritisch den Bordbetrieb, ob an Deck, auf der Brücke, in der Maschine, in Laderaum, Küche oder Wirtschaftsräumen. Nehmen Sie nichts selbstverständlich hin, schon gar nichts, worüber Sie sich ärgern. Es ist nämlich überhaupt nichts selbstverständlich. Alles ist einmal von Menschen wie Sie erdacht, geplant, erprobt, versucht und gewagt worden, ehe es wurde, wie Sie es heute vorfinden.

Ist alles schon hundertprozentig oder ginge es besser zu machen, einfacher, billiger, zeitsparender, nervenschonender, reibungsloser, rationeller?

Wenn ja, dann schreiben Sie uns bitte. Eine kleine Notiz auf einem Zettel oder Postkarte genügt. Die Form spielt keine Rolle. Wir wissen, daß ein schlecht formulierter, falsch geschriebener Gedanke im allgemeinen geringer geachtet wird, als ein Brief auf Bütten in glänzender Fassung, der nichts besagt. Der Gedanke ist wichtig, nicht das Papier und auch nicht die Handschrift.

*Wir beabsichtigen, ein Vorschlagswesen für unsere Seeschiffahrt ins Leben zu rufen.*

**Der Verband Deutscher Reeder wird die Vorschläge sichten und bei Brauchbarkeit angemessen prämiieren. „Kehrwieder“ wird laufend darüber berichten.**

Also: Ihre Kehrwiederschriftleitung erwartet Ihre Verbesserungsvorschläge. Sie können und sollen Ihnen und unserer Seefahrt dienen.

Nach den Unterlagen westdeutscher Fürsorgestellen sind 300 000 Bundesbürger trunksüchtig. Jedoch trinken 2 Millionen, wie geschätzt wird, so unmäßig, daß man sie als Alkoholiker bezeichnen kann.

## Hoch die Tassen!

In der zweiten Februarhälfte wurde von dem Schwurgericht in Hamburg das Urteil über einen entsetzlichen Mord gesprochen. Während der Verhandlung ließ sich der Mörder zu folgender Bemerkung herab: „Da begann ich wieder zu trinken, wie ich es als Seemann gelernt hatte.“ So geschrieben in einer der größten Tageszeitungen Hamburgs.

Wie stellt sich die Allgemeinheit zu dieser Äußerung? Ist sie auch der Meinung, daß ein Seemann nur in Verbindung mit Alkohol in Erscheinung tritt? Natürlich nicht! Das spricht aber nicht davon frei, daß in kaum einem Berufsgebiet so viel Mißbrauch mit dem Alkohol getrieben wird, wie gerade im Seemannsberuf. Als Mitarbeiter einer großen Reederei könnte ich darüber einiges berichten.

Wenn im zweiten Unterabschnitt des 6. Abschnittes des Seemannsgesetzes die Möglichkeit einer Ahndung von vorsätzlich bzw. fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeiten festgelegt ist, so fällt natürlich auch Trunkenheit im Schiffsdienst darunter. Das besagt aber noch lange nicht, daß man daraus den Schluß ziehen könnte, der Gesetzgeber habe damit einen Werturteil über den Seemann fällen wollen. Wir finden derartige gesetzliche Bestimmungen überall da, wo Menschen oder Güter einer Einzelperson oder einer Gruppe zwecks Beförderung anvertraut sind.

Was mich aber ganz besonders zu diesem Artikel veranlaßt, ist die bedauerliche Erfahrung, daß unter den heute recht jungen Schiffsbesatzungen verhältnismäßig viele Entgleisungen infolge übertriebenen Alkoholgenußes an der Tagesordnung sind. Wie oft mußte ich es erleben, daß hoffnungsvolle und unverdorben junge Menschen gescheitert von einer Reise zurückkamen. Was war der Grund dafür? Sehr oft überreichlicher Alkoholgenuß, der zum Verlust der Selbstkontrolle führte. Dazu kam der Weg in schlechte Lokale und zu minderwertigen Frauen. Aus diesen „Erlebnissen“

erfolgt dann in vielen Fällen der endgültige Bruch in der seelischen und charakterlichen Entwicklung. Als Folgeerscheinung ergibt sich weiterhin das Versagen als Mitarbeiter.

Wie viele unserer jungen Leute an Bord sind erst vor kurzer Zeit aus der Bindung der Familie herausgetreten, und es besteht keinerlei Grund für sie, nach diesem Schritt im übertriebenen Alkoholgenuß ihre Männlichkeit zu beweisen. Der Seemannsberuf erfordert, wie wohl kaum ein Beruf an Land, ganze Kerle. Auf unseren technisch hochentwickelten Schiffen gibt es so viel zu lernen, daß die Ausbildung im Decksdienst zum anerkannten Lehrberuf gemacht werden mußte. Der Matrosenbrief ist der Abschluß dieser Ausbildungszeit. Es bedarf einer jahrelangen Konzentration und eines ebenso langen Lerneifers, um den hohen Anforderungen zu genügen, die heute an einen Seemann gestellt werden. In einer ganzen Reihe von Landberufen ist es natürlich ähnlich, aber ich glaube kaum, daß sich junge Leute, die im Landberuf ihr Ziel erreichen und vorwärts kommen wollen, laufend alkoholischen Ausschweifungen hingeben können.

Immer wieder muß ich es erleben, daß Seeleute für unsere Dienste nicht mehr tragbar sind und entlassen werden müssen, weil diese alten „Supköpfe“ trotz wiederholter eindringlicher Ermahnungen es nicht lassen konnten. Was das für den einzelnen bedeutet, wurde ihnen erst hinterher klar, als sie völlig ernüchtert ihre Lage übersahen. Es ist für einen älteren Menschen, zumal wenn er eine Familie zu versorgen hat, nicht einfach, einen neuen

Beruf zu finden. Denn, wer erst einmal wegen Trinkereien entlassen werden mußte, wird schwerlich wieder eine Anstellung in der deutschen Seeschiffahrt finden.

Auch ist es für eine Schiffsleitung auf die Dauer unzumutbar, immer wieder Nachsicht zu üben, wenn Schiffsleute unter dauerndem übertriebenen Alkoholgenuß den an sie gestellten Anforderungen nicht genügen, widerständig sind und schädigend als schlechtes Beispiel auf die jungen Mannschaften wirken. Ältere Schiffsleute sollen die junge Mannschaft anleiten und sich nicht auf deren Kosten mit durchschleppen lassen. Dadurch wird nicht nur die Bordgemeinschaft getrübt, sondern auch die Schiffssicherheit gefährdet. Natürlich muß von Reederseite auch dafür gesorgt werden, daß genügend alkoholfreie Erfrischungsgetränke mit auf die Reise gegeben werden. Es ist verwerflich, Schiffe nur mit Bier auszurüsten, weil damit im Auslande bessere „Geschäfte“ zu machen sind.

Auch die seitens einer Schiffsleitung gelenkte und überwachte Verabreichung alkoholischer Getränke ist zu empfehlen und soll nicht etwa die Besatzung bevormunden, sondern nur der Vorbeugung dienen. Mancher in punkto „Alkohol“ schwache Geist ist dadurch schon vor folgeschweren Entgleisungen und persönlichem Schaden bewahrt worden.

Zum Abschluß möchte ich noch auf einige gesundheitliche Folgen von laufend übertriebenem Alkoholgenuß hinweisen. Er wirkt sich besonders auf das Nervensystem aus, indem er die Zellen des Gehirns betäubt und lähmt. Als erste Folge verschwinden Unlustgefühle und Hemmungen, aber auch Selbstzucht, Beherrschung und Verantwortungsgefühl werden ausgeschaltet. Die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit wird nicht etwa gesteigert, sondern herabgedrückt, die Reaktionsgeschwindigkeit beträchtlich verlangsamt. Daher sind eine große Zahl von Arbeits- und Verkehrsunfällen auf Alkoholgenuß zurückzuführen.

Dauernder Genuß größerer Alkoholmengen kann zu einer völligen Zerrüttung des Nervensystems und der geistigen Beweglichkeit führen. Aber auch sonst wirkt der Alkohol schädigend. Neben Verdauungsstörungen treten Verhärtungen und Schrumpfungen an Leber und Nieren auf, letztere können sich außerdem entzünden. Die Ausscheidung der mit dem Alkohol aufgenommenen großen Flüssigkeitsmengen belastet außerdem das Blutgefäßsystem über Gebühr, während der Alkohol selbst die Verkalkung der Gefäßwände begünstigt und den Herzmuskel schädigt. Ferner stellt sich als mittelbare Folge des regelmäßigen Alkoholgenußes eine gesteigerte Anfälligkeit für Krankheiten ein. Wu.

### Auflösung von Seite 17

#### Das große Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Laute, 4. Zyste, 7. Ode, 9. Hai, 10. Krim, 11. Urne, 13. Hel, 15. Kutte, 17. Boe, 19. Start, 21. nobel, 23. Are, 24. Mur, 26. Red, 27. Ehe, 29. Aik, 29. Lid, 31. Tod, 33. ais, 36. Rogen, 38. Inder, 40. Ate, 41. Aller, 44. Oni, 45. Lade, 47. Real, 49. See, 50. Gnu, 51. Rigel, 52. Eloge.

Senkrecht: 1. Lachs, 2. Tor, 3. Edikt, 4. Zaren, 5. Yin, 6. Enkel, 8. Emu, 9. Hut, 10. klar, 12. Ebbe, 14. Ete, 16. Tau, 18. oed, 20. Reede, 22. Orkan, 24. Met, 25. Rad, 29. Lot, 30. Igel, 32. Oel, 34. Idol, 35. Sen, 36. Radar, 37. Nadel, 38. Irene, 39. Rinde, 42. Lee, 43. Erg, 46. Ast, 48. Aul.

Fotos und Zeichnungen: Bernick Mater S. 5; Conti-Press S. 12 u. 13; Deike Mater S. 4 u. 15; Ertel Reederei GmbH S. 8; Werkfoto LMG S. 9; H. v. Medvey Titelbild; Archiv Okis Verlag S. 10; K. Schmischke S. 12; G. Schwallter S. 3; Archiv Seefahrt-Verlag S. 6; Smith S. 11; Werbeverlag Dr. Kowalewski S. 7.

## Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung  
Verpallen und Laschen von Ladung

HAMBURG 11 - Stubbenhuk 35-38 - Telefon 34 38 66-67 - Tel.-Adr.: Lindhan  
Freihafenbetrieb: Am Moldauhafen 10 - Gleisanschluß: Hamburg-Stüd PL 110



## „Was nützt dem Seemann sein Geld...“

In den meisten Seemannsliedern werden nur die Matrosen und Kapitäne besungen. Vom Leitenden Ingenieur, vom Funker oder Steward ist niemals die Rede, höchstens einmal vom „Koch in der Kombüse“. Mit den Häfen ist es ähnlich. Die Seeleute in den Liedern fahren nach Haiti, Jamaica, Shanghai oder sie werfen Anker im „Hafen von Adano“, den es nur in der Phantasie der Textdichter gibt. Wer besingt schon Aalesund, Brake oder Elmshorn? Die Wirklichkeit sieht ganz anders aus.

Das Leben auf See ist hart und voller Arbeit. Von den Häfen sehen die Matrosen nur wenig, und wenn sie auf Tankern fahren, dann ist ihr Landaufenthalt nach Stunden bemessen.

Die Romantik der Seefahrt gibt es heute nicht mehr. Wie jeder andere Mensch hat der Seemann den Wunsch, im Leben voranzukommen. Darum hat ein Notgroschen auf der Sparkasse schon vielen geholfen, mit dem Leben leichter fertig zu werden. Das ist besonders wichtig für Menschen, die in so gefährlichen Berufen arbeiten wie der Seemann. Die Institute der Sparkassenorganisation bieten auch den Seeleuten viele Vorteile, um erspartes Geld richtig anzulegen. Ein Sparkonto ermöglicht es, selbst kleine und kleinste Beträge anzusparen. Wohlstand und finanzielle Sicherheit bauen auf einer sorgsam

Einteilung der Einkommen auf. Es ist daher ratsam, zumindest einen Teil der Heuer auf ein Sparkonto einzuzahlen oder überweisen zu lassen. (Dauerauftrag vom Girokonto oder Ziehschein.) Schon bei einer Einzahlung in Höhe von nur DM 1,— stellt die Sparkasse ein Sparkassenbuch für Sie oder Ihre Familienangehörigen aus.

Übrigens, wußten Sie, daß das Sparkassenbuch freizügig ist? Sie können nämlich bei allen Sparkassen im Bundesgebiet einschließlich West-Berlin Einzahlungen oder Abhebungen vornehmen. Bei Abhebungen ist außer dem Sparkassenbuch lediglich ein Personalausweis mit Lichtbild vorzulegen.

In der Geschichte vieler Generationen spiegelt sich die enge Verbundenheit der Bevölkerung zu den Sparkassen.

Im Land Hamburg:  
**Hamburger Sparcasse von 1827** **Neue Sparcasse von 1864** **Öffentliche Bausparkasse Hamburg**  
 mit ihrer Girozentrale  
**Hamburgische Landesbank**

Im Land Bremen:  
**Die Sparkasse in Bremen** **Städtische Sparkasse Bremerhaven** **Landesbausparkasse Bremen**  
 mit ihrer Girozentrale  
**Bremer Landesbank**



**EWALD HARMS**  
 Schiffsausrüstungen  
 Bremen  
 Proviant- Deck- und  
 Maschinenausrüstungen

Telefone: 7 02 18, 7 02 19, 7 12 63 u. 7 09 39 · Telegramm-Adresse: „Nordexport“  
 Telex: 02 44132

**BREMER SCHIFFSHILFE G.M.B.H.**  
 Schiffsreparaturen und Mech. Werkstätten  
 Bremen

Alle Reparaturen, Schweiß- und  
 Montage-Arbeiten  
 Kurbelwellen schleifen o. Ausbau

**ERTEL**

BEERDIGUNGEN

Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

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

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

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

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



Verwaltungsdirektion Hamburg  
 Hamburg 11, Ost-West-Straße 70  
 Telefon: 36 65 33/34

*Lindolin-Farben*



*Lindotekt*  
Spezial-Unterwassergrundierung

*Lindolin-Composition*  
für Schiffsböden - anticorrosive antifouling

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

*Lindolin-Qualitäten*

FAC von der *Linden & Co*  
Hamburg · Hovestraße 57-59  
Gegründet am 1. März 1828

**ÜBER 130 JAHRE**



**BASTÉ & LANGE**  
SCHIFFSVERPROVANTIERUNG  
DECK-, MASCHINEN- UND KAJÜTAUSRÜSTUNGEN  
HAMBURG 11 · SANDTORKAI 27  
TELEFON SA.-NR. 36 62 08  
WILHELMSHAVEN · TEL. 21 371 · TELEGR.: PROVISIONS HAMBURG

**LIEFERANTEN der Seeschifffahrt**

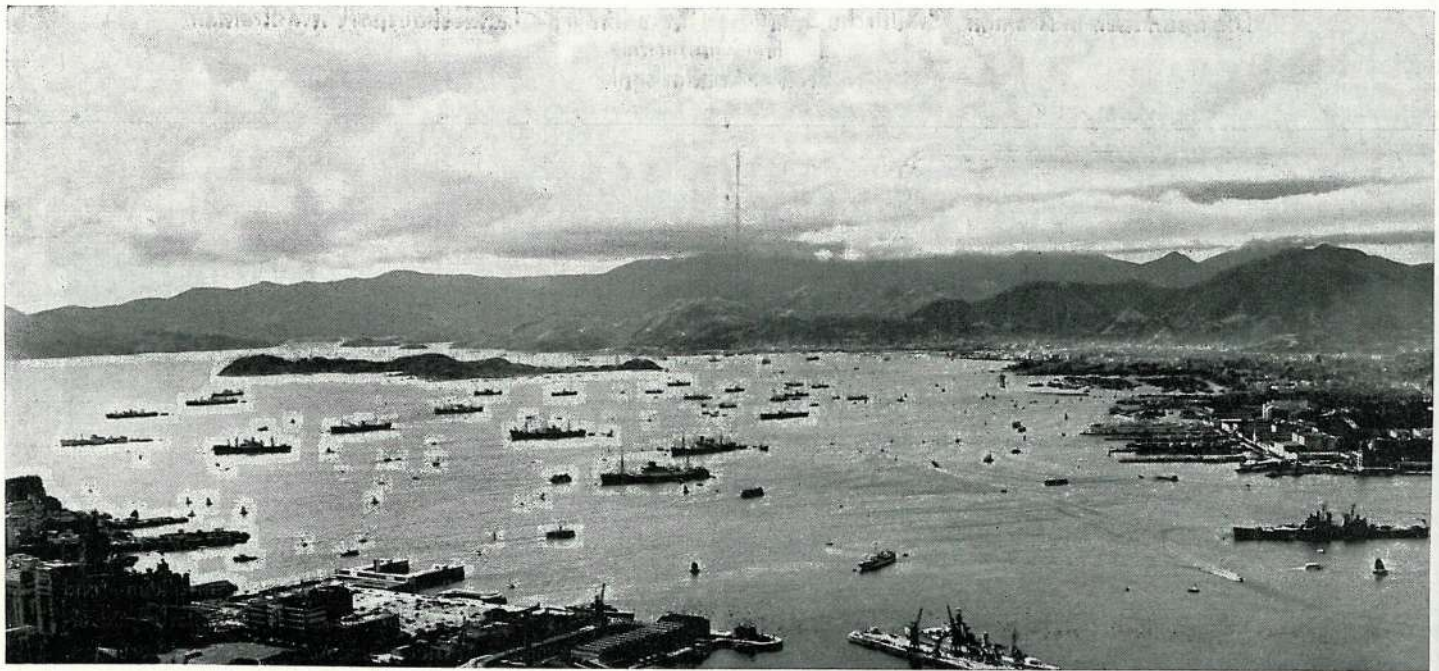


**Drahtseile**      Tauwerk - Bindfäden - Persenninge  
**WALTER HERING**  
Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“  
Telefon 24 94 47/49

**See-Ausrüstung HUBNER & BOLLWITT, Hamburg 11,**  
Vorsetzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 34 35 28  
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)  
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

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

**FIAT**      **Fahrschule**      **Ruf**  
**Vermietung**      **42 82 23**  
**Werksvertretung**  
**HAMBURG-ALTONA, Bahnhofstr. 40**



Der Hafen von Victoria, Hongkong

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

**AEG - Selbststeueranlagen**