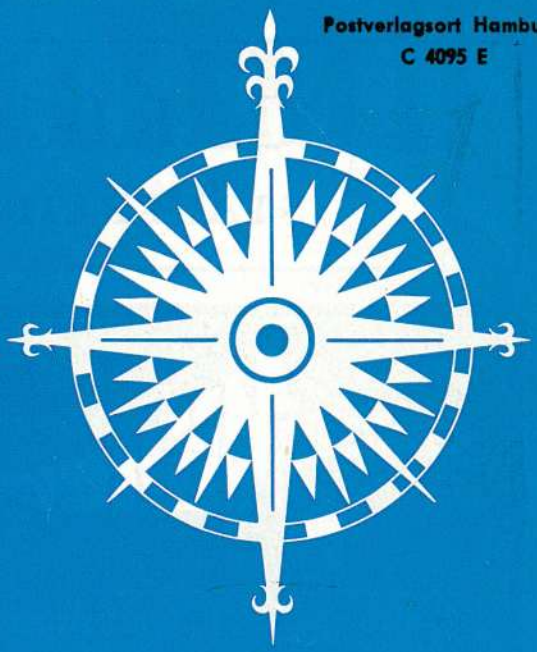
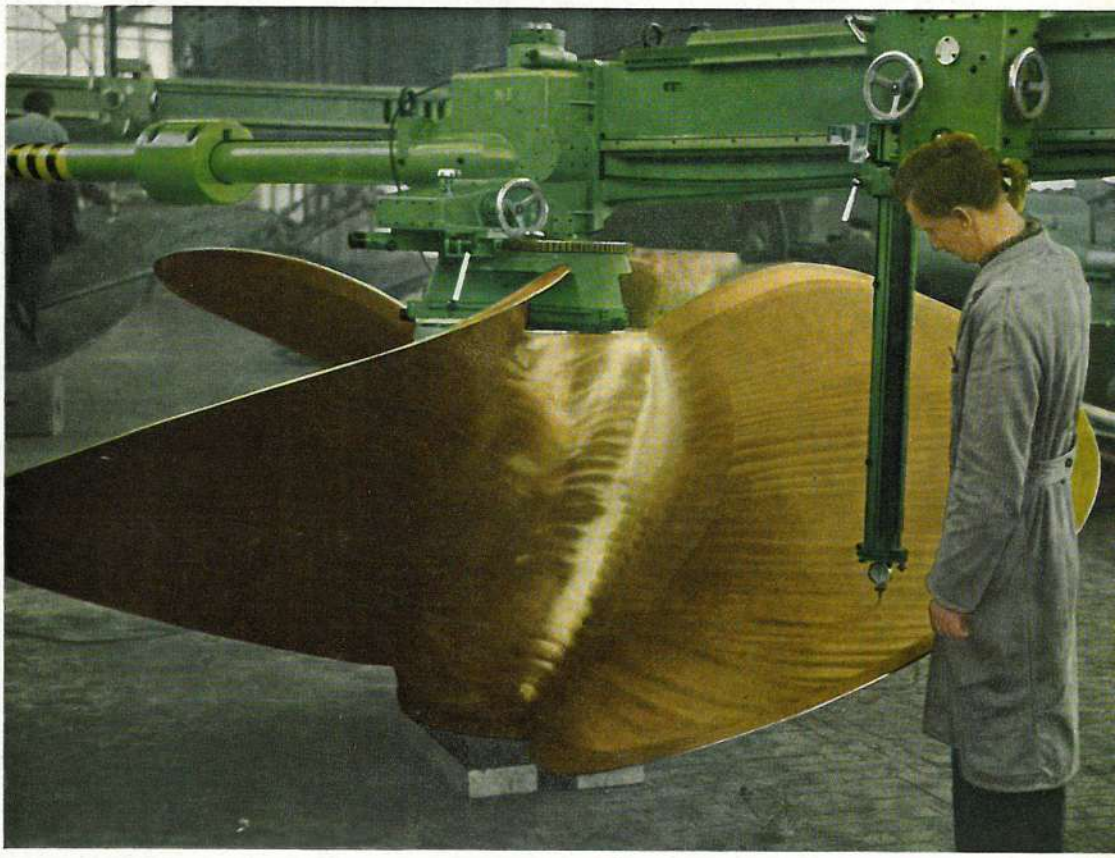
Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder





Aufmessen eines Schiffspropellers

Aus dem Inhalt:

Wikinger, Technik und wir
Entwicklungshilfe
New Orleans
15.3 Mio DM für Südfruchtumschlag
Bergung der „Andros Fortune"
Auf dem Hochsitz
Schmunzelauge
Bordklima

Mai 1961 Nr. 5

Jahrgang 5

CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht

SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

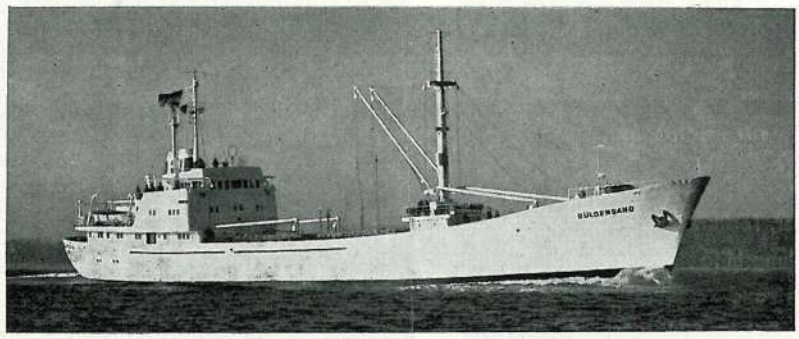
JOHS. FRITZEN & SOHN

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

KIEL
BERLIN
HAMM
HAMBURG
WILHELMSHAVEN
NEW YORK

SCHLICHTING WERFT · TRAVEMÜNDE

TIEFKÜHLSCHIFF »GÜLDENSAND« 68 000 cbf · 14,5 kn



SCHLICHTING-WERFT

LÜBECK-TRAVEMÜNDE

TELEFON: 26 12/26 13 · TELEX: 026 725 · TELEGRAMME: SCHLICHTINGWERFT

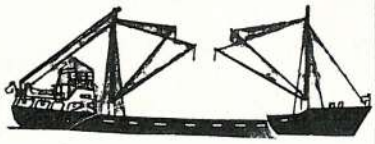
VOLKSWAGEN

Ausstellung und Verkauf

RAFFAY & CO.

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

LIEFERANTEN der Seeschiffahrt



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

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

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

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

Für den Fahrensmann die richtige Leitung: **Tel. 31 04 04**
Tag und Nacht **die schnelle Taxe** Autoruf G.m.b.H., Hamburg 13

Ihr Leihwagen
steht vor der **Gangway** · Type nach Ihrer Wahl **Tel.: 246234**
Hoffmann & Boehm, Hamburg 1, St. Georgskirchhof 1-2, beim Hauptbahnhof

Bk 12/58

Brisk-
frisiert
machen Sie den besten Eindruck!

hält Ihr Haar in Form

WILLEM II
ZIGARREN

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

Es gibt „Willem II" Zigarren vom Format eines kleinen Kochsmaats an bis zur Kapitänsgrösse.

BUGSIER-, REEDEREI- UND BERGUNGS-AG. HAMBURG

Johannisbollwerk 10 · Telefon 31 12 81
Telegr.: BUGSIER-Hamburg · Telex 02 12 228, 02 14 203

BERGUNGSSTATIONEN
DEUTSCHE KÜSTE
LA CORUNA (Spanien)

SGHLEPPASSISTENZ
HAMBURG
BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

ÜBERSEESCHLEPPUNGEN

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal

SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

HAGENUK-FUNKGERÄTE

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

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

HAGENUK KIEL

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

Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff

DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG

Sicherheit für das Personal der Schiffahrt

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

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

Es berät Sie unser erfahrener Mitarbeiter:

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

DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG

Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

gesichert sein
versichert sein

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

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

der milde Balle

Kehrwieder

5. Jahrgang | Mai 1961 | Nr. 5

Am Peilkompaß

Wikinger, Technik und wir

Sturm, Nebel und Eis sind immer noch die Ursachen von Seenotfällen und Schiffskatastrophen. Sie liegen im Bereich der höheren Gewalt. Seit dem ersten Einbaum oder den Wikingern hat sich der Mensch mit fortschreitender Entwicklung seiner Technik einen wirkungsvollen Schutzwall gegen diese höhere Gewalt errichtet. Eine weitere Mauer dagegen wurde mit Sicherheitsgesetzen und -verträgen gebaut. Diese richtet sich nicht nur nach außen gegen die Naturgewalten, sondern auch gegen die Gefahren in der menschlichen Natur selbst: Gegen Leichtsinn, Verantwortungslosigkeit, Rücksichtslosigkeit und menschliches Versagen. Schließlich schuf die Entwicklung von der ersten Rettungsstation an der Küste bis zum Seenotkreuzer und Bergungsschlepper, bis zur Coast Guard eine weitere Bastion gegen die höhere Gewalt.

Dies alles ist geschaffen worden unter erheblichem Aufwand an Arbeit, Zeit und Geld und — wie im Falle der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger — getragen von der freiwilligen Opferbereitschaft selbstlos denkender und menschlich handelnder Menschen.

Daraus erwachsen uns Verpflichtungen. Wo wir den Hebel zu ihrer Erfüllung anzusetzen haben, ist dort, wo es ganz klar in Erscheinung tritt, daß in ähnlichem Maße, wie die Schutzwälle der Technik, Gesetzeswerke und Einrichtungen gegen die Gefahren der See gewachsen sind, unsere eigene Wachsamkeit, Fähigkeit und Einsatzbereitschaft abgenommen haben. Als die Wikinger in ihren offenen Booten gegen den Nordatlantik angingen, hatten sie für diesen Kampf nichts anderes zur Verfügung, als Holz, Tauwerk und Segel auf der technischen Seite und seemännische Tugend und Muskeln, die von einem unbändigen Behauptungswillen beherrscht waren, auf der menschlichen.

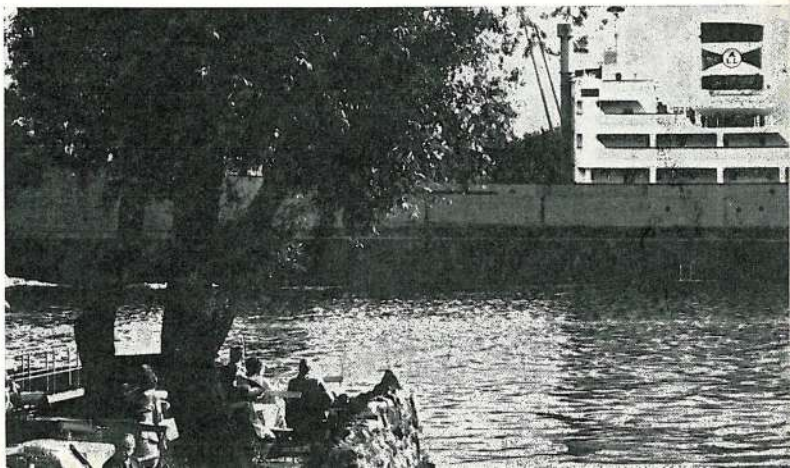
Doch die höhere Gewalt ist dieselbe geblieben; Sturm, Nebel und Eis vermögen auch heute noch alle Schutzwälle von Menschenhand einzureißen, und alle Technik zum Ausfall zu bringen. Dann plötzlich besteht die ganze Besatzung, ob Deck, Maschine oder Wirtschaft, wieder nur aus Seemännern, müssen sich alle für einen und einer für alle wieder genauso einsetzen und behaupten, wie die Wikinger. Manchmal wird die Technik selbst auch ohne Eingriff der höheren Gewalt zu einem zusätzlichen Feind durch Maschinenschaden, Ölbrand oder Explosion. In solchen Fällen können die Folgen des Mißverhältnisses zwischen seefahrenden Menschen, ihrer Technik mit deren Gefahren sowie zur unbezwungenen Naturgewalt zum zwiefachen Verhängnis werden. Einmal kann sich dann zeigen, daß die Technik sie in ein trügerisches Sicherheitsgefühl einlullt, so daß sie nicht mehr fähig sind, sich ohne sie gegen die Natur zu behaupten. Zum anderen kann ein Mangel in der Übung mit den technischen Sicherheitsgeräten dazu führen, daß eine Katastrophe trotz ihres Vorhandenseins nicht abgewendet werden kann.

Hier zeigt sich, wie ungleich den meisten anderen Berufen unser Seemannsberuf ist. Unfall- und Werkschutz und Sicherheitstechniker sind wir auf unserem schwimmenden Bereich selbst. Und wenn Not am Mann ist, dann ist sie auf See meistens gleich an j e d e m Mann, gleichgültig, welches Spezialfach für den Bordbetrieb einer gelernt hat. Die Sicherheitsrolle schließt keinen aus und weist auch Köchen und Stewards Funktionen zu, durch die sie sich vom Hotelkoch oder -kellner ganz wesentlich unterscheiden, und auch von den Passagiern, die in ihnen ja nicht ihresgleichen sehen, sondern Männer, auf die sie ihr Vertrauen setzen und die fähig sind, nicht nur sich selbst, sondern zuerst sie zu retten. Gewiß gehört die absolute Beherrschung des Sicherheitsdienstes zu dem Berufsbild des Decksmannes, aber für alle anderen wäre es verhängnisvoll und gefährlich, sich allein auf diese zu verlassen. Im Notfall muß der Decksmann bis zu einem gewissen Grade auch von allen anderen ersetzt werden können.

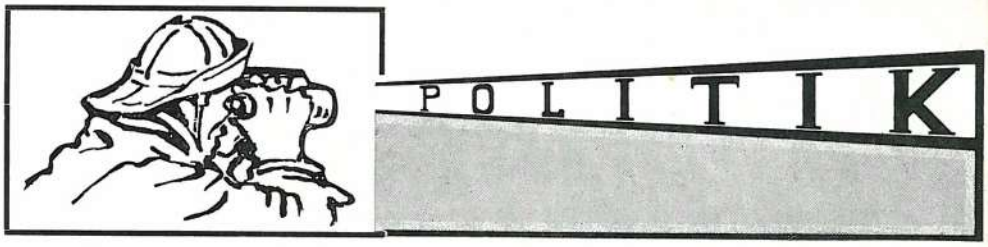
Ein Schiff auf See, auch das größte, modernste und — sicherste — bleibt letzten Endes immer noch ein unbezwungener, höherer Gewalt preisgegebenes Menschenwerk. Was die Seeleute auf solch einem technischen Wunderwerk von den Wikingern unterscheidet, ist nur, daß sie sich nicht mehr wie diese mit Muskeln und unter unsäglichen Strapazen ständig gegen eine hautnahe See erwehren müssen.

Unsere Anständigkeit und Fairneß gegenüber all den gewaltigen Anstrengungen, Aufwendungen und Opfern, die uns heute auf See ein solches Höchstmaß an Sicherheit bieten, gebietet uns einfach, es wenigstens soweit zu bringen, mit allen Sicherheitsgeräten und -einrichtungen im Bordbereich so umgehen zu können, als gehörten sie zu unserem Arbeitsalltag, und als stünden sie nicht nur für den außergewöhnlichen Fall zu unserer Verfügung. Doch um beim Vergleich mit den Wikingern zu bleiben, birgt das hochentwickelte Sicherheitswesen zur See eine zusätzliche schleichende Gefahr in sich. Sie besteht darin, daß wir uns zu sehr auf diese technische und institutionelle Sicherheit verlassen, sie liegt in dem Irrtum, sie könne uns Menschen ersetzen. Die Größe, Bequemlichkeit und relative Sicherheit unserer Schiffe will uns zu einer Art Großstädter machen, die ihren Spezialberuf zufällig auf einem Schiff ausüben oder — noch gefährlicher — ein Schiffsjob angenommen haben. Die größte Gefahr liegt also nicht mehr in einer ständig unmittelbar spürbaren Drohung der höheren Gewalt, sondern in unserer Gleichgültigkeit ihr gegenüber. Die Bereitschaft aber und das immer geübte Fitsein dafür, ganz auf sich allein gestellt mit Hilfe der Technik, aber unter Umständen auch ohne sie sich gegen immer noch unbezwungene Naturgewalten behaupten zu können, gerade das macht unseren Beruf zu einem ganz besonderen, zu einem der wenigen noch ganz besonders männlichen Berufe.

Der Wachoffizier



Mai an der Weser



Wenn Soldaten Politik machen wollen

„In einem Staatswesen, wo die Soldaten das Gesetz diktieren, wären die zu straff gezogenen Hebel der Macht leicht in Gefahr zu brechen. Auch außerhalb des Landes riefe ein solches Regime nur Unruhe hervor.... Zahllos sind die Katastrophen, die der Streit zwischen Politikern und Soldaten schon gezeitigt hat." So schrieb Charles de Gaulle in seinem Buch „Des Schwertes Schneide". Das war vor dem zweiten Weltkrieg. Niemand konnte damals ahnen, daß gerade er berufen sein würde, das Problem Politik und Soldat bis zum Äußersten auszukosten. Als er 1958 von der Armee an die Macht gerufen wurde, fiel es ihm zu, den drohenden Bürgerkrieg in Frankreich und in Algerien zu verhindern. Er tat das mit Hilfe der Armee. Und als er daranging, in Algerien Frieden zu schaffen, selbst um den Preis des freiwilligen Verzichtes auf Algerien, da war es wieder die Armee, die aufstand, diesmal gegen de Gaulle. Bei näherer Prüfung der Lage ergab sich allerdings, daß es nicht „die Armee" war, die dem Staatschef den Streit ansagte, sondern einige Generale, die aus der Sorge um das Schicksal Algeriens heraus und damit auch um das Schicksal Frankreichs den Staatschef stürzen wollten. Um ein Haar wäre es zu einer der Katastrophen gekommen, die de Gaulle selbst in seinem Buch vorausgesagt hat. Der ehemalige General Charles de Gaulle, jetzt erster Politiker seines Landes, erwies sich den Algerien-Generalen überlegen. Er bezog in seine Strategie das gesamte französische Volk mit ein und tat gut daran. Auch wenn es einigen Fallschirmjägern gelungen wäre, im Mutterland zu landen, hätten sie ihr Ziel nicht erreicht. Der Sieg de Gaulles über die Extremisten ist vollständig. Freilich erhebt sich nun die Frage: Wie soll es weitergehen? Erkennen die Führer der algerischen Unabhängigkeitsbewegung, daß es dem französischen Staatschef ernst ist mit dem Verhandlungsfrieden — er hat den Beweis dafür geliefert —, dann sollten auch sie Beweise ihrer Friedensliebe geben. Eine solch günstige Gelegenheit kommt vielleicht so bald nicht wieder.

Auch Unabhängigkeit will gelernt sein

Im Kongo sind die Verhältnisse verworrener denn je. Jeder nimmt jeden gefangen, und die UNO-Soldaten wissen letzten Endes kaum noch, warum sie eigentlich im heißen Afrika stationiert sind. Im Kongo exerziert man nun schon seit Monaten, wie Unabhängigkeit n i c h t aussehen soll. Auch Unabhängigkeit will gelernt sein. Friedrich Nietzsche, der große Philosoph, fragte einmal: „Freiheit — wozu?" Also es genügt nicht, die Freiheit zu erlangen; man muß auch wissen, was man mit ihr anfangen will. Am 27. April erhielt die britische Kronkolonie Sierra Leone die Unabhängigkeit.

Damit wurde seit Beginn des Jahres 1960 der 18. Staat in Afrika souverän. Sierra Leone, das „Löwengebirge", zählt etwa 2 Millionen Einwohner. An der Guineaküste Westafrikas gelegen, wurde es 1447 von den Portugiesen entdeckt und war seit 1807 britische Kronkolonie. Es lebt von der Ausfuhr von Palmenkernen, Palmöl, Kolanüssen und Ingwer. Auch Platin kommt vor, ebenso werden Diamanten und Gold gefunden. Im ganzen Land, etwa so groß wie Bayern, wurde das Ereignis lebhaft gefeiert, besonders natürlich in der Hauptstadt Freetown. Der Herzog von Kent hat die Königin Elisabeth bei den Feiern vertreten. Premierminister des neuen Staates ist Sir Milton Margai, bisher Arzt. Auch der Verteidigungs- und Außenminister Dr. John Karefa-Smart ist Arzt. Man sagt von ihm, daß er seine Politik betreiben werde wie bisher seinen Beruf, nämlich als Hausarzt, der über die Gesundheit seiner Familie wacht. Sie besteht aus der Ur-Bevölkerung, die bei weitem in der Mehrzahl ist, aus Kreolen und wenigen Europäern (etwa anderthalb Tausend). Dem Außenminister fällt die schwierige Aufgabe zu, das Gleichgewicht zwischen dem prowestlichen Liberia und dem nach dem Osten neigenden Guinea zu halten.

Auch Tito im Spiel

Es ist in der großen Öffentlichkeit bisher wenig beachtet worden, daß auch der Marschall Jugoslawiens, Tito, bemüht ist, die Karten in Afrika mitzumischen, und das mit Erfolg. Er knüpfte zukunftweisende Fäden zu manchen Nachfolgestaaten der Kolonialgebiete in Afrika an, als er nach dem sowjetischen Staatsoberhaupt Breschnjew die Länder Afrikas besuchte, auch die Vereinigte Arabische Republik. Was sucht Tito in Afrika?, wird mancher verwundert fragen. Nun, Titos Bemühungen, sich zwischen dem Ostblock und dem Westblock zu behaupten, können nur gelingen, wenn Afrika in seiner Gesamtheit sich weder der einen noch der anderen Seite verschreibt. Er versucht daher, die nicht gebundenen Staaten Afrikas davon zu überzeugen, daß sie gut tun, sich aus dem Streit der Großmächte herauszuhalten und möglichst von beiden Seiten Kredite und Zuschüsse entgegenzunehmen. Er bestreitet allerdings, an der Gründung eines „Blocks der Bündnislosen" zu arbeiten, aber in Kairo ist er mit Nasser übereingekommen, eine „Konferenz der Neutralen" herbeizuführen. Das deckt sich mit der Ansicht führender Politiker Afrikas, die immer wieder betonen, daß Afrika zwischen den Blöcken steht und daß der Kampf um Afrika erst begonnen habe.

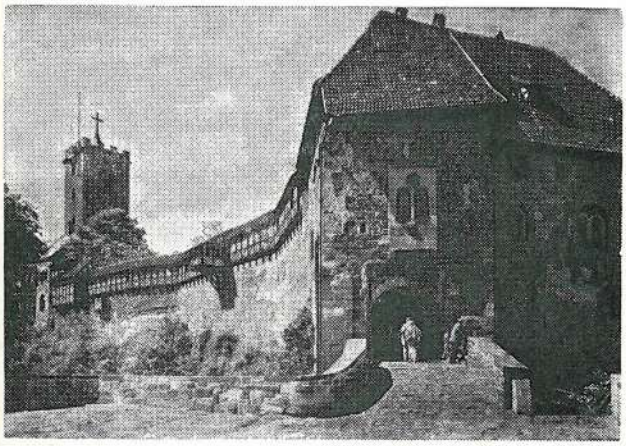
Milliarden in China?

Durch Beihilfe und Darlehen versucht man, den Lebensstandard in den unterentwickelten Ländern zu heben. Daß es sich in diesen unterentwickelten Ländern um eine Menschenmenge handelt, die vier Fünftel der Weltbevölkerung darstellen, ist auch nicht allgemein bekannt. Es ist ein außerordentlich verdienstvolles Unternehmen der reicheren Länder, die Entwicklungshilfe in Gang gebracht zu haben. Aber — diese Frage drängt sich auf — kann mit dem Hineinpumpen von Geld in die betroffenen Länder nun wirklich eine dauernde Hilfe erzielt werden? Oder verschwinden die Summen, wenn auch nicht in voller Höhe, so doch zum Teil, in dunklen Kanälen? Neben Unfähigkeit hat es auch immer Korruption gegeben, besonders wenn es sich um Geld handelte, das nicht selbst verdient war, sondern von freundlichen Nachbarn aus Mitleid gegeben wurde. Ein grandioses Beispiel ist dafür China. Wo sind die Milliarden geblieben, die Amerika nach dem zweiten Weltkrieg in das von den Japanern befreite „Reich der Mitte" schleuste? Die Lage in Ostasien könnte heute anders sein, wenn diese Unsummen die richtige Verwendung gefunden hätten. Aber heute handelt es sich nicht um China, sondern um Länder, die zum Untergang verurteilt wären, käme ihnen keine Hilfe von außen her. Und es ist nur zu bedauern, daß die Maßnahmen nicht schon viel früher ergriffen wurden. Unsere Frage geht nun dahin: Ist mit Darlehen und Beihilfen ein dauernder Erfolg zu erzielen? Oder gibt es andere Wege, zur Stabilisierung und zum Wohlstand zu kommen? Der Volkswirt Norman A. Bailey sagt: „Die Wirtschaft eines Landes läßt sich nur auf eine einzige Weise entwickeln: durch Kapitalbildung. Eine andere Möglichkeit gibt es nicht." Kapitalbildung aber läßt sich nur erreichen durch Unternehmergeist und harte Arbeit.

Fritz Roßberg

Auch das ist unser schönes Deutschland

Die Wartburg



Auf einem 394 Meter hohen Felsen — nahe dem thüringischen Eisenach — steht die ehemalige Burg der Landgrafen von Thüringen. Doch nicht diese Höhe ist es, die Touristen aus dem Westen daran hindert, der Wartburg, wo Martin Luther 1521/22 lebte und an der Übersetzung des Neuen Testaments arbeitete, einen Besuch abzustatten. Wie die meisten Schlösser und Burgen ist die Wartburg von verschiedenen Baumeistern seit 1190 — seit der Zeit diente die Wartburg als Wohnsitz der Landgrafen — um- und ausgebaut worden. Heute steht das berühmte Baudenkmal unter dem Pflegeschutz des gleichen Regimes, das die aufbauwürdigen Berliner und Potsdamer Stadtschloß-Ruinen abtragen ließ. Der Name der Wartburg erschien kürzlich in der ganzen Weltpresse, als der Leiter der Wartburgstiftung aus Gewissensnot den Entschluß faßte, dem Ulbricht-Regime den Rücken zu kehren und die Freiheit der Bundesrepublik zu wählen.

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft - Handel – Verkehr
Wirtschaft - Handel – Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft – Handel – Verkehr
Wirtschaft – Handel - Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Entwicklungshilfe: Thema unserer Zeit

Ein Überblick über die in Deutschland und auch im Ausland erschienenen Zeitungen, wirtschaftlichen Fachzeitschriften und sonstigen Veröffentlichungen führt zu dem Ergebnis, daß kein Thema in der letzten Zeit so häufig und so ausführlich behandelt worden ist wie die Entwicklungshilfe und die Entwicklungspolitik. Keine Zeitung ist an diesem Problem vorübergegangen. Im Gegenteil, alle Konferenzen, Besprechungen und Veröffentlichungen, die auch nur ganz entfernt hiermit im Zusammenhang standen, wurden in großem Umfang gewürdigt.

Trotz dieses ungewöhnlich reichhaltigen und umfangreichen Schrifttums bestehen in vielen Kreisen der Öffentlichkeit über den Sinn und den Zweck der Entwicklungshilfe immer noch keine klare Vorstellungen. Der Begriff „Entwicklungshilfe" scheint vielmehr immer mehr zu einem mißverstandenen Schlagwort zu werden und damit ein Schicksal zu erleiden wie so viele andere Begriffe, die in der heutigen wirtschaftspolitischen Diskussion eine Rolle spielen. Eine Vielzahl von Menschen halten die Entwicklungshilfe immer noch für eine besondere Art einer modernen karitativen Betätigung. Andere sind der Meinung, daß im eigenen Lande viel wichtigere Aufgaben erfüllt werden müßten, als daß es zweckmäßig wäre, fremde Länder zu unterstützen.

Die unbestreitbare Notwendigkeit der Entwicklungshilfe ergibt sich ohne weiteres bei einer Betrachtung der politischen und auch wirtschaftlichen Situation einer Reihe von Ländern in Afrika, Süd-Amerika und Asien.

Nach dem zweiten Weltkrieg hat sich in vielen Teilen der Welt eine Entwicklung vollzogen, die die früheren Verhältnisse grundlegend verändert hat. In vielen Ländern ist ein neues nationales Bewußtsein und ein ständig steigender Drang nach Selbstbestimmung und Unabhängigkeit entstanden. Auf der anderen Seite aber haben Millionen von Menschen in diesen Ländern an der wirtschaftlichen Entfaltung und vor allem an der Verbesserung des Lebensstandards, durch die beispielsweise die europäischen Industrieländer nach dem zweiten Weltkrieg gekennzeichnet waren, nicht teilnehmen können. Nach der Erlangung ihrer Selbständigkeit ist es daher das natürliche Ziel der jungen Staaten, so schnell wie möglich die soziale und wirtschaftliche Ordnung in ihrem Lande zu verbessern und den Anschluß an die übrige Welt zu finden.

Dieses Ringen der Entwicklungsländer zwischen Not und erträglichem Lebensstandard kann von den modernen Industrieländern nicht gleichgültig zur Kenntnis genommen werden.

Der Aufbau der Entwicklungsländer übt auch auf die Zukunft der höher entwickelten Staaten einen entscheidenden Einfluß aus. Auch ihr Fortbestand und ihr Wachstum ist abhängig davon, ob es gelingt, die soziale Unordnung in den Entwicklungsländern zu beseitigen und die wirtschaftliche Notlage dieser jungen Völker zu vermindern. Vor allen Dingen aber können diese jungen Staaten nur dann in eine echte Unabhängigkeit und Freiheit hineinwachsen, wenn ihnen eine friedliche Zusammenarbeit und die für ihren Aufbau notwendigen Erfahrungen und die entsprechenden geistigen und technischen Errungenschaften von außen her angeboten werden. Die Ursachen der Schwierigkeiten der Entwicklungsländer sind meistens wirtschaftlicher, technischer und soziologischer Art.

Eine wirksame Entwicklungspolitik muß diese Ursachen im Einzelfall zu erkennen suchen und die entsprechenden Hilfsmaßnahmen ergreifen. In den meisten Fällen wird es zunächst darum gehen, diesen Ländern das notwendige technische Wissen und die erforderlichen wirtschaftspolitischen Erkenntnisse zu vermitteln, mit denen allein sie nur dazu in der Lage sind, die übrigen Hilfen zu verwerten. Diesem Grundsatz entsprechend ist die Bundesrepublik in den vergangenen Jahren in ständig steigendem Umfang dazu übergegangen, in diesen Staaten Ausbildungsstätten zu errichten, an denen alljährlich etwa 10 000 Handwerker, Techniker und Facharbeiter von deutschen Lehrkräften unterrichtet werden.

Die technische Hilfe versucht darüber hinaus, die Ursachen für das Zurückbleiben auf technischem und wirtschaftlichem Gebiet zu beseitigen und damit die Möglichkeit für die Eingliederung dieser Wirtschaftsräume in die arbeitsteilige Weltwirtschaft zu schaffen. Auch in handelspolitischer Hinsicht werden von der Entwicklungspolitik her an die modernen Industriestaaten erhebliche Anforderungen gestellt. Der Aufbau von Industrien in den Entwicklungsländern ist nur dann sinnvoll, wenn gleichzeitig dafür gesorgt wird, daß die in den jungen Staaten hergestellten Produkte auch auf dem Weltmarkt Absatz finden. Dadurch braucht die eigene Produktion keineswegs gefährdet zu werden. Es ist vielmehr eine immer wieder bestätigte Erfahrung, daß der gesteigerte Warenaustausch beiden Partnern Vorteile bringt.

Eine wirksame Entwicklungspolitik ist nicht möglich ohne Kapitalhilfe. In Deutschland herrscht der Grundsatz, daß die Entwicklungshilfe nicht an politischen Bindungen geknüpft ist. Nach den neuesten Veröffentlichungen ist bis Ende 1962 eine kapitalmäßige Unterstützung der Entwicklungsländer aus den öffentlichen Mitteln der Bundesrepublik in Höhe von etwa 5,2 Mrd. DM vorgesehen. Dieser Betrag setzt sich beispielsweise zusammen aus Mitteln der Entwicklungsanleihe der deutschen Wirtschaft, aus Darlehen der einzelnen Bundesländer, aus dem Bundeshaushalt, dem ERP-Wirtschaftsplan sowie anderen Einzelpositionen. Dieser Summe von 5,2 Mrd. DM noch hinzuzurechnen sind weitere 900 Mio DM, die aus einem Kredit der Bundesbank an die Weltbank stammen.

Welche Hilfe die Bundesrepublik in den vergangenen Jahren im Vergleich zu anderen Ländern für die Entwicklungshilfe bereits geleistet hat, geht aus einer kürzlich veröffentlichten Untersuchung der OEEC (Organization for European Economic Cooperation) hervor. Hiernach steht Deutschland an vierter Stelle in der Rangfolge der Länder, die in der letzten Zeit wesentliche Finanzierungshilfen gewährt haben. Von den insgesamt 28 Mrd. $, die von den in dieser Studie erfaßten Ländern gezahlt wurden, entfallen 14 Mrd. $ allein auf die USA. An zweiter Stelle steht Frankreich mit 4,9 Mrd. $, gefolgt von Großbritannien mit 3,1 Mrd. $, die Bundesrepublik mit 2,3 Mrd. $, Holland mit 850 Mio $ und Japan mit 588 Mio $. Wenngleich diese Ziffern dadurch etwas verzerrt sind, weil der Begriff Entwicklungshilfe sehr großzügig ausgelegt wurde, so geben sie doch annähernd einen Überblick darüber, in welcher Höhe die einzelnen Staaten an den insgesamt gewährten Finanzhilfen beteiligt waren. Interessant ist es noch, daß die Bundesrepublik im Jahre 1959 1,38 % ihres Sozialproduktes für Entwicklungshilfe aufbrachte im Vergleich zu 1,16 % in Großbritannien und nur 0,63 % in USA. —S—

Die soziale Belastung

Jeder Erwerbstätige in der Bundesrepublik steuert nach jetzt veröffentlichten Daten im Durchschnitt dieses Jahres 1484 DM aus seinem Einkommen zur Unterhaltssicherung der Rentner, Kranken und Hinterbliebenen bei. Denn mit den Verwaltungsausgaben hat sich der Sozialetat der Bundesrepublik 1961 auf 41,9 Milliarden DM erhöht. Damit haben die Sozialausgaben eine neue Rekordhöhe erreicht. Rund 30 Prozent davon stammen aber nicht aus Beiträgen, sondern aus Zuschüssen der Bundeskasse. So dienen allein in diesem Jahr 27,7 Prozent des Sozialetats der sozialen Sicherung. Erfreulich ist daß der sonst auf Sparsamkeit bedachte Bundesfinanzminister die Zuschüsse zur Sozialversicherung nicht in sein Sparprogramm mit einbezogen hat. Denn die Sozialleistungen des Bundes sind von 4,6 Milliarden DM 1950 auf 12,4 Milliarden DM in diesem Jahr geklettert.

New Orleans

Zweitgrößter Hafen der USA, Metropole des Jazz

In gewissem Sinne verdankt New Orleans seine Entstehung einem geographischen Irrtum. La Salle, ein französischer Edelmann, kühner Seefahrer, Forscher und Abenteuerer, suchte 1666 mit einer kleinen Schar Getreuer auf eigene Faust von der französischen Kolonistenfestung Quebec aus die berühmte Nordwestpassage, den Weg nach China. Er fand sie nicht, dafür aber die Großen Seen und den Mississippi. Bei ihrem Vordringen nach Süden legten die Franzosen eine Kette von Forts an, die sich vom St. Lorenz-Stromgebiet bis zur Mündung des Mississippi zog, befestigte Handelsplätze, in denen sich Indianer und französische Waldläufer trafen, um Büffel- und Biberfelle zu handeln.

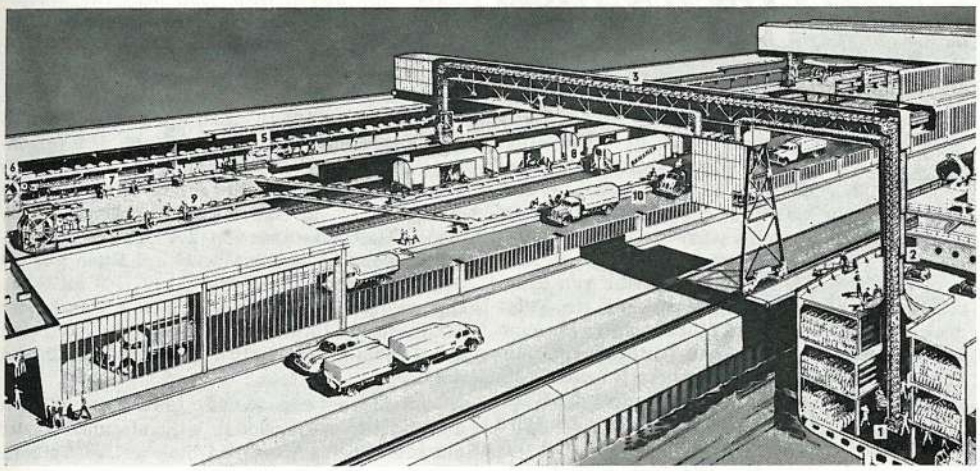
Als eines der südlichsten dieser Forts wurde 1718 New Orleans von den Franzosen gegründet. Der Name stammt von dem damaligen französischen Regenten Herzog Phillip von Orleans. In der Folgezeit war es abwechselnd in spanischem und französischem Besitz. In den amerikanischen Befreiungs- und Sezessionskriegen wurde oft, auch zur See, um New Orleans gekämpft. In diesen Sezessionskriegen ging es vornehmlich um die Befreiung der Sklaven. 2 130 000 Stück dieser schwarzen „Ware" hatten die Engländer in dem Zeitraum von 1680—1786 aus Afrika importiert, damit die Weißen eine Plantagenaristokratie, vor allem mit Baumwolle in Louisiana, gründen konnten. New Orleans war zu dieser Zeit ein Eckpfeiler eines berühmten und sehr einträglichen Dreieckhandels: Von England gingen Baumwollstoffe, Glasperlen, Waffen und Alkohol nach Afrika. Dafür wurden schiffsladungsweise Sklaven eingehandelt, die nach den Südstaaten verladen wurden — Stückgut wird heute sorgfältiger behandelt — wofür man Plantagenprodukte, vor allem Rohbaumwolle, wieder nach England verschiffte. Im Jahre 1803 wurde New Orleans von Napoleon an die USA verkauft. Damals herrschte in dieser Stadt eine „gute alte Zeit", von der man sich in alten Familien heute noch erzählt. Es hört sich an wie Märchen aus dem Schlaraffenland und eines nie wiedergekehrten genußvollen Behagens. Grundlage war der Plantagensegen. Und dieser war aus Negersklaven gepreßt worden. Doch nach dem Sieg der Yankees über die Südstaaten im Jahre 1867 hatte diese Herrlichkeit ein Ende. Interessant ist, daß die Engländer nach Verlust dieses größten Geschäftes der Jahrhunderte ein wahres Meisterstück praktizierter Realpolitik lieferten. Sie gingen nämlich unverzüglich daran, das Sklavenhandelsverbot auf allen Weltmeeren zu überwachen und damit „to rule the waves", Seeherrschaft auszuüben.

Nur eines lebt fort aus dieser Zeit, ein Geschenk der Sklaven um New Orleans an die Welt: Urtöne einer jungen, geknechteten Rasse. Sie schlugen die Menschen in aller Welt in ihren Bann. In Musik umgesetzte Klage, tröstlich zugleich und aufpeitschend: Jazz. Von New Orleans aus gingen diese geistlichen Lieder der Afrikaner als Spirituals und die weltlichen als Blues bis in die abgelegensten Dörfer aller Kontinente. Der Jazz ist so alt wie unser Jahrhundert, und New Orleans ist seine Geburtsstadt und Hochburg. Die ganze Stadt ist es.

In allen Ecken, aus allen Fenstern klingt diese einzigartige Harmonie aus Negerrhythmen, europäischen Volksweisen, Märschen und Songs. Kornett, Posaune, Klarinette, Schlagbass, Banjo oder Gitarre, damit scheinen die farbigen Einwohner dieser Stadt schon zur Welt zu kommen. Mit diesem Jazz und New Orleans ist es ähnlich, wie mit der Reeperbahn und St. Pauli. Es gibt eine glänzende Schaufassade und die stillen kleinen Stätten, wo das echte Herz des New Orleans-Jazz schlägt. Oft sind es Farbige, die für ein Spottgeld oder umsonst rein aus Freude am Musizieren selbstvergessen spielen, nicht immer nur hot, oft fortgerissen von Improvisation und getragen von ihrer Phantasie. Oft auch sind die Mitglieder dieser Bands zahlreicher als ihre Zuhörer. Was tut's? Sie spielen das Schicksal ihrer Rasse und wissen, daß sie damit die Welt erobert haben. Dieser Jazz unter den Dächern dieser Riesenstadt, französischer Charme und Lebensart in ganzen Stadtvierteln, spanisches Temperament in anderen Vierteln mit Gitterbalkonen und Innenhöfen, gruppiert um den Wolkenkratzerstadtkern der amerikanischen Kanalstraße, das alles in Verbindung mit einem Welthafen am Mississippi, vermittelt von New Orleans einen gänzlich anderen Eindruck als von irgendeiner anderen Stadt. Unverkennbar der Charakter der Südstaaten. An den Piers gibt es Trinkwasserhähne, die getrennt sind für Black und für White. Mancher Lukenviez sieht aus, als käme er unmittelbar aus Onkel Toms Hütte. Diese farbigen Schauerleute sind übrigens tüchtige Facharbeiter. Pro Schicht und Gang werden hier von allen Häfen in den USA die meisten Tonnen umgeschlagen. Gewerkschaft und Hafen- und Stadtverwaltung bilden eine echte Partnerschaft, ein Team für ihren Hafen. Wie weit die Farbigen in ihrer Befreiung fortgeschritten sind, zeigt sich auch daran, daß die Stadt zwei Negeruniversitäten besitzt.

Fast 4000 Überseeschiffe laufen New Orleans jährlich an. Güter im Werte von über einer Milliarde Dollar werden in diesem Zeitraum umgeschlagen. In der Nähe der Mündung des reichsten Flußsystems der Welt, mit dem ganzen nordamerikanischen Kontinent als Hinterland, an einem Punkt, wo Straßen- und Eisenbahnlinien gebündelt ankommen, konnte sich dieser riesige Hafen mit seinen zwanzig Kilometern Liegeplatz am linken Mississippiufer entwickeln. Billiges Erdgas betreibt blühende Industrien für Nahrungsmittel, Bekleidung, Papier- und Metallwaren. Die außerordentlich günstigen klimatischen Bedingungen sind ein weiterer Grund für die ständige Aufwärtsentwicklung dieser 586 000 Einwohner zählenden Hafenstadt am Old Man River. — Schp —

15,3 Millionen DM für Südfruchtumschlag



Schnell muß es mit den Bananen und Südfrüchten gehen und dabei trotzdem sutje, wie mit rohen Eiern. Nicht nur ein hochqualifizierter Schiffstyp, der Bananenjager, ist für diese empfindlichen Früchte entwickelt worden, sondern nun in Deutschland für 15,3 Mio DM auch eine Umschlagsanlage, die führend ist auf dem europäischen Kontinent.

16 Monate nach dem ersten Spatenstich konnte Bürgermeister Engelhard am 21. März 1961 symbolisch auf den Knopf drücken und damit den Startschuß für die Inbetriebnahme des neuen Bananenhofes in Hamburgs Segelschiffshafen geben.

In seiner bis ins kleinste wohldurchdachten Konstruktion ist die Gewähr dafür gegeben, daß alle Mühen um diese Ladung seitens Reederei, Schiffsführung und Besatzung auch beim Löschen und Weitertransport bis zum Verschwinden in der Einkaufstasche der Hausfrauen ihren größtmöglichen Erfolg zeitigen können. So beherrschten drei Forderungen Planung und Konstruktion bei der Errichtung dieses modernsten Großbetriebes des Fruchtumschlages:

1. Schnelligkeit.
2. Absoluter Schutz gegen schädliche Witterungseinflüsse.
3. Schonung der Früchte.

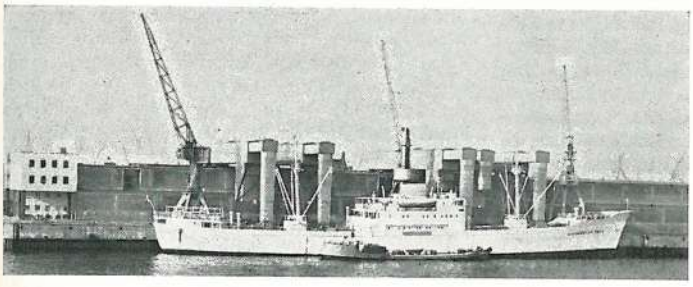
Bei der Premiere erwiesen sich diese Forderungen zur Zufriedenheit aller Beteiligten als voll erfüllt. 69 585 Stauden Bananen aus Ecuador hatte MS „Brunswick" geladen. Voll verkleidete, durch Warmluft geheizte Elevatoren mit Segeltuchtaschen schleusten die Stauden aus den Laderäumen ins Obergeschoß der Halle und brachten sie auf ein ausgeklügeltes System von Transportbändern. Flinke Hände sortierten hier die schon reifen Früchte aus: Die Ware für die Verbraucher in der näheren Umgebung.

Die noch grünen und damit transportfähigen Bananen glitten inzwischen ins Erdgeschoß — direkt zu den im klimatisierten Schuppen bereitstehenden Waggons und Lastkraftwagen. Knapp 14 Stunden später war alles vorbei: Löschen, Sortieren, Abfahrt ins Binnenland.

Die zweigeschossige Anlage arbeitet mit 5 witterungsgeschützten Spezialelevatoren. Im Laderaum legen Schauerleute jeweils eine Bananenstaude in die Segeltuchtaschen des Elevators (Ziffer 1).

Diese befördern die Früchte dann durch das ebenfalls dem Witterungsschutz dienende Teleskoprohr (Ziffer 2) senkrecht nach oben und dann waagerecht durch die Elevatorbrücke (Ziffer 3) zum Schuppen. Durch einen Schlitz im Schuppendach werden die Stauden weitergeführt zum Übergabewagen (Ziffer 4), von dem sie automatisch auf eines der 8 Steuerbänder übergeleitet werden (Ziffer 5). Die Früchte gelangen dann über ein dick gepolstertes Umkehrrad (Ziffer 6) zum Sortierband (Ziffer 7), wo die reifen und nicht transportfähigen Bananen aussortiert werden. Die zum Weitertransport geeigneten Büschel werden durch ein anschließendes Schrägband in das Erdgeschoß befördert und von einem durch die gesamte Schuppenlänge laufenden Verladeband abgenommen und in die im Schuppen bereitstehenden Waggons verladen. Da zwei Gleisstränge von je 250 Metern in den Schuppen hineingeführt wurden, können jeweils auf einer Seite 16 Waggons gleichzeitig beladen werden, während auf der anderen Seite die vollen Waggons herausgezogen und leere wieder bereitgestellt werden. Die Zuführung der Bananen für die LKW-Beladung erfolgt in gleicher Weise.

Auch sie werden auf einem Sortierband (Ziffer 9) kontrolliert und durch ein Schrägband dem Verladestrang für LKW (Ziffer 10) zugeführt. Die 250 Meter Schuppenlänge bieten 2 Schiffen Löschplatz.



Warum läuft ein Schiff rückwärts vom Stapel?

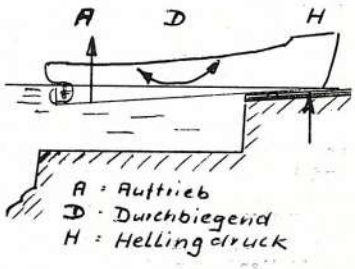
Während alle Lebewesen voraus ins Leben treten, macht es ein Schiff gerade umgekehrt. Das hat natürlich seine gewichtigen Gründe. Aber welche? Etwa, damit bei der Taufe die Pulle Sekt zünftigerweise am Vorsteven zerschellen kann, und damit die Honoratioren und Taufpaten auf der mit Girlanden und Flaggen geschmückten Taufkanzel nicht gar zu pietätlos unter das Heck zu stehen kommen? Das Rückwärtsablaufen hat selbstverständlich sachlichere Gründe, und diese erfahren wir vom Schiffbauer.

Wenn wir unser Schiff einen alten Kasten nennen, so klingt das nicht gerade sehr ehrenvoll, doch rein technisch betrachtet ist unser Schiff tatsächlich ein riesiger eiserner Träger, genauer gesagt ein Kastenträger. Kiel und Bodenverbände bilden die untere und das oberste durchlaufende Deck die obere Gurtung dieses Kastens, während die Bordwände als Stege wirken. Dadurch soll dieser Kastenträger genügend Festigkeit bekommen, um den enormen und recht verschiedenartigen Beanspruchungen durch die bewegte See gewachsen zu bleiben. Aber im Gegensatz zu einem normalen Stahlträger ist der Schiffskörper als Kastenträger nicht überall gleich stark gebaut. Vielmehr sind seine vorderen Verbände immer stärker konstruiert, als die achteren. Und das mit gutem Grund, denn aller Segen kommt beim Schiff, wie wir wissen, meistens nicht von oben, wie bei Schiller, sondern von vorn. Das „Knüppeln" ist noch nicht aus der Mode gekommen, und die manchmal sehr „eindrucksvollen" Folgen schneidiger Anlegmanöver befinden sich meistens vorn und müssen dann auf der Werft wieder ausgebügelt werden. Schutz vor Eis und vor Kollisionen sind weitere Gründe für das Verstärken der vorderen Schiffsverbände.

Läuft nun das Schiff vom Stapel, so kommt der Augenblick, wo der eine Teil unseres Kastenträgers bereits aufschwimmt, während sich der andere noch auf der Helling befindet. In diesen kritischen Sekunden entsteht ein Biegemoment, das den Schiffskörper nach unten durchbiegt (siehe Skizze). Die größere Kraft wirkt dabei auf den Teil des Schiffes, der sich noch auf der Helling befindet.

Da also das stärker gebaute Vorschiff dieser Durchbiegung den größeren Widerstand entgegenzusetzen vermag, deshalb läßt man den Neubau mit dem Heck voran ablaufen. Außerdem schwimmt das völligere Heck schneller auf, so daß die Gefahr des Unterschneidens des eintauchenden Schiffskörpers gebannt wird. Ganz abgesehen von den Durchbiegungsmomenten, die auf den Schiffskörper wirken, ist das Heck auch deswegen besser geeignet, zuerst einzutauchen, weil es durch seinen größeren Querschnitt gegenüber dem Bug die Ablaufgeschwindigkeit beim Eintauchen stärker bremst, was wegen der meistens nur sehr kurzen Auslaufstrecke sehr wichtig ist. Auch das nach dem Freischwimmen zum Aufstoppen notwendige minutiöse Ankermanöver läßt sich besser und einfacher vom Bug aus durchführen, als vom Heck.

So gibt es also eine ganze Reihe von Gründen, weshalb unsere Schiffe ihren ersten Schritt voraus ins Leben rückwärts über den Achtersteven tun. G. Eilers



Das Bauprogramm der Bundesmarine soll bis 1963/64 so verwirklicht werden, wie es seit langem vorgesehen ist. Nachrichten über Verstärkung des Uboots-Baues auf Kosten der Herstellung von Zerstörern oder Geleitbooten treffen nicht zu. Das Bauprogramm muß schon mit Rücksicht auf den Steuerzahler eine klare Linie aufweisen, die NATO-Aufgaben erfordern das Vorhandensein von einigen Zerstörern und Geleitfahrzeugen. Von den vier auf deutschen Werften gebauten Zerstörern sind zwei („Hamburg" und „Schleswig-Holstein") in der Ausrüstung. Das erste neue Geleitboot ist gerade in Dienst gestellt, drei sind in der Ausrüstung. Weitere Zerstörer sollen erst in Auftrag gegeben werden, wenn die Tonnagebeschränkung im vorgesehenen Maße entfällt, da nur etwas größere Zerstörer-Typen die erforderlichen Einrichtungen für die Elektronik und moderne Flugabwehr aufnehmen können. Es sind zwölf 350-t-Uboote in Auftrag gegeben. Mit diesen Fahrzeugen soll erst Erfahrung gesammelt werden, bevor weitere Uboote auf Stapel gelegt werden. Die kleine Bundesmarine muß trotz ihrer beschränkten Aufgaben verschiedenartige Schiffstypen haben. Ein neuer Landungsboot-Typ ist in der Entwicklung. Die Marineflieger sollen mit dem Düsenkampfflugzeug Starfighter F 104 ausgerüstet werden. Die Aufstellung der Schnellbootgeschwader ist weit fortgeschritten. Weitere neue Schnelle Minensuchboote (250 t) werden demnächst nacheinander in Dienst kommen, die alten R-Boote, z. B. „Pegasus", „Algol" werden dann alle außer Dienst gestellt.

Am 15. April wurde das Geleitboot „Köln", das im Dezember 1958 vom Stapel gelaufen ist und längere Probefahrten durchgeführt hat, in Dienst gestellt. Damit kam das erste neu gebaute größere Kriegsschiff in den Flottenverband. Das 109 m lange Fahrzeug hat vier Dieselmotoren und zwei zuschaltbare Gasturbinen, eine Antriebsanlage, die im deutschen Kriegsschiffbau neu ist. Bei einer Gesamtleistung von 38 000 PS beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 Knoten. Die Bewaffnung besteht aus 4-cm- und 10-cm-Geschützen, Raketenwerfern und Torpedos. Das Fahrzeug mit seiner etwa 200 Mann starken Besatzung ist für Geleit- und U-Jagd-Aufgaben gebaut.

In Gemeinschaftsarbeit von Flugzeugwerken mehrerer europäischer NATO-Staaten wurde das U-Jagd-Flugzeug „Atlantik 1150" gebaut. Die Maschine soll mit verschiedenartigen Ortungsgeräten und Waffen ausgerüstet werden. Ihr Brennstoffvorrat soll eine durchgehende Flugzeit von 12 Stunden ermöglichen.

Die albanischen Marinestützpunkte in der Bucht von Valona und auf der Insel Saseno sollen nach Pressemeldungen auch von kleinen Kriegsschiffen der UdSSR benutzt werden. Die Sperrung bestimmter indonesischer Gewässer für den allgemeinen Schiffahrtsverkehr wird von einigen Stellen damit erklärt, daß die von der UdSSR an Indonesien gelieferten U-Boote und Wachfahrzeuge dort eingefahren werden.

Der Haushaltsvoranschlag der britischen Marine für 1962 zeigt den heutigen Wandel im Aufbau der Flotten besonders deutlich. Das Schwergewicht der finanziellen Aufwendungen verlegt sich mehr und mehr auf die mittleren und kleinen Fahrzeuge. Neue Flugzeugträger sind nicht geplant. Bei den vorhandenen größeren Schiffen wird jedoch die Modernisierung der Ortungs- und Waffenleitanlagen angestrebt. Der Bau weiterer Lenkwaffen-Zerstörer ist vorgesehen. Diese Fahrzeuge sollen auch über neueste Ubootsabwehrwaffen und Hubschrauber verfügen. Den triphibischen Verbänden wird besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Ein mehr als 10 000 t großes Mutterschiff für Landungsfahrzeuge wird entwickelt. Dieser Schiffstyp soll kleine Landungsfahrzeuge mitführen und außerdem eine Anzahl von Hubschraubern an Bord haben, für die ein Flugdeck vorhanden ist. Das Mutterschiff, von dem aus Truppenteile, Geräte und Material mit Landungsbooten und Hubschraubern an die Küste gebracht werden kann, soll außerdem die Kommandostelle des Landungsverbandes an Bord haben. Es zeigt sich immer mehr, daß die Großkampfschiffe alter Art in der britischen Marine aussterben. Im Schnellbootsbau wird die Entwicklung zum schnelleren Boot weiter gesteigert. Der neueste Typ „Ferocity" mit Bristol-Protheus-Gasturbinen soll eine Höchstgeschwindigkeit von 54 Knoten erreichen können. Für diese nur 27 m langen Boote wird eine Marschfahrt von 43—45 Knoten aufgegeben. Sie sollen wirtschaftlicher sein als der Typ „Brave Borderer", der vor etwa einem Jahr besondere Beachtung fand. — R —

Sport an Bord

T/S „Darmstadt"

Nachdem wir alle wußten, daß auch auf dieser Reise genügend Fußball-Fans an Bord waren, um eine neue Mannschaft aufzustellen, gingen wir mit gemischten Gefühlen, aber auch mit neuen Hoffnungen auf diese Fahrt.

Unser 1. Spiel bestritten wir am 17. 11. 1960 in Djakarta gegen die Mannschaft der Agentur „ISTA". Leider mußten wir uns hier nach einer Spielzeit von 2 mal 35 Minuten und 30 Grad C im Schatten mit 1:4 (0:0) geschlagen geben. Das Ergebnis wurde dem Spielverlauf allerdings nicht ganz gerecht. Wir mußten aber die läuferische Überlegenheit der klimagewohnten Indonesier anerkennen, denn alle Tore fielen erst in der zweiten Halbzeit.

Mit neuem Mut und überstandenem Muskelkater stellten wir uns dann am 25. 11. 1960 zu unserem zweiten Spiel in Pladju auf dem Platz der dortigen Polizei. Unser Gegner war eine Auswahl der Stauerei. Wir hatten allerdings nicht damit gerechnet, daß man uns einen so starken Gegner „vorsetzen" würde und mußten uns auch hier mit 1:5 Toren geschlagen geben, nachdem wir schon in der ersten Halbzeit drei Tore kassiert hatten.

Trotz der 0:1-Niederlage gegen eine Vereinsmannschaft war Makassar unser fußballerischer Höhepunkt. Vor annähernd 2500 Zuschauern „absolvierten" wir hier mit einer völlig neu formierten Mannschaft unser weitaus bestes Spiel auf dieser Indonesienreise. Es war ein Beweis dafür, daß auch Seeleute trotz einiger „Drinks" und Zigaretten bis zum „Umfallen" kämpfen können. Denn nachdem die Indonesier das Tor schon in der dritten Minute erzielten, konnten wir das Spiel bis zum Schluß durch unsere uneingeschränkte Einsatzbereitschaft offen gestalten. Ein Unentschieden wäre durchaus gerecht gewesen und es „lag auch absolut drin", denn wir hatten mit einigen Lattenschüssen ausgesprochenes Pech, vor allen Dingen in der Schlußphase, da wir „Darmstädter" nämlich in der letzten Viertelstunde aufs Tempo drückten. Dennoch waren wir froh, als endlich der Schlußpfiff von dem indonesischen Schiedsrichter ertönte, denn schließlich spielten wir zweimal 45 Minuten — und das bei 35 Grad im Schatten. Das anschließende Shake-hands und die sportlichen Grüße gingen im Jubel der 2500 Zuschauer unter, der uns bewies, daß wir für indonesische Verhältnisse gut gespielt hatten.

Das erste Spiel gegen eine Schiffsmannschaft bestritten wir in Surabaya, und zwar gegen unseren „Stallgefährten" T/S „Essen". Wir liefen am 12. 12. 1960 um 15.00 Uhr diesmal ganz in weiß auf den Platz. Da wir inzwischen das Klima „gewohnt" waren, stellte sich bald unsere Überlegenheit heraus, zumal die „Essen" ihr erstes Spiel bestritt. Nach einem Halbzeitstand von 2:0 für die „Darmstadt" konnten wir das Spiel am Ende mit 5:0 Toren für uns entscheiden.

Der erste Sieg wurde natürlich an Bord der „Darmstadt" im Beisein der Schiffsleitung und der Fußballmannschaft der „Essen" gebührend gefeiert.

Djakarta, den 20. 12. 1960. Zum fünften und letzten Male liefen wir, diesmal wieder mit unseren traditionellen blau-weißen Trikots, auf das Spielfeld. Da es tagelang vorher geregnet hatte, war der Platz natürlich sehr aufgeweicht, teilweise war er sogar mit knöcheltiefem Schlamm bedeckt. Unser Gegner war zum zweiten Male die Mannschaft der Agentur „ISTA", es war also unser erster Revanchekampf und wir wollten es diesmal „unbedingt wissen". Nach einem sehr harten Spielverlauf, zu dem auch die mangelhafte Leistung des Schiedsrichters beitrug, mußten wir uns aber auch diesmal mit 1:2 Toren geschlagen geben, nachdem das Ergebnis schon zur Halbzeit feststand.

Die Fußball-Fans des T/S „Darmstadt" möchten hiermit auch gleichzeitig der Schiffsleitung danken, die durch ihre tatkräftige Unterstützung dazu beitrug, daß „König Fußball" bei uns an Bord seinen Einzug halten konnte.

Harald Edler

„Cap Norte" gewann Süd-Atlantik-Pokal

Die siegreiche „Cap Norte"-Elf

Den erstmals vor zwei Jahren ausgespielten Süd-Atlantik-Pokal der Frachtschiffe, der von der größten deutschsprachigen Auslands-Zeitung der Welt, der „Freien Presse" in Buenos Aires, gestiftet worden war und dessen Wettbewerb sich über 18 Monate erstreckt, gewann erneut ein Frachter der Hamburg-Süd.

Während des jeweiligen Aufenthaltes in Buenos Aires trug die „Cap Norte" fünf Spiele aus, von denen sie vier gewann und eines unentschieden spielte. Den zweiten Platz belegte die argentinische Agentur-Mannschaft „Delfino" vor „Santa Ines".

Der Wettbewerb, der erreichen soll, daß den Seeleuten nach wochenlanger Fahrt über den Südatlantik körperlicher Ausgleich geboten wird, erfüllte auch diesmal vollauf seinen Zweck. Darüber hinaus trug er zur Festigung der Kameradschaft innerhalb der Besatzungen bei. So wirkte in jeder Mannschaft mindestens ein Offizier mit, bei einigen Schiffen war selbst der Kapitän mit von der Partie.

Wenn man in Betracht zieht, daß die Frachtschiffe nur 40 bis 50 Mann Besatzung haben, so ist das Spielniveau der Treffen als erstaunlich hoch zu werten. Fritz Hack, Buenos Aires

gehört, gesehen, festgehalten

Mann über Bord

Anschlag des Kapitäns des MS „Gutenfels" am schwarzen Brett:

Ich möchte Gelegenheit nehmen und allen Besatzungsmitgliedern meinen Dank dafür sagen, daß gestern jeder in kürzester Zeit auf der ihm zugewiesenen Mann-über-Bord-Station war, nachdem unser Kamerad Hdjalmar Styra durch eine überkommende See außenbords geworfen worden war.
Dem 2. Offizier, Herrn Erhard von Wedel, für seine sofort eingeleiteten Maßnahmen, das Schiff stoppen zu lassen, es auf Gegenkurs zu drehen und Alarmsignal zu geben, dem Leichtmatrosen Robert Lukas für sein schnelles Handeln, einen Rettungsring über Bord zu werfen, und den Matrosen Uwe Sörensen und Arno Münch, die sofort auf die Brücke eilten, gilt mein besonderer Dank und Anerkennung. Das sofortige Handeln und der Einsatz dieser 4 Besatzungsmitglieder haben zum großen Teil dazu beigetragen, daß unsere Suchaktion Erfolg hatte und wir unseren verunglückten Kameraden wieder an Bord holen konnten.
Auch allen Beteiligten, die sich selbstlos beim an-Bord-holen unseres Verunglückten eingesetzt haben, danke ich sehr.

gezeichnet: E. Meyer, Kapitän

Was war geschehen?

Am 30. 3. um 13.29 Uhr ist der Matrose St., als er mit dem Zimmermann Sch. und dem Leichtmatrosen D. auf der Back mit dem Schalken der Scheinwerferluke beschäftigt war, von einer überkommenden See über Bord gerissen worden.
Nach etwa 2 Stunden hatte die sofort eingeleitete Rettungsaktion Erfolg und St. konnte um 15.10 Uhr wieder an Bord genommen werden. Zur Zeit des Unfalls befand sich MS „Gutenfels" im östlichen Mittelmeer. Der Wind war WNW Stärke 7, das Schiff stampfte in grober See und nahm zeitweilig Wasser über Back und Deck.
Als St. nach dem Zutörnen um 13 Uhr feststellte, daß die Persenning der Scheinwerferluke undicht war, bat er den Zimmermann Sch. und den Leichtmatrosen D., ihm bei der Abdichtung dieser Luke mit einer neuen Persenning zu helfen. Als diese 3 Besatzungsmitglieder mit dieser Arbeit beschäftigt waren, setzte der Bug des Schiffes außergewöhnlich hart in die See ein. Das dabei über Deck stürzende Wasser riß St. hoch und schleuderte ihn auf Steuerbordseite über Bord. Zimmermann und Leichtmatrose wurden gegen das Ankerspill geworfen.
Der 2. Offizier hat nach Beobachtung dieses Unfalles sofort die Maschine gestoppt, Alarm gegeben und durch den sofort auf die Brücke geeilten Matrosen S. das Ruder hart Steuerbord legen lassen, um das Schiff auf Gegenkurs zu bringen. Der Leichtmatrose L. ist unverzüglich nach achtern gelaufen und hat St. einen Rettungsring zugeworfen.
Wir konnten beobachten, daß St. den Rettungsring ergriffen hatte und darin schwamm. Obwohl die ganze Besatzung von der Brücke, der Peilbrücke, aus den Masten und vom Bootsdeck Ausguck hielt, verloren wir den Verunglückten wegen des herrschenden groben Seegangs über eine Stunde lang aus den Augen.

Daraufhin wurde ein Dringlichkeitstelegramm an alle sich in der Nähe befindlichen Schiffe gegeben mit der Aufforderung, nach dem über Bord gefallenen Matrosen Ausguck zu halten. Das sich in Sichtweite befindliche panamesische Schiff „Astor" nahm auch unverzüglich an der Suchaktion teil. Nach mehreren Kurswechseln zwischen ursprünglichem und Gegenkurs bekamen wir St. gegen 14.45 Uhr an der Backbordseite in einigen hundert Metern Abstand wieder in Sicht.

Ein Rettungsboot bei dem stark arbeitenden Schiff auszusetzen, hielt der Kapitän nicht für ratsam. Man fürchtete ein Zerschlagen des Bootes beim Wegfieren an der Bordwand. Außerdem war es nicht sicher, daß beide Taljen gleichzeitig ausgehakt werden konnten, wodurch die im Boot befindlichen Leute durch ein weiteres Unglück gefährdet werden würden.

Daher entschloß sich der Kapitän, langsam an den verunglückten Matrosen heranzumanövrieren und ihm zunächst von der Leeseite aus Rettungsringe und Wurfleinen zuzuwerfen. Nach einem mißlungenen Versuch gelang dieses Manöver beim zweiten Mal. St. erfaßte den Ring und wurde mit Hilfe mehrerer Besatzungsmitglieder über die bereits außenbords gehängten Lotsenleitern an Bord geholt. Verletzungen hat St. bei dem Unfall nicht erlitten.

—M—

Schottenbruch, Nebel, Orkan und „Trotzdem"!

Das Backbordachterschiff des kanadischen Tankers „Andros Fortune" (27 000 BRT) nach der Kollision mit dem liberianischen Tanker „Point Lacre". Die beiden Schiffe kollidierten in der Nacht vom 26. auf den 27. Februar 1961 in dichdem Nebel unweit der spanischen Küste. Nachts um 2 Uhr wurde die Besatzung des größten, stärksten und modernsten deutschen Hochseebergungsschleppers „Atlantic" (5000 PS), der in La Coruna auf Station lag, zum ersten Mal von der Dringlichkeitsmeldung über diesen Seeunfall elektrisiert. „Andros Fortune" meldete die Kollision.

Die „Atlantik" ist immer bereit. Das Liegen in dem sonnigen spanischen Hafen ist recht geruhsam, aber auch recht langweilig und verdammt fern der Heimat. Der Besatzung geht es wie weiland Tantalus: Alle Herrlichkeiten des südlichen Hafentreibens vor Augen, aber alles ist tabu. Der Landgang, die Gangway hat hier nichts mit an Land gehen zu tun. Dafür geht es in der Funkstation, auf jedem anderen Schiff während der Liegezeit außer Betrieb, mit „Hochspannung" rund um die Uhr. Von daher kommt der Paukenschlag, auf den die ganze Besatzung wartet, stündlich, minütlich. Dann, wenn die Funkstation einen Notruf aufgenommen hat, soll sich zeigen, was der Schlepper leistet, wofür er konstruiert und erdacht ist mit seinen 5000 PS, seinen Tauchern, seiner schwimmenden Werkstatt, seinen Pumpen und Kraftanlagen. Nicht um sich an den Pfählen zu scheuern, sondern für die See, und zwar für jede See und für jeden Fall. Dann zeigt es sich, daß die Besatzung ein eingespieltes Team von Spezialisten ist — und von Seeleuten von 100 Karat.
Auf die Dringlichkeitsmeldungen in dieser Nacht bot Kapitän Meyer dem Havaristen die Bereitschaft seines Schleppers an. 50 Minuten später wurde sie in Anspruch genommen: Manövrierunfähig, Kesselraum unter Wasser, Schiff hat 26 500 t Rohöl geladen. Dieses Seenot-Telegramm bereitete der Spannung auf dem Bergungsschlepper ein Ende. Alarm! Der in wenigen Minuten in hoher Fahrt befindlichen „Atlantic" geht an den Havaristen ein detailliertes Hilfsangebot voraus und gleichzeitig die Auslaufmeldung mit der mutmaßlichen Ankunft mit Angabe über PS und Geschwindigkeit und mit der berühmten internationalen Bergungsklausel, die besagt, daß Reederei und Versicherung des Havaristen keine Kosten zu übernehmen brauchen, wenn die Bergungsaktion ohne Erfolg bleibt: No cure, no pay, kein Erfolg, keine Bezahlung.
Zum angekündigten Zeitpunkt war die „Atlantic" beim Havaristen. Gleich die erste Wurfleinenrakete traf. Der Raketier ist Scharfschütze. Es herrschte Windstärke 5—6 bei der üblichen langen, hohen Dünung des Nordatlantik. Das Auf-den-Haken-nehmen dauerte 45 Minuten. Die Trosse mußte mit Taljen per Hand eingeholt werden, denn auf dem Tanker war ja der Kesselraum vollgelaufen. Die Schleppreise begann, man einigte sich auf den Nothafen Falmouth. Aber es sollte anders kommen. In der nächsten Nacht brach das Maschinenschott, auch der Maschinenraum lief in kurzer Zeit voll. Der tiefbelandene Tanker hatte nun fast keinen Auftrieb mehr und drohte schnell zu sinken, so schnell, daß man es in den Scheinwerfern auf der „Atlantic" verfolgen konnte, so schnell, daß der Kapitän sich keine Zeit ließ, seine Schlepptrosse einzuholen. Jetzt ging es nicht nur um Schiff und Ladung, jetzt ging es um Menschenleben. Das hat bei der Bergung selbstverständlich immer Vorrang. Die Schlepptrosse wurde geopfert, wurde durchgebrannt, damit die Tankerbesatzung unverzüglich übernommen werden konnte.
Bei Tag wurde das Wrack, bei dem von Schwimmen keine Rede mehr war, erneut auf den Haken genommen. Der I. O. des Schleppers mit Freiwilligen, Engländern und Kanadiern des Tankers, ging zu diesem Zweck wieder auf die Back des Kanadiers, der in jedem Augenblick sinken konnte. Wieder

Fortsetzung Seite 20

Kapitän J. H. Tachie-Menson (33) führte als erster Kapitän aus Ghana seinen 2500-Tonner „Tano River" nach Hamburg und wurde am 5. April 1961 vom Hafenkapitän Morgenstern begrüßt.

Der neue Rotesand-Leuchtturm wird bei den Howaldtswerken in Kiel im Dock gebaut. Im Frühjahr 1962 soll er fertig montiert sein (rechts oben).

„Andros Fortune" in der Bucht von Corbucion (zu unserem Bericht auf Seite 9).

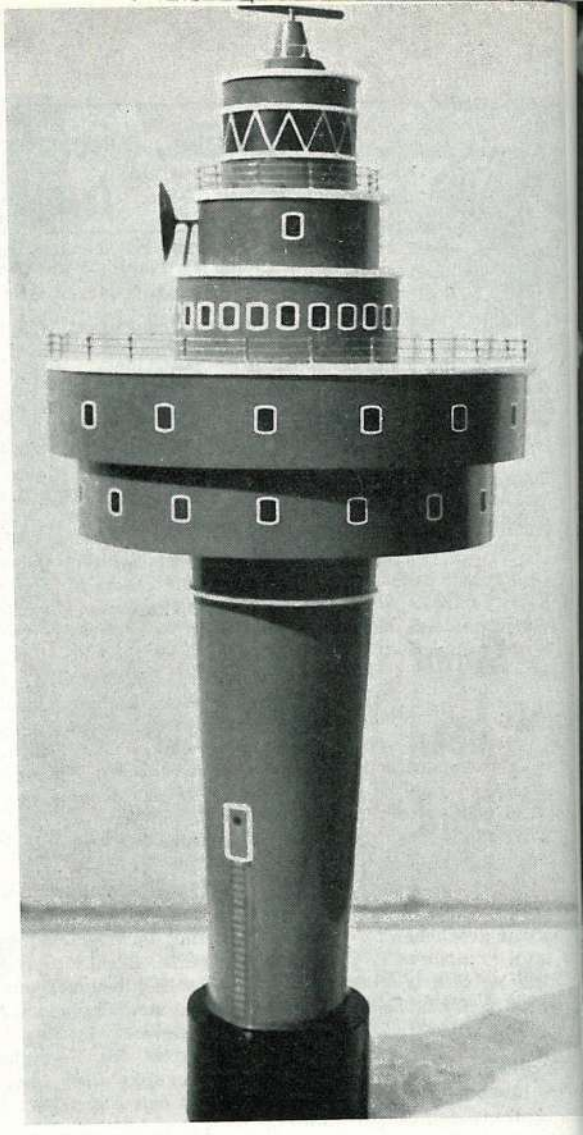


Foto ohne Worte

geschossen im südlichen Hafen zur Urlaubszei

Eine Ladung Kühlfrüchte kam kürzlich in Hamburg auf Pal an. Mit einem neuen Gerät konnte sie im Ein-Mann-System d auf Gabelstapler gelöscht werden (unten).

L'Espresso

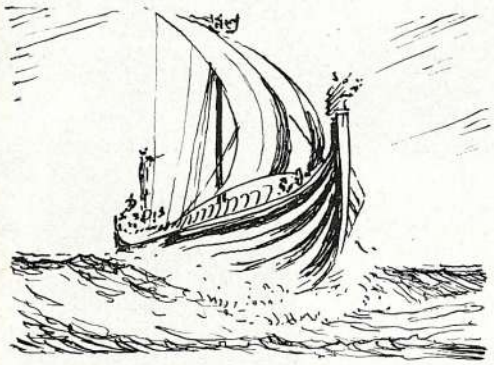
Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschiffahrt V.

Ludwig Dinklage

War Kolumbus der erste?

„Im Jahre 1492 entdeckte Cristoph Kolumbus Amerika." Dieser Satz stand in unsern Schulbüchern. Das war noch vor einigen Jahrzehnten. Wir wagten daran nicht zu zweifeln. Aber dann hörten wir von den Wikingern, die bereits fünf Jahrhunderte vor Kolumbus in ihren Drachenschiffen erst Island entdeckten und von dort weiter nach Westen vordrangen, bis sie um das Jahr 1000 unter Leif Erikson nordamerikanischen Festlandsboden betraten. Vinland nannten sie dieses Gebiet, was fälschlich oft mit „Weinland" übersetzt wurde, wahrscheinlich aber wohl „Gewinnland" bedeutet. Wie die Schulweisheit behauptet, soll die Schiffahrt zwischen Nordeuropa und dem amerikanischen Festland nur ganz kurze Zeit bestanden haben, um dann wieder einzuschlafen. Aber auch das stimmt nicht. In den letzten Jahrzehnten haben Forscher festgestellt, daß noch 1368 norwegische Siedler an der Ostküste Nordamerikas bei Portland/Maine lebten und dort eine steinerne Wehrkirche errichtet hatten.

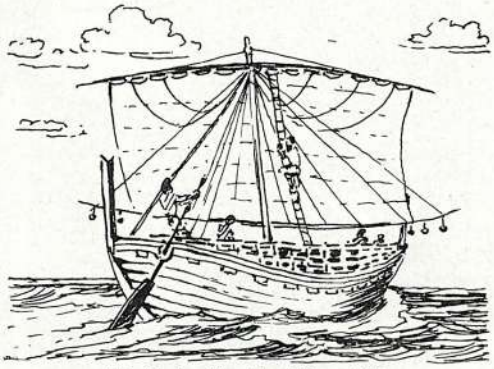


Wikingerschiff um das Jahr 1000

Aber auch Leif Erikson war nicht der erste. Es haben vielmehr unsere Historiker herausgefunden, daß bereits im Altertum eine Schiffsverbindung zwischen der Alten und der Neuen Welt bestanden hat.

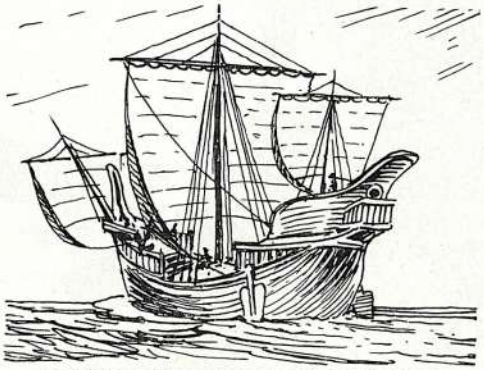
In der griechischen und römischen Literatur sind uns verschiedene Textstellen bekannt, die die Berührung von Schiffen und Seexpeditionen mit Ländern und Völkern jenseits der Säulen des Herkules, Gibraltar, behandeln. Vermutungen einiger Forscher, daß es sich bei diesen Ländern um die amerikanischen Küsten handeln könnte, wurden abgewiesen, weil man die antiken Schiffe nicht für seetüchtig genug hielt, solche Reisen durchzuführen. Schließlich aber mußte man diesen Männern doch Recht geben, als man an verschiedenen Stellen Nord- und Südamerikas alte Inschriften, Waffen, Münzen oder sonstiges Kulturgut fand, das nur aus der Alten Welt stammen konnte.

Nach diesen Funden zu urteilen, muß im Altertum wie auch noch in späterer geschichtlicher Zeit ein Seeverkehr zwischen den Mittelmeervölkern und der Neuen Welt in beiden Richtungen bestanden haben. So schreibt der als sehr korrekt geltende griechische Reiseschriftsteller Pausanias über die Seereise eines Kariers namens Euthymos, der auf den Satyriden, einer Inselgruppe im fernen Westen des Ozeans, landete und dort rothäutige Menschen antraf, die das Haar wie eine Pferdemähne trugen. Hier wird es sich wahrscheinlich um eine der karibischen Inseln gehandelt haben. Der Geograph Pomponius Mela und der Historiker Plinius berichten von einem Schiff, das mit rothäutigen Menschen um das Jahr 52 v. Chr. an der Nordseeküste landete. Einige dieser Rothäute schenkte der germanische Herzog dem römischen Prokonsul Metellus Celerus in Gallien als Sklaven.



Phönizisches Handelsschiff um 1400

Aus dem uns leider nicht vollständig überlieferten Werk des Diodorus Siculus, den manche Historiker gern als gelehrten Märchenerzähler abtun möchten, entnehmen wir die erste Seefahrt über Gibraltar hinaus, die bereits um das Jahr 3500 v. Chr. erfolgt sein soll. Karier, Phönizier und Karthager folgten durch die Jahrhunderte hindurch in diesem Kielwasser. Ihre Kolonisationsarbeit läßt sich heute noch einwandfrei auf den Karibischen Inseln, an der Nordküste Südamerikas und Brasiliens nachweisen. So fand man am Südufer des Delaware Spuren der Karthager aus dem Jahre 371 v. Chr. und als jüngsten Fund einen Topf mit römischen Kupfermünzen aus dem 3. und 4. Jahrhundert n. Chr.

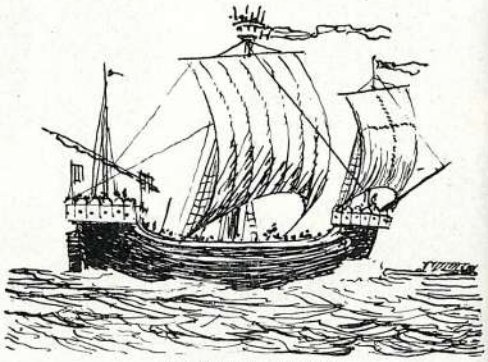


Römisches Handelsschiff etwa z. Z. Christi Geburt

Reste phönizischer Kulturen entdeckte man bereits 1836 auf einem hohen Berg in der Nähe von Rio de Janeiro in Gestalt einer Skulptur des Königs Badezir, der von 855 bis 850 regierte, wie aus der Umschrift hervorgeht. Weitere ausgedehnte phönizische Ruinenfelder fand man auf den Inseln vor der Küste des brasilianischen Staates Paraiba. Der Forscher Schwennhagen entdeckte in den brasilianischen Städten Campos, Nictheroy und Tijuca unterirdische Gänge, die den Phöniziern als Warenlager gedient haben mögen.

Man mag die Fahrten über den Ozean für ein paar Jahrhunderte eingestellt haben, in Vergessenheit geraten aber waren sie trotzdem nicht. Der große Portugiese Prinz Heinrich der Seefahrer hatte es sich im 15. Jahrhundert zur Aufgabe gesetzt, sein Land zu einer seefahrttreibenden Nation zu machen. Schon gleich im Anfang ging er an die Erforschung des Nordatlantik. Zuerst wurden die Azoren entdeckt oder vielmehr wiederentdeckt, denn diese Inselgruppe war bereits den Alten bekannt, hatte man dort doch Münzen aus Karthago gefunden. Bereits 1439 waren die Azoren in den Seekarten eingezeichnet. Wahrscheinlich aber hatten die Portugiesen sie schon zehn Jahre vorher besucht, war sie doch nur 800 Seemeilen von den Küsten Portugals entfernt und mit den damaligen Karavellen leicht zu erreichen.

Um noch weiter in den Atlantik vorzudringen, brauchte man noch seetüchtigere Schiffe, als es die Karavellen an und für sich schon waren. Die portugiesischen Seeleute waren es gewohnt, in kleinen Segelfahrzeugen und selbst in offenen Booten Küstenschiffahrt und Fischerei zu betreiben. Sie wußten auch, wie man ein seetüchtiges Schiff baute. Außerdem waren sie hervorragende Nautiker. Das waren die Vorbedingungen für Entdeckungsfahrten über weite Seegebiete.



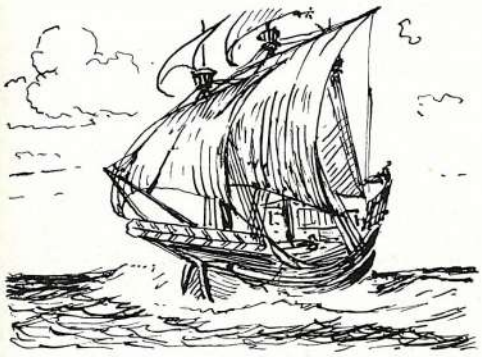
Hansekogge um 1350

Prinz Heinrich holte den dänischen Lotsen Abelhart nach Sagres, wo der Prinz eine Seefahrtschule errichtet hatte. Die Dänen waren nur an Island und Grönland interessiert, weniger an dem amerikanischen Festland, das ihnen für eine ständige Besiedlung und Handelsverbindung doch zu weit entfernt lag. Prinz Heinrich aber entnahm aus den Schilderungen Abelharts, daß zwischen Grönland und dem Festland ein offenes Meer lag, die Davis-Straße. Hier glaubte er, einen Weg nach Indien gefunden zu haben.

So kreuzten von 1440 an portugiesische Schiffe auf dem Atlantischen Ozean. Man hielt diese Reisen sehr geheim. Sie wurden nur jenen bekanntgegeben, die unterrichtet darüber sein mußten. Die einzigen Reisen, die an die Öffentlichkeit kamen, waren jene zu den afrikanischen Küsten. Zwei erfolgreiche Transatlantikreisen wurden aber doch bekannt, und das war um das Jahr 1450 die Fahrt des Diego de Teive, die über die Azoren zu den Fischgründen auf den Großen Bänken führte und jene von

Joao Vaz Corte Real und Alvaro Martins Homem, die 1472 eine amerikanische Insel entdeckten, die später den Namen Neufundland erhielt.

Bald nach der Reise de Teives segelten in aller Stille Fischer von den Häfen Portugals nach jenen Bänken, wo es Kabeljau im Überfluß gab. Kurz darauf kamen von Nordspanien die Basken und nicht viel später die westenglischen Seeleute aus Bristol. Von diesen Reisen drang damals nichts in die Öffentlichkeit, fürchtete man doch zu sehr die Konkurrenz. Wie der derzeitige Gesandte Spaniens in England berichtete, rüstete die Stadt Bristol, die als Hauptumschlagsplatz des Stockfisches, des ausgenommenen und getrockneten Kabeljaus, galt, von 1491 bis 1497 alljährlich viele Karavellen aus, die auf die Suche gehen sollten nach Brasilia und Antillia. Dieses gesuchte Brasil aber war der fette Kabeljau von den Großen Bänken.



Englisches Handelsschiff um 1420

Um diese Zeit kreuzte auch Giovanni Caboto den westlichen Ozean. Caboto war ein italienischer Seefahrer, der in englische Dienste getreten war und sich dort John Cabot nannte. John Cabot war um das Jahr 1424 wahrscheinlich in Genua geboren, kam um 1490 nach Bristol und stieß nach mehreren vergeblichen Versuchen, einen Seeweg nach Indien zu finden, am 24. Juni 1497 auf die Festlandsküste Nordamerikas, wahrscheinlich Labrador, und auf die Insel St. John. Auf einer weiteren Reise 1498 verfolgte er die Ostküste Nordamerikas bis hinunter nach Florida. Cabot zu Ehren wurde die Einmündung des St. Lorenz-Golfes in den Atlantischen Ozean Cabot-Straße genannt.

Nach der ersten Reise Cabots, die ihn an die Küste Labradors brachte, unternahmen die Portugiesen Joao und Francisco Fernandes und Joao Gonçalves von den Azoren aus ebenfalls Expeditionen nach der Ostküste Nordamerikas bis hinunter nach Florida. Über das Ergebnis dieser Reisen ist zwar nichts bekannt geworden, doch muß man damit sehr zufrieden gewesen sein, denn der König bewilligte ihnen zehn Pfund aus seiner Börse.

Inzwischen war Neufundland zu einem geschäftigen Handelsplatz geworden. Es war aber nicht nur der Kabeljau, der hier gehandelt wurde, sondern die schlauen Geschäftsleute aus dem Westen Englands hatten aus der Entdeckung eines Hafens Nutzen gezogen, in dem kein Monarch regierte und in dem es keine Handelsbeschränkungen gab. So entwickelte sich ein freier Handel mit allen möglichen Dingen, die unter den Schiffen ausgetauscht wurden. Kaufleute waren es, die mit Schiffen hinausgingen, einen Handel aufbauten und zur Blüte brachten. Das war auch dem König von Portugal zu Ohren gekommen, der anordnete, daß die von den Großen Bänken zurückkehrenden Fischer ein Zehntel ihres Verdienstes an die Zollbehörden abzuliefern hätten.

Spanische Karavelle gegen Ende des 15. Jahrhunderts

Einen anderen wichtigen Beweis, daß den Portugiesen die Festlandsküste Nordamerikas schon lange vor Kolumbus bekannt gewesen sein muß, hat man in einer bemerkenswert geschickten und genauen Segelanweisung gefunden, die Cabral für jene Reise erteilt worden war, auf der er offiziell Brasilien entdeckte. Dieses Land muß den Portugiesen noch vor der Mitte des 15. Jahrhunderts bekannt gewesen sein; denn die Küste ist auf einer 1448 von Andrea Bianco gezeichneten Karte angegeben, und zwar so genau, daß man die Karte beinahe heute noch benutzen könnte. Es dürfte nun völlig unmöglich sein, Karte und Segelanweisung so genau abzufassen, wenn man nur einen ganz kleinen Teil des Atlantik von den Azorenfahrten, den Guineareisen und den großen Expeditionen des Bartholomeo Diaz und Vasco da Gamas kennt. Derartige Kenntnisse konnten nur in einem halben Jahrhundert mehr oder weniger weiter Atlantikfahrten erarbeitet werden. Von 1440 an segelten portugiesische Karavellen, die mit hervorragenden Nautikern, guten Seeleuten und Fischern bemannt waren, hinunter zu den Küsten Afrikas, zu den Azoren und den Neufundlandbänken, in die Davis-Straße und nach Florida.

Kolumbus muß auch von diesen Reisen gewußt haben. Es wäre ihm ein Leichtes gewesen, nach Grönland, Neufundland oder Labrador zu segeln. Diese Gebiete aber mied er wie die Pest. Er vermied es aber auch, den Äquator zu kreuzen und segelte nicht ein einziges Mal südlich der Linie. Nachdem er die Breite Südportugals verlassen hatte, ging er ein wenig südlicher, bis er den Passat erreicht hatte, und lief dann vor diesem nach Westen gegen Indien, eine Reise, die kaum schiefgehen konnte. So entdeckte er durch Zufall das reiche Amerika. Im Gegensatz zu allen anderen vorhergehenden Fahrten wurde die Reise des Cristoph Kolumbus zu einer Großtat, die unermeßliche Folgen nach sich zog.

Wer ist wer?

Wilhelm Ihno Adolf von Freeden

Wilhelm Ihno Adolf von Freeden, geboren am 12. Mai 1822 in Norden/Ostfriesland, studierte Mathematik und Naturwissenschaften. Schon frühzeitig hatte er erkannt, wohl angeregt durch die Arbeiten des nordamerikanischen Marineleutnants Matthew Fontaine Maury, daß eben die beiden Wissenschaften, denen er sich verschrieben hatte, auch die wichtigsten Grundlagen der Navigation waren. Nachdem von Freeden von 1845 bis 1856 als Oberlehrer am Gymnasium zu Jever gewirkt hatte, wurde er als Rektor an die Seefahrtschule zu Elsfleth berufen, die er bis 1867 leitete. Auf sein Betreiben hin wurde 1877 in Hamburg die „Norddeutsche Seewarte" ins Leben gerufen, deren Leitung man ihm übertrug. Nach der Wiederherstellung des Deutschen Reiches 1871 wurde diese umbenannt in „Deutsche Seewarte." Nach seinem Rücktritt 1874 widmete er sich gänzlich der Schriftleitung der Seefahrtszeitschrift „Hansa", die er ab 1870 nur nebenamtlich geleitet hatte. 1890 legte er die Redaktion nieder und zog nach Bonn, wo er am 11. Januar 1894 starb. ge.

Dr. Georg von Neumayer

Der wirkl. Geheime Admiralitätsrat Professor Dr. Georg Balthasar von Neumayer, geboren am 21. Juni 1826 in Kirchheimbolanden/Rheinpfalz, war Hydrograph und Geophysiker. Im Jahre 1857 gründete er in Melbourne ein Observatorium für Geophysik, das er bis 1864 leitete. Als 1867 Wilhelm Ihno Adolf von Freeden in Hamburg die „Norddeutsche Seewarte" ins Leben gerufen hatte, 1871 umbenannt in „Deutsche Seewarte" (heute „Deutsches Hydrographisches Institut"), die er bis 1874 leitete, wurde 1875 Neumayer als sein Nachfolger berufen. Dieser hatte sich inzwischen einen Namen gemacht, als er 1873 als Hydrograph der Kaiserlichen Marine zu Berlin die Zeitschrift „Hydrographische Mitteilungen" (aus dem Griechischen hydro = Wasser, Hydrographie = Wasserbeschreibung), die ab 1875 als „Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie" erschienen, herausgab. 1903 trat der Wirkl. Geheime Rat Professor Dr. von Neumayer von der Leitung der Deutschen Seewarte zurück und ließ sich in Neustadt a. d. Hardt nieder, wo er am 24. Mai 1909 starb.

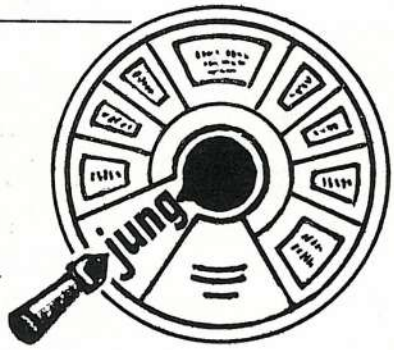
Eine Auszeichnung, die für bedeutende hydrographische Leistungen verliehen wird, ist die am 17. Juli 1897 gestiftete „Georg Neumayer-Medaille". Von den bisherigen Inhabern der Medaille waren Angehörige der Seewarte Kapitän Carl Koldewey und Professor Wladimir Köppen.

Von den zahlreichen Arbeiten Neumayers sind zu erwähnen: „Die Erforschung des Südpolargebiets" (1872), „Die internationale Polarforschung 1882/83, Ergebnisse der deutschen Stationen" (zusammen mit Börgen, 2 Bände, 1886) und „Auf zum Südpol! 45 Jahre Wirkens zur Förderung und Erforschung der Südpolar-Region 1855—1900" (1901). ge.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ▪ Essomarine-SCHMIEROELE

Telegraf auf



Auf dem Hochsitz

HANS von DERP

Auf dieser Reise hatte ich in Djibouti Glück. Die Liegezeit war lang genug, um einer Einladung ins Inland Folge leisten zu können. Vielleicht bin ich ein etwas komischer Seemann, weil mich nämlich nicht die Häfen, sondern das Land dahinter interessieren. Außerdem habe ich lange geschwankt, ob ich nicht lieber Förster oder Jäger werden sollte.

Mein Gastgeber war auch ein leidenschaftlicher Jäger, und das im Somaliland. Ich versprach mir einiges.

Zum Frühstück schon ging es los, allerdings zunächst ohne daß ich es wußte. Es gab kalten Kalbsbraten, Eier und andere gute Dinge. „Wundervolles Kalbfleisch!" — sagte ich. — „Das ist kein Kalbfleisch, das ist Tukula!" — sagte man mir. Ich war neu im Lande und wollte mich nicht blamieren. So vermied ich zu fragen, was Tukula sei. Später gab es wundervollen geräucherten Schinken, ich lobte den Schinken. „O nein, das ist kein Schinken, das ist nur geräuchertes Tukula."

Mittags gab es eine ausgezeichnete Hühnerbrühe, eine Leberpastete und eine Kalbshaxe. Auf meine verwunderte Äußerung, über so viel verschiedene Gerichte hier im Busch, teilte mir die gütige Hausfrau mit, daß alles Tukula sei.

Auch die Hühnerbrühe. Am Abend gab es dann eine kalte Platte mit Salami, Leber- und Blutwurst, und als ich hörte, daß auch das alles Tukula sei, konnte ich mir doch nicht mehr verkneifen zu fragen, um was für ein vielseitiges Tier es sich hier handle. Herr N. klärte mich auf: es war der Buschbock, den man hier so nannte, eine Gazellenart. „Ach übrigens", — sagte Frau N. zu Herrn N. — „wir brauchen auch wieder ein Tukula."

— „Ach, ja, richtig, beinahe hätte ichs vergessen! Entschuldigen Sie mich für einen Moment!", Herr N. nahm sein Gewehr und ging ums Haus herum. Es war eine mondhelle Nacht. Ich war einigermaßen überrascht, als ich Herrn N. in das hinter Rosenbüschen diskret versteckte Örtchen verschwinden sah, aus dem sehr bald der Knall ertönte. Der Knall eines Schusses natürlich, eines Schusses aus einem Gewehre meine ich. Ein Tukula hatte daran glauben müssen.

Die Sache ging folgendermaßen vor sich: hinter jenem Örtchen hatte Herr N. ein Kleefeld angelegt, Klee ist den Tieren dieser Gegend unbekannt, aber er schmeckt ihnen trotzdem. Besonders die Tukula sind scharf darauf. Und da sie außerordentlich zahlreich sind, kümmern sie sich auch nicht weiter um die so eigenartig entstehenden Verluste. Zwar kann man diese Art des Schießens nicht gut Jagd nennen, obgleich eigentlich nichts dabei ist, was gegen den guten waidmännischen Ton verstößt, wenn man von der Eigenart des Hochsitzes absieht. Trotzdem wollte ich doch einmal versuchen, ein Tukula da zu schießen, wo es zu Hause ist, im Walde, und nicht auf Herrn N's Kleefeld. Ich mußte allerdings fast eine Woche lang im Walde herumkrebsen, bis ich ein Buschböckchen vors Gewehr bekam.

Zweige und Blätter verdeckten es noch derart, daß ich nicht sehen konnte, wo vorn und wo hinten war. Ich sah nur den roten Fleck, der sich von Zeit zu Zeit bewegte. Ich verhielt mich fein still und wartete. Doch da kroch ein merkwürdiges Gefühl meine Beine herauf. Wanderameisen! Diese schönen zentimeterlangen schwarzen Wanderameisen, sie haben die merkwürdige Angewohnheit, nur dann zu beißen, wenn sie eine Bewegung unter sich fühlen. Irgendwie hatten sie den Eingang in meine langen Khakihosen gefunden, aber trotz der Höllenqualen, die ich ausstand, wandte ich keinen Blick vom roten Fleck vor mir und hielt den Finger am Abzug. Die verdammten Ameisen setzten ihren Weg unbeirrt fort, aber sie liefen mir nicht geradewegs nach oben, sondern in Spiralen um meinen Oberschenkel herum. Und dann passierte es. Ihre Vorhut war bereits an einer unmöglichen Stelle angekommen, da bewegte sich mein Buschbock und wurde frei sichtbar. Und ich bewegte mich auch, um zu schießen, die Wanderameisen fühlten den Boden unter sich wanken und bissen hinein, da wo sie gerade waren.

Blattschuß wurde es keiner, und daß ich das Tukula überhaupt traf, hatte nur damit zu tun, daß ich so nahe dran war. Entgegen aller waidmännischer Regel schmiß ich mein Gewehr weg und sprang, brüllend wie ein gepfählter Ochse, aus den Hosen.

Seitdem jage ich nur noch Kakerlaken.

(Aus dem Band „Der schwarze Hubertus", Adolf Sponholtz Verlag, Hannover)

Wo kommt der Ausdruck her? – Jemandem einen Dämpfer aufsetzen . . .

Das ist ein hübscher Vergleich (der übrigens mit Dampf nun leider gar nichts zu tun hat). Setzt man jemand einen Dämpfer auf, so versteht man darunter, man bremst ihn ab, man besänftigt, mildert, bändigt ihn. Und gedacht ist dabei an das Eindämmen. Das eigentliche Bild ist dem Reich der Musik entnommen. Der Ton von Blasinstrumenten kann von aufgesetzten Dämpfern abgeschwächt und sanft werden. Wer Trompete bläst, kennt ja jene mechanische Vorrichtung, die man dem Blasinstrument aufsetzt, wenn man den Ton eindämmen will. Einer Trompete einen Dämpfer aufsetzen — einem explodierenden Menschen einen Dämpfer aufsetzen — der gleiche Vorgang bei gleichbleibender Wirkung.

Die Luftnelke

Auf MS „X" kam ein neuer Funker an Bord. Er war ein großer Blumenfreund. An den Wänden und in den Fenstern seiner Kammer standen und hingen alle Sorten von Gewächsen und Kakteen. Auch in seinen Gesprächen bewies er eine große Kenntnis der Blumenpflege und erweckte den Anschein eines Fachmannes auf diesem Gebiet.

Eines Tages sah er beim II. Offizier ein gar seltsames Etwas im Fenster hängen. Fünf distelartige, grau-grüne Triebe, von einem sehr kurzen Stengel ausgehend, hingen ohne Topf und Erde mitten im Fenster und schaukelten leise hin und her. Interessiert trat er näher. „Das ist eine Luftnelke", sagte der Zweite, „sie ernährt sich direkt aus der Luft. Man muß sie nur ab und zu begießen." Der Funker konnte das amüsierte Grinsen der hinter ihm Stehenden nicht sehen, alle wußten, daß dort das Kraut einer Ananasfrucht hing.

Die gleich darauf erfolgenden Verkaufsverhandlungen blieben unter dem Hinweis der Seltenheit und Kostbarkeit dieses schönen Exemplars zunächst erfolglos. Doch nach einigen Tagen strahlten beide vor Freude, als nämlich der Zweite sein „Schächtelchen" (Bier) betrachtete und der Funker seine „Luftnelke".

In den nächsten 14 Tagen sah man nun den FO oft seine neue Errungenschaft mit Hilfe einer wassergefüllten Flitspritze bestäuben. Doch es ließ sich trotz aller Pflegekunst bald nicht mehr verheimlichen, daß an einzelnen Stellen kleine braune Flecke auftraten. Er verdoppelte nun seine Bemühungen, wechselte den Platz, setzte dem Wasser Dünger zu und sammelte Regenwasser. Unter dem Sonnensegel des Brückendecks konnten die W. O.'s ihn nun beobachten, wie er hingebungsvoll seine Pflanze begoß.

Es ging alles gut bis zum Abschiedsabend der Passagiere. Da hatte der Oberkoch eine Reihe von Ananas ausgehöhlt und zurechtgemacht. Diese wurden nun auf einem silbernen Tablett serviert, jede Frucht eingebettet in einer „Luftnelke". Der Funker kam gerade von oben, der Salonsteward mit dem Tablett aus der Kombüse. Die Begegnung erfolgte vor der O.-Messe. — Selten hat man ein so dummes Gesicht gesehen, wie dasjenige des F. O.'s, und das Gelächter aus der Messe tat ein übriges. Der Funker ergriff eine der Früchte, wohl um sie näher zu betrachten. Der Inhalt lief aus, verdutzt sah er auf die leere Hülle. Der Steward fluchte, der Funker trat den Rückzug an, ging aufs Brückendeck und warf seine teuer erkaufte „Luftnelke" wutentbrannt in die See. Während dieser Reise hat er mit dem Zweiten nicht mehr gesprochen. Uwe Diercks

Was ist ein feiner Kerl?

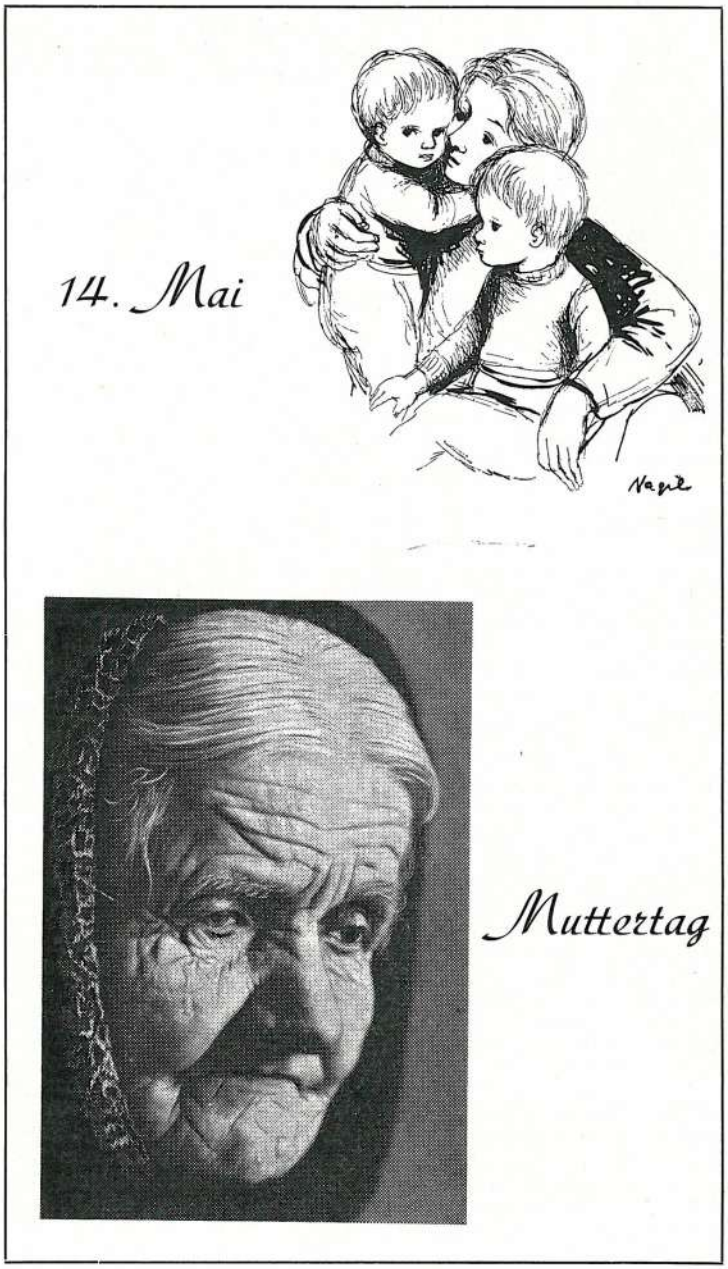
... durch den wir unserer selbst froh werden. Es kann einer ruppig, bärbeißig, brummig, mürrisch, verschlossen, grantig, mufflig, barsch und rauh sein und doch unter dieser unansehnlichen, ja beinahe häßlichen Schale das goldene Herz eines feinen Kerls verbergen. Beispielsweise von uns Seeleuten sagt man das: Ein gutes Herz unter einer rauhen Schale.

Umgekehrt kann einer schillern von glänzenden Eigenschaften, wie Intelligenz, Liebenswürdigkeit, Freundlichkeit, Höflichkeit, Gewandtheit und vielem anderen mehr, und trotzdem sagen wir: Nichts dahinter.

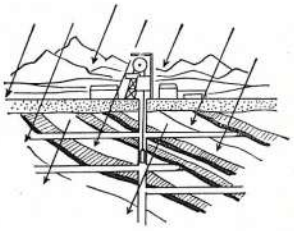
So ist es also nicht, daß gute Eigenschaften einen feinen und schlechte einen miserablen Kerl ausmachten. Woran liegt es dann? Kann etwa nur ein Kapitän oder auch ein Moses, etwa nur ein Chief oder auch ein Reiniger ein feiner Kerl sein? Das ist es auch nicht, die Stellung oder der Dienstgrad, das wissen wir, das haben wir alle schon erfahren. Es gibt überall so'ne und so'ne: mittschiffs, achtern, an Deck, im Hammerwerk, in Kombüse und Pantry. Mit dem Alter hat das auch nichts zu tun. Auch unter den Jungen und unter den Alten gibt es so'ne und so'ne. Der feine Kerl muß auch nicht einmal unbedingt sympathisch wirken. Denn die Sympathie, die wir einem entgegenbringen, ist von uns selbst abhängig und davon, ob der andere und ich die für uns speziell richtige Antennen- und Empfangsabstimmung haben. Aber über einen feinen Kerl gibt es ja keinen Zweifel. Er ist es oder er ist es nicht. Und zwar einstimmig in den Augen aller, die mit ihm zu tun haben. Sogar Frauen können feine Kerls sein. Oft hört man diese Bezeichnung angewandt, wenn wir ein weibliches Wesen meinen, das wir gern haben und achten.

Feiner Kerl zu sein, ist kein Beruf, kein Vorzug der Jugend, kein Verdienst des Alters, ein feiner Kerl zu sein ist nicht Sache der persönlichen Sympathie oder Antipathie, ist nicht einmal auf ein Geschlecht begrenzt.

Eines aber ist ein feiner Kerl ganz bestimmt niemals: falsch. Vielmehr weiß man bei ihm, woran man ist, denn er hat nichts zu verbergen. Man weiß immer, wie er es meint, ja noch mehr, man weiß sogar, daß er es gut meint in allem was er tut, denkt, fühlt und sagt. Deshalb ist ein feiner Kerl, dem wir erlauben, unfeine Dinge über uns selbst zu sagen. Denn der feine Kerl meint es gut mit uns, weil er selbst in Ordnung ist. Deshalb kann er es sich auch leisten, seine Kameraden und Kollegen gern zu haben, Rücksicht auf sie zu nehmen, sie neben und sogar über sich gelten zu lassen, sie freimütig anzuerkennen und ihnen ein gutes Wort zu gönnen. Darum erlauben wir ihm allein es, uns die Wahrheit über uns selbst zu sagen. Er darf viel von uns verlangen und fordern, weil wir spüren, daß er ein Recht dazu besitzt. Wir erkennen im Umgang mit ihm, daß er bei allem, wozu er uns auffordert, veranlaßt oder anregt, davon ausgeht, daß wir genauso o.k. sind, wie er selbst. Er schenkt uns das Bewußtsein unseres Wertes, die Achtung vor uns selbst, spornt uns an zum Besseren. Er lockt unser besseres Ich aus uns heraus, schenkt es uns, einfach, weil er uns mag. Und wir danken es ihm, suchen seine Nähe, seinen Einfluß, seinen Umgang, seine Freundschaft. Wir danken es dem feinen Kerl, daß er das Beste aus uns herauszuholen versteht. Er tut es, indem er gibt, was alle anderen nur haben wollen: Geltung, Anerkennung. Wir mögen solche Menschen, die uns mögen und die uns damit einladen, auffordern und anspornen, genauso zu werden, wie sie: Ein feiner Kerl.



Strahlen AUS DEM WELTALL

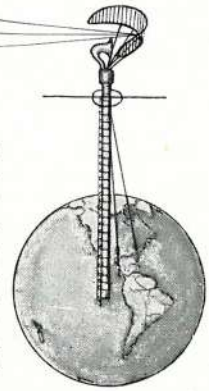


Überall auf der Erde kann man mit feinsten Meßgeräten kosmische Strahlen nachweisen. Auf höchsten Berggipfeln, in tiefsten Bergwerken sind sie vorhanden. Sie durchdringen kilometerdicke Erdschichten. Ihre Herkunft ist ungeklärt. Von der Sonne kommen sie nicht, auch nicht von verbrennenden Sternen. Sie sind einfach da. Ein ungelöstes Rätsel, ein Leckerbissen für Wissenschaftler und Explorer-Satelliten.

v. Höveling
FARBEN

J.A. SCHLÜTER SÖHNE
DKW = Sicherheit
J.A. Schlüter Söhne
Bollindamm 2/3 - 45 22 51 - Rentzelstr. 36/48

Im Blickpunkt



Vier Ereignisse hielten in diesen Tagen die Welt in Atem: Spektakulär geht der Eichmann-Prozeß über seine makabre Bühne. Zwei weitere Geschehnisse vollziehen sich in jener Stille, in der schon oft das Entscheidende in die Welt getreten ist. Da haben sich einmal die Vorausberechnungen und Schätzungen für die durch die Vereinten Nationen vorgenommene Weltvolkszählung als falsch erwiesen. In Asien leben rund 100 Millionen Menschen mehr, als man dachte. Bei dem dritten Ereignis handelt es sich um eine komplex zu sehende Summe von Tatsachen: Kennedy hat zur Erleichterung der Abrüstungsverhandlungen von Mc Millan den Verzicht auf die Atombombe verlangt. Der britische Premier bestand jedoch auf die Mittel, „zur Not allein Krieg zu führen". Zum anderen kündigte de Gaulle weitere Atomwaffenversuche an, während man sich in Genf um die kontrollierte Einstellung dieser Versuche bemüht. Das letzte Ereignis ist wieder ein Paukenschlag, eine Weltsensation, deren Datum unsere Nachkommen werden auswendig lernen müssen. Der erste Mensch im Weltraum.

Die Endlösung

Durch die weltweiten Ausmaße und die Perfektion der Nachrichtentechnik lenkt der Eichmann-Prozeß die Aufmerksamkeit zwingend auf einen Begriff hin, der beginnt, unser Denken zu beherrschen, auf den Begriff Menschheit. Die Tatsache des Versuches der Vernichtung einer Menschenrasse liegt als frevelhafter Eingriff in das Gefüge der Menschheit vor uns. Sie führt uns zwangsläufig eine andere Tatsache vor Augen: Jedes Volk, jede Rasse, ja die ganze Menschheit besteht aus Einzelmenschen, die alle unsere Nächsten sind. Es stimmt sehr nachdenklich über den Zufall, daß dieser Prozeß zeitlich mit der wenig beachteten Feststellung zusammenfällt, daß in Asien 100 Millionen Menschen mehr leben, als man annahm.

Hundert Millionen Menschen mehr

In einer durchschnittlichen Übersicht sehen die über die Weltbevölkerung angestellten Berechnungen und Schätzungen so aus: Vor 5000 Jahren 20 Millionen Menschen. Jährlicher Zuwachs heute fast 40 Millionen, also das Doppelte. Die erste Milliarde war im Jahre 1850 erreicht. 50 Jahre später bereits die zweite. Wenn sich der Prozentsatz der Zunahme auf dem augenblicklichen Stand hält, wird sich die Erdbevölkerung im nächsten halben Jahrhundert abermals verdoppeln. Doch wie die Zählung in Asien zeigt, wächst der Prozentsatz des Zuwachses. In welchem Maße er anwächst, läßt sich nicht vorausberechnen. Es handelt sich schließlich um Menschen, und zwar um ihr Intimstes, Eigenstes und zugleich um den gewaltigsten Trieb, den sie kennen, um den Fortpflanzungstrieb. Kein Elektronenhirn könnte mit sicheren Faktoren dieser „Produktion" gespeist werden, um sichere Ergebnisse zu errechnen. Das sind also die Tatsachen: Rasantes Anwachsen der Weltbevölkerung und unkontrollierbarer Zuwachs trotz des gewaltigen Aderlasses zweier Weltkriege. Die Ursachen sind bekannt. Sie liegen im Sieg des Menschen über die Natur, erfochten mit den Waffen der medizinischen Wissenschaft gegen Krankheit, Epidemien und Seuchen, erfochten mit den Waffen der Technik gegen Unbilden, Gefahren und Katastrophen aus dem Bereich der klassischen Naturelemente.

Doch dieser Sieg gleicht einem zweischneidigen Schwert. Nicht Fortschritt allein brachte er, sondern auch die Bedrohung der natürlichen Existenzgrundlagen des Menschen durch Übervölkerung. Diese Gefahr ist erkannt. Die Reaktion zeigte sich bereits in folgenden Tatsachen: Internationale Ärztekongresse empfehlen allen Regierungen Geburtenkontrolle. Die katholische Kirche, die Sowjetunion und einige große asiatische Länder, die zum Teil über Jahrtausende religiöse und politische Anbeter des Kindersegens waren, revidieren ihre Grundsätze und ergreifen bevölkerungspolitische Maßnahmen gegen diesen selbstmörderischen Blutquell. Ähnlich wie im Eichmannprozeß zeichnet sich auch hier der Beginn einer neuen Ära universalen Denkens ab. Denn diese religiöse Revision, diese nationalen Maßnahmen werden zum ersten Male in der Weltgeschichte bestimmt und getragen von einer Verantwortung, die über die vor der Familie, vor der Nation und der Rasse gestellt wird. Es ist die Verantwortung vor der ganzen Menschheit. Damit wird dieser Begriff aus seiner Abstraktion und Anonymität befreit und tritt heraus als eine lebendige Einheit, die nichts anderes als die Summe aller Nächsten ist. In letzter Konsequenz und idealer Vollendung würde dieses durch die erkannte Gefahr hervorgerufene Phänomen des konkreten Menschheitsdenkens nach dem Sieg über die Natur u m uns auch noch den Sieg über die Natur i n uns bedeuten. Dann nämlich, wenn wir diesen Kampf gegen die Übervölkerung aus der Ebene des rationell technischen in die der Ethik erheben würden.

Größte Kraft im kleinsten

Derselbe rastlose Forscherdrang, der Ärzte den lebenden menschlichen Körper öffnen ließ, um dessen Geheimnisse zu ergründen, ließ die Atomphysiker in den Mikrokosmos vordringen. Sie fanden das Atom, und daß es nicht das Unteilbare sei, wie der Name sagt, und sie fanden damit naturwissenschaftlich die faustische Kraft, die diese Welt im Innersten zusammenhält. Gepeitscht von der Furie des zweiten Weltkrieges, nutzten sie diese unheimliche Urkraft zur Massenvernichtung. Sie brachte einen Sieg, und der Frieden wurde verloren. Die Reaktion darauf ist die Addition der Todesangst aller Menschen, die in ihrem Ausmaß ganz der Menschheitsgefahr „Atom" entspricht. Auf der anderen Seite eröffnet die Erschließung der unerschöpflichen nuklearen Energie die Aussicht auf das materielle Paradies auf Erden. Stalin und Eisenhower, Chruschtschow und Kennedy, Albert Schweitzer, die Göttinger Professoren, die Uno, der Weltsicherheitsrat, die Gipfel- und Abrüstungskonferenzen, die äußerst spannungsgeladene Atompolitik Deutschlands, Englands, Frankreichs und der Nato, sie alle befinden sich in einem gigantischen globalen Ringen, in dem es wiederum um die Kontrolle einer Urnaturkraft aus Verantwortung vor der gesamten Menschheit geht. Wiederum tritt dieser Begriff damit aus seiner Anonymität und Abstraktion heraus. Jeder einzelne der Menschheit ist bedroht, für jeden einzelnen gilt es, sich davon zu befreien. Aber nicht nur mehr für mich allein, sondern für mich u n d meinen Nächsten, zu dem plötzlich auch der Fernste geworden ist, ist die Atomfrage eine Frage um Sein oder Nichtsein. Was unsere Politiker, Wissenschaftler und Militärs erreichen, um der Atomkraft Herr zu werden, sie unter Kontrolle zu bringen, das geht jeden einzelnen der ganzen Menschheit an. Wieder läßt uns eine Gefahr in gemeinsamer Abwehr zusammenrücken. Wieder erkennen wir im Einzelschicksal und dem der Nation das Menschheitsschicksal. Aber auch beim Atom geht es weder ausschließlich um materielle Physik noch nur um die Leistungen der Politiker und Diplomaten, sondern wiederum in letzter Konsequenz und idealer Vollendung um das Freikämpfen für die Herrschaft der Nächstenliebe auf dieser Erde.

Die große Übersicht

Nach dem Eindringen in den Mikrokosmos ist der erste Astronaut nun auch in den Makrokosmos vorgedrungen, zunächst nur 106 Minuten lang und nur einer, ein russischer Major. Trotzdem hat die Raumfahrt nun grünes Licht. Nach der Durchforschung der Grenzenlosigkeit des Kleinsten erfolgt nun die der Grenzenlosigkeit des Größten. Sie wird zur Erkenntnis der Identität beider Unendlichkeiten führen. Sicherlich beseelte diese Ingenieure der Zukunft, diese Propheten aus mathematisch-physikalischer Berechnung, die bemannte Satelliten schufen und schaffen, derselbe Forscherdrang, wie Atomphysiker und Mediziner. Genauso sicherlich bedeutet dieser Sieg über die Erdenschwere nicht nur die Eroberung des Raums und eventuell die Erschließung neuen Lebensraumes für die Übervölkerung der Erde auf anderen Planeten, nicht nur die Aussicht auf Erschließung neuer kosmischer Energiequellen und Beeinflussung des Wettergeschehens, nicht nur phantastische Aussichten für unsere Nachrichten-, Verkehrs- und Fernsehtechnik eröffnet dieser erste Raumflug, sondern wiederum bringt er auch ungeheuerliche Bedrohung mit sich. Denn nicht nur idealistische Forscher standen und stehen dahinter, sondern auch die Militärs. Was bedeuten feindliche bemannte Satelliten als Beobachter, Spione, Kontrolleure und Atomwaffenträger für die Menschheit? Nichts anderes als die totale Bedrohung dieser Menschheit. Und damit sind wir wieder bei der Konkretisierung dieses Begriffes. Die Heraufbeschwörung der Gefahr des ungehemmten Blutquells durch Medizin und Technik ist sicherlich in friedlicher Absicht geschehen. Dagegen ist die Atom-

Fortsetzung 3. Umschlagseite

KREISELKOMPASS = Sicherer Kurs
„SELBSTEUER" = Schnelle Reise
Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt

Klar bei Schmunzelauge

Wer Arbeit kennt . . .

Das schwedische Motorschiff „Torsten" war schon seit 18 Monaten in der Auslandsfahrt und die Mannschaft war allmählich international an Bord. In Durban war als letzter Schrei ein Matrose namens Jimmy an Bord gekommen. Alles merkte schnell, Jimmy hatte die Arbeit nicht erfunden und drückte sich wo und wie er konnte. Kein Wunder, daß er dem Bootsmann und dem Ersten bald ein Dorn im Auge war. Wurde er zur Rede gestellt, tat er entweder vollkommen uninteressiert oder spielte den Beleidigten und hatte tausenderlei Ausreden. Dabei war er in seinen Antworten und Ausflüchten so raffiniert und schlagfertig, daß er sogar noch oft die Lacher auf seiner Seite hatte.

Nun hatte die „Torsten" in Rio gelöscht und war in Ballast auf der Fahrt nach Rosario, um Getreide für England zu laden. Die Decksmannschaft hatte vollauf zu tun mit Räume fegen und Schotten bauen, damit das Schiff ladeklar in Rosario ankam.

Als der Erste sich eines Vormittags vom Fortgang der Arbeiten überzeugte, sah er in Luk 2, daß Jimmy vier Mann von der Arbeit abhielt, indem er allerland Jokus mit seinen Taschenspielertricks, die er fabelhaft beherrschte, vorführte.

„Now it is enough", rief der Erste wütend von oben Jimmy zu, „I write you in the blue book!" Darauf kreuzte Jimmy seelenruhig seine Arme auf dem Besenstiel und rief zurück: „You can write me in your blue book every day and on Sundays in the red book too!" Alles lachte und ging wieder an die Arbeit. H. M.

In Lebensgefahr —

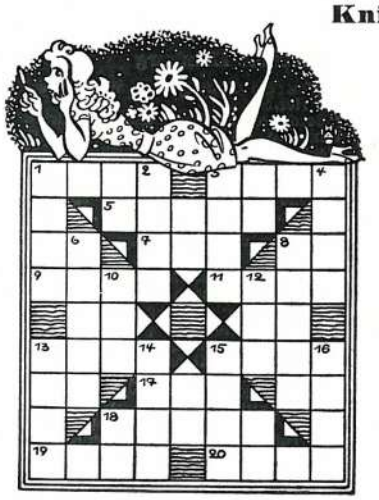
Ein Frachter aus Israel ist im Hafen eingelaufen. Die Israeli-Matrosen bevölkern die Hafenlokale. Kommt einer in die „Bunte Kuh". Da steht Hein an der Theke und ist menschenfreundlich. Sagt er zu dem Israeli: „Ich spendier' einen Grog für Dich." — Sagt der Israeli: „Grog trink ich nicht, ich bin strenggläubiger Jude." — „Und dann darfst Du niemals Grog trinken?" — „Nein, unsere Speisevorschriften dürfen wir nur bei Lebensgefahr verletzen." — Sinnt der Hein nach, wie er dem Kumpel aus Israel helfen kann. Sagt er zu ihm: „Du, wenn Du keinen Grog von mir annimmst, schlag ich dich tot." — „Ich bin in Lebensgefahr", sagt der Sailor aus Israel. Und daraufhin trinken sie zusammen — nein, nicht nur einen Grog. top

*

Weil's doch gar so eintönig ist, wenn man als Tiefwassermatrose allein auf St. Pauli-Spielbudenplatz wohnraumbewirtschaftet wird, hat Hein sich entschlossen, einem Angler-Klub beizutreten. Das hat immer noch was mit Wasser zu tun. Der Angler-Klub unseres Hein ist ein sehr vornehmer Angler-Klub. Er hat einen eigenen See, da im Holsteinischen irgendwo. Da setzen sie die kleinen Fische rein und angeln sie später wieder raus. Könnten sie einfacher haben, immerhin. Natürlich hat der Verein einen Präsidenten. Der führt Hein in die Wissenschaft ein. „Also der Mann da drüben, der ist nervenkrank, der angelt von wegen Beruhigung; und der da hinten, der angelt von wegen 'ab von Liebe', dem ist die Frau weggelaufen; und der da in der Ecke, das is ein Sportangler. Hat alles seine Wissenschaft. — Und warum wollen Sie hier angeln,, Herr Hein?" — „Ich? Ich wollte einen Fisch fangen?"

Haben Sie zollpflichtige Waren bei sich?

Knifflige Sachen

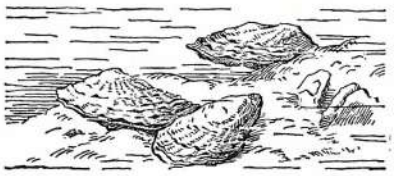


Kreuzwort-Rätsel

Waagerecht: 1. Kunststoff, 3. Einwirkung, 5. Komponist der Oper „Fra Diavolo", 7. Ende, 9. Kaisername, 11. Liebesgott, 13. Häufiges Wort der Psalmen, 15. Katzengeschrei, 17. spanischer Fluß, 18. Einzelteil kostbarer Halsketten, 19. Pabstname, 20. nordischer Frauenname.

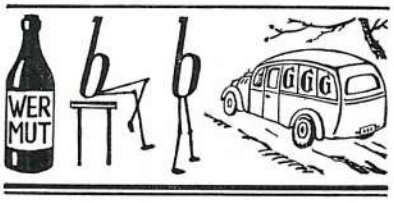
Senkrecht: 1. Name gräflicher Romanhelden, 2. Motorfahrzeug, 3. Ansprache, 4. Rheinstädtchen, 6. Mardergattung, 8. Prunkbecher, 10. Bodensenke, 12. französisch: König, 13. „Halt!", 14. Kriegsgott, 15. Damm, 16. Tongefäß auf Friedhöfen.

Gar nicht schwer



Wenn schon im Herbst der graue Nebel steigt, dann blüh'n sie noch und bringen Freude dir.
Doch wenn ihr Name noch ein „u" dir zeigt, siehst du sie auf dem Bild als Meerestier.

BILDERRÄTSEL



JAUCH & HÜBENER
Versicherungsmakler

JAUCH & HÜBENER G.m.b.H.
Rückversicherungsmakler

HAMBURG 11
TROSTBRUCKE 3

MULHEIM / RUHR BERLIN FRANKFURT a. M. MUNCHEN
SAARBRUCKEN WIEN

SM = Seemannsmission **AM = Apostulatus Maris**

Südamerika:
Aruba—San Nicolas: Seamen's Club Bernhardstreet 125 - AM -
Buenos Aires: Esmeralda 162 - SM -
Buenos Aires (Argent.): Independencia 20 - AM -
Concepcion (Chile): Avenida Victor - SM - Lamas 1273 - SM -
Curaçao—Willemstad: de Rouville Boulevard - AM -
Montevideo: Juan M. Blanes 1066 - SM -
Montevideo (Uruguay): Calle Washington 274 - AM -
Porto Alegre: Rua Sartoria 345 - SM -
Rio de Janeiro (Brasilien): Avenida Rio Blanco 173 - AM -
Rosario de Sta Fé (Argentina): Bvard Orono 645 - SM -
Rio de Janeiro: Rua Carlos Sampaio 46 A - SM -
Salvador: Bahia Brasilia, BP 47 - SM -
Santos: Estado de Sao Paulo Santo André - SM -
Valparaiso: Casilla 41 - SM -

Australien:
Adelaide: Luth. City Mission, 20 Marlborough Street St. Peters - SM -
Adelaide: St. Mary's Hall, Dale Street - AM -
Auckland: 17 Swanson Street - AM -
Brisbane: 7 Annie Str., Torwood - SM -
Brisbane, Q.: 421 Brunswick-Str. - AM -
Fremantle: 14 Queen Victoria Street - AM -
Geelong: Torquai Rd., Grovedale - SM -
Hobart, Tasmania: Lover Davey Street - AM -
Melbourne: 6 Kingley Str., Darebin N 21, Victoria - SM -
Melbourne: Catholic Club for Seafarers Unity-Hall Bourke Street - AM -
Newcastle: N. S. W., 2 Sonn Str. - SM -
Newcastle N.S.W.: 82 Hannell Street, Wickham - AM -
Sydney: 100 George Street, 97 Baryview Ave., Earlwood - SM -
Sydney, N.S.W.: 190 Kent Street - AM -
Timaru: 28 Cragie Avenue - AM -
Townsville: Jetty Road - AM -
Victoria: 341 Collins Street - AM -
Wellington: 22 Vivian Street - AM -
Whyalla (Südaustralien): 116 Elliot Street - SM -

Afrika:
Algier: Rue de Bercy, Voute 1 - AM -
Dakar: Im Internationalen Heim - SM -
Durban: 17/19 Renshaw Rd. Congella - SM -
Durban Natal: 360 Point Road - AM -
Kapstadt: Martinikirche, s. Longstreet - SM -
Lagos: Port Welfare Officer - SM -
Walfish Bay: Swakopmund - SM -

Ostasien:
Bombay 1: Archbishop's House Wodehouse Road - AM -
Calcutta 23: 4 Nimak Mahal Road - AM -
Hongkong: Catholic Club, Union Building, Connaught Road, 1. floor - AM -
Rangoon: Marine Club, 55/61, Strand Road - SM -
Singapore, 4: 510, Kampong Bahru Road Tel. 2 69 00 - AM -
Trincomalee: St. Joseph's College - AM -

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:

Seemannssonntag, **den 18. Mai 1961**
Seemannssonntag, **den 15. Juni 1961**
Seemannssonntag, **den 13. Juli 1961**

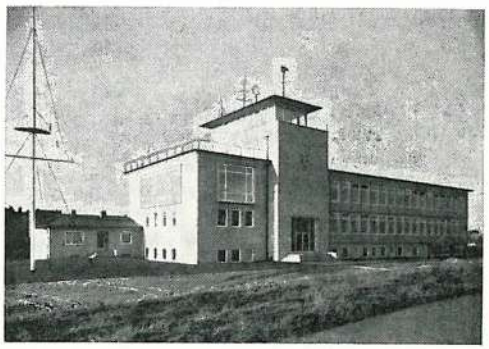
Frequenzen siehe „Kehrwieder" Nr. 4/61.

Wechselkurse wichtiger Währungen

(nach der-5%igen DM-Aufwertung)

1 US-Dollar	DM	4,—
100 belg. Franken	DM	8,—
100 dän. Kronen	DM	57,9111
100 neue franz. Franken	DM	81,0199
100 griech. Drachmen	DM	13,3333
1 Pfd. Sterling	DM	11,20
100 isl. Kronen	DM	10,5263
1000 ital. Lire	DM	6,40
100 holl. Gulden	DM	110,5323
100 norw. Kronen	DM	56,00
100 österr. Schilling	DM	15,3846
100 port. Escudos	DM	13,9130
100 schwed. Kronen	DM	77,3214
100 schweiz. Franken	DM	91,4742
100 span. Peseten	DM	6,6667
100 türk. Pfund	DM	44,4444
100 jugosl. Dinar	DM	—,70
1 intern. Goldfr.	DM	1,31

Seefahrtschule Cuxhaven



Bisher bestanden im Jahre 1961 die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4)** die Herren:
Rainer Bludau, Ingo Fiedler, Richard Friedrich, Etzart van Hoorn, Hellmut Kruse, Horst Küttner, Fred Müller, Heinrich Neumann, Antonius Schepers, Siegfried Schuschies, Gerhard Schwetscher, Edgar Sobottka, Hinrich Voss, Emil Weinberg, Kurt Wenzel;

die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:
Theodor Arndt, Gerhard Balschuweit, Frido Beers, Egon Brakhage, Gebhard Dinger, Horst Doliwa, Uwe Ebeling, Christian Fendler, Uwe Frischkorn, Dietmar Fuchs, Klaus Griebel, Johann Groeneveld, Erthur Hass, Harry Heitmann, Hermann Heuck, Hans Jakumeit, Rudolf Janssen, Claus Klein-Altstedde, Bruno Marquardt, Herbert Meyer, Ulrich Morisse, Heinrich Müller, Wolfgang Mürau, Eberhard Nerlich, Eilert Nickaes, Bernd Nolting, Artur Perpeet, Peter Perschke, Johann Peters, Reimer Peters, Jan Peters, Horst Petzold, Johann Quedens, Helmut Reysen, Ulrich Schulz, Hans-Joachim Schwarz, Otto Stelling, Rainer Stolle, Uwe Suhr, Günter Thomas, Wilhelm Wessels, Siegfried Wieland, Johannes Wilckerling, Jürgen-Peter Willgeroth;

die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 3)** die Herren:
Walter Block, Harald Bohland, Fritz Bradke, Ernst Butzke, Heinz-Gerhard Fischer, Günter Herchenhahn, Bodo Horn, Manfred Jakubzik, Karl-Heinz Kellner, Diedrich Lohmeyer, Harry Mahrt, Horst Müller, Rupert Müller, Rudolf Patt, Klaus Schmarje, Manfred Schmidt, Karl Schoon, Norbert Schulz, Hans Tidau, Kurt Vockel, Rudolf Wendt.

Seefahrtschule Hamburg

Am 14. April bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** die Herren:
Hans Bichel, Heinz Borck, Martin Buck, Dietrich Huster, Dietrich Klotzek, Herwarth Kozuschek, Eberhard Kube, Amandus Mewes, Manfred Nettling, Ralf Ohlhagen, Helmut Palle, Hartmut Reibisch, Werner Retzke, Klaus Ribbentrop, Werner Scheider, Karl Heinz Schmidt, Burkhard Telschow, Werner Tessnow, Richard Thorwart, Gerhard Voss, Hans Georg Zachau.

Am 15. April 1961 bestanden die Prüfung zum **Seeschiffer auf Küstenfahrt (A 1)** die Herren:
Herbert Brinkmann, Carl-Heinz Diederich, Klaus Gretsch, Werner Müller, Werner Weber, Hinrich Wilkens.

Die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** bestanden am 24. April 1961 die Herren:
Erich Arthur Bendele, Rolf Jürgen Berger, Karl-Heinz Bergmann, Hans-Otto v. Danwitz, Klaus-Dieter Paul Denker, Jürgen Hinrich Doormann, Hinrich Feldmann, Horst Flüsloh, Karl von Frieling, Klaus Peter Max von der Horst, Otto-Joachim Kurt Kettler, Klaus-Albert Kohpeiss, Gerhard Horst Heinrich Adolf Krämer, Horst-Herbert Krispin, Claus Lemcke, Peter Naujock, Rolf-Dieter Orlich, Klaus-Dieter Peterson, Hans Joachim Kurt Picker, Hans Herrmann Pinsker, Karl Theodor Schaefer, Hermann Jakob Hinrich Schröder, Manfred Adolf Leo Hubert Stronzik, Karl Adolf Friedr. Tilsen, Hanno Weber, Kurt Friedrich Georg Zander.
Außerdem bestand die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** am 24. April 1961 Herr Alfred Johannes Aschik.

Seefahrtschule Bremen

Am 18. April 1961 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Manfred Brunner, Hermann Feldhoff, Eckhard Feller, Lothar Friis, Hans-Martin Hege, Klaus-Jürgen Hellwig, Franz-Jürgen Herter, Uwe Kühn, Jürgen Konkol, Günter Lammers, Ulrich Lamprecht, Gerhard Nipper, Herbert Nitschke, Peter Oppermann, Albrecht Reiter, Uwe Schmidt, Peter Schmidt, Helmut Siebert, Heiko Springorum, Karlheinz Steinbach, Klaus Thormählen, Jürgen Vogel, Ulrich Wachter, Walter Wichmann, Konrad Wilhelm.

M. Mohr: **Soldatensender Calais,** Ganzleinen DM 16,50, Schweizer Druck- und Verlagshaus AG., Zürich.

Bei Todesstrafe war es verboten, den Soldatensender Calais zu hören, und trotzdem setzten sich täglich Millionen dieser absolut ernst zu nehmenden Gefahr aus. Wir alle, heute der phsychologischen Kriegsführung des kalten Krieges ausgesetzt, blicken beim Lesen dieses ungemein packenden Romans hinter den Vorhang dieser modernen, finsteren Kriegsführung des zweiten Weltkrieges. Wir werden hineingeführt in ein Geschehen voller Raffinesse, kalter Intelligenz und List. Frauen agieren mit. Liebe, Haß, Verrat, Häscher und Henker treiben ihr nervenzerfetzendes Spiel, untergründig, gefährlich, verrucht, begeisternd. Alles hinter dem dichten Schleier des Geheimen. Blutsbande mitten durch das Grau der Vernebelung: Innerhalb der Mitarbeiter des Senders, draußen sein Bruder, Offizier der deutschen Marine. Soldatensender Calais: die Hexenküche, in der das unerbittliche Gesetz des Krieges die Menschenseele zum gelenkten Objekt macht, sie garkocht für die Entscheidung über Sieg und Niederlage. Das alles dargestellt an Menschen aus Fleisch und Blut. Selbst die Drahtzieher, die Organisatoren, die oben sind und alles wissen, sind nur Menschen, die nicht wissen was sie tun. Dies Buch öffnet die Augen und läßt nicht los bis zur letzten Zeile.

Frank H. Miller: **„St. Pauli und die Reeperbahn".** Ausgerechnet aus der Schweiz muß uns ein Büchlein ins Haus schneien, das mit uns einen Bummel durch die Nachtlokale des Hamburger Vergnügungsviertels machen will. Mit etwas süßsaurem Lächeln nimmt man die Schrift zur Hand. Was können die Eidgenossen uns Hamburgern schon darüber erzählen; werden uns doch im Film und in Zeitschriften schon große Räubergeschichten, zumeist aus den Fingern gesogen oder in grenzenloser Übertreibung, genügend aufgetischt? Aber schon nach ein paar Seiten ist man anderer Meinung. Hier ist endlich einmal ein Buch, noch dazu mit vielen guten Fotos ausgestattet, das unser St. Pauli so schildert, wie es wirklich ist, ohne zu beschönigen, ohne zu übertreiben. Um es kurz zu sagen: es ist die beste Schilderung St. Paulis, die mir je zu Gesicht gekommen ist.

Interessant ist übrigens, daß im Dezember das Bayrische Staatsministerium des Innern bei der Bundesprüfstelle für jugendgefährdende Schriften in Bad Godesberg das Buch auf die Liste der jugendgefährdenden Schriften zu setzen verlangte. Hiergegen ist allerdings von Hamburger Seite aus energisch protestiert worden und, wie alle Leser des Buches hoffen, mit Erfolg.

(Albert Müller Verlag, Rüschlikon-Zürich, Stuttgart, Wien. 60 S., mit 103 Fotos von Jochen Asta und Hanns Konrad. Kart. glas. DM 7,80.) L. Dinklage.

M. Curry: **Wolken, Wind und Wasser,** Ganzleinen DM 12,50, Schweizer Druck- und Verlagshaus AG., Zürich.
Anspruchslos ist der Titel, ein ausgesprochener Tiefstapler unter den Buchtiteln. Jeder Tiefstapler weiß jedoch, daß er mehr ist, als er scheint. Dieses Buch ist eine Augenweide von A—Z. Mit Liebe geschaffen, wie für uns geschaffen, die wir Wolken, Wind und Wasser lieben, weil wir unter, auf und mitten in ihnen leben. Eine Auslese großformatiger Kunstdruckfotos von überwältigender Schönheit. Das ewig atemraubende Schauspiel der Natur, in der wir leben, ist hier eingegangen. Wer immer noch nicht glaubt, daß Fotos mehr sind als nur abgebildete Wirklichkeit, den überzeugt diese Auslese vom Gegenteil. Fotofreunde werden zu ihrem Apparat greifen und die es noch nicht sind, sich einen anschaffen. Naturfreunde finden im Text des Vorspannes die Vertiefung ihres Wissens um die Physik, den Künstler, der nur mit Licht und Wasser diesen Zauber bewirkt. Wer bisher noch nichts entdecken konnte von diesen wahrhaften und echten Wundern, weil er den Wald vor Bäume nicht sah, den machen diese Seiten vom Blinden zum Sehenden. Eine überaus liebenswürdige Gabe, gerade für uns Seeleute. — Schp —

H. A. Löhlein: **Piraten, Perlen, Panzertaucher,** Ganzleinen DM 9,50, Schweizer Druck- und Verlagshaus AG., Zürich.
Wir kennen die See, — meinen wir. Wir kennen nur die Oberfläche, den Wasserspiegel. Was sich aber darunter verbirgt, was sich da abspielt, wenn Männer von Forscherdrang oder Geldgier getrieben hinabtauchen, wissen wir nicht. Gold lockt und der Tod lauert zwischen scharfen Riffen, Haien, in Wracks voller Munition und Gold, und der Tod sitzt in der Technik selbst der vollkommensten Taucherausrüstung. Taucherschicksale! Wer weiß etwas von ihrem Leben, ihrem Wagen, ihrem Erfolg, ihrem Sterben? Das Buch gibt Auskunft, erschließt uns eine fantastische Welt voller Wunder, Märchen und Gefahren. Es ist die Welt unter unseren Schiffen, die Welt der Tiefe, auf der wir fahren. Dramatische Abenteuer im ewigen Dämmer der See zu beschreiben, mitreißend und packend, und dabei auf der soliden Grundlage von Aktenmaterial der Staatsarchive und großer Bergungsgesellschaften zu stehen, das ist das Seltene, was dem Autor gelungen ist: Abenteuer der Tatsachen. Wer die Wasseroberfläche durchbrechen will, der lasse sich von diesem ausgezeichneten Buch an die Hand nehmen und steige hinab. — Schp —

HAPAG LLOYD REISEBÜRO
HAPAG-LLOYD REISEBÜRO
St. Pauli-Landungsbrücken **31 49 44**
Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebäderdienst, Unter- und Oberelbefahrten, Pauschalreisen
Auch für Ihre Urlaubsreise beraten wir Sie gern und erwarten Ihren Besuch

WIR STELLEN ZUR DISKUSSION:

Bordklima

Das letzte Schiff ist immer das beste und das, woauf man gegenwärtig fährt, der verrotetste Eimer, der einem je unter die Füße gekommen ist. So war es immer schon. Es besagt weiter nichts, als daß wir die fatale Neigung haben, unsere Zufriedenheit durch relative Betrachtungsweise stören zu lassen. Es besagt aber nichts über unser Schiff, weder über das gegenwärtige noch das letzte noch irgendein anderes. Dieser Schnack bedeutet auch nichts für das Bordklima. „Hier kann ich alt und grau werden", oder „In so einer Gang soll der Teufel zur See fahren", das trifft den Kern der Sache.

Eigentlich geht daraus schon hervor, daß es in Sachen Bordklima nicht so sehr auf das Werftprodukt Schiff ankommt, auf die Seeeigenschaften, die Größe und technischen Einrichtungen, auf die Logis und auf das Alter, sondern auf die Gang, also auf die Menschen auf dem Schiff. Es kann auf einem Never-comeback-liner ein besseres Fahren sein, als auf einem modernen Linienschiff mit allen Schikanen. Hier vor allem gilt das Wort eines der größten Seeschriftsteller, Joseph Conrad: „Schiffe sind das, wozu sie von den Menschen gemacht werden".

Was Zufriedenheit und Freude in unserem Beruf betrifft, so sind sie — so hat es sich jedenfalls herumgesprochen — ungefähr zu je einem Drittel abhängig von Heuer, Urlaub und Bordklima. Dabei sind nur die Faktoren genannt, deren Gestaltung sich unmittelbar unseres Einflusses entzieht. Für das Bordklima trifft dies allerdings nur zu, wenn ein Neuer sich allein einer eingefahrenen Besatzung gegenübersieht. In allen anderen Fällen sollte in Sachen Bordklima keiner sein Licht unter den Scheffel stellen und seinen Einfluß unterschätzen. „Ich kann doch nichts daran ändern", „Nach mir geht es doch nicht", solche Resignation ist falsch, wenn das Bordklima falsch ist. Solche Worte stempeln den, der sie im Munde führt, zum Opportunisten, einen Menschen, der aus Egoismus und Trägheit immer den Weg des geringsten Widerstandes geht. Das hält diese Sorte von Bordklimatologen nicht davon ab, Stein und Bein über Zustände, Reederei und Vorgesetzte zu schimpfen, wenn sie sicher sind, daß die, die sie meinen, es nicht zu hören bekommen.

Bei allem Einfluß des einzelnen auf das Bordklima muß eingeräumt werden, daß das Kontor, wo der Brötchenkorb hängt, und der Treuhänder dieses Kontors wesentlich das Bordklima mitbestimmen. Der Kapitän ist Herr über Zeugnis und Konduiten. Und diese bilden die Unterlagen für die Personalakte, auf Grund derer das Kontor über den beruflichen Erfolg des einzelnen entscheidet. Hier geht es an die Wurzel der beruflichen Existenz des einzelnen, und von hier aus wird entscheidend sein bordklimatologisches Verhalten gesteuert. Das schriftlich oder mündlich abgefaßte Konterfei über berufliche Tüchtigkeit und Charakter und dessen Beurteilung seitens des Kontors sollte im Interesse eines guten Bordklimas ausschließlich auf profunder, gütiger Menschenkenntnis und verantwortungsbewußter Gerechtigkeit abgefaßt und ausgewertet werden. Bestehen seitens der Beurteilung berechtigte Zweifel in beruflichen und menschlichen Qualitäten der Beurteilenden, so wird die Bordklimaanlage unweigerlich Brandenburger fahren. Man sollte sich im klaren darüber sein, daß es sich hier um äußerst diffizile, subtile und sehr stark wirkende seelische Faktoren handelt. Und diese sind es, die in ihrer Vielzahl das Bordklima ausmachen. Außerdem handelt es sich hier um Dinge, die kein Mensch gern zugibt: Zum Beispiel um die Tatsache, daß es keinem Menschen gleichgültig ist, was man über ihn denkt. Noch viel mehr gilt dies für den latenten seelischen Kompressionszustand an Bord und in ganz besonderem Maße, wenn diese Beurteilung praktisch schicksalhafte Bedeutung für den Betroffenen besitzt.

Andererseits ist das Bordklima als Produkt eines dauernden Wechselspieles von menschlichem Geben und Nehmen zu verstehen. Was wird gegeben und was wird genommen? Der Mensch lebt nicht von Brot allein. Alle die anderen Dinge sind es, die hier gegeben und genommen, gewährt, verweigert oder vermißt werden: Achtung, Wertschätzung, Anerkennung, Gelegenheit, sich zu bewähren, mitzudenken, Einfluß auszuüben, Lob und Tadel. Alle sind Gebende und Nehmende. Denn auch dem Vorgesetzten ist es im tiefsten Innern nicht gleichgültig, was man an Bord von ihm denkt und hält, ganz abgesehen von Inspektion und Reeder. Besteht aber keine Wechselseitigkeit in diesen feinen menschlichen Beziehungen, sondern nur eine Verteilung seitens der Vorgesetzten, und schwingen diese kraft ihrer Stellung Zeugnisse und Konduiten als Peitsche, weil sie in Willkür ihren Machthunger befriedigen, und wie sie zur Menschenführung weder begabt noch geschult sind, dann ist die Hölle an Bord. Sie ist auch dann los, wenn finstere Elemente innerhalb der Besatzung auf Schwächlinge und Opportunisten stoßen, und das gesamte Niveau herabdrücken. Wird zwar nicht gegeben und genommen, sondern nur mit Gerechtigkeit verteilt, so wird das Bordklima zwar nicht angenehm sein, aber erträglich. Walten darüber hinaus Takt und Güte, Kameradschaft und Kollegialität in den menschlichen Beziehungen an Bord, so handelt es sich um ein Schiff, auf dem jeder davor zittert, krank oder abgemustert zu werden.

Die Gefahr der Verallgemeinerung ist zu groß, als daß man sich unterfangen könnte, bezüglich Schiffsführung und Reederei Grundsätze und Regeln aufzustellen. Sicherlich spielt es eine gewisse Rolle, ob es sich bei dem jeweiligen Reederei- und Bordbetrieb um eine konservativ oder modern ausgerichtete Menschenführung handelt. (Siehe „Kehrwieder" 4/60). Gewiß ist es auch nicht gleichgültig, ob die maßgebenden einflußreichen Persönlichkeiten im Kontor oder an Bord ausschließlich aus ihrem bewährten Erfahrungsschatz schöpfen und also Abstand der Dienstgrade und ihre genau differenzierte Behandlung wünschen oder ob ein moderner Geist herrscht, der konsequent die Erkenntnisse von human relation, Betriebs- und Arbeitspsychologie unter liberaldemokratischen Aspekten anwendet. Es ist weiterhin nicht gleichgültig für die Pflege des Bordklimas, ob die Auffassung herrscht, daß ein Schiff ein wirtschaftlicher und sehr kapitalintensiver Faktor mit zum Betrieb notwendigen Menschenmaterial darstellt oder ob man überzeugt ist, daß im Mittelpunkt des Geschehens der Mensch steht, dessen Gestelltsein wesentlich die Wirtschaftlichkeit eines Schiffes bestimmt.

Die andere Seite, nämlich das Instrument, auf das diese Methoden angewandt werden, also die Besatzung und jeder einzelne darin, spielt für das Bordklima jedoch eine ebenso große Rolle. Falsche Methoden werden an einer guten Bordgemeinschaft genauso abprallen, wie eine miserable Besatzung niemals eine gute Führung wird beeinflussen können.

Ein Beispiel aus der modernen Praxis erfordert es, kurz skizziert zu werden, weil es symptomatisch für das Bordklima schlechthin erscheint. Es handelt sich um den Typ einer Besatzung, die nicht mehr wie früher fragt: Was bin ich und was werde ich in meinem Beruf sein können, sondern die nur noch fragt: Was verdiene ich und wieviel werde ich verdienen und wieviel muß ich noch arbeiten, um es bequemer zu haben? Ein Schiff mit einer Besatzung von dieser unterkühlt materialistisch eingestellten Berufsauffassung gleicht einer mörderischen schwimmenden Rennbahn, auf der jeder mit Scheuklappen rücksichtslos und verbissen auf seinen Mehrverdienst zurast. Jeder ist da seines Kameraden und Kollegen Rivale und Feind und genauso sein Düwel, wie in früheren Zeiten, als der immer schon sehr starke seemännische Ehrgeiz ein mehr idealistisch bedingtes Prestigebedürfnis zur Triebfeder hatte.

Aus allem Gesagten und besonders aus dem letzten Beispiel kristallisiert sich die Erkenntnis heraus, daß ein gutes Bordklima immer herrschen wird, wenn das menschlich natürliche Geben und Nehmen mit Gerechtigkeit, Kameradschaft, Kollegialität und Takt aller Beteiligten geschieht, und zwar unter Berücksichtigung des anfälligen Zustandes der körperlichen und seelischen Kompression, in der sich jede Besatzung auf ihrem schwimmenden Arbeitsplatz befindet.

Disziplin aus Menschlichkeit ist die richtige Ventilstellung für unsere Bordklimaanlage.

H. P.

R. B. GREEN & SOERMANN
Farbenfabrik
Hamburg 11
Sämtliche Farben und Lacke für die Schiffahrt
Telefon 36 55 73

Die Respektlosigkeit vor den Tatsachen, vor Verhältnissen und Zuständen,

vor dem, was der Mensch vorfand, war 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.

Mein Hobby

SAMMLER SIND GLÜCKLICHE LEUTE

Sammeln ist eine Leidenschaft. Wer sammelt, vor dem ist nichts sicher, sagt man. Man spricht auch von Sammelwut und von dem Sammlertick. Feststeht, daß ein richtiger Sammler nur ein mitleidiges Lächeln für den Nichtsammler hat. Das ist nicht etwa Überheblichkeit, es drückt sich darin nur das Bewußtsein aus, etwas zu besitzen, an etwas teilzuhaben, was dem Sammler eine ganze neue Welt voller Kurzweil und Spannung, voller Streben und Stolz, Geduld, Spürsinn und Zähigkeit erschließt. Schließlich füllt sich diese seine selbstgeschaffene Welt, in der er ganz alleine Herr ist, mit immer mehr ideellen und auch realen Werten. Die Zeit ist der beste Bundesgenosse des Sammlers. Aus nutz- und wertlosen in aller Welt verstreuten Nichtigkeiten — Briefmarken oder Streichholzschachteln beispielsweise, die ihren Zweck erfüllt haben — schafft sein ordnender Sinn und seine Phantasie, angetrieben von seinem Sammeleifer, immer etwas gänzlich Neues, vor dem der Nichtsammler dann sprachlos steht. So eine Sammlung besitzt viele Werte: Den Liebhaberwert, den Real- oder Tauschwert, nicht selten sogar wissenschaftlichen Wert.

Briefmarkensammler nennen sich Philatelisten und Sammler von Zündholzschachteln und -etiketten Phillumenisten. Sie nehmen ihre Sache ernst, wenn sie sich solche Namen zulegen; durchaus mit recht. Übrigens bedeutet die griechische Vorsilbe phil soviel wie liebend, gut Freund. So ernst nehmen die Sammlerfreunde ihr Hobby, daß sie sich eine eigene Zeitschrift zugelegt haben.

Heinz Hesse in Berlin SW 87, Händelallee 7, gibt einen Sammlerboten heraus, der sehr wertvolle Anregungen vermittelt. Außerdem erscheint unter obiger Adresse speziell für Phillumenisten, unter denen wir Seeleute vor den Binnenländern weit voraus sind, das Mitteilungsblatt Fiat Lux. Auch Tauschangebote und -wünsche finden in diesen Blättern den richtigen Interessentenkreis. Wer also noch mehr Spaß an seinem Hobby haben will, schreibt eine Karte nach Berlin, um die Möglichkeit zu haben, über alle Sammlerfragen auf dem Laufenden zu bleiben.

Auflösung von Seite 17

Kreuzworträtsel

Waagerecht: 1. Buna, 3. Reiz, 5. Auber, 7. Tod, 9. Otto, 11. Eros, 13. Sela, 15. Miau, 17. Rio, 18. Perle, 19. Pius, 20. Elke.

Senkrecht: 1. Bodo, 2. Auto, 3. Rede, 4. Zons, 6. Otter, 8. Pokal, 10. Tal, 12. roi, 13. Stop, 14. Ares, 15. Mole, 16. Urne.

Bilderrätsel

Wer Mut be-sitzt, be-steht Ge-fahren
Astern — Austern

Fotos und Zeichnungen:
H. Bernick S. 5; Conti Press S. 9, 10; H. Deike S. 14/15; W. Gerlach S. 10; F. Hack S. 8; Archiv Hafenbetriebsdirektion S. 7; E. de Jong S. 3, 11; Kuratorium Unteilbares Deutschland S. 4; H. v. Medvey S. 12, 33; K. Meyer S. 10; Archiv Seefahrtverlag S. 6; S. Siegl S. 18; D. Smith S. 17; B. Staebner S. 17; Th. Zeise Titelbild.

Schottenbruch, Nebel, Orkan und „Trotzdem"!

Fortsetzung von Seite 9

mit Taljen per Hand. Am frühen Nachmittag war es geschafft, und die Tankerbesatzung wieder vollzählig auf der „Atlantic".

Vom Zeitpunkt der Kollision an war ein Mann der Tankerbesatzung vermißt, zwei andere in den eingedrückten Kammern ums Leben gekommen, ein weiterer starb an Bord eines spanischen Zerstörers, der später die Tankerbesatzung von der „Atlantic" abgeholt und an Land gebracht hatte.

Jetzt wurde der Bestimmungshafen „Falmouth" aufgegeben und Kurs auf die Bucht von Corcubion genommen. Es war sehr fraglich, ob man den Havaristen überhaupt bis dahin bringen konnte, es sah hoffnungslos aus. Aber Bergungsleute geben nicht auf. Die Worte „es geht nicht" haben sie aus ihrem Wortschatz gestrichen. Und es ging. Im Einverständnis mit Reederei und Bergungsleitung in Hamburg wurde der holländische Schlepper „Oostzee" zur Unterstützung dieser äußerst schwierigen Aktion angefordert. Am 2. März mittags konnte „Andros Fortune" in der Bucht von Corbucion auf Grund gesetzt werden. Die Männer der „Atlantic" atmeten auf. Jetzt, als sie das wenige des Havaristen betrachteten, das noch aus dem Wasser ragte, glaubten sie es selber kaum, daß es geschafft war. Der Bergungsauftrag war zunächst erfüllt und abgeschlossen. ENDE

Aber das Aufatmen war zugleich ein neues Luftholen. Denn jetzt begann die zweite Phase. Das Wrack konnte da nicht liegenbleiben. Es verlor Öl, und die zuständigen spanischen Behörden drängten auf „Weiterreise". Jetzt erwies sich die andere Seite der Leistungsfähigkeit eines nach dem neuesten Stand der Technik ausgerüsteten Bergungsschleppers mit Spezialisten an Bord. Ein in Seenot befindliches Schiff auf den Haken zu nehmen, das kann zur Not auch ein Frachter fertigbringen. Aber einen auf Grund liegenden vollbeladenen 27 000-Tonner in 72 Stunde in gutem Trimm, abgedichtet und flott und mit Seefähigkeitsattest versehen, zur Weiterreise durch die Biscaya klarzubekommen, das ist die hohe Schule der Bergung. Der einzige glückliche Umstand war, daß das Skylitht des Tankers eben und eben noch aus dem Wasser ragte, so daß nach dem ersten Abdichten durch Taucher die Schläuche hineingeführt werden konnten. Es wurde gepumpt, was das Zeug hielt. Innenbords, teils unter Wasser, Zementkästen zu bauen, außenbords riesige Patschen vor die Lecks zu setzen, raffiniert mit den Tiden zu arbeiten und so Meter für Meter den riesigen Schiffskörper höher aufs Land zuzuschieben, währenddessen den Kessel mit Schlepperdampf wieder in Betrieb zu setzen, dadurch zusätzliche Leistung zum Lenzen und zum Umtrimmen der Ladung zu gewinnen und das Schiff dann wieder flott zu bekommen, das können nur Männer vollbringen, die alte Erfahrung zugleich mit modernster Technik einzusetzen verstehen.

Auf der Weiterreise gab es im Kanal dicken Nebel, so dick, daß die beiden Schlepper sich zeitweise außer Sicht bekamen. Hier hört Seefahrt auf, nur not zu tun, hier wird sie zum Kunststück. Unter diesen Umständen mußte Schlepper „Atlas" zusätzlich beordert werden, um achtern Steuer zu geben. Die Schiffahrt im Kanal mußte laufend gewarnt werden. Dieser Schleppzug muß sich im Radar verdeubelt ausgenommen haben und der „Dannenboom" der Lichterführung wird manchen WO auf die „Anklagebank" ins Steuermannsexamen zurückversetzt haben.

In der Nordsee fielen dann zu allem Überfluß noch Orkanböen über den Schleppzug her, Orkanböen, wie sie selbst seetüchtigen Schiffen gefährlich werden können. Dieser Angriff der See auf Patschen und Zementkästen und Schotten des schwer angeschlagenen Tankers war zu massiv, man mußte in die Themsemündung einlaufen, um nachzudichten, wenn man nicht den Erfolg des ganzen Bergungsunternehmens aufs Spiel setzen wollte.

Am 5. März, 19 Uhr, konnte „Andros Fortune" am Hamburger Bubendeyufer festgemacht und mit dem Löschen begonnen werden.

Schiff und Ladung waren für Deutschland bestimmt. — Schp —

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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

Heute hat man's leichter . . .

Die Zeiten, in denen man nach stundenlangem Fußmarsch oder Ritt seinen „Zehnten" entrichtete, sind ein für allemal vorbei. Der moderne Mensch ist bei der Regulierung seiner Verpflichtungen vom Bargeldverkehr abgekommen. Er besitzt heute ein Girokonto, auch Spargirokonto genannt (Abkürzung für SPARkassen-GIROverkehr), und zahlt bargeldlos.

„Was nützet dem Seemann sein Geld . . ."

Jeder, der öfter Zahlungen empfängt oder zu leisten hat, sollte sich ein Girokonto bei einem Institut der Sparkassenorganisation zulegen. Dieses Girokonto ermöglicht jedem Kaufmann, Handwerker, Gewerbetreibenden, jedem Privatmann und Gehaltsempfänger die bequeme Erledigung aller Geldgeschäfte. Allein über 300 000 Girokunden der hanseatischen Sparkassen in Hamburg, Bremen und Bremerhaven sowie ihrer Girozentralen haben den Vorteil eines solchen Kontos erkannt und sich durch das große Gironetz in Deutschland mit vielen Millionen Girokunden bei anderen Sparkassen und sonstigen Instituten verbunden.
Und dennoch: Wieviele Mitbürger, denen ein Girokonto gute Dienste leisten könnte, schleppen Tag für Tag unnötigerweise Bargeld mit sich herum. Sie sind dabei der drohenden Gefahr des Verlustes oder des Diebstahls ausgesetzt.

Die Institute der Sparkassenorganisation bieten ihren Kunden außerdem die Möglichkeit, alle Zahlungen*), die in gleicher Weise und gleicher Höhe wiederkehren, durch einen einmal erteilten Dauerauftrag aus dem Giroguthaben ausführen zu lassen. Wer sich diese Möglichkeit zunutze macht, kennt keine Mahnbriefe und auch keine Versäumniszuschläge mehr. Es sollte sich aus diesem Grunde jeder Seemann einmal überlegen, ob nicht auch er diese Vorteile nutzen will. Geben Sie darum Ihrer Reederei einen Ziehschein für Ihr Spar- oder Girokonto. Die hanseatischen Sparkassen und Landesbanken wickeln für Sie alle Geldgeschäfte schnell und sicher ab.

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

Weitere wertvolle Tips finden Sie in den nächsten Ausgaben.

*) an Familienangehörige, für Miete, Beiträge, Überträge auf Spar- und Bausparkonten sowie Zahlungen von Rechnungen an Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, Krankenkassenbeiträge usw.

Fortsetzung

Blickpunkt

von Seite 16

kraft erstmalig ausschließlich als Massenvernichtungswaffe in Erscheinung getreten. Der erste Raumflug eines Menschen wurde immerhin in einem, wenn auch kalten, Frieden gestartet. Trotz der totalen Bedrohung, die er bedeutet oder gerade deswegen, tritt hier genauso total die Erkenntnis des Menschheitsschicksals als Summe aller Einzelschicksale zutage, und zwar in 3 Tatsachen: 1. Es war kein Unterschied in der Aufrichtigkeit der Glückwünsche aus allen Ländern der Erde. 2. Ein Kommentar dominiert: Bevor man sich in den Weltraum begäbe, solle man sich doch erst hier unten auf dieser Erde um erträgliche Ordnung der Dinge bemühen. Darin liegt wohl der wirksamste Befreiungsakt aus national-egoistisch befangener Denkweise zum Welt- und Menschheitsdenken. 3. Es hat wohl keinen gegeben, der sich nicht vorgestellt hätte, wie ihm selbst in dieser Raumkapsel zumute gewesen wäre, wohl keinen, der sich nicht in Gedanken mit über die Erde erhoben hätte, sie als bläulichen Planeten erlebend, Kontinente überblickend.
Diese Tatsache, daß ein Mensch wirklich diesen großen Überblick gehabt hat, von dem wir Seeleute ja einiges verstehen, und daß alle Menschen zur selben Vorstellung gezwungen wurden, besitzt eine psychologische Kraft von nicht abzusehender Tragweite. Wie sagt uralte chinesische Weisheit? „Schicke deine Augen auf einen hohen Berg und lasse dich selbst unten und dann betrachte dich von oben." Wie sagt Laotse? „Wer Anteil nimmt, sieht verworren, wer Abstand nimmt, klar." So bedeutet dieser Weltraumflug einen unermeßlichen Gewinn für Klarheit und Übersicht über uns Erdenbürger innerhalb der Menschheit. — Schp —

IN KÜRZE

Radarempfang um die Hälfte verstärkt

Ein 2,5 cm langes nudelholzförmiges Elektronenelement ist von Raytheon entwickelt worden. Unter völligem Ausschalten der Störechos verstärkt dieses winzige Bauteilchen die Anzeige kleinster Objekte und deren minimale Reflexe um das Doppelte.

Universität und Wetteramt

testen Seeleute auf Tropenanpassungsfähigkeit. Mediziner und Meteorologen sind kürzlich an Bord des MS „Düsseldorf" auf Indonesienreise gegangen, um an Besatzungsmitgliedern Kreislaufuntersuchungen und Blutdruckmessungen vorzunehmen. Diese Studienreise soll den beiden Wissenschaften Aufschlüsse über die Tropentauglichkeit des Europäers vermitteln.

Auch die Sowjetzone

ist jetzt dem Schiffssicherheitsvertrag beigetreten, wie das „Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik" veröffentlicht.

Mit Waffengewalt

will eine fernöstliche Bergungsgesellschaft ihre Bergungsrechte an dem britischen Passagierschiff „Runic" durchsetzen, das 600 sm nordöstlich von Sydney auf dem Barriere-Riff festsitzt.

Container

werden demnächst auch in der Bundesrepublik ausgeliehen werden. Die amerikanische Firma North American Van Lines Inc., Fort Wayne, hat die Generalvertretung an die Schiffahrtsgesellschaft de Vries & Co., G.m.b.H., übertragen.

Internationale Seerechtsfragen

vor allem der Versicherungsschutz für Schiffe mit atomarem Antrieb, wurden vom 17. bis 30. April in einer Diplomatenkonferenz in Brüssel beraten. Vertreter von fünfzig Staaten und acht internationalen Organisationen nahmen teil.

100 000 t-Tanker

werden die Howaldts-Werke in Hamburg bauen können, nachdem die Verlängerung der Helge 3 fertiggestellt sein wird.

Reedersorgen in England

In den letzten 3 Jahren ging jeden neunten Tag ein englisches Küstenschiff zum Abbruch oder auf den Tonnagemarkt, stellte der englische Fachverband während der Jahreshauptversammlung des Chamber of Shipping of the United Kingdom fest. Die Regierung wurde gefragt, was für Hilfsmaßnahmen sie angesichts der sehr kritischen Lage der britischen Reedereien einzuleiten gedenke.

Mehr deutsche als polnische Schiffe

liefen im vorigen Jahr polnische Häfen an. Genau waren es 2819 deutsche und 2103 polnische Schiffe, die im vergangenen Jahr in polnischen Häfen registriert wurden. Es folgen Dänemark (1428), Schweden (907), Finnland (743), Holland (760), Norwegen (442) und die Sowjetunion mit 416 Schiffen.

Der Seefrauenberuf ist gefährlich

Abenteuer locken, aber anders geartete, als sie früher eine der Ursachen des Dranges zur See ihrer männlichen Kollegen waren. Hostessen, Stewardessen und Bordsekretärinnen müssen daher die Reife von 30 Jahren mit an Bord bringen, um weder Bordflirt zu entfesseln noch ihm zu unterliegen. 1961 sind es immerhin 750 Frauen, die ihre Gleichberechtigung unter der Bundesflagge auf See demonstrieren. 20 davon drücken die Morsetaste und 2 Avantgardistinnen schmücken als Inhaberinnen von nautischen Patenten nicht nur Armstreifen, sondern auch Ärmelstreifen.

PLANA
LEIH-PLANEN
. wenn
Sie eine gute
Schutzabdeckung
brauchen für **Hafen, Lagerung und Schiffahrt**
Miete nur ca. 1,5 Pf pro qm/Tag
Freihafen-Lager HAMBURG: Tel. 31 34 82
Depots: BREMEN: Tel. 31 04 81 · LÜBECK: 2 31 71
FLENSBURG: Tel. 43 60 · KIEL: Tel. 4 58 05

BEISSER GEBRÜDER
FLEISCHIMPORT - FLEISCHWARENFABRIK
Langjähriger Lieferant namhafter deutscher Reedereien und Schiffsausrüstungsfirmen
HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
Telefon: Sa.-Nr. 36 58 92

ERTEL
BEERDIGUNGEN
Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen
Alstertor | Ruf 32 11 21-23 | Nachtruf 32 11 21 — 23 93 03

Das Luftfrachtzentrum des Flughafens Newark

mit einem Kostenaufwand von $ 38,5 Mill. in der Nähe des New Yorker Flughafens errichtet, wurde im Dezember 1960 eingeweiht. In seiner Ausdehnung sowie in seinen Frachtabfertigungsmöglichkeiten wird die Anlage nur noch von dem internationalen Flughafen New York übertroffen. Das Zentrum dieses Bauwerks liegt am Nordende des Flughafens Newark in der Nähe des Brewster Hangars und besteht aus drei Frachthallen und einem 28 000 qf großen Dienstgebäude. Zwei von den Gebäuden können vier Flugzeuge aufnehmen, während in dem dritten sieben Maschinen untergebracht werden können. 85 % der drei Gebäude wurden an acht der zwölf inländischen Luftfahrtspediteure, die auf dem Flughafen Newark tätig sind, verpachtet, während 70 % des dem Luftfrachtverkehr dienenden Gebäudes von Befrachtern, Rollfuhrunternehmen und der Eisenbahnexpreßagentur benutzt wird. Im Jahre 1958 wurden hier insgesamt 41 000 t inländischer Luftfracht umgeschlagen, und man rechnet im Jahre 1965 mit einem Jahresumschlag von über 100 000 t. Die Anlage ist daher so gehalten, daß auch der enorm steigende Luftfrachtverkehr in Zukunft von Newark bewältigt werden kann.

„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.