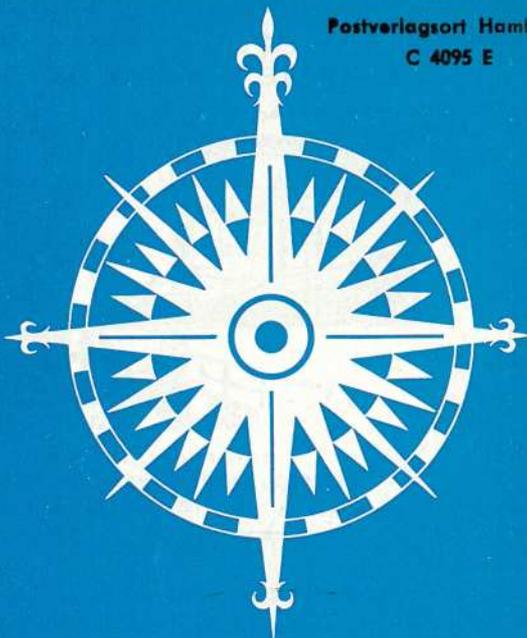


# *Kehrwieder*



## *Aus dem Inhalt:*

- Aufbau in Flensburg, Cuxhaven und Elsfleth**
- Politischer Ausguck**
- Europa kann nicht mehr warten**
- Fix verguckt in Japan**
- Unsere Ladung: Kaffee**
- Sport an Bord**
- Gott segne unseren Strand ...**
- Ozean-Wettfahrt**
- Göteborg-Hamburg via Haiti**
- Tatsachen kontra Weizenkorn**
- Schmuntzelauge**



Tschinsche for Tschinsche

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am  
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER  
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG  
WILHELMSHAVEN



SCHIFFSAUSRÜSTUNG  
WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

Schiffsproviant und Fleischimport, Deck- und Maschinenstores  
mit den großen und sortierten Lägern am Platze  
bekannt für schnelle Auslieferung bei Tag und Nacht.

## DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS BANK

AKTIEN-GESELLSCHAFT

### HAMBURG

Mönckebergstraße 22

Fernruf: 32 20 37

Fernschreiber: 02 14029



Zahlen aus den Bilanzen:

	31. 12. 1960 Mill. DM	31. 12. 1959 Mill. DM
Bilanzsumme . . . . .	306,0	301,6
Ausgegebene Schiffshypothenen . . . . .	283,0	272,9
flüssige Mittel . . . . .	8,3	12,5
Treuhandgeschäfte . . . . .	6,1	6,8
Inhaberschiffspfandbriefe . . . . .	107,0	97,1
Namenschiffspfandbriefe . . . . .	156,6	157,0
eingezahltes Grundkapital . . . . .	7,7	7,7
Rücklagen, Wertberichtigungen etc. . . . .	12,1	9,7

Lt. Beschluß der Hauptversammlung vom 10. Mai 1961 wurde für  
das Geschäftsjahr 1960 eine Dividende von 9 Prozent ausgeschüttet.

Hempel's Schiffsfarben sind seefest...



HAMBURG 1, BERGSTR. 11 · TEL. 33 89 44

GEGR.  
1881

GEORG P.

**Möller**

**Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen**

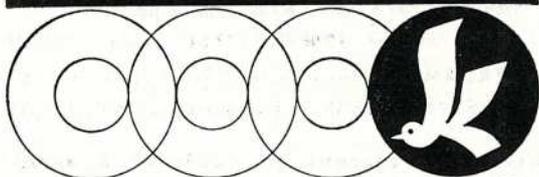
*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

**HAMBURG-FREIHAFEN**

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

**Auslands-  
Umzüge**

**Heinrich  
Klingenberg**



**Hamburg** Winterhuder Weg 6-10  
**Bonn** Bornheimer Straße 131



**DEUTSCHE  
BEAMTEN-  
VERSICHERUNG**

Eine Hand für Dich —  
die andere für's Schiff

### **Sicherheit für das Personal der Schifffahrt**

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

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

Es berät Sie unser erfahrener Mitarbeiter:

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

### **DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG**

Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

*gesichert sein  
versichert sein*

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



**Der Hafen von Gent**

**VOLKSWAGEN**

**Ausstellung und Verkauf**

**RAFFAY & CO.**

Ballindamm 35 · Ruf 44 14 91

Johnsallee 3 · Ruf 44 14 91

Winterhuder Marktplatz 17 · 48 37 39





DAS ZEICHEN  
FÜR  
SCHUTZ  
UND  
SICHERHEIT

ALLIANZ VERSICHERUNGS-AG

Gegr.



1851

## Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant  
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

**HAMBURG-FREIHAFEN**

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

## Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstungen,  
Spirituosen, Tabakwaren, Freilager, Schlachterei

Gegründet 1855

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

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

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

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

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

**Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe**

## BLOHM & VOSS AG

HAMBURG

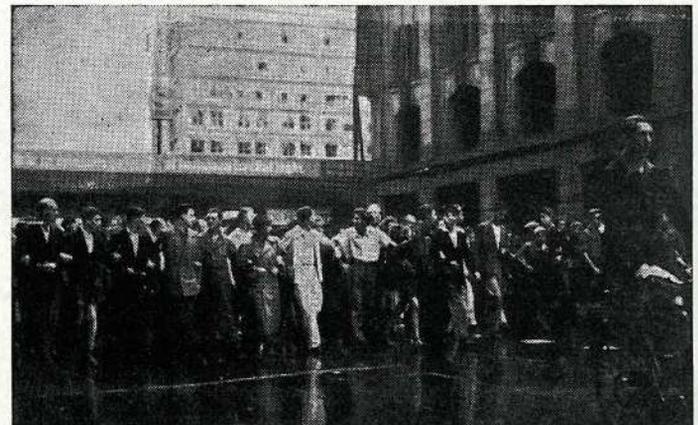


Schiffswerft  
Maschinenfabrik  
Turbinenbau

Telegramm-Adr.: Blohmwerk Hamburg

Telex: Blohmwerk 02 11047 · Telefon: 31 11 61

17. Juni



## Demonstrationszug der Hennigsdorfer

Den 4000 Arbeitern der Bau-Union schlossen sich am 17. Juni 1953 6000 Männer und Frauen des Stahlwerkes Hennigsdorf an. Zwar hatte die Parteileitung dem Werkschutz befohlen, die Fabriktore zu schließen, doch sind diese rasch mit Brechstangen aufgebrochen. Ein Zug von nach und nach 15 000 Arbeitern marschiert 20 km weit bis in die Leipziger Straße vor das „Haus der Ministerien“. Um zu verhindern, daß in den Demonstrationszug geschossen wird, hakt man einander unter und bildet lange Zehner- und Zwölferreihen. Erst durch das Eingreifen der Besatzungsmacht, die der kommunistischen Marionettenregierung zu Hilfe eilt, gelingt es, den Aufstand niederzuschlagen. Lautsprecherwagen verkünden: „Der sowjetische Stadtkommandant befiehlt: Ab 13 Uhr wird der Ausnahmezustand verhängt. Menschenansammlungen über 3 Personen sind verboten. Verstöße werden nach dem Kriegsrecht bestraft.“

UNTEILBARES DEUTSCHLAND

# Kehrwieder

5. Jahrgang

Juni 1961

Nr. 6

Die Schiffingenieur- und Seemaschinistenschule Flensburg feierte kürzlich ihr 75jähriges Bestehen. Am 5. Mai wurde der 2,4-Millionen-Bau der neuen Seefahrtsschule in Elsfleth eingeweiht, und im November letzten Jahres bekam die See- und Hafenstadt Cuxhaven ein neues Wahrzeichen in Form eines modernen Gebäudes für die Seefahrtsschule.

## Flensburg

Ein Drittel aller technischen Patente, die seit dem Kriege erteilt wurden, ist auf der Schiffingenieur- und Seemaschinistenschule Flensburg erworben worden. Diese Tatsache hebt eindeutig Bedeutung und Ruf dieser Lehranstalt hervor. 1952 war sie die erste und einzige selbständige Ausbildungsschule für technische Offiziere der Handelsmarine. Seitdem haben 3002 Schüler mit Erfolg die Examensnöte überstanden. Eine einzigartige Besonderheit dieser Schule ist, daß sie auch Funkoffiziere ausbildet. Ständig stieg die Zahl der Studierenden. Im Jahre 1952 waren ganze 3 Klassen mit 85 Mann zum Marsch auf das Patent angetreten. Heute sind es 14 Klassen mit 700 Absolventen. So stark ist der Andrang gewachsen, daß für die nächsten 5 Jahre keine Neuanmeldungen mehr angenommen werden können. Und das, obwohl vor einiger Zeit erst Neu-, Um- und Ausbauten mit einem Kostenaufwand von 1 Million DM vorgenommen worden sind. Eine Aufstockung des Altbaues ist daher geplant.

Sie soll einen großen Hörsaal mit 500 Plätzen nebst weiteren Unterrichtsräumen aufnehmen können. Die Flensburger Schule erfüllt nicht nur Ausbildungs- und Lehraufgaben, sondern liefert als Forschungs- und Erprobungsstätte der einschlägigen Industrie sowie der gesamten Schifffahrt durch zahlreiche Versuche wesentliche Erkenntnisse für diese Wirtschaftszweige.

So hat sich diese technische Bildungsstätte im hohen Norden unserer Bundesrepublik in den 75 Jahren ihres Bestehens zu einer Pionierbastion des schiffahrtstechnischen Fortschritts entwickelt.

## Cuxhaven

Zur Einweihungsfeier der neuen Seefahrtsschule Cuxhaven führte der niedersächsische Kultusminister Voigt u. a. aus: „Mit der Übergabe des neuen Gebäudes für die Seefahrtsschule Cuxhaven bekundet das Land Niedersachsen, daß die Handelschifffahrt und Seeschifffahrt wichtige Bereiche der niedersächsischen Wirtschaft sind und die berufliche und persönliche Förderung der in diesen Erwerbszweigen tätigen Menschen bedeutungsvoll ist. Die günstige Lage der Stadt Cuxhaven im Küstengebiet zwischen den großen Ver-



## Am Peilkompas

## Aufbau in Flensburg, Cuxhaven und Elsfleth

kehrsstraßen der Elbe und Weser und ihre engen Beziehungen zur Handelsschifffahrt sowie zur Hochsee- und Küstenfischerei haben die Entwicklung der Schule, die mit Einzellehrgängen begonnen hat, zu einer gegliederten und neuzeitlich ausgestatteten Ausbildungsstätte für Kapitäne, Steuerleute und Maschinisten gefördert.“

1953 bereits begannen die Vertreter der Landesregierung und der Stadt Cuxhaven mit der Planung. Besonders dem Schulleiter, Kapitän Wiese, ist es zu verdanken, daß mit der Vorlage des ersten Entwurfes im Jahre 1957 zur Realisierung geschritten werden konnte. 1958 bereits, nach Sicherung der Finanzierung, wurde mit den Grundlegungsarbeiten begonnen. Ein Jahr später feierte man Richtfest, und heute ist der schicke Bau auf dem besten Wege, neues Wahrzeichen Cuxhavens für seine Verbundenheit mit See und Seefahrt zu werden.

## Elsfleth

Am 5. Mai 1961 rückte das kleine Städtchen Elsfleth in der Wesermarsch seine hervorragende Bedeutung als Hochburg der Seefahrerkunst wieder in das ihm gebührende helle Licht des Seefahrtsinteresses und -gedankens. Es war einer der schon traditionellen Höhepunkte dieser spezifischen Seefahrerstadt, als an diesem Tage in einem Festakt dem Oberseefahrtsschuldirektor Kruse der Schlüssel zu dem Schmuckkasten des 2,4-Millionen-Baues der neuen Seefahrtsschule überreicht wurde. Die Festlichkeit dieses Aktes wurde unterstrichen durch die Anwesenheit des buchstäblich vom Himmel fallenen, nämlich per Hubschrauber erschienenen, Vizeadmirals Ruge sowie des Erbherzogs von Oldenburg und des Oldenburger Bischofs D. Jacobi. Noch ein Ehrengast darf nicht vergessen werden: Der älteste Schüler der Seefahrtsschule Elsfleth, der 99jährige Kapitän Bolte. Regierungsdirektor Röhrdanz vom niedersächsischen Kultusministerium überbrachte die Grüße des Ministerpräsidenten H. W. Kopf und des Kultusministers R. Voigt.

Zwei neue Seefahrtsschulen (Cuxhaven) innerhalb eines guten halben Jahres, eine Leistung eines Küstenlandes, die uns Fah-

renslente ganz besonders imponiert und erfreut.

In der Pausenhalle der neuen Schule tickt die Weltzeitenuhr. Planetarium, Manövrierbecken, Beobachtungsplattform, Radar- und Instrumentenraum, alles ist in dieser Lehranstalt auf den letzten Stand der Technik gebracht. Direktor Kruse: „Wir fühlen uns wohl in dieser jungen Schule.“ Die Bezeichnung jung ist jedoch nur relativ zu werten, denn eine Navigationsschule Elsfleth existiert schon seit 1832. Der Festball der Nautischen Kameradschaft Visurgis fand eisgraue Charakterköpfe der Seefahrt, die schon auf Elsfleth-Oldenburger Segelschiffen ihre gediegene Ausbildung begonnen hatten, zusammen mit Damen, die von den Studenten Poseidons vom Fleck weg geheiratet worden waren, und Töchtern, die bereit sind, auch mit den heutigen rund 250 Seefahrtsschülern alte Seefahrtsschulen fortzusetzen und neue zu gründen.

Uns Fahrenslenten aus der Seele gesprochen die Worte des Vizeadmirals Ruge, ganz besonders denen, die im letzten Krieg dienstverpflichtet Munition und Sprit als „Tamp der Marine“ und Zivilisten dort fuhren, wo scharf geschossen wurde. Als so bitter rare nachträgliche Anerkennung hob der Admiral die Leistungen der Handelsmarine in beiden Weltkriegen hervor. Er betonte das bewußte Bestreben der jungen Bundesmarine nach engen, guten Kontakten mit der Handelsmarine. Es werde dafür gesorgt werden, daß die Offiziere der Bundesmarine die Christliche Seefahrt besser kennen und würdigen lernen, als das früher üblich war. Zu diesem richtigen Kurs der Wertschätzung unseres Berufes aus alter Erfahrung und neuem Geist seitens des Inspektors der Bundesmarine können wir nur sagen: Recht so, recht so!

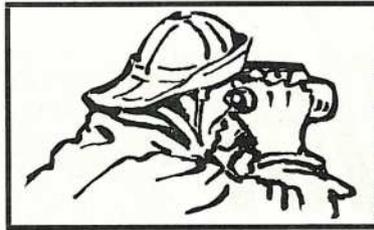
Der Wachoffizier.

Neue Seefahrtsschule Elsfleth



## Wohin gehst du, Angola?

Das portugiesische Kolonialreich ist das älteste der Welt. Im Zeitalter der Entdeckungen stieg Portugal zur Weltmacht auf. Seine Kolonien lagen in Ost- und Westafrika, in Indien, China und Brasilien. Der Zerfall setzte Ende des 16. Jahrhunderts ein. Aber wie das Mutterland Portugal seine Grenzen über Jahrhunderte hinweg bis heute unverändert erhalten konnte, so behielt es auch Außenbesitzungen, die weit über den Umfang des Mutterlandes hinausgehen. Portugal ist 88 620 Quadratkilometer groß, seine überseeischen Besitzungen umfassen 2 173 700 Quadratkilometer. Im Blick der Weltöffentlichkeit steht seit einigen Wochen die frühere Kolonie, jetzt portugiesische Provinz Angola an der Westküste Mittelafrikas. Das fing an mit der Kaperung der „Santa Maria“ durch den flüchtigen Hauptmann Galvao, der das Schiff nach Angola bringen wollte, um dort eine Revolution gegen die Staatsführung in Portugal in Szene zu setzen. Wie wir wissen, gelang die Landung in Angola nicht. Die „Santa Maria“ mußte ihre Passagiere in Recife (Brasilien) an Land bringen und ist seitdem wieder im Besitz der Reederei. Aber die von den Revolutionären versprochenen Unruhen in Angola blieben nicht aus. Ein Zeichen, daß schon weitgehende Vorbereitungen getroffen worden waren. Trotz der Beruhigungsversuche der Regierung spricht man heute schon von 20 000 Opfern der Rebellion, Schwarze und Weiße zusammengerechnet. Portugal mußte Truppen landen, und noch ist kein Ende abzusehen. Kann man allein mit Gewalt die Ruhe wieder herstellen oder bedarf es dazu anderer Mittel? Das ist die Frage. Kenner der Verhältnisse meinen, daß es dazu „anderer Mittel“ bedarf. So schlägt man vor, ausländisches Kapital hereinzunehmen, um den Handel fördern und Industrien aufbauen zu können. Des weiteren — so schlägt man vor — sollte man weitgehend Angolaner in die Verwaltung einschalten, um ihnen das Gefühl der Mitverantwortung zu geben. Das scheint nicht schwer zu sein, denn einen Rassengegensatz gibt es nicht in Angola; Schwarz und Weiß arbeiten friedlich nebeneinander. Aber die Frage ist: woher nehmen? Denn die schwarze Bevölkerung besteht zu 98 % aus Analphabeten. Eine Zuerkennung der Unabhängigkeit, an die Lissabon natürlich niemals denkt, müßte eine Katastrophe bringen, gegen die der Skandal vom Kongo ein Kinderspiel wäre. Wollen das die Rebellen? Oder wohin soll der Weg sonst gehen? Eine Antwort sind sie bisher schuldig geblieben.



# POLITIK

## Britische Annäherung an Spanien

Seit 50 Jahren ist es das erste Mal wieder, daß ein aktiver britischer Außenminister Spanien besuchte. Neben Lord Home kreuzten verschiedene andere führende britische Politiker in Madrid auf. Das ist um so bemerkenswerter, als die Beziehungen Madrid—London seit Jahren sehr kühl waren.

Der Umschwung setzte nach dem Präsidentenwechsel in Amerika ein. Die Regierung Eisenhower hatte es verstanden, ein ausgesprochen günstiges Klima mit Madrid herzustellen und zu pflegen. Als der Vertreter der Regierung Eisenhower in Madrid, John D. Lodge, abgerufen wurde, wurden ihm große Ehrungen und herzliche Abschiedsfeiern zuteil. Sein Nachfolger, Anthony Biddle, mußte dagegen recht lange auf seinen Antrittsbesuch bei Franco warten. In dieser Verzögerung drückte sich die Verärgerung Francos darüber aus, daß es ihm nicht geglückt war, mit Kennedy dieselben herzlichen Beziehungen weiterzupflegen, die bis dahin bestanden. Man sagt, in Washington hätte man den Versuchen Francos eine betonte Gleichgültigkeit entgegengesetzt. Und nun nimmt England im Freundeskreis Spaniens die Stelle ein, die bis dahin Amerika innehatte. Sei es wie es wolle, auf jeden Fall ist es zu begrüßen, daß Spanien sich endlich aus der Isolierung löst oder gelöst wird, die es vom übrigen Europa trennte. Europa kann nicht einig und stark genug sein, wenn es die Gefahren bestehen will, die am politischen Himmel drohen. Das bedeutet keineswegs, daß die guten Beziehungen, die Spanien seit Jahren mit Lateinamerika und dem islamischen Staaten unterhält, getrübt werden sollen.

Mit Frankreich verbinden Spanien gemeinsame Interessen in Nordafrika und in der Sahara. England liegt daran, Spanien für die Freihandelszone zu gewinnen, ist doch England der bedeutendste Konsument spanischer Ausfuhrsgüter. Und daneben würde man sich freuen, wenn Spanien für die NATO gewonnen werden könnte. Von Gibraltar wird nicht mehr gesprochen.

## Der Volkswagen des Marokkaners ist der Esel

Vor fünf Jahren erlangte Marokko seine Unabhängigkeit. Manche von uns erinnern sich noch der abenteuerlichen und blutigen Kämpfe, die dieser Entwicklung vorangingen. Marokko ist heute unabhängiges Königreich und zugleich Gliedstaat der Französischen Union in Nordwestafrika. Ist in den vergangenen Jahren nun ein wesentlicher Fortschritt im wirtschaftlichen und kulturellen Aufbau des Landes erzielt worden? Die Frage kann mit einem eindeutigen Ja beantwortet werden. Wenn auch von den etwa 300 000 Franzosen, die 1956 und vorher in Marokko lebten, fast die Hälfte abgezogen ist, so sind doch die meisten der alten Siedler geblieben. Und Frankreich hat enorm viel getan, um Marokko voranzubringen. Es hat Wüsten in Obstgärten verwandelt, hat Flugplätze und Häfen gebaut, hat moderne Städte errichtet, hat für Bewässerungsanlagen und Staudämme gesorgt und Industrien eingerichtet, die allen Bevölkerungskreisen Arbeit und Brot vermitteln sollen. Und dennoch ist die soziale Frage nicht gelöst. Die große Masse der Eingeborenen hat den Anschluß an das neue Leben und die neue Kultur noch nicht gefunden.

Noch immer bearbeitet der Bauer sein Land wie in Urväterzeiten, noch immer ziehen die Nomaden mit ihren Herden durch die Steppen, und der Volkswagen weiter Schichten ist immer noch der gute alte Lastesel.

Die Regierung bemüht sich, durch Bau von Schulen Kräfte heranzubilden, die eines Tages die Verantwortung mit übernehmen können, und Frankreich schickt Fachkräfte wo es möglich ist. Aber noch sind die Früchte dieser Saat nicht in genügendem Maße gereift. König Hassan II. bemüht sich, die besonders aus der sozialen Atmosphäre kommenden inneren Gegensätze zu überbrücken, und er tut das mit Geschick. Er weiß, daß ihm und seiner Regierung noch viele Jahre harter Arbeit bevorstehen.

## Doppeltes Spiel

Es wäre lachhaft, wenn es nicht so traurig wäre: in Genf streiten sich vierzehn Vertreter bedeutender Nationen fast Tag für Tag um die Festsetzung eines Termins für den Weitergang der Verhandlungen um den Frieden in Laos. In Laos gehen die Kampfhandlungen munter weiter, obwohl ein Waffenstillstand abgeschlossen ist. Die kommunistischen Rebellen setzen ihren Vormarsch fort. Es unterliegt keinem Zweifel, daß das Ziel der Aufrührer nicht nur Laos ist, sondern Südostasien im weitesten Sinne. Wie lange wird der Westen diesem Doppelspiel zusehen? Es dürfte an der Zeit sein, statt zu verhandeln zu handeln, ehe es zu spät ist.

Fritz Roßberg



Unser schönes  
Deutschland  
Frühsommer  
im Schwarzwald

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft  
 Handel - Verkehr - Wi  
 Wirtschaft - Handel -  
 Handel - Verkehr - Wi **Europa kann nicht mehr warten** aift - Handel - Verkehr  
 Wirtschaft - Handel -  
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Im Flaggenschmuck der öffentlichen Gebäude, der Kontor- und Lagerhäuser und mit über die Toppen geflaggtten Schiffen beging Hamburg am 8. Mai 1961 den nunmehr schon zur Tradition gewordenen 12. Überseetag seit Kriegsende. Mit dieser Veranstaltung feierte Hamburg den 772. Gründungstag seines Hafens und damit die Erinnerung an jenen Tag im Jahre 1189, an dem Kaiser Friedrich Barbarossa Hamburg das Recht verlieh, zollfreie Waren auf der Elbe einzuführen und auszuführen.

In den vergangenen Jahren hatten im Mittelpunkt des Überseetages vor allem Fragen des Luftverkehrs und der Häfenwirtschaft gestanden. Auch in diesem Jahr wurden Probleme erörtert, die die drei tragenden Säulen der Wirtschaft, nämlich Schifffahrt, Hafen und Außenhandel unmittelbar betreffen und die Geschicke dieser Wirtschaftszweige maßgeblich bestimmen. Obgleich ein bestimmtes Motto für die diesjährige Veranstaltung nicht gewählt worden war, konzentrierte sich das wirtschaftliche Hauptthema des diesjährigen Überseetages auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Blockbildung in Europa auf die Außenhandelspolitik.

Anders als bei früheren Veranstaltungen gab der Überseetag 1961 damit wesentlich stärker den Rahmen ab für grundsätzliche politische und wirtschaftliche Äußerungen über die Gestaltung eines künftigen Europas. Schon in seinen Begrüßungsworten bei der Eröffnung der Morgenveranstaltung in der Hamburger Musikhalle am 8. Mai 1961 wies der Präsident des Übersee-Clubs, Professor Dr. Rolf Stödter, in Anwesenheit von etwa 1000 Gästen sehr nachdrücklich auf die Bedeutung hin, die die Bemühungen um eine europäische Integration für die Wirtschaft haben. Ein einiges Europa zu schaffen sei nicht die Aufgabe von Politikern und Diplomaten allein, sondern auch Angelegenheit der Kaufleute. Namentlich für die Wirtschaft sei es von großer Wichtigkeit, daß die Einigungsbestrebungen nicht auf halbem Wege steckenbleiben, sondern daß man sich zu einer großeuropäischen Lösung durchringe und daß damit endlich der Brückenschlag gelingen möge, von dem in der Presse und in der Öffentlichkeit so viel gesprochen würde. „Europa kann nicht mehr warten“, so sagte der Präsident des Übersee-Clubs, und es sei daher notwendig, alle noch zu lösenden Probleme mit dem gleichen wagemutigen und weltoffenen Geist anzupacken, der von jeher für die Kaufmannschaft kennzeichnend gewesen sei und dem sie sich auch heute verpflichtet fühle.

Auch der Hamburger Bürgermeister Dr. Neumann kennzeichnete sehr eingehend die große Aufgabe, die mit der Überwindung der wirtschaftlichen Spaltung Europas verbunden sei. Gerade die Demonstration des Selbstvertrauens, die dem Überseetag als Zweck zugrunde liege, erfordere einen klaren Blick in die Zukunft und den Willen, diese im Gemeingeist zu gestalten. Dieser Wille sei in der Vergangenheit besonders in der Schifffahrt sichtbar zum Ausdruck gekommen. „Wir können in diesem Zusammenhang“, so führte Bürgermeister Dr. Neumann aus, „mit guten Gründen auf die Prinzipien eines Albert Ballin verweisen, der auf dem Gebiete der Schifffahrt unserer Zeit das internationale Fairplay der Atlantic-Konferenzen vorexerziert hat.“

Im Mittelpunkt der Festveranstaltung dieses Überseetages aber stand eine mit großem Beifall aufgenommene Rede von Professor Dr. Walter Hallstein, dem Präsidenten der Kommission der Europäischen Wirtschafts-

gemeinschaft. Prof. Hallstein sprach zum Thema „Die Sechs und die Welt“. An den Anfang seiner Ausführungen stellte Professor Hallstein die Feststellung, daß die bisherige wirtschaftliche Entwicklung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft bereits heute die Feststellung rechtfertige, daß sich das Unternehmen lohne. Die Industrieproduktion innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft sei seit der Gründung dieser Gemeinschaft stark angestiegen. Daher werden die Ausmaße des entstehenden gemeinsamen Marktes von mehr als 160 Millionen Verbrauchern der Wirtschaft auch künftig ein schnelleres Wachstum sichern. Professor Hallstein wies in diesem Zusammenhang darauf hin, daß die Industrieproduktion in der EWG im vergangenen Jahr um 12%, die Ausfuhr um 13% und die Einfuhr sogar um 20% gestiegen sei.

Um die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft aber richtig zu verstehen, müsse man sich gleichzeitig bemühen, ihre politischen Ziele und Elemente zu erkennen. In Europa ist die Zeit des klassischen Konzerts der Mächte als abgelaufen zu betrachten. In weltweitem Zusammenhang und insbesondere im Hinblick auf den Ostblock seien diese Gemeinschaften die europäische Antwort auf die neuen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungstendenzen und Gefahren, denen sich Westeuropa gegenübergestellt sieht. Als erfreulich bezeichnete es Professor Hallstein, daß gerade der Wille zur politischen Einigung seit dem vorigen Sommer in zunehmendem Maße in Erscheinung trete. Kein Zweifel könne mehr darüber bestehen, daß in der letzten Zeit auch in Großbritannien neue und weitgehende Überlegungen in europäischen Fragen angestellt wurden. Hiermit sind nach der Auffassung Professor Hallsteins zwei Fortschritte erreicht: Einmal komme hierin die allseitige Überzeugung zum Ausdruck, daß die Europäische

Wirtschaftsgemeinschaft zum Erfolg führen müsse. Wirtschaftlich gesehen, scheint sich die Auffassung durchzusetzen, daß sich nur eine fast vollständige Wirtschaftsunion voll entfalten und im vielfältig verflochtenen europäischen Wirtschaftsraum zur vollen Befriedigung arbeiten könne. Überhaupt mehre sich die Einsicht, daß die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft der Schaffung einer politisch handlungsfähigen Einheit Europas diene. Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen griff Professor Hallstein eine Reihe bedeutender Einzelprobleme der deutschen Außenwirtschaft auf, insbesondere Fragen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit dem Ostblock, den USA und Japan. Den Entwicklungsländern gegenüber sollte nach der Auffassung von Professor Hallstein eine Politik betrieben werden, die den Anteil dieser Länder an den europäischen Märkten vergrößert. Insbesondere solle den Entwicklungsländern, die gegenwärtig das Hauptproblem der westeuropäischen Handelspolitik darstellen, Hilfe zur Selbsthilfe geleistet werden.

Professor Hallstein schloß seine Festansprache mit folgenden Worten:

„Überall ist die Welt in einer tiefgreifenden Umwandlung begriffen. Die Maßstäbe wirtschaftlichen und politischen Handelns haben sich fundamental geändert. Neue Kristallisationsprozesse bahnen sich an. Das stellt auch uns unsere Aufgabe: Wir müssen alle Anstrengungen machen, damit in dem Aufbruch, in der starken, stürmischen Strömung, die das globale Zeitalter einleitet, das, was uns wert ist, die Ordnung unseres Lebens und unserer Wirtschaft, nicht verloren geht. Von diesen Anstrengungen ist die europäische Einigung nicht die unbedeutendste: weil sie uns Erfahrungen liefert; denn viele der Probleme, die nach Lösungen in großen Verbänden dringen, haben wir im europäischen Rahmen bereits durchlitten, durchkämpft, ja gelöst; weil unser geschlossenes Auftreten in den atlantischen und Weltgremien die Arbeit erleichtert; und schließlich, weil es unser Gewicht erhöht.“ — S —

Unsere Arbeitszeit ist in den letzten zehn Jahren wertvoller geworden. Während die Preise von 1950 bis 1960 um durchschnittlich 23 Prozent stiegen, haben sich die Löhne der Industriearbeiter in der gleichen Zeit mehr als verdoppelt. Dabei waren es nicht nur Lohnerhöhungen, die die statistische Übersicht vorteilhaft beeinflussten. Industrielle Erzeugnisse, zum Beispiel Textilien, wurden billiger, außerdem sorgten recht stabile Nahrungsmittelpreise, die im vergangenen Jahr sogar zurückgingen, im Verhältnis zu den gestiegenen Bruttostundenverdiensten in der Industrie für günstige Relationen beim Erwerb wichtiger Grundnahrungsmittel.

### Der Wert der Arbeitsminute

Um 1 kg bzw. Stück zu kaufen, war der westdeutsche Industriearbeiter beschäftigt (in Minuten):

	1950	1960
Vollmilch	17	10
Mischbrot	24	19
Zucker	56	28
Kartoffel	36	33
Margarine	115	50
Perlon-Damenstrümpfe	168	68
Rindfleisch	154	116
Butter	260	147
Sporthemd (Popeline)	562	329
Bohnenkaffee	1361	398
Herren-Straßenschuhe	1140	691
Straßenanzug	4866	2957

Steigerung der Lebenshaltungskosten von 1950-60=23%, des Nominallohnes um 113%



# fix verguckt in JAPAN

J  
A  
P  
A  
N

Die sattem bekannte Legende berichtet, daß sich die Seelcute bei dem ersten Inzichtkommen von Land in Schale schmeißen und dann in Reih und Glied an der Gangway stehen, um an Land zu toben und, dann

Also durften auch wir keine Ausnahme machen. Aber leider ging es nur nicht so schnell, denn zum ersten mußte einklariert werden, und dann hatten wir ja auch noch etwas Arbeit, die getan werden sollte. Doch danach wurde sich natürlich schnell landfein gemacht und da wir auf Reede lagen, versuchte jeder, das erste beste Boot zu ergattern, um festen Boden unter die Füße zu bekommen.

Dieses endlich erreicht, war es nicht schwer, auch dem zweiten Teil der Legende treu zu bleiben, denn in jeder noch so kleinen Bar, und es gab deren ungezählte, wurden wir von netten kleinen Geishagirls bedient und bewirtet. Sie umschwärmten uns wie Schmetterlinge und lasen uns jeden Wunsch förmlich von den Augen ab. Auch mir erging es nicht anders, nur landete ich in einer kleinen, gemütlichen Bar, in der die Mädels kein Englisch sprachen. Schon der Empfang ist einzigartig. Man betritt als gutbürgerlicher deutscher Seemann den Raum und schon eilt, nachdem sie mindestens drei Verbeugungen gemacht haben, eine Schar junger hübscher Butterflies herbei, um beim Ablegen behilflich zu sein und heiße Tücher zu bringen, mit denen man sich die Hände säubern kann.

Und dann begannen die Sprachschwierigkeiten. Ich bestellte etwas und bekam ein hilfloses Gesicht und ein paar schnelle japanische Sätze zur Antwort. Daraufhin muß ich dann wohl ziemlich dumm ausgesehen haben, denn alles barst vor Lachen. Man lacht ja bekanntlich sehr viel in Japan, und an diesem Abend lachten wir besonders oft, da alle Bestellungen mit Händen und Füßen aufgegeben und teilweise sogar auf Papier gezeichnet wurden. Als mein Kamerad und ich dann am späten Abend hungrig wurden, brachte man uns ein japanisches Reisgericht. Man drückte uns dazu Stäbchen in die Hand, um uns dann genau zu beobachten, was wohl passierte. Bei mir funktionierte es aber auf Anhieb, da ich unsere Schauerleute mittags beim Essen beobachtet hatte. Nur mein Freund brach sich bald die Finger ab und wurde dann von der ganzen Geishaschar gefüttert. Er kam mir vor wie ein junger Kuckuck, in den man von allen Seiten etwas hineinstopfte. Dabei wurde dann natürlich auch wieder einmal ausgiebig gelacht.

In der Zwischenzeit hatte dann der Barbesitzer seine Nichte rufen lassen, da sie die Einzige war, die ein gutes Englisch sprach. Diese lud mich dann, gleich nachdem ich ihr versichert hatte, daß ich gerne japanische Gerichte aße, am nächsten Tage zum Essen ein. So verging unser erster Abend in Japan unter viel Heiterkeit.

Am zweiten Tage machte ich mich dann, nachdem ich mir einen freien Nachmittag hatte

geben lassen, besonders hübsch. Schuhe auf Hochglanz, Anzug neu gebügelt, ein extra weißes Hemd etc. etc. So ausgestattet ging ich dann schon früh an Land, um ja nicht unpünktlich zu sein, denn Pünktlichkeit ist ja bekanntlich die Höflichkeit der Könige.

Nachdem man mich wieder mit unzähligen Verbeugungen empfangen hatte, setzten wir uns dann zu Tisch, oder besser gesagt zu Boden, um uns Sukiaki, ein japanisches Nationalgericht, zu Gemüte zu führen. Es war ein einziges Schlemmen und man schmatzte und schlürfte ausgiebig, um seine Zufriedenheit zu bekunden. Danach saßen wir dann noch lange in fröhlicher Runde beisammen und plauderten ein wenig, wobei wir allerdings oft erst nach geraumer Zeit begriffen, was wir voneinander wollten. Rettender Engel war immer wieder meine nette Gastgeberin, die mehr als einmal die verfahrene Konversation auf die rechten Gleise bringen mußte. Im Laufe dieses Abends bat ich sie dann auch, mir doch am nächsten Tage die nahegelegene Stadt Hiroshima zu zeigen, worauf sie freudig einwilligte und stolz war, mir etwas von ihrem Heimatland zeigen zu dürfen.

Der dritte Tag in Japan begann mit strahlendem Sonnenschein. Als wir uns beide um 11 Uhr an der Busstation trafen, mußte ich feststellen, daß auch noch zwei meiner Bordkameraner die gleiche Stunde für dieselbe Absicht ausgesucht hatten. So waren wir dann drei lustige Pärchen geworden. Die einhalbstündige Fahrt nach Hiroshima verlief ohne große Aufregung, denn es gab so viel zu sehen, daß wir unsere Nasen nur immer zum Fenster hinaussteckten. Nur einmal fiel ich besonders auf, da ich gewohnheitsgemäß einer jungen Frau mit zwei kleinen Kindern meinen Platz anbot. Es ist eigentlich schade, wie wenig Rechte diese netten kleinen Frauen in Japan besitzen. Der Mann beansprucht dort das Privileg, als Verdienener und Ernährer der Familie besonders bedient und bevorzugt zu werden. Und so bietet man eben keiner Frau einen Platz an. Aber das war ja ein Verstoß gegen die japanische Sitte, den man bei einem Fremden nicht als ein faux pas bezeichnen kann.

In Hiroshima angekommen, gingen wir dann erst einmal in ein nettes Restaurant, um zu essen. Und wiederum war ich es, der auffiel, denn um möglichst viele japanische Gerichte kennenzulernen, bestellte ich mir etwas Japanisches — wie sich dann nach der Bestellung herausstellte, als einziger unserer Tischrunde. Es wollte daher der kleinen Serviererin absolut nicht in den Kopf, daß ich als einziger, und noch dazu als einziger blonder europäischer Gast, mit Stäbchen essen wollte. Nach dem Essen gingen wir dann in der Stadt spazieren und sahen uns ein wenig um. Von der verheerenden Wirkung der Atombombe, die hier mit einem Schläge 250 000 Menschenleben auslöschte, ist absolut nichts mehr zu sehen. An allen Orten hektisches Treiben und pulsierendes Leben. Nur einmal merkten wir noch etwas davon, als wir nämlich von einem alten Japaner als Amerikaner angesehen wurden und er mindestens 10 Minuten hinter uns herlief und die Mädchen lauthals beschimpfte, daß sie sich gar nicht schämten, mit Yankee zu gehen, anstatt mit ordentlichen japanischen Jungen. Es wurde erst anders, als den Mädels



die Geduld ausging und sie ihm klarmachten, daß wir Deutsche wären. Daraufhin entschuldigte er sich vielmals und verschwand schnell in der Masse. Als wir dann am Nachmittag das Atommuseum mit all seinen Bildern und Erinnerungsstücken besichtig hatten, wurde uns der Haß dieses alten Herrn sehr gut verständlich. Es war oft grausam, was man dort als mahnende Dokumente aufbewahrte, und mehr als einmal bargen die Mädels ihre Köpfe an unserer Brust und schauerten vor Grauen. Und auch hier wieder wurden wir als Amerikaner angesehen und mit haßerfüllten und vorwurfsvollen Augen betrachtet, bis einem deutschsprechenden Japaner unsere Gespräche auffielen und er den Anwesenden erklärte, daß wir Deutsche wären.

Dann sind wir zu einem Gedenkstein im Atompark gegangen, auf dem in japanischen Schriftzeichen steht:

„Gib Ihnen Frieden,  
Damit das Unheil sich nie wiederhole.“

In diesem Stein sind die Listen aller Toten Hiroshimas eingemauert, und jedes Jahr am 6. August, dem Tage der Explosion, werden hier Gedenkgottesdienste abgehalten.

Auch die Gedenksteine der toten Kinder Hiroshimas und das Grab der unbekannt Toten haben wir besucht und dort an einem kleinen Altar ein stilles Gebet abgelegt, daß nicht noch eine A-Bombe dieses Grauen wiederhole.

Auf dem Wege zum Handelskammergebäude, dem einzigen in seinem zerstörten Zustand belassenen Hause, hörten wir dann noch die Friedensglocken, die, wie man uns stolz erzählte, von den Bürgern der deutschen Stadt Bochum gestiftet worden waren. Als wir uns dann noch das auf einem nahen Berge gelegene Atomkrankenhaus von außen ansahen, dämmerte der Abend herauf und wir beeilten uns, wieder mit dem Bus nach Kure, unserem Liegeplatz, zu kommen. So war wieder einmal ein Tag in Japan vergangen.

Der nächste Tag war auch zugleich unser letzter in diesem Hafen. Da hieß es Abschied nehmen, was wir natürlich erst einmal ordentlich begossen. Selbstverständlich wurde wieder einmal herzlich gelacht und gescherzt, doch als es dann tatsächlich „Sayonara“ hieß, flossen doch einige Tränen und alle versprachen wir, sobald als möglich wieder zurückzukommen. Als Abschiedsgeschenk bekam ich von meiner kleinen Mariko-Sou, in die ich mich inzwischen fix verguckt hatte, eine kleine japanische Porzellanpuppe geschenkt. Doch selbst das half über den Abschiedsschmerz nicht hinweg, es war einfach eine Zumutung, uns wieder wegfahren zu lassen. Gerhard Jahn



## Im Laderaum

Die gute Beschaffenheit, in der wir den Kaffee abzuliefern haben, ist gerade bei dieser Ladung ganz besonders abhängig von der guten Beschaffenheit, mit der wir diese Ladung empfangen. Diese wieder steht und fällt mit dem Feuchtigkeitsgehalt. Daher Vorsicht beim Unterschreiben der Klausel: „Empfangen in guter Beschaffenheit“.

Obwohl es an der Küste Schwierigkeiten bereiten wird, sollte man doch nichts unversucht lassen, festzustellen, ob der Feuchtigkeitsgehalt unseres Kaffees über 12 Prozent liegt. Das ist nämlich für dieses organische Massengut der kritische Feuchtigkeitsgehalt, von dem ab auch bei sorgfältigster Stauung, Garnierung und Lüftung Schweißbeschädigung auftritt. Einen groben Anhaltspunkt für diese Untersuchung bietet die verhältnismäßig leicht zu treffende Feststellung, ob es sich um junge oder bereits abgelagerte Ernte handelt, und ob der Kaffee trocken oder naß aufbereitet wurde. Am sichersten schützt gegen jeden Claim beim oder nach dem Löschen eine auf dem Konnossement vermerkte amtliche Wassergehaltsbestimmung. Für diesen Zweck sind an Bord nach Übernahme Proben auf zwei zu versiegelnde Flaschen zu füllen, wovon eine zum Pflanzenkundeamt geht und die andere als Gegen- und Beweismittel an Bord verbleibt. Schimmelbildung nach einigen Tagen ist sicherer Beweis dafür, daß der Feuchtigkeitsgehalt unserer Ladung über dem kritischen Punkt lag, der Tatbestand der guten Beschaffenheit also nicht gegeben war. Doch leider sind solche amtlichen Wassergehaltsbestimmungen zeitraubend und kostspielig. Daher ist einem Schiff, das regelmäßig Kaffee oder andere organische Massengüter fährt, die Anschaffung eines durchaus erschwinglichen und einfach zu handhabenden Feuchtigkeitsmessers zu empfehlen.

Der handelsübliche Feuchtigkeitsgehalt des Kaffees bei der Verladung liegt so dicht bei dem kritischen, daß alle schweißwasserbekämpfenden Maßnahmen erforderlich sind, wie sie bereits in „Kehrwieder“ Nr. 7/60 unter „unsere Ladung Kakao“ beschrieben wird.

Ergänzend hinzuweisen ist nur noch auf die ungeeigneten Stellen im Schiff. Das sind zunächst die Schachtluken und alle Windtörräume, wie Hochtanks und überall da, wo die Ventilatoren nicht unmittelbar an einem wasserdichten Querschott entlangführen. Das ist meistens in den ventilationstoten Spitzen der vordersten und hintersten Laderäume der Fall. Für die Anfertigung von übersichtlichen Stauplänen und Lukenaufstellungen für die Stauerzizen und Empfänger im Löscharfen ist bei dieser kostbaren Ladung besonders sorgfältiges Einschecken erforderlich. Dabei müssen die einzelnen Partien nach Ablader- und Empfängermarken aufgeführt werden. Sorgfältiges Separieren versteht sich von selbst.

## Nach dem Löschen.

Nach dem Löschen nimmt unser Kaffee nach sehr sorgfältigen Kontrollen seinen Weg über die Lagerhallen und Speicher zu den Röstereien. Um dem wertvollen Produkt weiteren Transport und Umschlag zu ersparen, wird er an Ort und Stelle verarbeitet, oft schon innerhalb des Freihafens. Die Papiere gehen indessen durch den Zoll über die Kaffeebörse zum Import und Großhandel. Das Sortieren, Mischen und Rösten ist besonders bei uns, die wir die anspruchsvollsten Kaffeetrinker sind, zu einer Expertenwissenschaft entwickelt wor-

den. In alten Zeiten genügte eine primitive, zylindrische Trommel, die über offenem Feuer per Hand gedreht wurde. Heute bietet eine moderne Großrösterei mit ihren Batterien von Röstmaschinen, Rohren, Manometern, auf- und abflackerndem Licht ganz das Bild moderner Technik. 3,5 Tonnen werden pro Stunde durchgejagt. Aufgebrüht sind das 700 000 Tassen. Unsere Kaffeesäcke sind in solch einer Fabrik kaum zu sehen. Unsere Ladung verschwindet im Rohkaffeelager mit einer Geschwindigkeit von ½ Tonne pro Minute nach oben in die Röstmaschine. Bei einer Temperatur von 180 bis 200 Grad und unter ständigem Probenziehen werden die Bohnen zunächst zum Aufknacken gebracht. Der bläuliche Rauch wird sofort abgesaugt, die Bohnen färben sich braun. Im genau abgepaßten Moment muß auf Garrüstung umgeschaltet werden. Dabei werden die Bohnen im eigenen Saft geschmort, wobei sie ihren seidigen Glanz und ihr volles Aroma erhalten. Von der Rösterei geht es über den Entkerner zur Verleserei. An Fließbändern sortieren Verleserinnen alles aroma-schädliche aus.

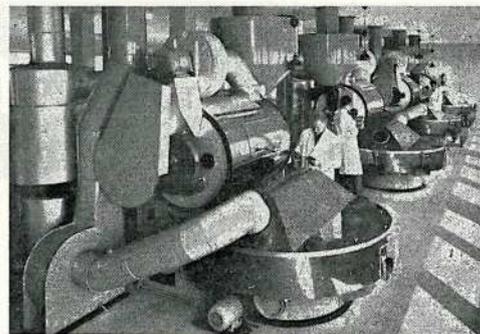
Stinker oder Nigger nennt die Fachsprache solche Fremdkörper. Das Mischen ist wieder eine Wissenschaft für sich. Die 25 Sorten werden nach sorgfältig abgewogenem ausgeklügeltem System hundertgrammweise vollautomatisch gemischt. Hier liegt das sorgfältig gehütete Fabrikgeheimnis jeder Kaffee-firma. Diese weiß genau, daß der Manager den Zusammenklang von Aroma, Fülle und Säure anders liebt, als Tante Lieschen beim Kränzchen oder der Seemann. Deshalb ist der Probierraum das Allerheiligste einer Rösterei. Hier wird gekostet, geprüft, komponiert. Gaumen und Zunge des Prüfers werden hochbezahlt, bedeuten sie doch den besten Garantieschein.

Nach der handlosen Verpackung bekommen wir den fertigen Kaffee über den Schiffshandel wieder an Bord, und wir haben, was wir brauchen, vor der Wache, vor „Törn to“ und wenn es rundgeht.

## Wem gehören die Schätze des Meeres und des Meeresgrundes

**Das Meer birgt unendliche Schätze. Das Meer ernährt uns alle, wenn wir wollen. Auf dem Grund des Meeres und unter dem Meeresboden liegen Reichtümer von unermeßlichem Wert. Sprechen wir nicht einmal vom Fischreichtum.**

Seit Jahrmillionen fällt Regenwasser auf das Land, sammelt sich in Flüssen und strömt zum Meer. Das Wasser verdampft, die Minerale bleiben. Wir wissen, daß jeder Kubikkilometer Seewasser 5,5 Tonnen reines Gold enthält. In den sechs Weltmeeren (das „Südpolarmeer“ ist ein Kontinent) sind sieben Milliarden Tonnen puren Goldes enthalten. Sie machen uns nicht satt, doch wem gehören sie? Im Meer ist Salz angereichert. Ein Kubikkilometer Seewasser enthält 30 Millionen Tonnen. Deutschland ist mit Kochsalz reich gesegnet, nicht mit Magnesiumsalz. Im Kubikkilometer sind 6 Millionen Tonnen enthalten, das entspricht einer Million Tonnen metallischen Magnesiums. Magnesium ist stark wie Stahl und leichter als Aluminium, es brennt nicht. In einem Kubikkilometer Seewasser sind 65 000 Tonnen Brom enthalten. Brom ist ein bei Zimmertemperatur flüssiges, im Wasser leicht lösliches Element, es wird bei der Herstellung von Farben und Medikamenten verwendet, die Treibstoffindustrie benötigt es, um Leicht-



Moderne Kaffeerösterei

benzin herzustellen. 99 Prozent des Weltvorkommens von Brom schwimmt im Meer.

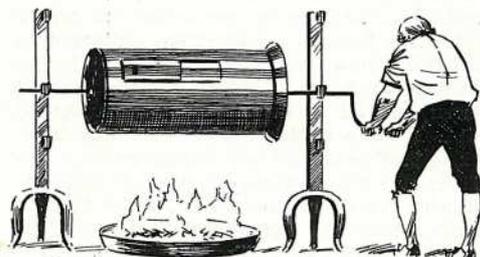
Die Amerikaner begannen 1941 Magnesium aus Meerwasser zu gewinnen, das Wundermetall wird heute wirtschaftlich rentabel gewonnen. Magnesium hat ein Viertel des Gewichtes von Eisen, ist leichter als Baumetall.

Es wird vielleicht bald möglich sein, Jod aus dem Meer zu gewinnen. Kaliumphosphat, ein Kunstdüngemittel, schwimmt im Meer, Kaliumsalz, Uran, Kupfer, Silber, Blei, Zink und vor allem Kupfer kommen im Meereswasser in nennenswerten Mengen vor. Das Kupfer der Erde wird in einigen Jahrzehnten verbraucht sein.

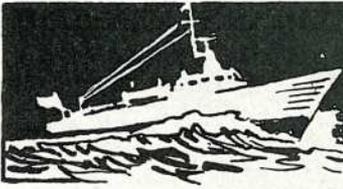
Die Frage, wem diese Schätze gehören, ist nicht so leicht zu beantworten wie es hier gefragt wird. Auf der „freien See“ gehören sie jedem, der sie hebt, in den „Hoheitsgewässern“, einem den Küsten vorgelagert gedachtem Streifen, dem Anliegerstaat. Die Dreimeilenzone (5,6 Kilometer) ist die international anerkannte Hoheitsgrenze in Küstengewässern bei Niedrigwasser, unter Ausschluß von Buchten. Nicht alle Staaten — manche Südamerikaner, vor allem die Russen — stimmen dieser Abmachung vorbehaltlos zu. Die Differenzen an Norwegens Küsten und die Aufbringung der Onassisflotte zeigen es. Ein zweites Problem bietet das „untiefe Wasser“, denn was ist Meer? Der Höhenzug, der sich von Land her im Meer verliert, ins Meer absinkt, von welcher Stelle an ist er noch Land, wann ist er Meeresboden? „Continental shelf“ sagen die Amerikaner dazu, Land unter Wasser, das doch noch zum Kontinent gehört.

Noch nie ist dieses Problem durch eine internationale Übereinkunft geregelt worden. Höchstwillkürlich einigte man sich bei Streitfragen dahin, daß der Ozeanboden dort beginnt, wo er mehr als 180 Meter tief liegt.

Die Republiken Südamerikas bereiten sich jetzt auf einen neuen Versuch vor, das Problem international anzufassen. Der „Continental shelf“ ist vor allem dort von Bedeutung, wo unter dem Meeresboden wertvolle Ölquellen angebohrt werden können. Andere Staaten, die vor ihren Küsten sehr tiefes Meer haben, verlangen ein gleiches Recht wegen des Fischreichtums an ihren Küsten. Wer hat Recht auf den Meeresgrund? Wer hat Recht auf die Fischerei? Wer bestimmt ab wo, was auf der Oberfläche geschieht? — das alles ist keineswegs geklärt. — top —



Kaffeerösten im 18. Jahrhundert



# Flotten-Minischau

Die 250 t großen Schnellen Minensuchboote „Spica“ und „Pollux“ des Typs 55 wurden für die Bundesmarine in Dienst gestellt. In Bremerhaven wurden zwei kleine Marineschlepper zu Wasser gelassen, die mit einer Dieselmotorschiff von 800 PS ausgestattet sind. Diese Schiffe haben einen verstärkten Vorsteven, um als Hafeneisbrecher dienen zu können. Infolge der Ausrüstung mit Wasserwerfern können sie als Feuerlöschboote eingesetzt werden, außerdem tragen sie Vorrichtungen zum Scheibenschleppen.

Nach Angaben der Zeitung „The Scotsman“ (Glasgow) werden demnächst für Soldaten der Bundesmarine im britischen Marinestützpunkt Rosyth in Schottland Ausbildungsmöglichkeiten geschaffen. Diese Schulung erfolgt im Rahmen der NATO-Richtlinien. Es wird auch erwähnt, daß auf der Hebriden-Insel Uist eine Übungsmöglichkeit für US-amerikanische Truppen geschaffen werden soll.

Norwegische, dänische, britische und deutsche Schnellboote führten von Mitte Mai bis Mitte Juni in dänischen und deutschen Gewässern wiederum ihre gemeinsame Übung durch, die unter der Bezeichnung „No Dame 61“ lief. NATO-Minensucher von 5 Nationen übten Anfang bis Mitte Mai gemeinsam im Kanal.

Hamburg erlebt im Juni einen starken Ansturm ausländischer Kriegsschiffe. Die schwedische Marine entsendet vom 8.—12. Juni ein Stabsschiff, 3 Zerstörer und 4 Schnellboote, die britische Marine ist Mitte Juni mit einem Werkstattschiff von etwa 12 000 t und zwei U-Booten auf der Besucherliste vertreten. Für die in der zweiten Juni-Hälfte stattfindenden Kieler Woche wird starker ausländischer Flottenbesuch erwartet, u. a. das schwedische Segelschulschiff „Gladen“, ein US-Zerstörer und ein U-Boot, das norwegische Schulschiff „Haakon VII“, zwei italienische und zwei niederländische Zerstörer, vier dänische Minensucher mit ihrem Begleitschiff, ein britischer Zerstörer und eine Fregatte, zwei belgische M-Boote und der französische Zerstörer „Casablanca“. Auf den italienischen und US-amerikanischen Besuchern ist jeweils ein Admiral eingeschiff. Die Kieler Woche ist damit nicht nur ein Wettstreit der internationalen Segler und eine kulturelle Veranstaltung im norddeutschen Raum, sondern auch der Treffpunkt der Marinen.

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ ist am 2. Mai aus Kiel mit 200 Unteroffizier- und Offizieranwärtern an Bord zu einer Reise nach Reykjavik und St. Malo ausgelaufen. Kurz vor der Abreise besichtigte Konteradmiral Zenker das Schiff, hierbei wurde den Vertretern der norddeutschen Zeitungen Gelegenheit gegeben, den Dienstbetrieb auf der Bark kennenzulernen. Die Stammbesatzung der „Gorch Fock“ ist unter der Führung ihres langjährigen Kommandanten Kapt. zur See Ehrhardt gut eingefahren. Der Segler soll am 21. Juni wieder in Kiel eintreffen, um beim zweiten Teil der Kieler Woche anwesend zu sein. Ende Juli wird die „Gorch Fock“ nach Madeira segeln und über London wieder zum Heimathafen zurückkehren.

Die Schulfregatten „Graf Spee“ und „Hipper“ waren im Mai in La Guaira und Savannah/USA. Für die Beziehungen zu der argentinischen, brasilianischen und venezolanischen Bevölkerung waren diese ersten Kriegsschiffbesuche der Bundesmarine sehr erfolgreich. Deutschstämmige Familien haben Flugreisen über mehrere hundert Kilometer zu den Hafenterrassen dieser Länder nicht gescheut, um die

Marinefahrzeuge zu besuchen. Die jungen Seeleute der Bundesmarine haben in den besuchten Häfen einen guten Eindruck hinterlassen. Es ist zu beachten, daß die Marinen der besuchten süd- und mittelamerikanischen Staaten im Vergleich zur Bundesmarine heute eine beachtliche Größe haben. Argentinien verfügt über einen Flugzeugträger, 3 Kreuzer, 11 Zerstörer, 6 Fregatten, 23 Landungsschiffe und mehrere Kleinfahrzeuge. Die brasilianische Marine hat einen Flugzeugträger, 2 Kreuzer, 13 Zerstörer und 20 Fregatten, Venezuela hat 9 Zerstörer, 4 Korvetten und mehrere Kleinfahrzeuge.

Der Erste Seelord der britischen Admiralität, Sir Caspar John, besuchte in der ersten Maihälfte die Bundesmarine in Bonn, Kiel und Flensburg. Seine Überfahrt auf Schnellbooten von Kiel nach Flensburg wurde auch im deutschen Fernsehen gezeigt.

Die Abwehr der schnellen U-Boote mit Kernenergieantrieb durch Überwasserschiffe wird ein besonderes Problem sein. Ein Atom-U-Boot wird nur durch ein gleichartiges Fahrzeug erfolgreich gejagt werden können. Durch Verwendung von glasfaserverstärkten Kunststoffen an U-Bootstürmen soll die Radarauffälligkeit herabgesetzt werden. Allgemein wird im Kriegsschiffbau gelegentlich dort ein Polyesterüberzug verwendet, wo Eisenteile des Schiffes der Korrosion stark ausgesetzt sind.

Zur South East Asia Treaty Organization (SEATO) gehören Pakistan, Australien, Neuseeland, Thailand und die Philippinen. Die Marinen dieser Staaten weisen auf: Australische Marine (etwa 11 000 Mann) 1 Flugzeugträger und 9 Zerstörer bzw. Fregatten; Pakistanische Marine (etwa 7300 Mann) 1 Kreuzer und 12 Zerstörer bzw. Fregatten; Neuseeländische Marine (etwa 3000 Mann) 1 Kreuzer und 3 Fregatten; Thailand-Marine (etwa 20 000 Mann) 5 Fregatten und viele Kleinfahrzeuge; Philippinen-Marine (etwa 4000 Mann) rund 50 kleine Boote. —R—

## Sport an Bord

Die Reisen nach Südamerika vergingen immer viel zu schnell, denn alle drei Monate bangte man um Spieler, die in Hamburg abmüsten könnten. Aber die Sportfreunde hatten Glück, denn in den meisten Fällen kamen bessere Spieler als Ersatz.

Und dann kam die Triumph-Reise der „Santa Ines“. In Porto Alegre startete das erste große Spiel gegen ein holländisches Schiff, die „Emmland“. Es wurde mit 8:2 gewonnen! Dann folgten mehrere Spiele gegen Kompanieschiffe. Die „Cap Roca“ wurde mit einem vielleicht zu hohem Ergebnis von 7:4 ausgespielt. Die „Cap Domingo“, die eine der stärksten Mannschaften im Südatlantik besaß, mußte sich mit einer hohen 5:2-Niederlage zufrieden geben. Wir fanden uns besser mit dem schweren Boden ab und konnten Dank unserer starken Läuferreihe und dem gutaufgelegten rechten Flügel unseren Gegner stark zu setzen. Aber auch die „Santa Ines“ mußte Niederlagen hinnehmen. Schon das Rückspiel gegen die „Cap Domingo“ in Santos wurde mit 5:1 verloren.

Dann kam auch schon wieder der letzte Hafen, und somit auch das letzte Fußballspiel, bei dem gegen die „Cap Blanko“ angetreten wurde. Dieses Spiel war recht ausgeglichen,

und es gelang der „Blanko“ noch im letzten Augenblick ein Unentschieden, ein 2:2 herauszuschießen. Somit nahmen wir nicht nur von Rio de Janeiro Abschied, wo das letzte Spiel von uns startete, sondern auch vom Fußball.

Fußball ist in erster Linie, wie es auch auf der „Santa Ines“ war, ein kameradschaftliches Mannschaftsspiel, das unser Bordklima stets günstig beeinflusste. Fritz Behrens



Die Fußballmannschaft der Ex-„Santa Ines“

### Fußballspiele in Rotterdam

#### Januar und Februar 1961

Hasselburg—Octavia . . . . .	12 : 0
Hasselburg—Treuenfels . . . . .	1 : 1
Hamburg—Cläre Hugo Stinnes . . . . .	8 : 1
Frauenfels—Togo . . . . .	4 : 0
Ansgaritor—Cap Frio . . . . .	1 : 3
Alfred Theodor—Tazacorte . . . . .	6 : 1
Frankfurt—Bolton Abbey (engl.) . . . . .	5 : 1

#### März 1961

Alfred Theodor—Robert Bornhofen . . . . .	4 : 1
Reifenstein—Brake . . . . .	3 : 3
Syrte—Coburg . . . . .	1 : 5
Kelkheim—Brake . . . . .	1 : 5
Angelika Schulte—Weserstein . . . . .	2 : 1
Ubenau—Friedenau . . . . .	3 : 6
Friedenau—Santa Theresa . . . . .	4 : 6
Brake—Kaaupland . . . . .	3 : 0
Lechstein—Kaaupland . . . . .	0 : 0
Brake—Friedenau . . . . .	2 : 0
Brake—Friedenau . . . . .	4 : 1
Weimar—Leipzig . . . . .	0 : 0
Lechstein—Leipzig . . . . .	4 : 4
Lumme—Ganter . . . . .	5 : 1
Christiane Schulte—Ostpreußen . . . . .	4 : 4
Wartenfels—Simba (dän.) . . . . .	1 : 1
Sankt Johann—Simba . . . . .	0 : 5
Hannover I—Hannover II . . . . .	2 : 1
Christiane Schulte—Sabang (schwed.) . . . . .	0 : 1
Hannover—Songkhla (dän.) . . . . .	2 : 1
Hannover—Mühlheim Ruhr . . . . .	2 : 1
Sankt Johann—Roers Eendracht . . . . .	0 : 3

(holl. Ruderverein)

#### April 1961

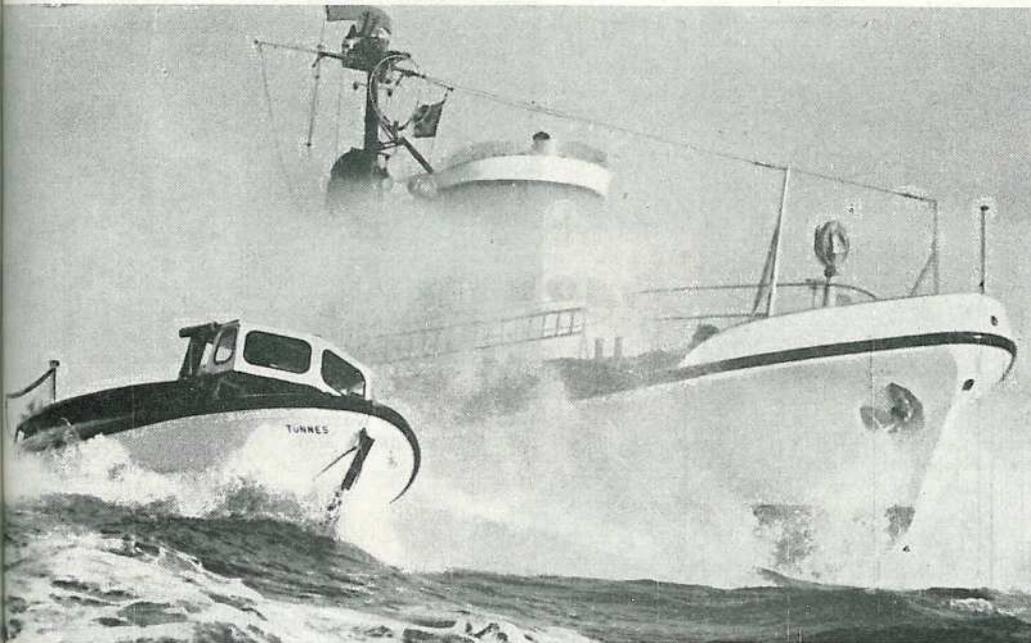
Freundschaft—Adria . . . . .	4 : 1
Anna Catharina Fritzen—Homberg . . . . .	3 : 1
Karoo—Pyrrhus (engl.) . . . . .	4 : 1
Ansgaritor—Wuppertal . . . . .	3 : 0
Balkan—Syrte . . . . .	0 : 1
Angelika Schulte—Ingrid Leonhardt . . . . .	3 : 3
Wartenfels—Kelkheim . . . . .	4 : 1
Goslar—Sabratha . . . . .	0 : 2
Stephanitor—Baron Oglivie (engl.) . . . . .	5 : 2
Gonzenheim—Uhenfels . . . . .	3 : 2
Friedenau—Windhuk . . . . .	4 : 2
Ganter—Cap Delgado . . . . .	0 : 5
Bärenstein—Ysvogels (holl.) . . . . .	2 : 4

#### Mai 1961 (1.—15. Mai)

Adolf Leonhardt—Eschersheim . . . . .	4 : 0
K. Heinz Parchmann—Ysvogels (holl.) . . . . .	2 : 4
Ingrid Leonhardt—Transamerica . . . . .	0 : 2
Praunheim—Ysvogels . . . . .	3 : 3
Dresden—Pilius (engl.) . . . . .	4 : 2
Walvis Bay—Donegal (engl.) . . . . .	2 : 0
Braunfels—Stephanitor . . . . .	0 : 7
Phönix—Pilius (engl.) . . . . .	4 : 1
Poseidon—Ysvogels (holl.) . . . . .	1 : 2
Anita Thyssen—Ceuta Ägäis . . . . .	4 : 2
Ganter—K.S.C.C. (holl.) . . . . .	3 : 0

# Gott segne unsern Strand —

## Gott segne unser Rettungswerk



Gesellschaften pflegen auf Gewinn zu arbeiten: Die Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften und die mit beschränkter Haftung. Andere verfolgen das Interesse einer bestimmten Gruppe, wie z. B. Berufsverbände; wenige dienen dem Gemeinnutz, wie die karitativen Verbände. Diese sind meist auf staatliche oder kirchliche Unterstützung angewiesen oder nehmen sie gern entgegen.

Daß aber die DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER — denn um diese handelt es sich hier — auf den ihr zur Verfügung stehenden Anteil aus dem Staatssäckel verzichtet und dafür lieber auf das Herz baut, das verdient an die große Glocke gehängt zu werden.

Diese Gesellschaft ist aus einem Guß. Geschlossen gehen ihre Männer seit nunmehr zehn Jahrzehnten den immer gefährlichen aber immer beglückenden Weg des Mutes, sei es bei der Beschaffung der Geldmittel, sei es bei der Ausübung ihres selbstlosen Dienstes an Menschen in Seenot.

Im Anfang waren bei der bitterarmen Bevölkerung unserer kargen Küsten und sandigen Inseln folgende Gebete:

„Wir bitten Dich, o Herr, zwar nicht, daß Schiffe stranden und umkommen im Heulen des Sturmes und im Rasen der See — aber wenn schon es Deinem Ratschluß gefällt, sie stranden zu lassen, dann, o Herr, führe sie hier an den Strand — zum Wohle der armen Bewohner dieser Küste.“  
Oder nur die schlichte Bitte:

„Gott segne unseren Strand“.

Im Anfang, nämlich im April 1861, entsandte die Bremer Handelskammer, mit der Bildung eines Gründungskomitees für eine Rettungsgesellschaft befaßt, den Barsenmeister Hindrichson auf die Nordseeinseln, um an Ort und Stelle zu erkunden, was zu tun sei und was getan werden könne. Was er vorfand, erfuhr und erlebte, fand seinen Niederschlag in einem niederschmetternden Bericht und gipfelte in der Befürchtung, daß Rettungsgesellschaften nur bewirken würden, daß mehr Schiffe stranden, weil die Schiffer dann ohne Lebensgefahr ihre alten Schiffe wegsetzen könnten, um von der Versicherung neue zu bekommen. Allorts hat man ihm

rundweg erklärt, daß er niemanden finden werde, der sich freiwillig in Gefahr begäbe.

Heute lautet das Gebet:

„Gott segne das Rettungswerk“  
Worin besteht heute dieses Rettungswerk?

„Fischkutter in schwerem Schneesturm gesunken“ — „Küstenfrachter in Seenot“ — „In letzter Minute aus der Brandung gerettet“ — so und ähnlich lauten die knappen Überschriften von 438 Berichten, die der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger von ihren Rettungsmännern über die im Jahr 1960 durchgeführten Einsatz- und Rettungsfahrten vorgelegt wurden. Eine kleine Auswahl davon ist in dem Jahresbericht abgedruckt, der soeben erschien und dessen knappe, unpathetische Sprache um so eindrucksvoller von einer Arbeit berichtet, die selbstlos und ohne Aufhebens seit nunmehr hundert Jahren an unseren Küsten geleistet wird.

Die Rettungsmänner, die immer wieder Leben und Gesundheit einsetzen, verlören am liebsten kein Wort darüber. Ihnen gilt die Tat alles, der Ruhm nichts. Diese Auffassung teilt auch die Rettungsgesellschaft, und wenn sie ihre

Leistungen und Erfolge der Öffentlichkeit alljährlich vorlegt, so geschieht das nicht, um dafür Lob zu ernten, sondern um sich von neuem Zustimmung und Auftrag für ein weiteres Arbeitsjahr zu holen; denn das Rettungswerk an unseren Küsten wird ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen und Spenden ermöglicht, die stets von neuem erbeten und gewährt werden. Dies entspricht dem ausdrücklichen Wunsch und Willen der DGzRS, die freiwillig auf Unterstützung aus Bundesmitteln verzichtete, um so eindeutiger zu zeigen, daß ihr stets ohne Ansehen von Rasse und Nationalität in Krieg und Frieden durchgeführtes Werk menschlicher Hilfsbereitschaft die Gesinnung und Haltung seiner ungezählten Freunde und Förderer unmittelbar repräsentiert. In dieser Bindung an den Menschen, die auch in unserer Zeit bei einer so begrenzten Aufgabe noch bewahrt werden kann, sieht die Rettungsgesellschaft einen wesentlichen Wert.

Ungewöhnlich häufig wurden die Rettungsstationen an unseren Küsten im vergangenen, vom Wetter wenig begünstigten Jahr alarmiert — und auch unter schwierigsten und gefahrvollsten Umständen waren die Männer stets zur Stelle, wenn ihre Hilfe gebraucht wurde. 402 Menschenleben konnten sie so aus Seenot retten oder aus Gefahr befreien, und die Gesamtzahl der durch die DGzRS geretteten Schiffbrüchigen stieg damit auf 11 942, unter ihnen 2758 Ausländer. Daß trotz aller technischer Fortschritte und Sicherheitsvorkehrungen für die Schifffahrt der Seenotdienst heute notwendiger ist als je, ergibt sich aus der Tatsache, daß ein Viertel aller Geretteten auf das letzte Jahrzehnt entfällt, während sich die restlichen drei Viertel auf

achteinhalf Jahrzehnte verteilen. Nachdem im Frühjahr 1960 zwei neue schnelle Seenotrettungskreuzer in Dienst gestellt wurden, umfaßt die Rettungsflotte auf 21 Rettungsstationen fünf dieser modernsten, mit Tochterbooten ausgerüsteten Schiffe, acht große Motorrettungsboote und elf Strandmotorrettungsboote sowie zwei motorisierte Raketenapparate. Für den Seenotmeldedienst stehen der DGzRS außerdem elf landfeste Seenotfunkstationen zur Verfügung. Der weitere Ausbau des Funkwesens, vor allem die Ausrüstung der Boote und Funkstationen mit neuen UKW-Funksprechgeräten, liegt in der Planung für das laufende Jahr, nachdem im vergangenen Jahr die Überholung und Reparatur der älteren Rettungsboote im Vordergrund stand, die zugunsten des Neubauprogramms von Seenotrettungskreuzern vordem etwas zurückgestellt worden war.

Dank der wachsenden Anteilnahme und Hilfsbereitschaft weiter Bevölkerungskreise im ganzen Bundesgebiet verlief die finanzielle Entwicklung der Rettungsgesellschaft im vergangenen Jahr erfreulich und gewährleistet die weitere Durchführung des Seenotrettungswerkes und seine notwendige technische Verbesserung.

Angesichts der bevorstehenden Reisesaison weist die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger darauf hin, daß sich in besorgniserregender Weise die Fälle mehren, wo Leichtsinns und Unkenntnis der Gefahr an der See und im Wattengebiet zu vermeidbaren Notlagen führen. Immer wieder muß davor gewarnt werden, mit unzulänglichen Fahrzeugen in See zu gehen und sich und andere in Lebensgefahr zu bringen.

Das „Hamburger Abendblatt“ schrieb am 5. September 1957:

### Ein Wunder

*Es klingt wie ein schönes Wunder: Die . . . . . Gesellschaft . . . . . hat auf die ihr zustehenden Mittel aus dem Bundeshaushalt und auf die ihr regelmäßig geleisteten Zuschüsse verzichtet. Manche schlaun Zeitgenossen mögen sich an den Kopf fassen und sich fragen, was denn diese Gesellschaft für unkluge Vorstandsmitglieder hat.*

*Wir sind der Meinung, daß es ganz prächtige Menschen sein müssen.*

\*

„DIE WELT“ meldete am gleichen Tage:

### Verzichtet

*Es kommt nicht oft vor, daß eine Organisation freiwillig auf die Zuschüsse verzichtet, die ihr der Staat zur Verfügung stellt.*

*Es ist geradezu großartig und wunderbar, daß die Gesellschaft, die auch-durchaus zu rechnen versteht — ihre Bilanzen beweisen es —, das Herz, das altmodisch gewordene Herz wieder zu Ehren bringen will . . . . .*

*Der in Cuxhaven stationierte Seenotrettungskreuzer „Ruhrtal“ mit seinem Tochterboot.*



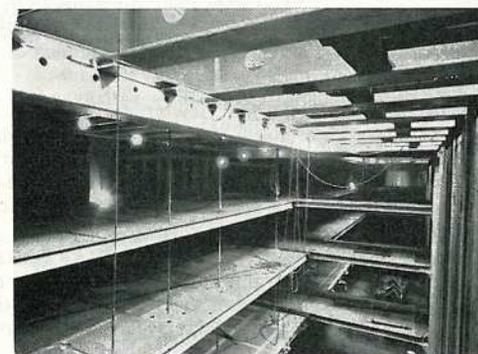
Als Deckslast mit der „Kandelfels“ von Messina zur Elbe und dann mit eigener Kraft und schäumenden Kufen durch den Nordostseekanal nach Stavanger ging die Reise dieses 35-kn-Tragflächenbootes, das auf der Linie Stavanger—Bergen 100 Passagiere befördern kann.



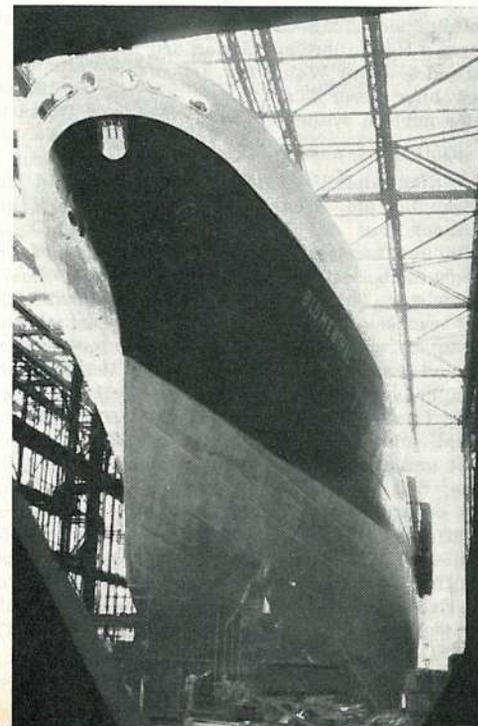
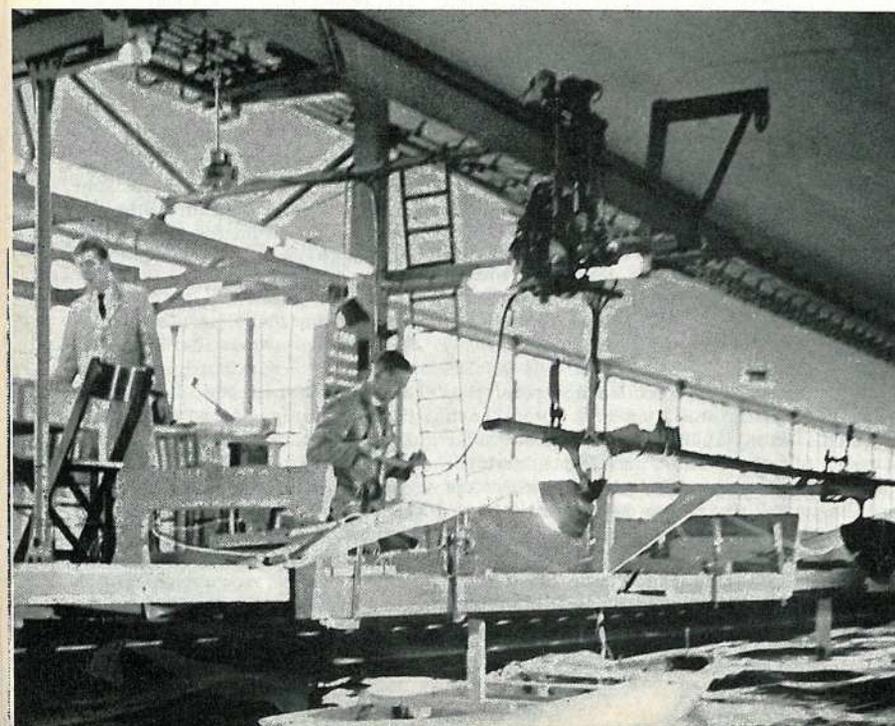
Der schönste Platz ist immer am Fließband, hieß es für die Gäste des Hamburger Hafengeburtstages am 8. Mai.



Das größte Schiff, das seit Bestehen des Nord-Ostsee-Kanals die Schleuse Brunsbüttelkoog passierte, ist mit 31 000 BRT der norwegische Tanker „Høegh Galleon“.



Schneller, schöner, größer und ökonomischer lautet die Devise in der deutschen Schifffahrt. Oben: Hängedecks eines Auto-Getreide-Erzschiffes. Unten links: Modellschleppversuche in der Schiffbauversuchsanstalt zur Vorausberechnung von Geschwindigkeit und Brennstoffverbrauch. Unten: am 27. 5. rauschte, getauft von Frau Bertram, der Gattin des Vorstandsmitgliedes R. Bertram des NDJ die 11 000 t tragende „Blumenthal“ für die Hapag vom Stapel.





*Spielmanszug ganz auf adrett und charmant erfreute die Zuschauer der 12. Hamburger Frühlingsschau.*

*Hier dreht doch jemand  
den Riemen falsch!*



*Rechts unten: Das war schon vor 150 Jahren modern, das Ballern bei Sturmflut an der Elbe.*

*Unten Mitte: Ab durch den Nordostseekanal auf einer Hubinsel ging die Reise des ersten fertiggestellten Stückes des neuen Rotesandleuchtturms zur Wesermündung.*

*Links unten: Recht so, Recht so, für die Tochter der Präsidenten von Togo am Ruder der Senatsbarkasse.*

HaJo-Foto





# Die Freiwache



## Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

Ludwig Dinklage

## Ozean-Wettfahrt

Hamburg baut den größten Jachthafen des europäischen Kontinents. Rund tausend Schiffe wird er aufnehmen können. Vielleicht sträuben sich bei uns die Haare, wenn wir an diese tausend Schiffe denken? Aber sind wir nicht immer mit ihnen klar gekommen? Seit über 50 Jahren werden Nachtregatten von Hamburg nach Cuxhaven gesegelt und nur ein einziges Mal in dieser Zeit wurde eine kleine Jacht von einem Dampfer über den Haufen gerannt. Wie die Seeamts-Verhandlung ergab, lag aber die Schuld einzig und allein auf Seiten des Dampfers.

Wir Berufseerleute können uns voll auf die Segler verlassen. Sie verstehen ihr Handwerk, müssen sie doch durch eine harte Schule gehen, müssen sie viele Prüfungen bestehen in Spleißen und Knoten, in Seemannschaft, in der Gesetzeskunde, der Lichterführung, den Ausweichregeln, bis sie schließlich den B- oder C-Schein erhalten, der sie berechtigt, eine Jacht im Revier und auf Küstengewässern (B-Schein) oder auf See (C-Schein) zu führen. Der A-Schein gilt nur auf Binnengewässern. Nebenher laufen natürlich noch Prüfungen auf den staatlichen Seefahrtsschulen, wo man das Prädikat eines Sportschiffers und eines Sporthochseeschiffers erwirbt. Bei der letzten Prüfung wird nicht nur in terrestrischer, sondern auch in astronomischer und Funknavigation geprüft.

Große und kleine Jachten finden wir hier. Die Kleinen, Jollen und Jollenkreuzer, kommen kaum von der Elbe und ihren Nebenflüssen herunter, doch die mittleren und größeren Jachten stecken ihre Nasen nach See hinaus und beteiligen sich auch an den großen Seeregatten der Nordsee-Woche vor Helgoland, an der Wettfahrt von Helgoland um Skagen nach Kiel, an den Ostsee-Rennen von Kiel nach Visby und Finnland und schließlich auch an den Transatlantik-Regatten von Newport, Rhodes Island, oder Bermuda nach einem europäischen Kontinenthafen.

Wir wollen uns auch einmal an die weiten Reisen erinnern, die deutsche Jachten in den letzten Jahren unternommen hatten. Es handelt sich dabei nicht um die mehr als fragwürdigen Fahrten der Seebummler in ihren selbstgebastelten Fahrzeugen, die früher oder später irgendwo Schiffbruch erleiden und schließlich mittellos sich auf einem Konsulat meiden und barmen, wieder nach Deutschland zurückgebracht zu werden, sondern um anständige, sportlich durchgeführte Langfahrten. Die Stander der großen Segelvereine von der Elbe oder der Weser wurden in Südamerika und im Mittelmeer, unter Island und auf den Azoren, auf einer Reise rund um die britischen Inseln oder vor den Lofoten gezeigt. Jeder Seemann wird Hochachtung vor diesen Leistungen haben. Aber zurück zu den Ozean-Wettfahrten.

1951 hatte die schnelle Schonerjacht „America“ den Atlantik von den Vereinigten Staaten nach England überquert und segelte in der Alten Welt alles in Grund und Boden. Keine Regatta, die die Jacht nicht gewann! Den America-Cup hatte sie nach Amerika entführt und kein englisches Schiff ist bis auf den heutigen Tag schnell genug gewesen, ihn wieder zurückzugewinnen.

„Topp! Es gilt, 30 000 dagegen! Schlag' durch!“

„Und wo? Von Sandy Hook nach Kap May?“

„Lächerlich! Von Sandy Hook zur Insel Wight!“

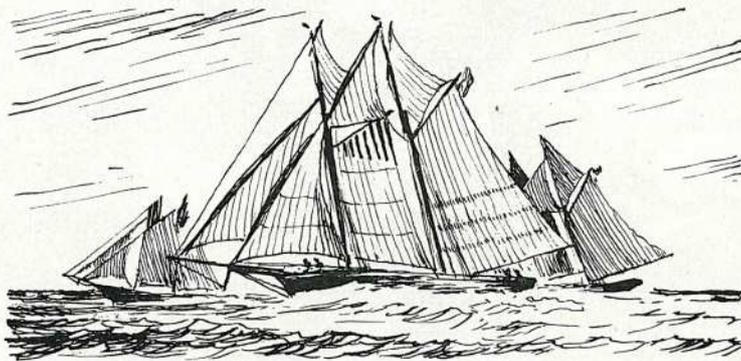
„Über den Atlantik?“

„Klar doch! Auf dem Ozean segeln Männer!“

„Wann? Im nächsten Sommer?“

„Unsinn! Sofort!“

Der Start zur „Winterregatta von 1866“



Fünfzehn Jahre später war eine kleine, nur 16 m lange Jacht über den „Western Ocean“ geschippert, die „Alice“, und hatte die 2938 Seemeilen von Sandy Hook bis Cowes auf der Insel Wight in knapp 19 Tagen und 9 Stunden zurückgelegt und dabei die Überfahrtszeit der „America“ um zwei Tage verbessert.

„Das ist alles gar nichts, da müssen wir erstmal mit unsern Schiffen kommen!“ sagten amerikanische Jachtsegler und warfen sich sehr in die Brust.

So hatte sich Peter Lorillard die „Vesta“ bauen lassen, einen Schoner mit Mittelschwert von 32 m Länge über Deck.

„Ha, meine ‚Vesta‘, das ist ein Schiff, dagegen ist die ‚Henrietta‘ eine lahme Laus“, prahlte Lorillard herum.

„Die ‚Henrietta‘ zu schlagen, das ist keine Kunst“, meinten die Gebrüder Osgood. „Mit unserer ‚Fleetwing‘ segeln wir der ‚Henrietta‘ noch immer vorbei.“

Franklin und George Osgood besaßen den Kiel-Schoner „Fleetwing“, ein Schiff von 33 m über Deck.

Heiße Köpfe gab es da, als sie so hin und her redeten.

„Ich halte jede Wette, daß meine ‚Vesta‘ die schnellste ist!“

„Ich halte dagegen. ‚Vesta‘ ist eine lahme Großmutter. Meine ‚Fleetwing‘ ist der Schnellsegler.“

„Wieviel gilt es?“

„30 000 Dollars!“

„Jetzt? Im Winter?“

„Da haben wir wenigstens immer Wind.“

So fing das Ereignis an, das wir die „Winter-Regatta von 1866“ nennen. Eine Regatta über 3000 Seemeilen über den wildesten aller Ozeane zu seiner stürmischsten Zeit!

„Ihr wollt mit euren alten Holzpantinen über den Tümpel schippern? Daß ich nicht lache!“ sprach James Gordon Bennett jun., der Sohn des Zeitungskönigs vom New York Herald und Eigner der Schonerjacht „Henrietta“.

„Ich bin mit von der Partie! 30 000 Dollars in den Pott!“ Es wurde eine dreikantige Regatta daraus. Rund 90 000 Dollars galt es zu fangen.

Die „Henrietta“ war wie die „Fleetwing“ ein Kielschiff, 32,60 m lang.

Am Vormittag des 11. Dezember 1866 erschienen die drei Jachten vor der Startlinie bei Sandy Hook.

Um 1 Uhr fiel der Startschuß.

Ein frischer Westnordwest wehte und warf eine ziemlich See auf. Noch eben und eben konnten die Jachten ihr volles Zeug tragen. Über den Großsegeln der „Henrietta“ und der „Fleetwing“ blähten sich die Gaffeltoppsegel im Wind. Bennetts Schoner klemmte sich zuerst über die Linie, dicht dahinter die Schwertjacht „Vesta“.

In der Nacht schon sah die Geschichte anders aus. Die „Fleetwing“ hatte sich an die Spitze gesetzt, und die andern beiden lagen Bord an Bord dahinter. Erst am nächsten Morgen hatten sich alle drei Schiffe aus Sicht verloren.

Was heißt überhaupt Regattasegeln? Im Logbuch der „Henrietta“ kann man nachlesen, was regattasegeln ist.

Schon gieren in der ersten Nacht fängt es an. Die „Vesta“ sitzt der „Henrietta“ zu dicht auf dem Nacken. Sie muß abgeschnüftet werden.

Als um Mitternacht der Wind westlicher wird und schwere Böen das Wasser peitschen, geht er auf einen mehr östlichen Kurs. Hier kann er alle Segel tragen. Die Masten biegen sich und das Takelwerk stöhnt und ächzt. Hagel- und Schneeböen fegen durch das Takelwerk. Bully Samuels, dem skipper der „Henrietta“, ist es kreuzfidel zumute. Solch ein Wetter, das mag das Schiff. Und „Vesta“ ward nicht mehr gesehen. Dunkel und trübe bricht der neue Tag an, härter wird der Wind und in den Flagen erreicht er bereits Sturmstärke. Zehn Knoten zeigt das Log und bis Mittag liegen schon 225 Seemeilen zwischen Amerika und der „Henrietta“.

Dezemberrächte auf dem Atlantik haben es in sich. Zu einem ausgewachsenen Sturm hat sich die Sache entwickelt. Toppsegel und Flieger müssen geborgen werden. Bei Wachwechsel um Mitternacht muß schon ein doppeltes Reff ins Großsegel. Dann flaut es wieder ab. Reffs müssen ausgeschüttet, Toppsegel und Flieger gesetzt werden. Es brist auf. Reffs einstecken, Toppsegel und Flieger bergen. Es schneit, es hagelt! Es flaut ab, es brist auf! So geht es einen Tag, zwei Tage, drei Tage, vier Tage. Alle Mann Segel bergen! Alle Mann Segel setzen! Alle Mann!

Die Großen Bänke von Neufundland liegen jetzt unter ihrem Kiel. Das Segeln in dieser Gegend ist noch niemals eine reine Freude gewesen. Samuel Samuels ist ein frommer Mann. An jedem Sonntag ist Gottesdienst. Die Kajüte dient als Kapelle, wo sich die Freiwache einfindet. Psalmen werden gelesen und Choräle gesungen.

„Und dies hier ist anständiges Jachtsegeln, Amen!“ beschließt der Skipper den Gottesdienst. Draußen orgelt inzwischen der liebe Gott seinen eigenen Choral im Takelwerk. Schwarze Wogenungeheuer mit weißmähnigen Kämmen darauf laufen von achtern gegen das Schiff, das tief die Nase wegsteckt.

280 Seemeilen von Mittag bis Mittag, das ist das beste Etmal dieser Reise. Nun ist sie schon über den Gipfel hinüber und läuft mit schäumender Fahrt wieder den Berg hinunter auf Alt-England zu.

Sieben Tage auf See. Sturm! Orkan! Großsegel bergen! Nieder Klüver! Drei Reffs in die Stagfok! Neun Meilen macht das Schiff noch unter diesem kleinen Zeug. Grau, grau, alles grau vom Regen. Krachen. Ächzen im Schiff. Im Ölzeug auf nassen Kojen liegt die Freiwache klar zum Allemann.

Ein schwerer Brecher rollt von achtern heran, wirft sich über das Heck, klatscht in die Fock, rollt über Deck, zerschmettert das Beiboot. Ein Zittern geht durch das Schiff.

Auf dem Kajütsofa sitzt der Eigner, hat sich mit Knien und Ellbogen festgeklemmt. Es ist unmöglich, in der Koje zu liegen, ohne herausgeschleudert zu werden. Ein Mann kommt zur Tür herein, bleich, mit wirrem Haar.

„Was haben Sie, Zimmermann?“

„Herr Bennett, wir müssen beidrehen! Es wird die höchste Zeit. Das Schiff ist leck vorn, Wassereinbruch! Das ganze Vorschiff ist aufgeschlagen, Herr!“

„Danke, Zimmermann! Gehen Sie an Ihre Arbeit!“

„Steward, ich lasse Kapitän Samuels auf einen Augenblick bitten!“

„Na, Kapitän, was halten Sie von der Wetterlage? Rauchen Sie eine Zigarre?“

„Danke, Herr Bennett! Gute Gelegenheit, Ost zu machen heute, Herr Bennett!“

„Was ich noch sagen wollte, eben kommt der Zimmermann zu mir und sagt, daß im Vorschiff Wassereinbruch sei. Planken sollen zertrümmert sein.“

In aller Ruhe untersucht Bully Samuels das Vorschiff. Der Zimmermann hat Gespenster gesehen. Hinter der Koje des Kochs sind ein paar Plankennähte leckgesprungen, durch die etwas Wasser eindringt, weiter nichts.

Der Sturm nimmt noch an Stärke zu. Da entschließt sich Kapitän Samuels endlich doch, das Schiff beizulegen.

Alle Segel bergen, Sturm-Tyrsegel setzen, dicht gerefft. Als die Mannschaft die schweren Segel an Deck mannt, kommt es ihr vor, als holte sie ein Leichentuch hervor, ein großes weißes Sterbelaken. 90 000 Dollars werden damit begraben. Ein ruhiger Augenblick wird abgepaßt. Ruder nieder! Das Schiff dreht in den Wind. Nun werden die Sturmsegel auch dicht gesetzt und das Ruder gelascht. Ganz ruhig wie eine Möwe wiegt es sich jetzt in den Seen. Die dichtgeholtten Sturmsegel waren doch ein Leichentuch. Der Himmel klart auf, der Sturm flaut ab und am Himmel bricht der Mond hervor. Er schießt sein bleiches Licht auch auf die „Vesta“, die in dieser Nacht unter gereffter Fock dahinrauscht mit mehr als 8 Knoten Fahrt und vorbeizieht an der begedreht liegenden „Henrietta“.

Am anderen Morgen um 5 Uhr, als es fast ruhig ist, setzt die „Henrietta“ wieder ihre Segel, und nimmt Kurs auf, nachdem sie dreizehn Stunden vertrödelt hat.

\* \* \*

Aber die „Vesta“! Auf die hatte keiner auch nur einen Cent gesetzt. Das war ja ein Schwertboot. Sie zog in dieser Sturmnacht der „Henrietta“ davon, daß es nur so rauchte. Wie steht es in dem Schiffstagebuch?

„18. Dezember 1866. Schwerer Sturm aus SSW. Lenzten 8 Stunden vorm Wind. Etmal 222 Seemeilen. Breite 50° 56' Nord, Länge 36° 04' West.“ Damit stand die „Vesta“ also schon runde 90 Seemeilen nördlicher und ein paar Meilen östlicher als die „Henrietta“.

„Henrietta“ holt auf. Nur 25 Seemeilen noch liegt sie hinter der Schwertjacht. Die meldet leichten Nordwest, während Bennett aus südlichen Winden das beste zu machen sucht.

Ein Weihnachtsstern ist der „Vesta“ das Feuer auf den Scilly-Inseln. Am 24. Dezember abends wird es ausgemacht, 50 Minuten später pickt es die „Henrietta“ auf.

Der englische Lotse ist ein erbärmlicher Tropf. Zum Jammern ist es, wie er mit der „Vesta“ spazieren segelt zwischen den vielen Inseln und Klippen.

Wie ein Dampfer zieht die „Henrietta“ an dem Feuer von Lizard vorbei. Da ist der brave alte Feuerturm von Eddystone, Start Point, Portland Bill.

„Drei Hurras für die ‚Henrietta‘!“ „Wieso? Was soll das heißen? Wo ist die ‚Vesta‘?“

„‚Vesta‘? Nein, hier ist noch kein Schiff angekommen!“

Alle Segel sind gesetzt. Sie schäumen vorbei an den Needles. Uhrzeit?

15 Uhr 45! Der erste Weihnachtstag. 13 Tage, 21 Stunden und 45 Minuten für 3100 Seemeilen! Ist das vielleicht nichts?

\* \* \*

Doch wo bleibt nur die „Fleetwing“? Hatte sie nicht die offene Sitzkuhle? Nicht ein einziger Handelsfahrer hat sie unterwegs gesichtet und gemeldet.

Blättern wir einmal in ihrem Schiffstagebuch: „Donnerstag, den 13. Dezember 1866. Leichte Brise aus NW. 20 Uhr peilt ‚Vesta‘ NzW. 6 Uhr 30 Wind NNO. Klüverbaum geht verloren. 7 Uhr unter Breitfock und leichten Segeln.“

„Freitag, den 14. Dezember 1866. Beginnt mit Sturm aus NNO. 15 Uhr 30 Schneeböen. Zwei Reffs ins Großsegel. 20 Uhr handiger. Alle Reffs ausgeschüttet. Leichte Segel gesetzt.“ In dieser Tonart geht es weiter ohne irgendwelche besonderen Ereignisse. Da kommt der berühmte 19. Dezember, an dem der Zimmermann der „Henrietta“ Gespenster sah. Die „Fleetwing“ lag an der Nordkante des Golfstroms.

Im Logbuch heißt es:

„Mittwoch, den 19. Dezember 1866. Dieser Tag beginnt mit einer leichten Brise aus SSW. 14 Uhr leichte Segel. Es kommt Sturm auf mit schwerer See. 19 Uhr voller Orkan. Laufen unter doppelt gereffter Fock und Stagfock. 21 Uhr nehmen eine See über, welche sechs Mann der Besatzung aus der Sitzkuhle spült. Fünf Stunden begedreht gelegen unter doppelt gereffter Fock. 2 Uhr wieder Fahrt aufgenommen. Letzter Teil handiger. Wind nach W ausschließend. Setzen Breitfock. Etmal 188 Seemeilen.“

Etmal 188 Seemeilen trotz fünfstündigen Beiliegens! Und sechs Menschenleben hat es gekostet, vier Matrosen und zwei Quartermaster. Satan Ozean!

Die „Fleetwing“ drehte bei. Fünf Stunden lang lag sie so. Die Mannschaft rief und suchte die sechs Mann. Keine Antwort von den Kameraden. Sieben Stunden hinter der „Henrietta“ rauschte Osgoods Schoner an den Scillies vorbei.

Die „Fleetwing“ hatte die Ziellinie bei den Needles passiert, nur 8 Stunden und 25 Minuten später als der Sieger, „Fleetwing“ wurde zweite.

Noch 40 Minuten später als die „Fleetwing“ ging die „Vesta“ durchs Ziel.

Wer ist wer?

### Dr.-Ing. Otto Schlick

In der April-Ausgabe brachten wir eine Abhandlung über Schiffbauingenieur Dr. Otto Schlick, dem Erfinder des Schlick'schen Schiffskreisels zur Dämpfung der Schlingerbewegungen. Einer seiner Freunde, Herr E. A. Versmann, hat diese Ausführungen ergänzt und da diese vom historischen Standpunkt aus von großem Interesse sein dürften, lassen wir sie hier folgen.

„Zunächst die Erwähnung, daß das kleine Versuchs-Torpedoboot, in das der Schlick'sche Schiffskreisler eingebaut wurde, „Seebär“ hieß und Dr. Schlick für seine Versuche, durch die Gyroskopwirkung des 500-kg-Kreisels die Schlingerbewegung aufzuhalten, vom Kaiser persönlich zur Verfügung gestellt worden war. Man fuhr bei sehr schlechtem Wetter von Cuxhaven ab, stellte auf See den Kreisler an und war begeistert von der vorzüglichen Wirkung desselben, insbesondere im Hinblick auf die neuauftretenden Möglichkeiten, mit weittragenden Geschützen von einem ruhigen Schiff sicherer schießen zu können als von den sogenannten „Schlingerpötte“. Die modernen Ziel- und Abschußmöglichkeiten gab es damals selbstverständlich noch nicht.

Nachdem der Kreisler eine gewisse Zeit gelaufen war, passierte das Unglück, daß entweder der Kreisler selbst oder einzelne Eisenteile auseinanderflogen und unter der Mannschaft tödliche Verletzungen hervorriefen, so

daß der an sich gut gelungene Versuch mit Trauer abgebrochen werden mußte.

Dr. Schlick gab aber seine Idee nicht auf und suchte Mitarbeiter, die ihm die notwendige Festigkeit des schnell rotierenden Materials bei einem bestimmten Gewicht und bei der gewählten Gyroskopkreiselform errechnen konnten. Er wandte sich an verschiedene Länder, so an Deutschland, England, Amerika und Österreich, ohne aber eine geeignete Persönlichkeit finden zu können.

Darüber klagte er manchem Hamburger sein Leid. Schließlich riet ihm einer, doch einmal Professor Schubert, den alten Mathematik-Professor des Hamburger Johanneums, zu fragen, der sei doch ein zuverlässiger, eigenartiger, aber im Rechnen ungewöhnlich begabter Herr. An diesen Mathematik-Lehrer wandte sich dann Dr. Schlick und erhielt nach Darstellung seines Wunsches und Einblicknahme in die betreffenden Zeichnungen und Unterlagen die Antwort: „Schön, Herr Consul, denn will ich mal versuchen, das ein bißchen auszurechnen, aber dafür muß ich meine Ruhe haben, und dafür wieder muß ich versuchen, einen Urlaub von etwa acht Tagen zu bekommen. Das ist aber nicht so einfach, denn ich bin ja Lehrer am Johanneum und kann einen solchen Urlaub nur beim Hamburger Senat beantragen.“

Sein Antrag wurde vom Senat mit der ausdrücklichen Maßgabe bewilligt, daß dieser nur dazu dienen sollte, die notwendige Berechnung zu machen.

Nach Ablauf der Zeit erschien Professor Schubert wieder bei Dr. Schlick und erklärte ihm: „So, Herr Consul, nun hab' ich Ihnen das ausgerechnet und hab' Ihnen das auch 'n büschen aufgeschrieben.“

Dieses „Büschchen“ waren tatsächlich die grundlegenden Berechnungen für alle Gyroskopkreisel, welche von da an gebaut wurden. Es war ein recht dickes Konvolut mit Berechnungen, das Ergebnis ungeheurer Arbeitsleistung. Dr. Schlick wünschte natürlich nun auch zu erfahren, wie er sich revanchieren könnte, bzw. klarer ausgerückt, was er zu bezahlen hätte. Alle zarten Andeutungen prallten aber an Professor Schubert scheinbar unbeachtet ab. Schließlich riß wohl Dr. Schlick der Geduldssaden und er fragte: „Was bin ich Ihnen denn nun eigentlich dafür schuldig?“, worauf Professor Schubert völlig erschrocken aufhorchte und sofort erklärte: „Schuldig? Schuldig? Sie sind mir gar nichts schuldig, denn ich bin doch Staatsbeamter!“

Oft unterhielt sich auch Dr. Schlick, der ein Nachbar von Herrn Versmann war, über seine Arbeiten, besonders über den Ausgleich vibrierender vagabundierender Kräfte, welche bekanntlich bei den ersten Schnelldampfern durch die starken Maschinen so enorm waren, daß man höchste Maschinenleistungen während der Fahrt zunächst nicht einschalten konnte. Damit war die Weiterentwicklung des Schnelldampferbaues sehr stark in Frage gestellt. Erst durch Dr. Schlicks genaue Arbeiten konnten die Maschinen im Schiff so gelagert werden, daß jede Kraft einer Maschine durch eine Gegenkraft ausgeglichen wurde. Jetzt erst konnten die Schnelldampfer ihre vollen Pferdestärken ausnutzen.“

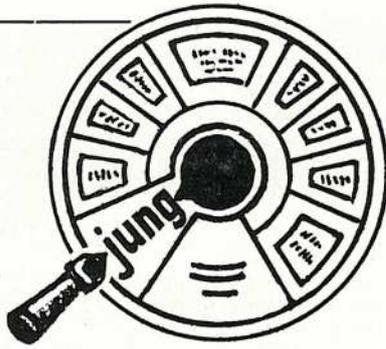
ge.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE -SCHMIEROELE



# Telegraf auf



## Göteborg - Hamburg - via Haiti

Jürgen Burmeister

Der Tag, an dem ich aus meinem ruhigen und bürgerlichen Leben herausgerissen wurde, war weiter nicht ungewöhnlich. Ich musterte als Decksjunge auf einem Kümo der Nord- und Ostseefahrt an und befand mich nun plötzlich in einer Welt, die nur aus Steven und Heck, Backbord und Steuerbord besteht. Aber das passiert ja jedem, der beschließt, zur See zu fahren.

Ein Schiff, so erklärte mir ein Matrose, fängt vorne an und hört hinten auf, hat zwei Seiten, die sich meistens gegenüberliegen. Das war mir sofort klar. Bloß dies „meistens“ beunruhigte mich etwas. Doch erstmal gab es für mich in den nächsten Tagen nichts als Arbeit. Die Tage verliefen recht eintönig. Der einzige Lichtblick für mich war mein neuer Freund, der Matrose. Er war noch nicht weit über die Nord- und Ostsee hinausgekommen. Dafür aber kannte er diese umso besser.

Aus eigener Anschauung konnte er sämtliche Gefängnisse der ganzen Ostseeküste lebhaft und lebendig schildern. Über die Gastfreundschaft der Schweden war er des Lobes voll. Leider übertrieb er in diesem Punkte sehr, wie ich zu meinem Leidwesen sehr bald selber feststellen mußte.

Nach fünftägiger Fahrt, etwas verspätet durch Nebel- und Eisfelder, denn es war schon hoch im Winter, erreichten wir Göteborg. Dort wollte der Matrose mich mit den Geheimnissen der Göteborger Hafengegend bekannt machen. Das tat er auch, und zwar so gründlich, daß ich ein für allemal von diesen Geheimnissen genug bekam. Mein Freund erwies sich als Verwandlungskünstler. Er verwandelte mitgebrachten Schnaps in sagenhafte Beträge von Schwedenkronen und diese wieder in schwedischen Schnaps. Und der verwandelte uns aus schlichten deutschen Seeleuten in bahnbrechende Reformatoren des schwedischen Straßenverkehrs.

Als wir nämlich später, etwas angeschlagen zwar, sonst aber sehr erleichtert, unseren Heimatkurs

absteckten, mußten wir durch den Großstadtverkehr. Dort stellten wir fest, daß alle Autos falsch fahren, nämlich links. Das war polizeiwidrig! Mein Freund und ich wollten der Polizei helfend beispringen, und da wir Männer der Tat waren, jumpten wir todesmutig in das Chaos hinein und versuchten Ordnung zu schaffen. Das ging auch einige Zeit gut, und ich bin mir sicher, die Schweden hätten noch richtig fahren gelernt, bis einige Göteborger kurzsichtigerweise unsere Bemühungen mißverstanden. Denn plötzlich hielt ein großer, dunkler Wagen neben uns und ließ sich weder durch unser aufgeregtes Winken noch durch lautes Schreien zum Weiterfahren bewegen. Vielmehr sprangen mehrere Männer heraus und stießen uns völlig überraschte in den Wagen hinein.

Das war am Sonnabend. Montagfrüh wurden wir entlassen. Die restliche Mannschaft unseres Schiffes stand empfangsbereit an der Gangway. Wir beachteten sie nicht, sondern stürzten uns zum Proviantschapp und stillten erstmal unseren Hunger. Denn mit der von meinem Freund so gerühmten Gastfreundschaft war es nicht weit her.

Etwas Brot, das nach Kuchen schmeckte, und viel Wasser, das ist wahrlich kein Festessen.

In Uddevalla überraschte uns der Winter. Und die sonst überall noch dünne Eisdecke wurde jetzt fest und unbefahrbar. Wir waren eingefroren. Wir und ein holländisches Schiff lagen hier dicht an der norwegischen Grenze gefangen. Zum Glück entschloß sich die Reederei, nur zwei Mann an Bord zu lassen. Der Rest sollte nach Deutschland zurück. Der Steuermann und der Matrose blieben an Bord. Der Kapitän und der Rest fuhren mit dem Zug nach Göteborg zurück. Von dort sollten wir mit einem anderen Schiff derselben Reederei nach Deutschland fahren. Da das Schiff erst am anderen Morgen auslief,

ging ich noch einmal an Land, um etwas Besseres als die Geheimnisse der Hafengegend kennenzulernen.

Spät am Abend lernte ich ein nettes, schüchternes Schwedemädel kennen. Und als ich etwas später bei ihr zu Hause Kaffee trank, wurde es so gemütlich, daß ich Gott und die Welt und mein Schiff vergaß. Als ich dann zwei Tage später mittellos im Hafen erschien, war mein Schiff weg. Aber unser Agent beschaffte mir einen Platz auf einem englischen Trampdampfer, der direkt nach Hamburg fahren sollte. Und hier beginnt meine Irrfahrt. Frei und unbeschwert von Geld und Gepäck stieg ich ein. In spätestens vier Tagen war ich ja zu Hause. Ich ahnungsloser Engel!

Doch vorerst ging alles gut. Nachmittags liefen wir aus. Am anderen Tag waren wir schon in der Nordsee, Kurs Hamburg. Wir fuhren in Ballast. In Hamburg sollte, laut Angaben des Agenten, Ladung für das Schiff sein. Doch die Sterne wollten es anders. Im Laufe des zweiten Tages bekam der Kapitän Order, Kurs nach Westindien zu nehmen, um dort von Haiti Ladung zu holen. So hatte ich das zweifelhafte Glück, vom eisigen Norden direkt zum sonnigen Süden zu dampfen. Der Kapitän versprach mir, mich in Haiti gleich zum Konsulat zu bringen. So könnte ich dann höchstens mit zwei Monaten Verspätung in Hamburg ankommen. So meinte er und ich Unschuldknabe glaubte es auch. Ich sandte meinen Eltern ein Telegramm mit den Worten: „Die Welt ist groß, die See ist schön, Gott weiß, wann wir uns wiedersehen.“ Dies englische Schiff, dem ich mein kostbares Leben anvertrauen mußte, trug den hochtrabenden Namen „Queen of the Sea“ — Königin der Meere. — Was dieser alte Kahn mit einer Königin gemeinsam hatte, ist mir immer ein Rätsel geblieben.

Ich hatte als Junge oft mit leichtem Frösteln und geheimem Schauern B. Travens Roman „Das Totenschiff“ gelesen. Und mir kam jetzt der nicht ganz abwegige Gedanke, Traven hätte vielleicht auf diesem Schiff seinen Roman geschrieben. Der ganze Kahn wurde nur noch von Farbe zusammengehalten. Ich war Zeuge, wie ein Matrose, der auf der Saling arbeitete, also in ungefähr 12 m Höhe, einen Hammer fallen ließ. Dieser Hammer fuhr vor meinen entsetzten Augen einfach durch das Eisendeck hindurch und verschwand! — Rostklopfen war auf diesem Dampfer sowieso schon lange verboten. Es wurde nur gemalt!

Die Crew war international. Wenn ich bis jetzt noch nicht wußte, wieviel verschiedene Hautfarben und Rassen es auf dieser Welt überhaupt gab, nun wußte ich es.

Vom Japaner überten Neger bis zum rotköpfigen Irländer war alles vertreten. Wie man eine so bunt durcheinander gewürfelte Mannschaft in Zucht und Ordnung halten konnte, war mir ein Rätsel! — Doch eins darf man nicht vergessen. Der englische Kapitän hatte auf seinem Schiff mehr Macht als sein deutscher Kollege. Ich will nur einen Vorfall erzählen, der noch auf derselben Reise geschah. Der zweite Donkeymann, aus welchem Grunde oder Anlaß weiß ich nicht mehr, bestrafte sich eines Tages vollkommen. In seinem Dunas verlor er seinen Kammerschlüssel und konnte nicht mehr in seine Kammer. Doch dieser gewalttätige Bursche wußte sich zu helfen. Er zertrümmerte die Tür. Der Kapitän ließ tags darauf die Tür vom Zimmermann mit Brettern zunageln, nur die unteren 30 cm freilassend. Weiter erließ er die Order, daß bei strengster Bestrafung die Bretter nicht entfernt werden durften. Der zweite Donkeymann mußte nun in den folgenden Wochen, bis wir Haiti erreichten, wenn er in seine Kammer hinein oder hinaus wollte, diesen Weg auf dem Bauche bewerkstelligen. In Haiti wurde dann endlich, auf seine Rechnung natürlich, eine neue Tür gekauft.

Und in Haiti ging ich von Bord und machte drei Kreuze hinter dieser Queen — und habe niemals wieder mit einem schüchternen Mädchen Kaffee getrunken.

## Wußten Sie schon, daß

... zwischen dem größten gemessenen Riesen (Cajetanus 2,83 Meter) und dem kleinsten Zwerg (43,3 Zentimeter) immerhin noch Platz für einen Riesen von 2,40 Meter ist?

... ein Quadratcentimeter Menschenhaut 600 000 Zellen, 200 Schmerzpunkte, 25 Druckpunkte, 12 Kältepunkte, 500 Sinneskörperchen, 100 Schweißdrüsen, 15 Talgdrüsen und 2 Wärmepunkte besitzt?

... der Wirkungsgrad (in Arbeit umgewandelte Energie) beim Menschen mit 25 bis 35 Prozent größer ist, als der einer Dampfmaschine, aber um etwa 5 Prozent kleiner, als der eines Dieselmotors?

... das Herz in einem Jahr 260 Tonnen Blut pumpt?



# HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

# 31 49 44

Eisenbahn-, Flug-, Bus- und Schiffskarten, Seebäddienst, Unter- und Oberbefahrten, Pauschalreisen

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

## Was besagt die Tonnage meines Schiffes

### über mich?

Kurz geantwortet:

nicht viel,

oft Irrtümliches,

manchmal Faisches

Ein großes Schiff zu fahren und auf einem großen Schiff zu fahren, ist eine gute Sache, unbestritten. Aber sagt diese Tatsache allein schon etwas über mich und meine Persönlichkeit aus? Bin ich vor mir selber mehr wert, wenn ich meinen Beruf auf einem großen Schiff ausübe, mehr, als wenn ich auf einem kleinen Schiff meinen Mann stehe?

Wenn wir ehrlich sind, müssen wir eingestehen, daß Leistung und Bewährung auf einem kleinen Schiff genau dieselben sein können. Sie finden genauso viel, oft sogar mehr Anerkennung, als auf einem großen Schiff. Was dabei eine über die Gebühr große Rolle spielt, ist die Meinung der anderen über mich. Meistens sind diese anderen mehr oder weniger seefahrtsfremd, denen die BRT-Zahl unseres Schiffes der Maßstab unseres Ansehens bedeutet. Gewiß ist es keinem Menschen gleichgültig, was die anderen über ihn denken. Aber genauso gewiß ist es, daß unser

Selbstbewußtsein in unserer Leistung seine echten Wurzeln hat. Ist das nicht der Fall, dann wird zwangsläufig die Eigenbeurteilung und damit auch die unserer Umwelt falsch. Eine Niete bleibt eine Niete, auch auf dem größten Schiff. Ganz sicher ist es weiterhin, daß die anderen letzten Endes nur soviel Achtung vor uns haben werden, wie wir mit Fug und Recht vor uns selbst besitzen. Wenn einer sich bewährt und etwas leistet, so wird es für seine Geltung und Ansehen keine Rolle spielen, ob er auf mehr oder weniger BRT fährt. —Sch—

## Zum 125. Todestag

André Marie Ampère

Geb. 22. 1. 1775 in Lyon, gest. 10. 5. 1836 in Marseille. Der französische Wissenschaftler, Forscher und Professor Ampère beschäftigte sich mit mathematischen, physikalischen und chemischen Problemen und kam zu bedeutenden Leistungen, vor allen Dingen auf dem Gebiet der Elektrotechnik. 1820 entdeckte er die Wechselwirkung zwischen stromdurchflossenen Leitern. Nach ihm wurde die Einheit der elektrischen Stromstärke „Ampere“ genannt.



## Kameradschaft

ist, was die natürlich-biologisch abstoßenden Pole in einer Männergemeinschaft überwindet;

ist die unaufdringlichste verhaltenste Art der Liebe unter den Menschen;

ist einer der stärksten Ansporne zur Überwindung des inneren Schweinehundes;

ist ein Glück, das nicht aus Glas ist, sondern aus Stahl;

macht selbst den Ärmsten noch reich, solange er sie zu halten und zu geben vermag;

ist die Grenze, an der der Egoismus aufhört, gesund zu sein.

## Die kluge Kiste

Wie entstehen Polarlichter?



In Polargebieten sehr häufig, in mittleren Breiten gelegentlich auftretend, sind die Polarlichter mit ihrem eigenartig unirdischen Licht eine reizvolle Erscheinung. Einst glaubten die Menschen, daß leuchtende Gespenster am Himmel ihr Unwesen treiben. Die Wissenschaft hat ein Stück Romantik, aber auch Furcht und Schrecken beseitigt. Das Leuchten liegt in 100 bis 1000 Kilometer Höhe. Seine Entstehung hängt mit Vorgängen auf der Sonne zusammen. Aus riesigen Gasausbrüchen auf der Sonnenoberfläche schießen Wasserstoffatome heraus, die durch die Hitze in positiv geladene Wasserstoffkerne und negative Elektronen gespalten werden. In 26 Stunden gelangen sie zur Erde und prasseln dort auf die Lufthülle auf, wobei die Luftmoleküle aufleuchten, ein ähnlicher Vorgang wie in der Neonröhre.

Ein Groschenradio,

nämlich ein vollständiges Empfangsgerät in der Größe eines Zehnpfennigstückes, wurde von der Westinghouse Electric Corporation in Dayton (Ohio) entwickelt. Die elektronenphysikalischen Vorgänge vollziehen sich in 6 Silizium-Kristallscheiben, die nur Bruchteile von Millimetern dick sind. Der ganze „Groschen“ vereinigt in sich die Wirksamkeit von Schaltkreisen, Transistoren und Röhren eines normalen Radioempfängers.

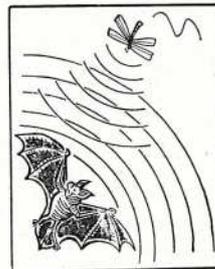
Wieviel Luft enthält die Lunge?



Der normale Mensch ohne sportliche Betätigung kann etwas über drei Liter Luft in der Lunge aufnehmen. Ein Schwerathlet schafft es schon auf vier. Mit zunehmender sportlicher Tätigkeit steigt auch der Inhalt der Lunge. Tur-

ner, Leichtathleten und Boxer liegen bei vier bis fünf Liter, Schwimmer und Sportrunderer halten den Rekord mit fünf und fünfeneinhalb Liter. Je leistungsfähiger die Lunge ist, um so größere Energien stehen zur Verfügung.

Die Fledermaus hat ein Radargerät



Manche Tiere können noch höhere Töne als der Mensch ausstoßen und hören. So gibt z. B. die Fledermaus Töne von sich, die der Mensch nicht mehr hören kann. Ihre Schwingungszahl liegt bei 30 000 bis 80 000 Schwingungen in der Sekunde. Die Fledermaus benutzt solche Schreie, um sich bei ihrem Flug durch völlige Dunkelheit (sie ist bekanntlich ein Nachttier) zu orientieren. Die Schreie, die sie mit ihrem besonders gebauten Kehlkopf erzeugt, werden von Hindernissen wie Drähte,

Bäume, Wände, Insekten usw. zurückgeworfen und gelangen wieder in ihre großen Ohren. Ja, sie hört sogar an der Art des Echos, ob eine Wand etwa aus Holz, Stein, weichem Erdbreich oder losem Blätterwerk besteht. Auf diese Weise fliegt sie sicher und ohne anzustoßen durch die Nacht, ohne die Augen zu benutzen. Sie arbeitet nach dem Prinzip der modernen Radargeräte.

Wer hat gute Augen?



Die Indianer prüfen ihre Sehkraft mit Hilfe kleinerer Sterne. Wer den Stern Alkor neben dem mittleren Deichselstern des „Großen Wagens“ noch zu sehen vermag, kann mit seinen Augen zufrieden sein. Wir kennen den Alkor auch unter der volkstümlichen Bezeichnung „Reiterlein“.

# VEREINSBANK IN HAMBURG

ALTESTE HAMBURGER GIROBANK

ZENTRALE: HAMBURG 11 · ALTER WALL 20—30 · TELEFON: 361 061

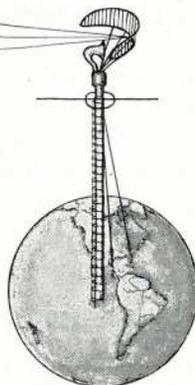
32 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN GROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL



# Blickpunkt

## Tatsachen KONTRA Weizenkorn

Ein berühmter Rechtsanwalt sagte einmal, gefragt nach seinem Erfolg: „Es ist ganz einfach, man muß nur Tatsachen sammeln und sie seinen Gegnern so lange um die Ohren schlagen, bis ihnen Hören und Sehen vergeht.“



**Wir leben in einer Welt der Tatsachen. Und was für Tatsachen! Der Mensch im All ist die letzte. Atomgetriebene Polaris-U-Boote sind Tatsachen, und daß sich der Weltkommunismus in Laos wieder ein Scheibchen der freien Welt abgeschnitten hat.**

Es scheint, als ob der Mensch nur Tatsachen auf seiner Seite zu haben braucht, um zu siegen im Lebenskampf. Sie sind wie Felsblöcke, aus denen sich jeder seine eigene uneinnehmbare Festung baut. Aber sie sind auch wie Waffen zum Totmachen, zum Mundtotmachen. Sie sind schon bewiesene Behauptung, stahlhartes Argument an sich, unwiderlegbar, uneinnehmbar. Festgemauert stehen sie da, niemand kann an ihnen rütteln. Ihre Bewertung, ihre Überbewertung, ihre erzene Denkmälerhaftigkeit, kurz die Tatsache, daß man harte Tatsachen anbetet, ist das nicht ein Symptom unserer Zeit?

Was betete man zu anderen Zeiten an? Liebe, Schönheit, Heldenmut, die Museen, die Götter, die Idee, das Licht.

Das ist alles nicht faßbar, unwirklich, unbeweisbar, nebulos. Man kann sich nichts dafür kaufen, es bringt nichts ein.

- Am Anfang war das Wort und das Wort war bei Gott und Gott war das Wort. Sein Sohn lehrte uns, daß wir alle geliebte Kinder dieses Vaters seien.
- Am Anfang war die Idee, das geistige Urbild aller Erscheinungen, die Vorstellung von der Gestalt der Materie, die dann kraft dieser Idee Gestalt annahm. Der Mensch ist materialisierte Idee.
- Am Anfang war der Urbrei, die Materie. In Jahrmillionen wurde sie sich ihrer bewußt. Der Mensch ist Materie mit Bewußtsein.

Was ist wahr?

Die einen glauben das, die anderen jenes, die dritten ein anderes. Alle sind überzeugt von ihrer Lehre, ihrem Dogma, ihrem Glauben. Und alle erheben Anspruch auf alleingültige Wahrheit. — Und das kann nicht sein!

Was kümmert es mich, was am Anfang war, ob das Huhn zuerst da war oder das

Ei oder der Hahn? Tatsache ist, daß ein Huhn in der Suppe eine Hühnersuppe gibt. Tatsache ist die Zeit, die ich arbeiten muß, um das Geld für das Huhn zu verdienen oder für das Auto, das Fernsehen, das Haus oder für Bier.

Tatsachen sind das einzige, woran man sich halten kann. Ja, halten kann.

Was liegt hier vor, hier und heute und mit uns?

Es ist anders als früher. Früher bestand die Welt aus einer Landschaft, einem Tal zum Jagen, einem Küstenstrich zum Fischen. Sie weitete sich aus zu einem Land, einem Staat, einem Imperium. Später stellte man sie sich als Scheibe vor, dann erkannte man ihre Kugelgestalt. Damit wurde die Welt zur Erde, einem Bestandteil des Weltalls, und zu dessen Zentrum. Aber dann schrumpfte die Erde zusammen zum Stäubchen innerhalb dieses Weltalls, und heute haben die ersten Menschen von außen dieses Stäubchen erlebt. Durch Nachrichten- und Verkehrstechnik schrumpfte unser Planet im selben Tempo zusammen, wie unsere Kenntnis über ihn wuchs. Um nun diese ungeheuer sprunghafte Erweiterung unseres Gesichtsfeldes zu bewältigen, astronomisch, geographisch, wissenschaftlich, philosophisch, gebrauchen wir allein das, was uns Fernsehen und Raumschiff beschert hat: den Intellekt. Ihn aber nennt Plato des Teufels, in der Bibel hieß er die verbotene Frucht der Erkenntnis. Dieser Intellekt oder Verstand vermag uns ein Bild der Wirklichkeit zu vermitteln. Er stellt Tatsachen fest und erkennt die quälende unerlöste Gegensätzlichkeit und den Widerspruch der Tatsachen innerhalb dieser Wirklichkeit, denn die Gegensätzlichkeit der Wirklichkeit besteht aus dem, woran wir uns klammern: aus Tatsachen.

Das Atom ist eine Wirklichkeit, Tatsache ist, daß es unermesslich zerstören und unermesslich aufbauen kann. Krieg ist eine Wirklichkeit. Tatsache ist, daß er den Erfindungsgeist beflügelt und die Menschheit vorantreibt, Tatsache ist aber ebenfalls, daß er die größte Zerstörung des Menschenlebens bedeutet. Tatsache ist weiterhin, daß er Helden und Verbrecher ver-

nichtet. Der Frieden ist eine weitere Wirklichkeit. Tatsache ist, daß er nur mit Waffen erhalten wird, die die gesamte Zivilisation bedrohen. Die Erdkugel ist eine Wirklichkeit. Tatsache ist, daß, was für uns oben, für unsere Antipoden unten ist.

Wir sind gewohnt, uns an die Tatsachen der Wirklichkeit zu halten: Rechts und links, Anfang und Ende, Licht und Schatten. Das scheint uns als einzig verlässlich geblieben. Wo aber war für Gagarin oben und unten, rechts und links, und wie war es mit Licht und Dunkelheit im Weltraum?

Wir Tatsachenmenschen sind alle Gagarins, aber solche, die nicht wieder zur Erde, zur Wirklichkeit zurückfinden, weil wir verloren haben, was uns steuert, wie den Russen, weil wir nichts haben, um uns selbst zu steuern, wie der Amerikaner. Unser Klammern an Tatsachen ist pure Torheit derer, die den großen Überblick mit dem Verstand allein nicht mehr bewältigen können, mit dem Verstand, der nur Wappen oder Zahl, aber nicht die Münze sieht.

Unsere Anbetung der Tatsachen ist pure Verzweiflung derer, die wissen, daß sie die Steuerung in der unermesslichen Wirklichkeit zwischen all den unendlich vielen sich widersprechenden Tatsachen verloren haben.

Eine letzte Wirklichkeit: Ein einziges der Milliarden und Abermilliarden Weizenkörner. Und eine letzte Tatsache: Kein einziger der Menschen, die Fernsehen, Polariskraketen und Raumschiffe herstellen konnten, vermochte bisher auch nur ein einziges winziges Weizenkorn so nachzukonstruieren, daß daraus auch ein Halm wächst.

Hier hört das Verstandesdenken auf und damit die Materie mit dem unerlösten Widerspruch ihrer Tatsachen. Hier beginnt aber die Ewigkeit, die erfüllt ist von Leben, die beseelt ist und voller Liebe, und es wird die Wahrheit sichtbar. Sie ist über der Wirklichkeit und ihren Tatsachen. Sie gibt uns die Steuerung wieder. H. S.

★

★

### „Frigga“-Kapitän erhielt französischen Orden

Die französische Regierung hat dem Kapitän des MS „Fritz Thyssen“ der Seereederei „Frigga“ AG., Hamburg, Johannes Toben, den Orden „du Mérite Maritime“ verliehen.

Kapitän Toben hat mit seinem MS „Fritz Thyssen“ am 25. Januar 1960 südwestlich von Dakar 9 französische Seeleute und damit die vollzählige Besatzung des französischen Fischereifahrzeuges „Pourquoi-Pas II“ aus Seenot gerettet. Das Fischereifahrzeug war nachts auf hoher See von einem Frachtschiff unbekanntens Namens gerammt worden und untergegangen. Die 9 Schiffbrüchigen waren in völlig erschöpftem Zustand in einem Schlauchboot aufgefunden worden.



**C. PLATH** FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

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

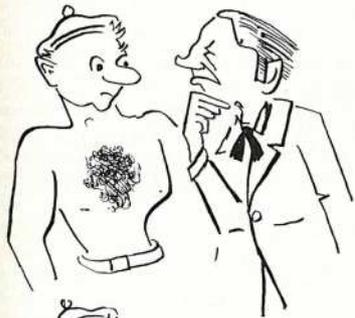


## Klar bei Schmünzelaüge

Zwei Matrosen waren unzertrennliche Freunde. Sie musterten immer auf dem gleichen Schiff an und hatten sogar eine gemeinsame Liebe. Der eine stammte aus England, der andere aus Schottland.

Als sie wieder einmal Southampton anlaufen, wollen sie ihre gemeinsame Braut besuchen. Doch auf dem Hausflur begegnet ihnen die Wirtin, die ihnen mitteilt, daß Fräulein Mary gerade gestern Zwillinge geboren habe. Eins der Kinder sei jedoch leider gleich gestorben. Da ruft der Schotte wie aus der Pistole geschossen: „Mein armes Kind!“

## Kunst und Natur



Natur und Kunst, sie scheinen sich zu fliehen,

Und haben doch sich, eh' man's denkt, gefunden. Goethe

### Dös Jackerl

Auf Dampfer „Tilsit“ kam in Hamburg ein neuer Trimmer an Bord. Er hatte noch nicht zur See gefahren und kam direkt aus der Bickbeerenschweiz. Deshalb wurde er auch gleich Seppel genannt.

Seine Ausrüstung hatte Seppel in einem kleinen Pappkarton mit an Bord gebracht. Er besaß nur ein Paar Schuhe und mit dem Arbeitszeug, mit dem er in den Bunker stieg, ging er auch an Land. In Rotterdam mußte er mit dem anderen Trimmer, einem Hamburger, zusammen Asche hieven. Hein stand oben an Deck und drehte mit der Kurbel die Aschpützen hoch. Seppel war unten im Heizraum und schaufelte immer lustig die Aschpütz voll Schlacke. Da passierte es dem Seppel, daß er, ohne es selbst zu bemerken, beim Einpicken der Aschpütz seinen Jackenzipfel mit dazwischenklemmte. Seppel rief: „Hiev up“, Hein fing oben an zu drehen und auf einmal ging der Jackenzipfel mit samt dem Seppel mit hoch.

„Halt! Halt!“ schrie Seppel, und als Hein oben gestoppt hatte, rief er: „Hinunter, hinunter! I hoab halt blos ein Jackerl!“ Von dem Tage an hieß unser Seppel nur noch „dös Jackerl“ an Bord.

\*

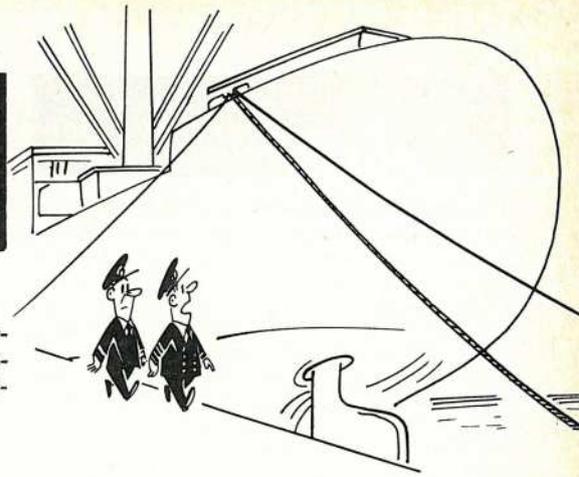
Zwei Seeleute treffen nach Jahren wieder einmal im gleichen Hafen zusammen. Freudige Begrüßung.

Danach prüfender Blick des einen: „Nanu, wo hest du denn din Ohr loten?“ „Hebht se mi affreten. Bi't Löschen vun de Ladung. All vör twee Joehn!“ — „Minsch, worüm hest di dat nich glieks weder anneh'n loten?“ — „Dat muß doch as Beleg in de Unfallakte — bi de SBG.“

\*

Klein-Erna ist ja nun wohl schon ein Jahr mit Klein-Heini verheiratet. Und wie sie verheiratet sind! Bei Eier-Cohrs treffen sie Klein-Joachim. Das war der sozusagen Vorgänger von Klein-Heini. Klein-Joachim schüttelt Klein-Heini demonstrativ die Hand. Fällt direkt auf. „Warum macht der das, der Tüffel?“, fragt Klein-Erna. „Weil ich dich geheiratet habe, und nicht er“, meint Klein-Heini. Worauf Klein-Erna böse ist.

Beinah hätt ichs vergessen, ich soll ja meiner Frau einen Hüftgürtel mitbringen.



John trifft Jim. „Du“, sagt John, „du hast dir ein schönes Haus gebaut und verdienst jetzt viel Geld als Kapitän. Da wird es aber Zeit, daß du endlich heiratest.“ — „Ich, heiraten?“ sagt Jim, „kommt gar nicht in Frage. Ich lebe mit zwei Schwestern zusammen.“ — „Das ist sicher ganz schön“, meint John, „wenn du denn an Land bist, hast du immer deine Aufmerksamkeit. Aber Schwestern können doch nicht eine Frau ersetzen!“ — „Das denkst du“, grinst Jim, „es sind ja nicht meine Schwestern!“

\*

Als kürzlich einige Marine-Helferinnen der amerikanischen Flotte von Manövern aus dem Pazifischen Ozean zurückkehrten, wurden sie von den Reportern gefragt, wie sie mit ihrem Kapitän

ausgekommen seien. „Man kommt mit dem Kapitän ausgezeichnet aus“, erklärte eine der reizenden Seefahrerinnen, „wenn man eine Regel befolgt. Während des Tages muß man immer sagen: ‚Jawohl, Herr Kapitän!‘ und nachts muß man immer sagen: ‚Nein, Herr Kapitän!‘ Man muß nur immer wissen, wann Tag und wann Nacht ist!“

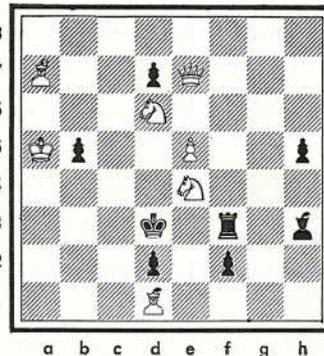
\*

„London ist doch die nebligste Stadt der Welt!“ — „Ausgeschlossen“, widersprach der lange Hein, „ich war mal in einer Stadt, die war mindestens zehnmal so neblig wie London!“ — „So, welche Stadt war denn das?“ — „Döskopp“, brummte der lange Hein, „meinst du, ich hätte das bei dem dicken Nebel erkennen können?“

## KNIFFLIGE SACHEN

Maria aus Bahia  
von Oswaldo Faria

Die rätselhafte Kiste



Weiß zieht an und setzt  
im 3. Zuge matt

In Brasilien — wo der Autor zu Hause ist — sind die Damen temperamentvoll und voll verhaltener Leidenschaft. So sagen uns die Schlagermacher. Für die Dame in der Aufgabe trifft es jedenfalls zu.



Auf den Kistenflächen verstecken sich drei Wörter, von denen jeweils nur eine Silbe zu sehen ist. Die fehlenden Silben, richtig aneinandergereiht, nennen einen Seefahrerberuf. Bedeutung der Wörter: elektrische Leitung, Seeräuber, künstlerischer Beruf.

# HOLSTEN-BIER

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster

auf allen Meeren der Welt

erhältlich bei Ihrem Schiffsausrüster



### Das Deutsche Seemannsheim in Rotterdam

feiert am Sonnabend, dem 24. Juni, sein zwei-jähriges Bestehen. In diesen beiden Jahren haben der Seemannspastor Fischer und seine treuen Helfer, vor allem der „Fußballmanager“, „Schiffshänder“, „Frisör“, „Wachsmann“ und „Wirt des Seemannsheimes“ Hyballa gezeigt, wie sich Christen die praktische Betreuung der Seemannsarbeit am deutschen Seemann vorstellen. Daß Herr Hyballa bei seinen Schiffsbesuchen für Fußballmanager usw. (siehe oben) gehalten wird, spricht nur für die aufopfernde Emsigkeit seines Dienstes am Seemann. Dieser Dienst gehört zu den dankbarsten und vornehmsten Aufgaben eines Diakons, eines in der evangelischen Kirche ausgebildeten Helfers der Inneren und Seemannsmission. Für sie ist Diakon so etwas wie Mister Mate oder der I. Offizier des Seemannspastors.

Wer dieses Rotterdamer Seemannsheim kennt, der freut sich immer wieder, wenn er dort aufkreuzen kann. Nicht nur, daß da immer was los ist, und zwar genau das, was ihm gefällt, ist das Attraktive an diesem geschmackvoll, heimelig und gemütlich ausgestatteten Heim, sondern etwas, was gar nicht so ohne weiteres als greifbare Tatsache zu fassen ist. Nichtsdestoweniger wirkt sich dieses gewisse Etwas als äußerst ansprechend, anziehend und wohltuend aus, denn hier machen sich Menschen tagtäglich Gedanken um uns und — lassen sie Tat werden. Das spürt man einfach. Hier ist der deutsche Seemann gern gesehen, hier wird er verstanden, und zwar genauso wie er ist, mit Herzlichkeit und Güte verstanden. Wer dieses gewisse Etwas von echter Geborgenheit, übrigens auch für Seemannsfrauen, noch nicht kennt, und noch nicht das großartige Programm (Tanz, Film, JEKAMIT u. a. m.), der wähle in Rotterdam den richtigen Kurs zum **Deutschen Seemannsheim Westzeedijk 94**. Ein der echten Nächstenliebe verschworenes Team mit besonderer Schwäche für den deutschen Seemann, bestehend aus Seemannspastor H. Fischer, Seemannsdiakon H. J. Hyballa, Heimleiter J. Stapel und Frau, lädt jeden herzlich ein. H. S.



### Seefahrtsschule Lübeck

Am 13. Mai 1961 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren: Rüdiger Balk, Ernst Eick, Gerhard Falk, Alfred Kulfanek, Siegfried Schröder, Udo Spitz, Sigurd Strasser, Adelbert Zohr, Peter Adolph, Georg Hampel, Gerd Krämer, Erich Anschutz, Günter Madsen, Peter Möller, Jacob Bielfeldt, Ernst Kordt, Frank Michel, Klaus Maass, Heinrich Benz, Artur Nickerl.

### Seefahrtsschule Elsfleth

Am 27. Mai 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren: Günter Bröske, Heinrich Bruns, Arno Eggers, Harry Ende, Gerd Eylers, Werner Hoffmann, Dirk Kahle, Arnim Kaiser, Werner Keitsch, Niels Logemann, Siegfried Morich, Siegfried Ottinger, Hans Roßmann, Hans Schneider, Gottfried Tantz, Claus Wichmann, Eberhard Buss, Lutz Greiner, Hans Bernhard Heeren, Gerd Richters, Edgar Schauer, Günter Uter, Hans Bisser.

### Seefahrtsschule Leer

Am 13. Mai 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) und zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) die Herren:

Johann Adams, Hans Dieter Bless, Eitel Brinkmann, Richard Dreyer, Johann Dübeldel, Karl Ewen, Bertus Folkers, Friedrich Fresemann, Johann Gerken, Arno Jensen, Detlef Klenke, Wilhelm Kruse, Heinrich von Lengen, Adolf Müller, Bernhard Reimers, Wilhelm Schipper, Günter Schmidt, Meinolf Steinmann, Werner Sühwold, Johann Weber, Günter Weistand, Erwin Wilksen.

### Schiffsingenieurschule Bremerhaven

Im Mai 1961 bestanden die Prüfung zum Schiffsingenieur II (C 5) die Herren:

Jürgen Blaffer, Viktor Dietershagen, Olaf Göbels, Peter Hück, Franz Kirchmann, Horst Kohrenken, Jürgen-Peter Konecke, Hans-Jürgen Krause, Heino Moltkau, Werner Petershagen, Hans-Friedrich Stache, Philipp Stauch, Adolf Tatje, Hans-Gerhard Theuner, Klaus Wessel, Hero Wilters;

die Prüfung zum Seemaschinen I (C 4) die Herren:

Heinz Brinkmann, Johann Einem, Hans-Georg Eisenberg, Werner Jorden, Friedrich Knief, Helmut Kröhnert, Arthur Lunter, Heinz Lusche, Horst Nemeyer, Friedrich Nordenholz, Walter Pluntke, Gerold Ruppelt, Wilhelm Schoolmann, Hinrich Stoll, Harald Türk, Paul Türk, Rolf Wicker-mann, Herbert Zielinski;

die Prüfung zum Seemaschinen II (C 3) die Herren:

Manfred Baum, Günter Benz, Horst Bley, Rolf Brinkmann, Wolfgang Bortmann, Karl-Heinz Crämer, Heinz Franzen, Manfred Gettkowski, Paul Götz, Dieter Gottschlich, Helmut Gräfe, Gerriet Heppner, Günter Hertzel, Bernhard Hoffmann, Walter von Hülsen, Friedrich Janssen, Erich Kellner, Ludwig Kiel, Wolfgang Kowallik, Rudi Krause, Hans Lüders, Hans Maier, Heinz-Wilhelm Martin, Klaus-Peter Martin, Ernst-Heinrich Meyer, Helmut Meyer, Rudolf Neumann, Hans-Peter Pfenning, Arnold Placke, Bernhard Revens, Georg Schmidt, Reiner Schmitz, Günter Schreiber, Horst Schüller, Bruno Schwethelm, Udo Stokvis, Christel Tiedemann, Werner Thiele, Herbert Vagts, Karl Heinz Wiczorek, Karl-Dieter Wilke, Wolfgang Zack.



K. Barsties: „Die Seefrachtordnung für den Praktiker“. Großoktav, Umfang 260 Seiten, Plastikleinwand DM 28,80. Verlag: Helmut Rauschenbusch, Berlin SW 61, Dessauer Straße 6/7.

Von diesem Buch läßt sich mit voller Überzeugung sagen, daß es eine Lücke schließt, die von allen an der Verladung gefährlicher Güter beteiligten Firmen, Betrieben und Schiffsfahrtskreisen empfunden wurde und die deshalb schon seit langem nach einem zuverlässigen Nachschlagewerk gefragt haben.

Es ist dem Herausgeber gelungen, in einer tabellarischen Darstellung alles das zu erfassen, worauf es für den Praktiker an Land und an Bord ankommt. Die in der Anlage zur amtlichen Seefrachtordnung vom 4. 1. 1960 aufgeführten gefährlichen Güter sind alphabetisch und mit ihren allgemeinen Eigenschaften, handelsüblichen und bzw. sinverwandten Stoffnamen geordnet. Weitere Spalten enthalten jeweils Klassen und Ziffern, stichwortartige Angaben über Verpackung und zulässiges Höchstgewicht, Stauung an Bord und die vorgeschriebenen Gefahr- und sonstigen Kennzeichen. Müheless können die wesentlichen Anordnungen und Vorschriften entnommen werden und die näheren Einzelheiten, soweit erforderlich, anhand der angegebenen Randnummern nachgeschlagen werden. Neben dieser rund 180 Seiten umfassenden, in der graphischen Gestaltung besonders übersichtlich gelungenen Tabelle enthält das Buch den Wortlaut der Verordnung, einen Auszug aus den Vorschriften der amtlichen Seefrachtordnung und ein Verzeichnis der zuständigen Behörden. Das vorliegende Werk wird ganz wesentlich zur Verhütung von Unfällen und zur beschleunigten Beförderung gefährlicher Güter beitragen können.

Rotermund/Koch: „Die Ladung Band II“. Ganzleinen, DM 42,—, im Eckardt & Messtorff Verlag.

5 Jahre schmerzlich entbehrt, ist nunmehr die 4. und 6. Auflage des zweiten Bandes dieses Standardwerkes für alle, die sich mit Schiffs Ladungen zu befassen haben, erschienen. Es wird genau den Zweck erfüllen, für den es geschaffen ist: Das Vademecum des Ladungssoffiziers, darüber hinaus das verlässliche Nachschlagewerk vom Offiziersanwärter bis zum Kapitän. Aber auch in den Fracht- und Versicherungskontoren an Land ist es unentbehrlich. Nicht vom Theoretiker, nicht vom grünen Tisch aus, sondern aus der Praxis für den Praktiker zusammengestellt, komprimiert, angeordnet und formuliert ist dieses Werk. Für alle Disponenten und Ladungsverantwortlichen bietet dieses Buch mit seinen alphabetischen Stauabtabellen der einzelnen Güter, sogar mit Einzelgewichten und -maßen die sichere Grundlage für ihre Berechnungen. Die Entwicklung der Spezialisierung sowie die Strukturwandlung der modernen Frachtschiffahrt ist weitgehend berücksichtigt, so daß man ausführliche Angaben über die Praxis der Tanker-, Erz-, Holz-, Kohle-, Zucker- und Getreidefahrt findet. Ebenso sorgfältig sind die Kühlraumladung, die Beförderung von Kraftfahrzeugen sowie die wichtigsten zur Verschiffung gelangenden Spezialgüter wie zum Beispiel Holz und Papier behandelt. Besonders hervorzuheben die ungemünzten praktischen Umrechnungstabellen in Teil III, mittels derer man ohne weiteres von einer Maßeinheit zu einer beliebigen anderen übergehen kann. Dabei ist auch die Benutzung von Rechenschiebern, Rechenmaschinen und Logarithmen zugänglich. Als Novum in der deutschen Fachliteratur werden es alle Tankfahrer begrüßen, daß ihre speziellen Umrechnungstabellen mit Beispielen versehen sind. H. S.

Erich Tilgenkamp: „August Piccard, Reisen in ungewöhnliche Räume“. Die erregende Lebensgeschichte eines großen Forschers liegt vor uns, eines Forschers, der mit seinen kühnen Theorien großes Aufsehen erregte, sehr zu Unrecht aber oft verlacht wurde und es zum Teil auch heute noch wird. Aber hat er nicht für alle seine Theorien selbst den praktischen Beweis angetreten? Ist er nicht als erster Mensch mit seinem Ballon in die Stratosphäre aufgestiegen? Hier hat Professor Piccard sowohl für das Düsenflugzeug wie auch für die bemannte Rakete die ersten grundlegenden Erkenntnisse geliefert, ohne die ein Gagarin oder ein Sheppard niemals ihren Vorstoß ins All unternehmen konnten. Weiter ist er in die Tiefe des Weltmeeres vorgedrungen, mit der „Trieste“ in eine Tiefe von 6000 Meter, und jüngst erst hat sein Sohn im Philippinengraben mit dem „Bathyscap“ in einer Tiefe von 11 000 Metern den Meeresboden berührt. Ohne ihn wüßten wir vom Leben in der Tiefsee fast nichts. Ein großes erfülltes Leben, das einer seiner engsten Freunde aufgeschrieben hat. (Verlag Weisermühl, München-Weis. 392 S., m. vielen Fotos u. Zeichnungen, Gln., DM 19,80.) Id.

Jack London: „Meuterei auf der Elsinore“. Man kann wohl sagen, daß man immer wieder gern zu den Büchern des amerikanischen Abenteuer-Schriftstellers Jack London greift. Voller Spannung verläuft die Reise der „Elsinore“ mit einer Kohlenladung um Kap Hoorn nach Valparaiso. Unter der Mannschaft — alles verwegen, brutale Burschen — bricht eine Meuterei aus, doch der einzige Passagier — die Tochter des auf See gestorbenen Kapitäns können die Meuterer in Schach halten. Es ist auch dies wieder ein echter Jack London. (Universitas Verlag, Berlin. 224 S., Gln., DM 7,80.) Id.

### Kindergeld für das zweite Kind nicht bei den Familienausgleichskassen

Die Familienausgleichskassen erhalten ständig mündlich und schriftlich Anfragen und Anträge auf Auszahlung des Kindergeldes für das zweite Kind. Hierzu wird mitgeteilt, daß das Kindergeldkassengesetz, das unter bestimmten Voraussetzungen Kindergeld für das zweite Kind vorsieht, vom Bundestag noch nicht verabschiedet ist, daß aber die Familienausgleichskassen auch nach Verabschiedung des Gesetzes für die Auszahlung des Kindergeldes für das zweite Kind nicht zuständig sein werden. Der Gesetzentwurf sieht als Auszahlungsstelle und damit auch als Antragsstelle die Bundesanstalt für Arbeitslosenvermittlung und Arbeitslosenfürsorge in Nürnberg vor. Jedoch auch dort sind zur Zeit Anfragen zwecklos. Über Presse und Rundfunk wird rechtzeitig bekannt gegeben, wann und wo die Anträge auf Kindergeldzahlung für das zweite Kind gestellt werden können. Die Familienausgleichskassen bitten, zur Vermeidung zusätzlicher und unnötiger Verwaltungsarbeit von Anfragen und Anträgen abzusehen.

BG. - Informationen

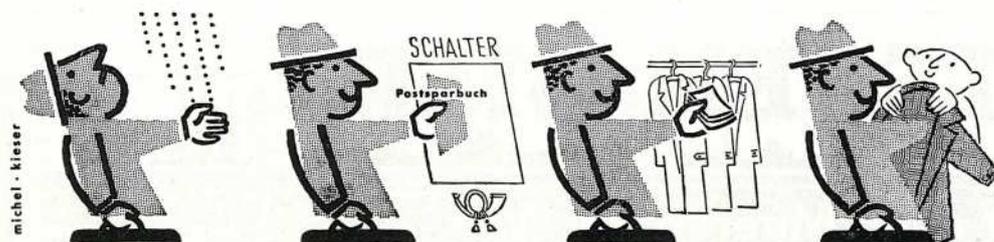
### Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:

Seemanns Sonntag, den 15. Juni 1961

Seemanns Sonntag, den 13. Juli 1961

Frequenzen siehe „Kehrwieder“ Nr. 4/61.



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

# Quer durch die Last

## Dr. Adenauer sprach mit den Reedern

Am 28. Mai 1961 ist der Bundeskanzler Dr. Adenauer mit deutschen Reedern auf einem Motorschiff der Reederei H. Schult zusammengetroffen. Es wurden dem Kanzler die Probleme der deutschen Seeschifffahrt vorgebracht. Der Kanzler hat sich diesen Problemen gegenüber sehr aufgeschlossen gezeigt, stellte der Vorsitzende des Verbandes Deutscher Reeder Harald H. Schult, in einer Pressekonferenz fest. Der Bundeskanzler wird diese Probleme der deutschen Schifffahrt mit dem gesamten Kabinett erörtern. Eine Reederdelegation wird in Bonn die in Hamburg in großen Zügen geführten Gespräche fortsetzen, um die Einzelheiten mit den beteiligten Ministerien zu erörtern. Wie Erik Blumentfeld in der Pressekonferenz in diesem Zusammenhang mitteilte, hat der Bundeskanzler „ein längeres Gespräch“ in den sehr bald stattfindenden Unterhandlungen mit dem Bundeswirtschaftsminister und dem Bundesaußenminister zugesagt.

Das Interesse des Bundeskanzlers wurde insbesondere durch die Feststellungen im Gespräch geweckt, daß die Fragen der Seeschifffahrt weitgehend politischen Charakter haben. Naturgemäß konnten bei den zeitlich begrenzten Möglichkeiten von den Reedern die Sorgen der deutschen Seeschifffahrt nur in großen Zügen vorgetragen werden, zumal das Memorandum der vier Küstenländer bei der Bundesregierung vorliegt, das eine detailliertere Darstellung enthält. Daß die Schifffahrt in Bonn einer intensiven Vertretung ihrer Interessen bedarf, um unter den vielen großen Wirtschaftsinteressenten bei der Bundesregierung auch Gehör zu finden, hat der Kanzler am Sonntag in Hamburg betont. Die „hanseatische Zurückhaltung“ ist wohl vom Bundeskanzler verstanden und gewürdigt worden; die Interessenvertretung der Schifffahrt muß aber in einer etwas stärkeren Tonart erfolgen, um den wirklichen, schwierigen Verhältnissen gerecht zu werden.

## Unsere Handelsflotte

umfaßte am 31. März dieses Jahres einen Gesamtbestand von 3950 Seeschiffen mit 5033 Mio BRT. Darin sind alle Fahrzeuge über 50 cbm enthalten. Die Anzahl der Schiffseinheiten hat sich zugunsten größerer Schiffstypen verringert. Nach Fertigstellung des Tankers „Esso Köln“ mit seinen 48 000 BRT ist der Raumgehalt der deutschen Tankerflotte erstmalig über 1 Mio BRT angewachsen. Das bedeutet Verdreifachung gegenüber 1939. Im vergangenen Jahr wurden mit fast 70 Mio Frachttonnen 1440 Mio DM Devisen eingefahren. 1950 waren es noch 12 Mio Tonnen, die 120 Mio DM an Deviseneinnahmen brachten.

## Entwicklung der ostdeutschen Handelsflotte

Die VEB Deutsche Seereederei in Rostock verfügt z. Z. über 52 Schiffe mit insgesamt 246 721 tdw. Darunter befinden sich 22 Frachter, 6 Tanker, 24 Küstenschiffe sowie ein Passagier- und ein Fährschiff. Im Rahmen des laufenden 7-Jahresplanes soll die Flotte um ca. 40 Einheiten mit 300 000 tdw vergrößert werden. Gleichzeitig ist geplant, den Anteil der staatseigenen Flotte am Außenhandel bis 1965 von z. Z. 22 auf 40 % zu erhöhen.

## Schiffs- und Güterverkehr im Lübecker Hafen

Im ersten Quartal dieses Jahres liefen nach Angaben der Lübecker Hafen-Gesellschaft insgesamt 1235 Seeschiffe mit 367 032 NRT den Lübecker Hafen an, während es 1960 ebenfalls 1235 mit 333 737 NRT waren. Es wurden insgesamt 230 251 t gelöscht (232 205 t 1960), von denen 220 916 t aus dem Ausland kamen. Unter den umgeschlagenen Gütermengen befanden sich 203 000 t Kohle, 110 000 t Erze, 72 000 t Steine und Erden, 23 000 t Zellstoff/Papier, 18 000 t mineralische Rohstoffe, 62 000 t Eisen- und Stahlwaren, 47 000 t Salz und 22 000 Kraftfahrzeuge.

## Eine neue Pier in Lübeck

wird für den Massengutumschlag gebaut. Gleichzeitig wird die Trave auf 9,5 m vertieft, um die Abfertigung von Schiffen bis zu 15 000 t zu ermöglichen. Die Aufbringung der dafür nötigen 30 Millionen DM ist bereits sichergestellt.

## Der Liegeplatz kostet 7,5—9 Mio DM

für ein 10 000-Tonnen-Schiff, wenn er modern mit Kränen, Geleisen, Kai und Schuppen gebaut und ausgerüstet werden soll. 30 Prozent der Hafenkapazität der Bremischen Häfen müßten mit solchen Kosten erweitert werden, wenn das zu erwartende Ladungsangebot bewältigt werden soll, erklärte Bremens Hafensenator Dr. Bortscheller.

## „Tag des Hochseefischers 1961“

Vom 23. bis 25. Juni wird in Bremerhaven der „Tag des Hochseefischers 1961“ begangen. In diesem Jahr besteht die deutsche Hochseefischerei 75 Jahre. Besonderes Gepräge erhält die Feier durch den Besuch von drei ausländischen und zwei deutschen Fischereischutzbooten. Die Königlich-Niederländische Marine schickt den „Panter“, die belgische Regierung entsendet das Boot „De Brouwer“. Aus England kommt die „Wotton“. Von deutscher Seite nehmen das Forschungsschiff „Anton Dohrn“ und das Schutzboot „Poseidon“ an der Flottenparade teil.

## Rettung mit Ballon und Flugzeug

wurde kürzlich an der Küste von Massachusetts erprobt. Über dem im Wasser treibenden freiwilligen Versuchskaninchen, einem amerikanischen Marinesoldaten, wurde vom Flugzeug ein Gerät abgeworfen, das sich nach Aufschlag als Ballon mit Helium füllte und aufstieg. An einem langen Tampen befanden sich Gurte, die sich der „Schiffbrüchige“ umlegte. Daraufhin schnappte sich das Flugzeug mit einer Gabel den Ständer zwischen Ballon und Schiffbrüchigem, und riß diesen aus dem Wasser in die Luft. Nacher wurde er zum Flugzeug hochgehievt. Das „Schnappen“ geschah bei einer Geschwindigkeit von 240 Kilometern. Die dabei auftretende 7fache Schwerkraft überstand der Soldat ohne Schaden.

## Einer der besten Männer

des Seenotrettungsdienstes, der Vormann Ludwig Hansen, ist im Alter von 64 Jahren auf Sylt einem Herzschlag erlegen. In mehr als vierzig Jahren Einsatz konnte der Vormann mit seiner tapferen Bootsbesatzung über 100 Menschen aus Seenot retten.

## Japan baut Hundertdreißigtausend-Tonner

280 Meter lang werden die beiden Mammut-tanker sein, die ein japanischer Ölkonzern kürzlich bei japanischen Werften in Auftrag gab. Sie sollen die Transportkosten gegenüber den 35 000-Tonnern um 30 Prozent senken.

## Ein neuer Spezialschiffstyp

ist für den Transport von flüssigem Schwefel entwickelt worden. Ein T2-SE-AL-Tanker wurde zu diesem Zweck auf dem Bremer Vulkan für eine New Yorker Transportgesellschaft umgebaut. Man hat das Deck aufgetrennt und einen viertelligen Tank im Mittel-tankbereich des Schiffes eingebaut und diesen mit Glaswolleplatten isoliert. Ferner mußten Schwefelpumpen mit neuen Rohrleitungen, auch für die Heizung, montiert werden. Schwefel muß mit einer Temperatur von 135 Grad Celsius gefahren werden.

## Plan für einen Transatlantik-Groß-Container-Verkehr

Die Atlantic Express Lines of America planen einen transatlantischen sogenannten „roll-on roll-off“ Liniendienst. Das United States Federal Maritime Board hat sich im vergangenen Monat mit dem Antrag zur Eröffnung dieses Dienstes befaßt. Die Atlantic Express Lines beabsichtigen, Schiffe mit den entsprechenden Einrichtungen zwischen Häfen des Delaware River Chesapeake Bay range und dem UK/Kontinent mit evtl. Anlaufen von Irland einzurichten. Das erste „roll-on roll-off“ Schiff, das bisher den Atlantik überquerte, war die „Carib Queen“, die für die US Army fuhr und seinerzeit auch Bremerhaven anlief. Es handelte sich hierbei um ein umgebautes Landungsschiff, das Fahrzeuge jeglicher Art über das Heck an Bord nahm bzw. löschte.

## Mehr als ein Symbol,

nämlich Tatsache, und eine weitere sichtbare Verwirklichung der Idee des Vereinigten Europa wäre ein europäisches Schiff mit Kernantrieb. Zwei Ausschüsse prüfen bereits die wirtschaftlichen und technischen Seiten dieses Projektes, das die OEEC mit der EURATOM gemeinsam planen. Die Schwierigkeiten liegen in der Koordinierung von Wünschen und technischen Notwendigkeiten der einzelnen Länder und in dem großen Risiko von Fehlinvestitionen wegen mangelnder europäischer Erfahrung bei Beschreiten dieses schiffbautechnischen Neulandes.



Amerikanisches atomgetriebenes Frachtschiff „Savannah“

## Bau eines Atomtankers in Italien geplant

Zwischen dem Fiat-Konzern und der Ansaldo-Werft wurde kürzlich ein Abkommen getroffen, wonach diese beiden Firmen im Rahmen der nationalen italienischen Atomenergie-Kommission Pläne zum Bau eines atomgetriebenen Tankers ausarbeiten werden. Das Schiff soll einen in Italien entworfenen und gebauten Reaktor erhalten, der 23 100 PS leistet und dem Neubau in beladenem Zustand eine Geschwindigkeit von 17 kn verleiht.

## Eine deutsche Werft auf Zypern

plant der Schlieker-Konzern. Zwanzig Millionen soll die Hamburger Werft dafür zu investieren beabsichtigen und die Verhandlungen mit der zyprischen Regierung sollen bereits in Fluß sein.

### Neuartige Schiffs-Stabilisierungsanlage

Nach ausgedehnten Vorarbeiten haben Blohm & Voss (B & V) und die Siemens-Schuckertwerke (SSW) eine neue Bauart von Anlagen zur Schiffs-Stabilisierung durch Flossen herausgebracht.

Hauptmerkmale dieser Konstruktion sind geringe Abmessungen und niedrige Gewichte. Der elektrische Antrieb der Flossen ermöglicht feinfühliges Regeln und dadurch optimale Anpassung an die Seegangsverhältnisse. Diese mit „Elektrofin“ bezeichnete Anlage ist besonders für Fahrgastschiffe bestimmt. Aber auch für Spezialschiffe ist die „Elektrofin“ wichtig, weil die wertvolle Ladung bzw. Ausrüstung oft sehr empfindlich gegen Schlingerbewegungen ist.

Die Entwicklung von Stabilisierungsanlagen führt von den „Frahmschen Schlingertanks“, die von B & V schon seit dem Jahre 1911 in viele Schiffe, u. a. in den Schnelldampfer „Europa“, eingebaut wurden, über die „Aktivierte Schlingerdämpfung“, die eine Weiterentwicklung der SSW ist, zu den Stabilisierungsanlagen mit Flossen.

Seit vielen Jahren hat sich Zivilingenieur Franz Süberkrüb, Hamburg, mit der Dämpfung der Schlingerbewegung von Schiffen durch Flossen verschiedener Ausführung beschäftigt und hierzu umfangreiche Versuche gemacht. Die Ergebnisse dieser Arbeiten wurden für die Entwicklung der neuen Flossen-Stabilisierungsanlage „Elektrofin“ verwendet, von der B & V die drehbaren Flossen mit Gehäusen und SSW den elektrischen Antrieb und die zugehörige Regeleinrichtung bauen.

### Die Radioaktivität der Weltmeere

soll Gegenstand wissenschaftlich exakter Forschungen und Untersuchungen werden. Die USA-Atomenergiekommission hat dafür bereits 290 000 Dollar zur Verfügung gestellt und das Lamont-Observatorium für Geologie (Columbia-Universität New York) mit der Durchführung dieser Aufgabe beauftragt. Zunächst wird das Meerwasser mit einem äußerst aktiven Farbstoff zum Leuchten gebracht, und dann soll die Fluoreszenz mit einem Fluorometer außerhalb des Festlandshelms im Nordatlantik gemessen werden. So hofft man genaue Aufschlüsse über Strömungen sowie Austauschvorgänge in vertikaler Richtung der Wassermassen zu erhalten, um daraus Rückschlüsse zu ziehen über Verteilung und Verbreitung radioaktiver Substanzen aus Kernwaffenversuchen und radioaktiver Abfallstoffe. Die Forschungen sollen später auf alle Weltmeere ausgedehnt werden.

### Was der Politik recht ist

ist der Wirtschaft billig. Funkwellen respektieren nun einmal keine Grenzen, weder im heißen noch im kalten Krieg. Soldatensender Calais — Abhören bei Todesstrafe verboten — ist uns dafür aus dem zweiten Weltkrieg her noch ein geläufiger Begriff. Die Aktivierung der westdeutschen ostgerichteten Propaganda per Rundfunk, um wenigstens einigermaßen mit Umfang und Tempo des Ostblockätherangriffs mitzukommen, ist zur Zeit hochaktuell. Augenblicklich wettet Schweden Stein und Bein, aber ziemlich steril, weil eben ohne rechtliche Handhabe, gegen einen kommerziellen Werbe- und Reklameangriff seitens amerikanischer Industrieller vor seinen Küsten. Sender „Radionord“ arbeitet auf einem alten deutschen Schiff vor der schwedischen Dreimeilenzone und bearbeitet mit einem sehr beliebten Programm die schwedischen Verbraucher. Der Erfolg ist genauso groß wie

der Verdruß. „Radiomercur“ exerzierte daselbe schon vor Kopenhagen, und „Radioveronica“ auf einem ausgedienten deutschen Feuerschiff ärgerte und erfreute mit dieser modernen, friedlichen Kampagne bereits die Holländer.

Weltraum, Luftraum und Seeraum sind noch nicht national parzelliert, obwohl der Luftverkehr bereits streng reglementiert ist, und die Freiheit der Meere gegen die Ausdehnung der Dreimeilenzonen und frachtpolitisch gegen Flaggendiskriminierung und -Protektionismus und bilaterale Bestrebungen bereits stark in Verteidigungsstellung gedrängt ist.

### Ein Seekrieg mit Feuerspritzen

entbrannte am Pfingstsonntag für 3 Stunden in Holy Loch in Schottland. Eine Flotte von Ruder- und Paddelbooten, bemannt mit britischen Atomwaffengegnern, griff das auf Reede liegende amerikanische Versorgungsschiff „Proteus“ in mehreren Wellen an. Alle Enterversuche der Atomfriedenkämpfer wurden mit starken Wasserstrahlern abgewehrt.

Seine erste und letzte Reise nach 333 Tagen trat am 4. Mai 1961 das Flaggschiff des Königs Gustav Adolf II von Schweden, die „Vasa“, an. Dieses älteste Kriegsschiff der Welt wurde in den Trossen zweier Hebeponsontons hängend und einen Meter aus dem Wasser ragend aus dem Stockholmer Hafen in ein Spezialdock der Marinewerft geschleppt.

Im Jahre 1628 war es beim Auslaufen zur Jungferreise in einer Bö gekentert und gesunken. Im August 1956 ist das Wrack wieder entdeckt worden und im April 1961 gehoben.

Zunächst wird es zu einer Fundgrube für Altertumsforscher werden, die unter anderem auf Seemannswerkzeuge und — Gebrauchsgegenstände hoffen, die wertvolle Aufschlüsse über Leben und Arbeitsweise der Seeleute zu Anfang des 17. Jahrhunderts geben sollen. Nach Konservierung und Restaurierung dieses einzigartigen Wracks ist geplant, das 50 Meter lange „Museumstück“ auf einem Ponton unter Glas zum neuen Wahrzeichen des Stockholmer Hafens zu machen.

## Mein Hobby

### ASSI SAMMELT SPITZNAMEN



Früh übt sich...

Was nicht alles gesammelt wird! Hat uns doch ein Assi ein ergötzliches Sortiment von Spitznamen geschickt. Leider ist nicht alles druckfähig. Aber Spaß gemacht hat uns diese kuriose, originelle Sammlung unseres Hobbyfreundes doch.

Wer kennt z. B. Schnullerpaule, Raschelede, Frikadellenstanz oder Qualle? Und wer weiß, warum diese Männer so heißen? Übrigens sind auch eine ganze Reihe weiblicher Vor- und Kosenamen vertreten.

Unser Einsender hat wie jeder echte Hobbyfreund sehr sorgfältig gearbeitet. Er hat sich Mühe gemacht. Seine Liste enthält nämlich viele Spalten und ist wohlgeordnet nach Dienstgrad — alle sind vertreten — und Alter. Am spaßigsten und aufschlußreichsten ist die Rubrik, unter der die Herkunft der Spitznamen aufgeführt ist, ob körperliche oder charakterliche Eigenschaften bei der Namensgebung Pate standen, oder ob sie sich aus einer ständig gebrauchten Redensart ergaben wie z. B. „Jan Sowat“ oder „Hein Dunnerschlag“ oder ob es ein unvergeßliches „Ding“ war, das sich einer geleistet hat, was z. B. bei „Milchkutscher“ und „Picobello“ der Fall ist.

Geradezu tiefenpsychologisch wird die Liste in einer besonderen Spalte, die mit „Reaktion“ überschrieben ist. Daraus ist nämlich zu entnehmen, wie das Opfer mit seinem Spitznamen

umgeht, wie es darauf reagiert, wie es ihn trägt.

Steht da z. B. bei „Donald Duck“ „ausgesprochen giftig“, bei „Raschelede“ „mit Würde“ und bei „Schnullerpaule“ „geschmeichelt“. Es ist eine geradezu liebenswürdige Sammlung; denn wir wissen ja alle, nur Persönlichkeiten, nur Menschen mit einem gewissen Profil erhalten Spitznamen. Ein Spitzname bedeutet immer eine gewisse Auszeichnung. Wieviel gutmütiger Humor, aber auch Treffsicherheit, für alles Menschliche bei den Bordkameraden spricht aus dieser Liste. Wie gesagt: nur schade, daß sie nicht ohne weiteres druckreif ist. Aber vielleicht schicken uns unsere Leser noch ein paar Spitznamen zu, damit wir die Liste unseres Hobbyfreundes zur Veröffentlichung klarmachen können. Schp.

### Unser Fototip



Festmacher

Film 25° DIN;  
Blende 8;  
Belichtung 1/125 Sek.

Das Bild wirkt durch das Leben im Vordergrund.

## Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung  
Verpallen und Laschen von Ladung

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



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

die Zinsenauslosung mit einem Hauptgewinn von DM 25 000,— hinzu. Das lohnt sich!

Ihr monatlicher Einsatz beträgt für jedes Los DM 9,—, aber die sind keineswegs „futsch“, wenn Sie nicht gewinnen! Nur DM 1,— kommt in den großen Topf, die restlichen DM 8,— stehen Ihnen nach Ablauf des Sparjahres wieder zur Verfügung. Das sind genau DM 96,— je Los im Jahr, die Ihnen in jedem Falle sicher sind.

Die Gewinnchancen sind gut, denn jedes neunte Los gewinnt. Da müßte es doch sonderbar zugehen, wenn nicht hin und wieder auch ein Gewinn für Sie dabei sein würde. Glück muß man haben und vor allem auch der Glücksgöttin Fortuna die Türe öffnen. Das weitere findet sich dann ganz von selbst.

Mehr als 400 000 Prämienlose werden jeden Monat ausgegeben und rund DM 3,8

Millionen wurden allein im letzten Prämienjahr an Gewinnen ausgeschüttet; eine Summe, die für sich selbst spricht.

Bis zum 5. eines Monats erhalten Sie die jeweiligen Prämienlose in allen Kassenstellen der hanseatischen Sparkassen; an jedem 10. findet dann die Auslosung statt. Falls Sie selbst keine Möglichkeit haben sollten, die Lose in der Ihrer Wohnung nächstgelegenen Kassenstelle abholen zu lassen, so erteilen Sie einen Spargiro-Dauerauftrag, und die gewünschte Anzahl Lose wird jeweils von der Sparkasse beschafft, der Betrag von Ihrem Spargirokonto abgebucht. Die Gewinnkontrolle und die Gutschrift der Gewinne auf Ihr Sparkonto werden ebenfalls von der Sparkasse übernommen. Besitzen Sie ein Spargirokonto, so wählen Sie am besten diesen einfachen Weg.

Und nun: Hinein ins Vergnügen! Frisch gewagt ist halb gewonnen.

Wie wärs mit einer hübschen runden Summe nebenher? Sagen wir DM 10 000,—!

Die können Sie nämlich gewinnen, wenn Sie beim Hanseatischen Prämiensparen mitmachen. Jeden Monat haben Sie die Chance, diesen Hauptgewinn oder viele weitere Geldpreise zu gewinnen. Und außerdem kommt noch einmal im Jahr

Es freuen sich, für Sie tätig zu sein:

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.

### 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.

#### Aufnahme des Funkpressendienstes an Bord

Das Hamburger Abendblatt als redaktioneller Gestalter des täglichen Funkpressendienstes weist mit Recht darauf hin, daß vielfach an Bord für die Aufnahme des Funkpressendienstes nicht die vom Abendblatt kostenlos gelieferten Vordrucke verwendet werden. Der Verband Deutscher Reeder teilt dazu mit, daß seinerzeit zu Beginn dieser Nachrichtenübermittlung für die deutsche Schifffahrt zwischen ihm und dem Hamburger Abendblatt vertraglich festgelegt worden ist, daß die Aufnahme der Mitteilungen an Bord nur auf den entsprechenden Formularen erfolgen soll. Die Funkoffiziere an Bord werden gebeten, in Zukunft mehr darauf zu achten, und über ihre Schiffsleitungen bei ihrer Reederei die benötigte Anzahl der Formulare rechtzeitig anzufordern. Die Reedereien ihrerseits können diese Formulare kostenlos beim Verband Deutscher Reeder in Empfang nehmen.

#### Auflösung von Seite 17

„Die rätselhafte Kiste“:

Kabel, Pirat, Tänzer = Kapitän

Lösung des Problems Faria

1. D<sub>7</sub>—h<sub>7</sub>! Die Drohung 2. S<sub>4</sub>×f<sub>2</sub>+ K<sub>d3</sub>—c<sub>3</sub> 3. D<sub>h7</sub>—c<sub>2</sub> matt zwingt Turm und Läufer zu gegenseitiger Verstellung: 1. —, T<sub>f3</sub>—f<sub>5</sub> 2. D<sub>h7</sub>×d<sub>7</sub>! (droht 3. D<sub>d7</sub>×b<sub>5</sub> matt) T<sub>f5</sub>×e<sub>5</sub> 3. D<sub>d7</sub>×h<sub>3</sub> matt, oder 1. —, L<sub>h3</sub>×f<sub>5</sub> 2. D<sub>h7</sub>—f<sub>7</sub>! (droht 3. D<sub>f7</sub>—b<sub>3</sub> matt) L<sub>f5</sub>—e<sub>6</sub> 3. D<sub>f7</sub>×f<sub>3</sub> matt. Die verstellten Linien werden wieder geräumt für den Mattangriff.

Fotos und Zeichnungen: F. Behrens S. 8; H. Bernick S. 5; K. Bitterling S. 9; Conti Press S. 6, 10/11; H. Deike S. 4, 11, 15, 17; E. de Jong S. 20; Archiv Hamburger Schiffbauversuchsanstalt S. 10; Werbeverlag Dr. Kowalewski & Co. S. 7; Kuratorium Unteilbares Deutschland S. 2; H. v. Medvey S. 12; Popperfoto S. 6; E. Schröter Titelbild; D. Smith S. 17; Reederei A. C. Toepfer S. 10; M. Utrecht S. 17; Foto Wöltje S. 3.

HAMBURG

HAUS *Orchidee*

Planten un Blumen

Das Tanzrestaurant  
mit der

großen Palmenterrasse  
und

internationalem Orchester

Lindolin-Farben



F.A.C. von der Linden & Co  
Hamburg · Hovestraße 57-59  
Gegründet am 1. März 1828

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive  
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

ÜBER 130 JAHRE

PLANA



LEIH-PLANEN

· wenn  
Sie eine gute  
Schutzabdeckung  
brauchen für **Hafen,  
Lagerung und Schifffahrt**  
Miete nur ca. 1,5 Pf pro qm/Tag

Freihafen-Lager HAMBURG: Tel. 31 34 82  
BREMEN: Tel. 31 04 81 · LUBECK: 2 31 71  
Depots: FLENSBURG: Tel. 43 60 · KIEL: Tel. 4 58 05

Ihr Leihwagen

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



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG  
DECK-, MASCHINEN- UND KAJUTAUSRÜSTUNGEN  
HAMBURG 11 · SANDTORKAI 27  
TELEFON SA.-NR. 36 62 08

WILHELMSHAVEN · TEL. 21 371 · TELEGR.: PROVISIONS HAMBURG



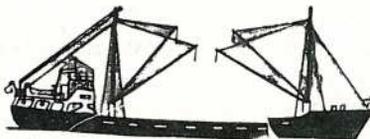
Fahrschule  
Vermietung  
Werksvertretung  
HAMBURG-ALTONA, Bahnhofstr. 40

Ruf  
42 82 23

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

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

LIEFERANTEN  
der Seeschifffahrt



Alles  
für den Seemann

Maßschneiderei für Uniform · Arbeitszeug  
**WILHELM LESCH**  
Hamburg 11, Admiralitätstraße 39/40, Ruf 35 55 75

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

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

Heinrich  
**von der Aa**

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



ob im Hafen, ob auf See . . .  
gönn Dir **„Patz-Pils“**  
von der Spree  
das **ORIGINAL EXPORTBIER**

der Schultheiss-Brauerei A.G.  
**ANTONI HOEN NACHF. — Hamburg 11**  
(Freihafen), Auf dem Sande 1 **Telefon 36 54 92**

**EXPRESS - Wäscherei**  
übernimmt Schiffswäsche  
**bis zu 1500 kg innerhalb 24 Stunden**  
Eigene Oberhemden- und Kittelpresserei  
Chemische Reinigung u. Teppichreinigung  
**Hafen-Transport Tag und Nacht**  
Erleichterte Zollabfertigung · Tel.: **67 26 62**  
Wer vermittelt Schiffswäsche-Aufträge auf Provisionsbasis?

**ERTEL**

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



**CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11**

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

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



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