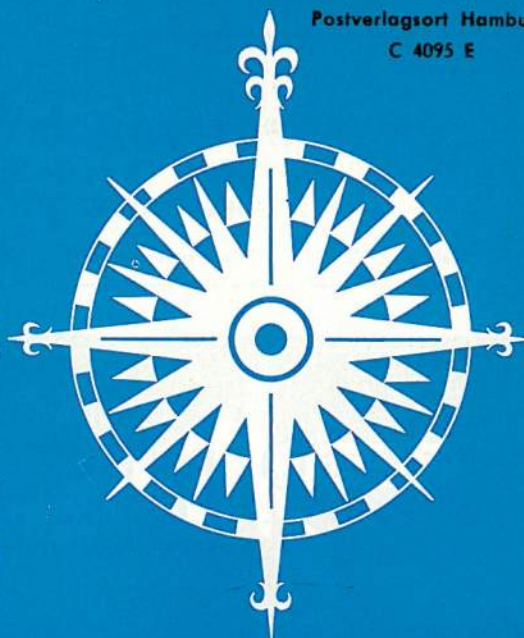
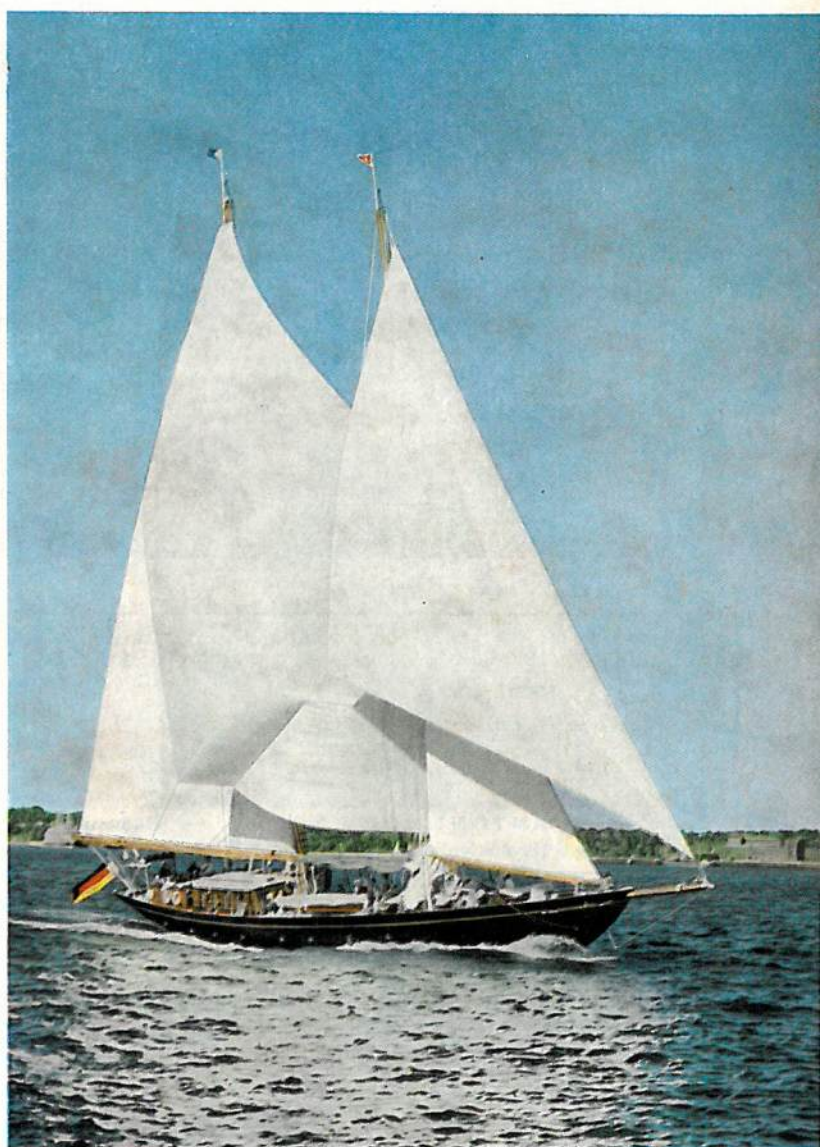


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Hochseefischer und -jachten
Politik des Monats
Auch die Staatsfinanzen
unterliegen einer Kontrolle
Flottenumschau
Sport an Bord
Philadelphia
Vom Mastkorb zur Mastkabine
Sechs neue Spitzenschiffe
„Casse der Stücke von Achten“
Probefahrt — ahoi und hurra!
Broi und Spiele
Schmunzelauge
Quer durch die Last



Kieler Woche

Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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

GEORG P. **Möller** GEGR. 1881

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

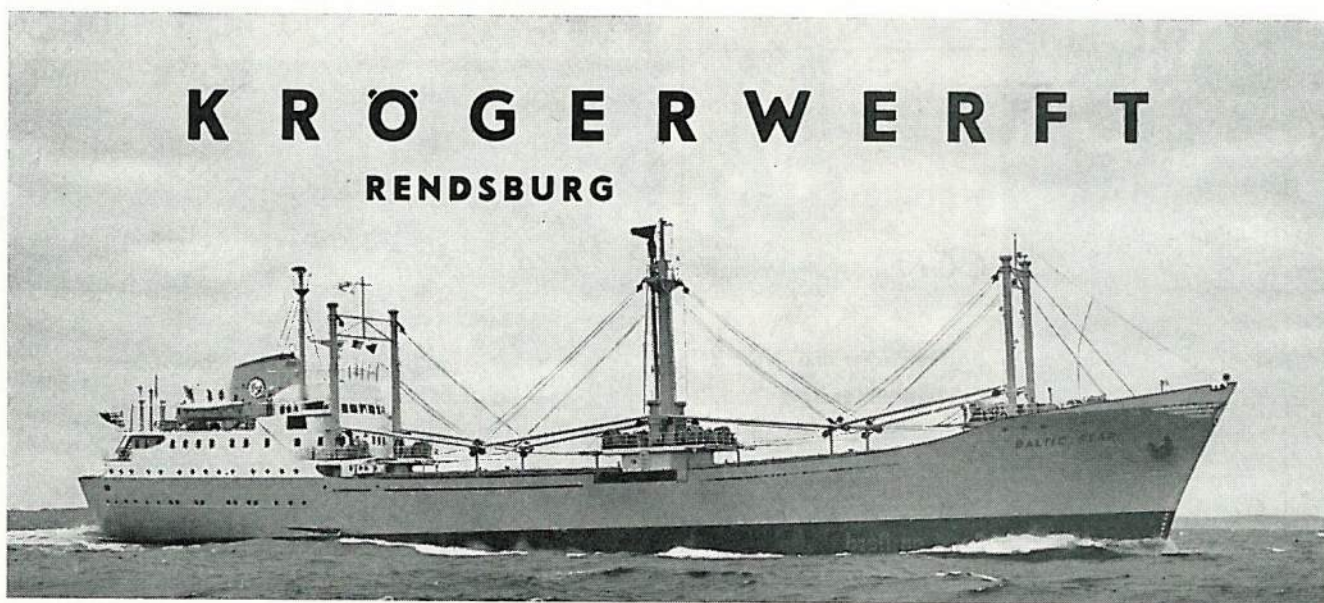
HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. Sa.-Nr. 363031 Tag und Nacht

 **SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE**

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

JOHS. FRITZEN & SON

**KIEL
BERLIN
HAMM
HAMBURG
WILHELMSHAVEN
NEW YORK**



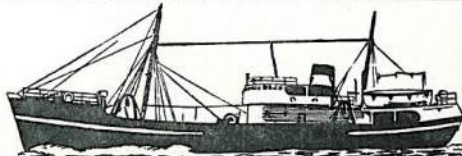
K R Ö G E R W E R F T RENDSBURG

ob im Hafen, ob auf See . . .
gönn Dir **„Patz-Pils“**
von der Spree
das **ORIGINAL EXPORTBIER**
der Schultheiss-Brauerei A.G.
ANTONI HUEN NACHF. — Hamburg 11
(Freihafen), Auf dem Sande 1 Telefon 36 54 92

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

International 

SCHIFFSFARBEN



HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H. HAMBURG 11 KAJEN 8

**Auslands-
Umzüge**

**Heinrich
Klingenberg**



Hamburg Winterhuder
Weg 8-10
Bonn Bornheimer
Straße 131

SCHIFFAHRTSBUCHHANDLUNG
ECKARDT & MESSTORFF
HAMBURG 11 · NEPTUNHAUS
BEIM ALTEN WAISENHAUSE 1 · 34 43 94

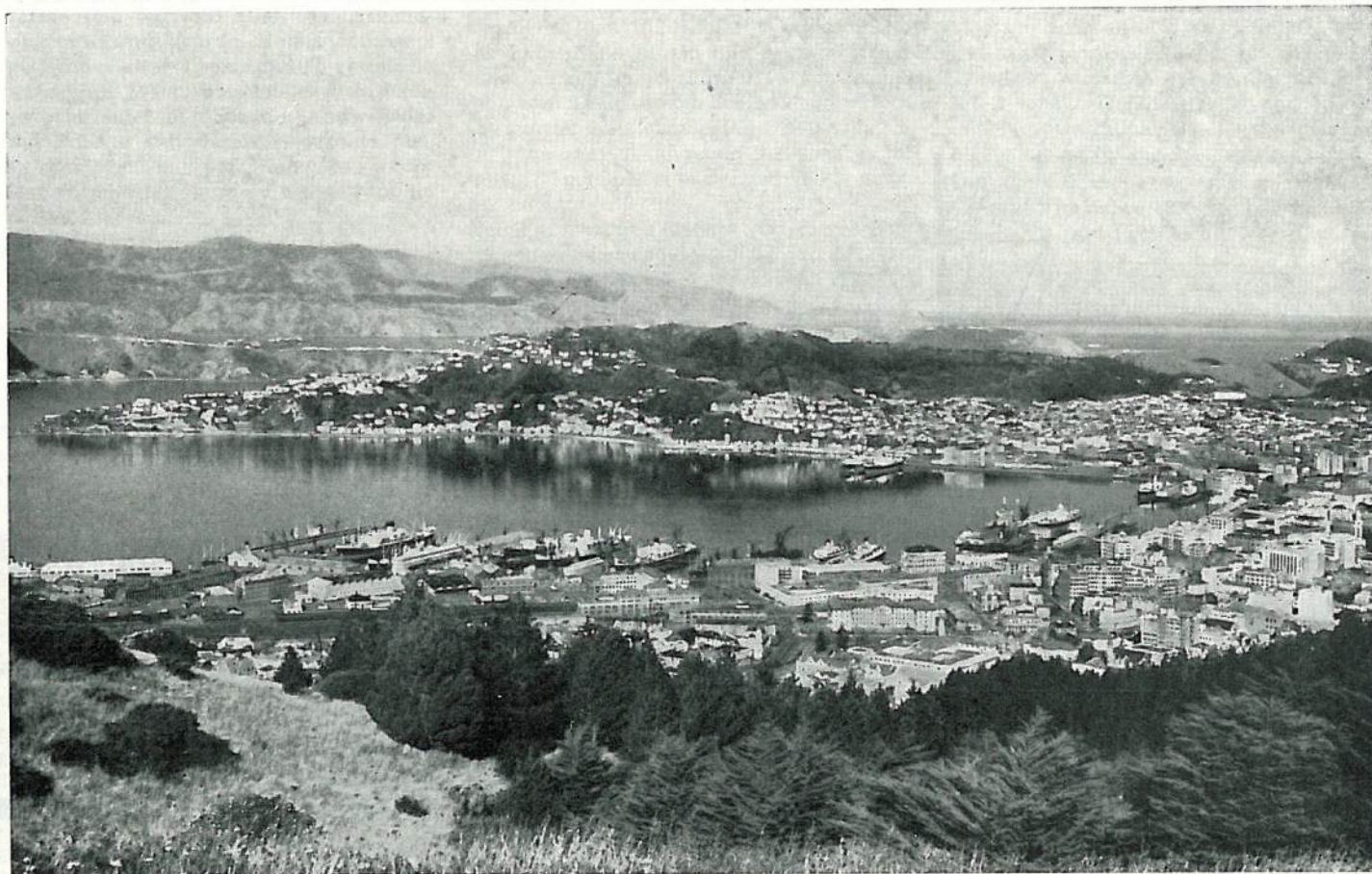
**Seekarten · Bordformulare
Fachbücher für die Schifffahrt**

für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen



Der Hafen von Wellington

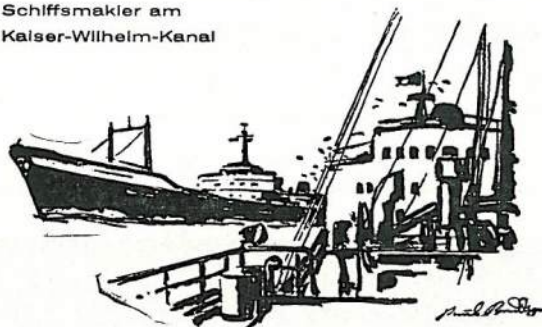


CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTELKOOG
WILHELMSHAVEN

Wie oft sind Ihre Gedanken zu Hause?

Ein sicheres Gefühl für Sie, wenn Sie Ihre Familie im eigenen Heim geborgen wissen. Die knappen Urlaubstage zwischen den Seefahrten schenken Ihnen das, was Sie jetzt entbehren:

Unabhängigkeit, Sicherheit und ein Stück festen Boden, das Ihnen selbst gehört, mit Haus und Garten.

Nutzen Sie die hohen Steuervergünstigungen, auf die Sie Anspruch haben. Wüstenrot zeigt Ihnen den Weg, wie auch Sie Hausbesitzer werden können. Verlangen Sie unseren kostenl. Bildprospekt und lassen Sie sich unverbindlich Auskunft geben in unseren ständigen Beratungsdiensten:

Hamburg 36, Dammtorstraße 30, Tel. 34 37 98

Bremen, Bahnhofstraße 38, Tel. 30 20 14

Größte deutsche Bausparkasse
in Ludwigsburg/Würtf.

Wüstenrot



Wie erreiche ich wen?

Ausgabe 1961

Es wird empfohlen, schon jetzt Vorbestellungen
aufzugeben bei der

SEEFART - VERLAG G. m. b. H.

Hamburg 1 · Spaldingstr. 210 · Telefon 24 78 60



VOLKSWAGEN

Ausstellung und Verkauf

RAFFAY & CO.

Ballindamm 35 · Ruf 44 14 91

Johnsallee 3 · Ruf 44 14 91

Winterhuder Marktplatz 17 · 48 37 39



Kehrwieder

5. Jahrgang

Juli 1961

Nr. 7

Kiel und Bremerhaven waren im vergangenen Monat Schauplatz von feierlichen und sportlichen Ereignissen, mit denen gerade wir Seeleute uns ganz besonders verbunden fühlen. In Bremerhaven war es der Tag der Hochseefischer, der festlich begangen wurde und an der Ostsee die weltberühmte Kieler Woche, ein segelsportliches Ereignis von internationalem Rang, und eine der ganz wenigen Veranstaltungen in Deutschland, die seit der Kaiserzeit alle Reiche überdauert hat.

Beim Vergleich drängt sich unwillkürlich eine gewisse soziale Komponente auf. In Kiel ein Sportfest, das eine international exklusive Note nie verbergen konnte, und an der Nordsee der Tag, an dem wohl das rauheste und härteste aller Männerhandwerke gewürdigt wurde. Volles Zeug von Segeljachten aller Typen und so reichliche Mützen voll Wind wie lange nicht hier, Schwerstarbeiter der See da. Auch in der Farbe drückte sich dieser Gegensatz aus: Festliches Weiß und prächtiges Bunt in der Kieler Förde, graue und schwarze Töne an der Wesermarsch.

Auf der anderen Seite gab es leidenschaftliche Segler, denen ihr kostspieliges Hobby alles abrang, was sie besitzen. Was Fischerhandwerk und eleganten Segelsport verbindet, ist das Element, auf dem sie betrieben werden, das Wasser, die See, denen die einen aus zwingender Notwendigkeit ihr Brot abringen, und das die anderen lieben, weil es immer zum Wagen herausfordert, zum Wagen gegen die ungebändigte Natur. Wir, die wir auf unseren Handelsschiffen gewissermaßen die Mitte zwischen beiden einnehmen — es ist nicht so hart bei uns, wie in der Hochseefischerei, aber unser Tun ist nicht Selbstzweck, wie das Yachtsegeln — wir möchten in Verbundenheit mit diesem Element, mit unser aller Gegner aus der Schöpfung erster Hand, beiden die Hand reichen. Sie sind uns zwar nicht immer angenehm, weil sie uns auf See und auf dem Revier oft genug „den Hut hochgehen lassen“, diese beiden. Die Fischmänner, weil sie die verdeckelte Neigung zeigen, nach dem Fisch anstatt nach der Seestraßenordnung zu navigieren, und die Lustkutter, weil sie als Pächter aller Fahrwasser vor unserem Steven herumzukreuzen pflegen. Aber sehen wir sie nicht beide aus unserer Warte rein optisch oft von zu weit oben?

Zu feiern gab es dieses Jahr in Kiel ganz entschieden mehr, als in Bremerhaven. Das zeigte schon die sehr gute Besetzung aller Kurse und Regatten, was in gewissem Sinne auch als Barometer westlichen Wohlstandes gelten kann. Graue Kriegsschiffsleiber, tags über die Toppen geflaggt, und nachts zu leuchtenden Märchensilhouetten illuminiert, gaben der Kieler Woche ihr gewich-



Am Peilkompas

Hochseefischer und -Yachten

tig festliches Gepräge wie eh und je. Ob ihr Schwerpunkt nun im Politischen, in Kultur und Kunst liegt, wie es dem ersten Nachkriegsbürgermeister Kiels, Andreas Gayk, vorschwebte, oder ob der Sport im Vordergrund steht oder die kaiserliche Marinetradition, wir können es jedenfalls nur begrüßen, daß die Kieler Woche bis tief ins Binnenland hinein und noch weit darüber hinaus unüberhörbar davon Kunde gibt, daß Deutschland Seeleute und Hochseesportler hat und Seefahrt betreibt.

In Bremerhaven hingegen ließ man es mit einem Tag, genauer mit einem Wochenende bewenden.

Keine großartigen Erfolge, Aufschwung und imponierende Fangergebnisse gab es dieses Jahr für Fischmänner und Unternehmer zu feiern. Dem standen zu harte Realitäten entgegen: Eine große Anzahl von Fischdampferverkäufen und -Verschrottungen, die bis zur Streichung von Reedereiflaggen führte. Einengung der Fischgründe durch Ausweitung der Dreimeilenzonen, Rückgang der Ergiebigkeit aus biologischen Gründen und eine finanziell schwer belastende notwendige Strukturwandlung der Fischereiflotte vom Fischdampfer zum Fabrikschiff waren wenig dazu angetan, ein bombastisches Fest vom Stapel zu lassen. In den Festreden mit der Adresse an Bonn kamen diese Krisenzeichen deutlich zum Ausdruck.

Doch der toten Seeleute zu gedenken und die Lebenden zu ehren, das ist ja der eigentliche Sinn dieses Tages. Damit wird von einer Institution, von einem Wirtschaftsfaktor hingeleitet auf den Mittelpunkt allen Geschehens, auch und gerade in der Hochseefischerei, auf den tätigen Menschen. Die Kirchen aller Konfessionen zogen in eine Fischauktionshalle, wo Bischof D. Dr. Dibelius in einer Feierstunde aus einem in Seehundsfell gebundenen Buch die Namen der im letzten Jahr auf See Gebliebenen verlas. Tausende von Kerzenlichtern aus Bremerhavens Fenstern verliehen Gorch Focks Wort neue Leuchtkraft: „Boben dat Leben steiht de Dod und boben den Dod dor steiht wedder dat Leben.“

Wirklich gefeiert wurde in diesem Jahr in Bremerhaven das 75jährige Jubiläum der deutschen Hochseefischerei. Das kam in der Eröffnung der Ausstellung „75 Jahre deutsche Hochseefischerei“ und im Hafenkon-

zert am Sonntag, den 25. Juni, zum Ausdruck, und fand seine höchste Würdigung in dem Geleitwort des Bundeskanzlers. Darin wurde der Dank der Bundesregierung für alle Männer ausgesprochen, die durch ihren persönlichen Mut und Unternehmungsgeist zum Aufbau der deutschen Hochseefischereiflotte beigetragen haben. Den 5000 Hochseefischern auf unseren 200 Trawlern wünschte der Bundeskanzler auf ihren langen Fangreisen in den Nordost- und Nordwestatlantik guten Fang und immer eine glückliche Heimkehr.

Die Entwicklung vom ersten Smeukewer „Sagitta“ im Jahre 1885 bis zum kombinierten Fang- und Fabrikschiff vom Typ eines Heckfängers, wie die „Sagitta 3“ des Jahres 1960, zeigt mit der Entwicklung unserer Handelsschiffahrt Kurven auf, die mit ihren tiefen Niedergängen und kaum glaublichen Aufstiegen nahezu parallel verlaufen. Auch die Diskrepanz zwischen der wirtschaftlichen Lage in der Bundesrepublik und den Schwierigkeiten dieser beiden seegebundenen Wirtschaftszweige ist heute die gleiche. Sie wird noch vergrößert durch die Tatsache, daß beide Seeunternehmungen trotz aller Hindernisse den technischen Fortschritt und den Ausbau ihrer Flotten unablässig vorantreiben. Der Wachoffizier

Hinter jedem zweiten Fisch, den eine Hausfrau in der Bundesrepublik zubereitet, steht der harte Einsatz unserer Hochseefischer.

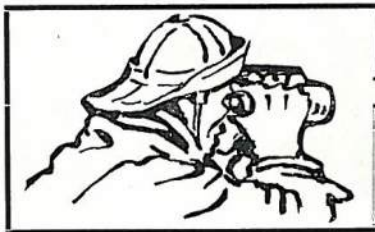


Versöhnung statt Verschärfung

Seit dem Beginn der Potsdamer Konferenz am 17. Juli 1945 ist auf nicht weniger als 27 Konferenzen der Staatschefs, Ministerpräsidenten und Außenminister Sowjetrußlands und der Westmächte in insgesamt 315 Verhandlungstagen über die Deutschlandfrage verhandelt worden. Dazu kommen noch weitere 218 Verhandlungstage, während deren die Westmächte und die Ostblockstaaten je für sich mit der Deutschlandfrage beschäftigt waren. Diese Zusammenstellung gab Bundestagspräsident Gerstenmaier in seiner programmatischen Erklärung vor dem Bundestag bekannt. Sie beweist, daß es an Zusammenkünften nicht gefehlt hat, auf denen eine Einigung über die Deutschlandfrage und damit das Zustandekommen eines Friedensvertrages einschließlich der Lösung der Berlin-Frage möglich gewesen wären. Wenn nun der sowjetische Ministerpräsident mit dem Abschluß eines Sondervertrages mit der Zone droht, so zeigt das nur, daß ihm an einem Gesamtfrieden mit dem vereinigten Deutschland nichts liegt; er will einmal Berlin unter dem Vorwand, die geteilte Stadt zu einer „Freien Stadt“ zu machen, überschlucken, und zum andern will er der westlichen Welt eine diffamierende Niederlage beibringen. Jeder Aggressor braucht von Zeit zu Zeit solche Erfolge, um den von ihm abhängigen Staaten seine Überlegenheit in der Führung der Weltpolitik zu beweisen. Praktisch ist es nun so, daß der Abschluß eines Sondervertrages mit der Zone rechtlich ohne Wirkung bleiben würde; was es bewirken könnte, wäre eine Verschärfung der internationalen weltpolitischen Spannung. Und daran hat niemand Interesse, am allerwenigsten das deutsche Volk. Gerade in diesen Tagen, da an den Beginn des Krieges gegen Rußland vor zwanzig Jahren oft genug erinnert worden ist, hat das deutsche Volk bezeugt — und Gerstenmaier hat es im Bundestag bestätigt —, daß ihm an einer Aussöhnung mit dem russischen Volk gelegen ist, wie es die Versöhnung mit Frankreich und anderen ehemals gegnerischen Völkern beweist.

Aufstand der Bauern

Nach der Krise in Algerien ist Frankreich nun in eine Krise um seine Bauern gestürzt. Mit dem Kartoffelpreis fing es an, wie es im vergangenen Jahr mit dem zu niedrigen Preis für Artischocken los ging. In diesem Jahre hat der Aufstand Formen angenommen, die alles Bisherige übertreffen. Man



POLITIK

blockierte mit Traktoren Wege und Stege, man schloß Städte von der Außenwelt ab und legte den Ferienverkehr lahm, der in Frankreich gewöhnlich Anfang Juli mit großer Gewalt einsetzt. Barrikaden an der Riviera, gefällte Straßenbäume und andere Sperren ließen in Südfrankreich kilometerlange Kraftwagenschlangen entstehen. Nicht nur die französischen Urlauber, die den heißen Großstädten entfliehen wollen, sondern auch viele ausländische Touristen wurden betroffen. Was nützte es, das Bauernmädchen Blumen und Obst an die Wartenden verteilt, die Verärgerung ist da und wird viele Gäste abhalten, in diesem Jahre nach Frankreich zu fahren.

Was ist denn nun eigentlich der Grund für diese drakonischen Maßnahmen, deren Folgen noch gar nicht abzusehen sind? Der französische Bauer fühlt sich — um in seiner Sprache zu reden — um die Früchte seiner Arbeit betrogen. Dabei ist er durchaus modern eingestellt. Er gründet Genossenschaften, schafft Maschinen an und richtet Mustergüter ein, wo es angängig ist. Diese Maßnahmen sind teuer, und besonders die Industrieprodukte erfordern viel Geld. Mit diesen Ausgaben hält nun der Erlös der Agrarprodukte nicht Schritt. Die erzielten Preise sind zu niedrig, zumindest innerhalb des Marktwesens, wie es bisher aufgezo-gen war. Kritiker der Bauern behaupten nämlich, daß „Kartoffeln, die sie heute unter Selbstkostenpreis verkaufen, wenige Kilometer weiter in der nächsten Kleinstadt das Fünffache einbringen“ und daß Frühgemüse, das bei ihnen verdorrt, in Paris sehr teuer ist. Wenn dem so ist, dann handelt es sich doch in erster Linie um eine Reform des Marktwesens und um eine Änderung der Tarifpolitik der staatlichen Bahnen. Man wundert sich, daß die Transportkosten von Neapel nach Deutschland um fünfzig Prozent niedriger sind, als die von der Bretagne. Wie es scheint, fehlt hier ein gewiegter Reformator, der einen Ausgleich schaffen und Frankreich wieder zu einem so lebenswerten Land machen kann, wie wir es immer einschätzten.

Es gibt noch Märchen

Lögenhaft to vertellen, aber wahr: dem Scheich Abdullah von Kuwait fließen täglich 5 Millionen Mark in die Hände. So groß ist die Ölmenge, die sein Land täglich ausführt. Die Jahresförderung beträgt jährlich etwa 75 Millionen Tonnen. Wer meint, daß bei dieser Ausbeute bald Schluß sein müßte, irrt sich. Fachleute haben berechnet, daß die Erdölreserven in Kuwait noch etwa 9 Milliarden Tonnen betragen. Kein Wunder, daß neidische Nachbarn sich diese Reichtümer einverleiben möchten. So erklärte der Chef des Nachbarlandes Irak, General Kassem, daß Kuwait doch eigentlich eine Provinz des Irak sei und folglich seiner Hoheit unterstellt werden müßte. Damit ist Scheich Abdullah aber nicht einverstanden, und auch England nicht. Denn bis vor einem Jahr war Kuwait englisches Protektorat und steht heute noch unter englischem Schutz. Aber nicht das ist es, was wir eigentlich erzählen wollten. Wir wollten uns vielmehr mit der Frage befassen, was der reiche Scheich mit seinen täglichen Millionen anstellt. Nun also, so berichten Landeskundige, braucht der Bürger von Kuwait keine Steuern zu zahlen. Das sind zwar nur 160 000 Einwohner, aber immerhin ... Zum andern kann jedermann kostenlos im Krankenhaus liegen so lange er will. Und neue Gebisse kann man sich anmessen lassen so viel man will. Und dann gibt es Tennisplätze, Schwimmbäder, Bibliotheken und andere kulturelle Einrichtungen zur allgemeinen Benutzung. Wer seine Kinder in die Schule schickt — sie sollen auf das modernste eingerichtet sein —, bekommt noch Schulgeld herausgezahlt. Und das Mittagessen für die Kinder ist auch umsonst. Wir haben es noch nicht ausprobiert, aber ein Kenner des Landes, Bernd Brook, berichtet, daß es vorzüglich sei. Einzige Schwierigkeit: eine barbarische Hitze von 45 bis 50 Grad im Schatten. Sie könnte uns auch das schönste Märchen verleiden.

Die Troika

Seit der Begegnung Kennedys mit Chruschtschow in Wien ist ein neuer Begriff in der Sprache der internationalen Politik aufgetaucht: die Troika. Eingeführt hat ihn der sowjetische Ministerpräsident, der ihn der klangreichen russischen Sprache entnahm. Er stellt sich unter dem Dreigespann eine Dreigliederung der Organe der Weltpolitik vor. Sie soll neben dem Ostblock und dem Westblock einen Block der „bündnisfreien“ Staaten enthalten. Der Gedanke wäre nicht schlecht, wenn nicht im Hintergrunde die Absicht bestünde, die UNO mit dieser dritten Kraft lahmzulegen. Man hat in Moskau nicht vergessen, daß es der Generalsekretär der Vereinten Nationen, Dag Hammarskjöld, war, der am Kongo das Chaos verhindert hat.

Fritz Roßberg

Der Bundeskanzler

bekam anläßlich seines informatorischen Besuches bei unserer Seeschiffahrt auf MS „Adenburger“ Ende Mai dieses Jahres (Kehrwieder berichtete darüber) vom Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Reeder, Harald H. Schuldt, ein Modell eines der ersten nach dem Kriege wieder wettbewerbsfähigen deutschen Schiffe, der MS „Angelburg“, überreicht. Als man es seinen Enkeln zum Spielen empfahl, meinte Dr. Adenauer, das könnten sie nicht durch den Sand ziehen, das sei zu schade, das wolle er lieber selber behalten.



Auch die Staatsfinanzen unterliegen einer Kontrolle

Die Ausgaben des Staates nehmen einen immer größeren Umfang an. Auch die Einnahmen der Staatsorgane aus der Einkommensteuer, den Verbrauchs- und Verkehrssteuern, den Zöllen und anderen Abgaben befinden sich von Jahr zu Jahr in einem stetigen Wachstum. Sie erreichen Ausmaße, die bei einzelnen Staatsbürgern manchmal zu Schwindelanfällen führen können.

Allein der Haushaltsplan für das Jahr 1961 der Bundesverwaltung endet beispielsweise mit einer Bilanzsumme von 48,149 Mrd. DM. Auf der Einnahmenseite setzt sich dieser Betrag zu 33,6 % aus der Umsatzsteuer, zu 21,7 % aus dem Bundesanteil an der Einkommensteuer und zu 44,7 % aus Zöllen, Verbrauchsteuern und anderen Einnahmen des Bundes zusammen. Welche Wachstumsrate die Steuereinnahmen in der Bundesrepublik gegenwärtig aufweisen, zeigt sich beispielsweise daran, daß die Einnahmen der Gemeinden aus der Gewerbesteuer im ersten Vierteljahr dieses Jahres um nicht weniger als 20,3 % höher lagen als in den ersten drei Monaten des Jahres 1960. Die Gewerbesteuer ist damit mit 77,3 % an dem gesamten Steueraufkommen der Land- und Stadtgemeinden in der Bundesrepublik beteiligt.

Dieses Volumen der öffentlichen Einnahmen und Ausgaben veranlaßt heute noch stärker als früher die Frage, ob die Staatsorgane in der Verwendung der Einnahmen überhaupt kontrolliert werden, wie sich gegebenenfalls eine derartige Kontrolle vollzieht, und ob sie ausreicht, um ein bestimmtes Maß an Wirtschaftlichkeit innerhalb der Verwaltung selbst und in der Verwendung der dem Staat anvertrauten Gelder sicherzustellen. Diese Frage stellt sich umso dringender, weil jeder Bürger mit Recht daran interessiert ist, was mit den von staatlicher Seite eingenommenen Geldern geschieht.

In der Tat gibt es in den meisten modernen Staaten Institutionen, deren ausschließliche Aufgabe darin besteht, die „Finanzgebarung“ des Staates — wie die Fachleute sagen — zu überwachen. Derartige Spezialbehörden sind keineswegs neu, es gab sie schon in der Antike. Schon bei den alten Griechen in Athen gab es ein Kontrollorgan, das aus zehn Bürgern bestand und dessen Aufgabe es war, die zweckmäßige Verwendung der Staatsgelder zu überprüfen. In Rom waren die sogenannten Quästoren die Verwalter des dem Staat von den Bürgern anvertrauten Geldes. Nach Ablauf ihrer Amtszeit hatten sie den Senatoren gegenüber Rechenschaft abzulegen über die von ihnen getätigten Ausgaben. Nach einigen Ansätzen im 16. und 17. Jahrhundert wurde zu Beginn des 18. Jahrhunderts auch in Preußen eine besondere Behörde mit der Überprüfung der Staatsverwaltung betraut. Diese Behörde war zunächst dem Willen des Königs unterstellt. Erst im Jahre 1824 erhielt sie ihre feste gesetzliche Grundlage und damit ihre endgültige moderne Gestalt.

In der Bundesrepublik ist es die Aufgabe des Bundesrechnungshofs, die gesamte Wirtschafts- und Haushaltsführung der Bundesverwaltung und ihrer Organe zu überwachen. Das bestimmt das Gesetz über die Errichtung und die Aufgaben des Bundesrechnungshofes vom 27. November 1950. Diese

Überwachung erstreckt sich auch auf die sogenannten Sondervermögen des Bundes, wie beispielsweise auf den Lastenausgleichsfond, das ERP-Vermögen, die Bundesbahn und die Bundespost. Ebenso fällt in die Zuständigkeit des Bundesrechnungshofs die Haushalts- und Wirtschaftsführung der Träger der Sozialversicherung, wenn sie Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln erhalten, sowie der Arbeitslosenversicherung und der Arbeitslosenfürsorge.

Die Kontrolle des Bundesrechnungshofs erfaßt die gesamte Haushaltsführung bei den einzelnen Verwaltungsstellen. Es wird überwacht, ob die Einnahmequellen vollständig ausgenutzt sind, ob die Steuern oder die anderen Abgaben ordnungsgemäß veranlagt und erhoben sind. Sollte es sich herausstellen, daß die Staatskasse bestimmte Beträge zu Unrecht vereinnahmt hat, so wird für die Erstattung der Beträge Sorge getragen. Auf der Ausgabe Seite steht im Vordergrund die Prüfung der Frage, ob die Ausgaben wirtschaftlich richtig und zweckmäßig vorgenommen wurden. Außerdem wird überprüft, ob die Ausgaben nach dem Haushaltsplan zulässig waren, und ob sie sich mit den Gesetzen und Verwaltungsanordnungen in Übereinstimmung befanden. Um zu vermeiden, daß die Prüfungen der Wirtschaftlichkeit der Verwaltung zu stark hinter den aktuellen Ereignissen hinterherhinken, vollzieht sich die Prüfung des Bundesrechnungshofs unabhängig davon, ob die Abrechnungen der Verwaltung abgeschlossen sind oder nicht. Sehr wichtig für die Bedeutung des Bundesrechnungshofs ist es auch, daß sich seine Prüfung ebenfalls darauf erstrecken kann, ob Einrichtungen unterhalten werden oder Bundesmittel in sonstiger Weise ausgegeben wurden, die möglicherweise hätten eingeschränkt oder gespart werden können. Diese Prüfung kann der Präsident des Bundesrechnungshofs von sich aus veranlassen. Diese Aufgabe des Bundesrechnungshofs schließt damit unmittelbar an das Amt des früheren Reichssparkommissars der Weimarer Republik an. Bei diesen Überwachungen werden insbesondere die Organisation, die Personalwirtschaft und der technische Ablauf der Verwaltung einer Kritik unterzogen. Gleichzeitig wird überprüft, ob Überschneidungen in der Zuständigkeit der einzelnen Behörden bestehen, und ob nicht bestimmte Tätigkeiten der Wirtschaft oder der Wissenschaft übertragen werden sollten.

Alle Prüfungsergebnisse leitet der Bundesrechnungshof an den Bundestag weiter, da dieser allein nur die Bundesregierung aus ihrer Verantwortung für den Vollzug des Bundeshaushalts entlasten kann. In diesem Bericht des Bundesrechnungshofs stehen Fragen der Ordnungsmäßigkeit, der Rechtmäßigkeit und der Finanzgebarung des Staates naturgemäß im Vordergrund. Der Entlastung der Bundesregierung gehen dann noch eingehende Beratungen in den zuständigen Ausschüssen des Bundestages voraus.

Mit dieser gesetzlichen Regelung und vor allem durch die Unabhängigkeit des Bundesrechnungshofs dürfte eine wirksame Überprüfung der Verwaltungsorgane genügend gesichert sein. Es ist keineswegs das Ziel dieser Bestimmungen, daß sich Bundesregierung und Finanzkontrolle gegenseitig bekämpfen. Sie sollen vielmehr in gemeinsamer Arbeit dem Staatswohl dienen und sich sinnvoll ergänzen. Daß die Prüfungsergebnisse des Bundesrechnungshofs manchmal sehr schnell in der Arbeit der Behörden Platz gefunden haben und daß damit der Zweck dieser Behörde voll erreicht ist, hat sich in der letzten Zeit erfreulicherweise mehrfach gezeigt.

— S —

Und unsere Privatfinanzen?



Eine Gegenüberstellung des privaten Verbrauchs je Kopf der Bevölkerung innerhalb der EWG-Staaten, Großbritanniens und der USA zeigt ein deutliches Gefälle. Die Vereinigten Staaten liegen trotz der „Rezession“ weit aus an der Spitze, der amerikanische Durchschnittsbürger konsumiert fast die doppelte Summe wie der Niederländer, der Westdeutsche wiederum rund 100 Prozent mehr als der Italiener. Im übrigen beweist der von Bonn gezogene Vergleich, daß wir durchaus nicht so reich sind, wie die Amerikaner dies anscheinend glauben. Innerhalb der Gruppe der untersuchten Länder steht die Bundesrepublik erst an sechster Stelle. Dies war ein Argument des Bundesfinanzministers, als es um die Reduzierung der amerikanischen Forderungen nach einer Finanzhilfe aus der Bundeskasse ging, die ohnehin durch die Wünsche des Parlaments stark beansprucht ist.



Flotten-Mitschau



Konteradmiral Gerhard Wagner,

der bisherige Chef des Stabes des Führungsstabes der Bundesmarine, wurde zum Seebefehlshaber der nördlichen NATO-Streitkräfte im Abschnitt Europa Mitte ernannt. Der Sitz dieses Kommandos, das bisher vom britischen Rear Admiral Townsend befehligt wurde, ist in Kiel. Der aus Mecklenburg stammende Konteradmiral Wagner, der als Vertreter von Vizeadmiral Ruge in enger Zusammenarbeit mit seinem Inspekteur die heutige Bundesmarine zielstrebig aufbaute, erhielt jetzt ein Kommando, in dem dänische, norwegische, britische, amerikanische und deutsche Marineoffiziere zusammenarbeiten. An den Seebefehlshaber eines solchen höheren NATO-Kommandos werden hohe Anforderungen gestellt. Admiral Wagner trat 1916 in die Marine ein, er ist Kommandant von Minensuchbooten, Torpedobooten und Zerstörern gewesen, er war Ausbildungsleiter auf Kreuzern und hat die Marineakademie besucht, später war er lange Jahre in der Seekriegsleitung tätig. Auf seekriegsgeschichtlichem Gebiet ist Admiral Wagner durch seine schriftstellerischen Arbeiten und seine Vortragstätigkeit bekannt geworden.

Für Vizeadmiral Ruge, den Inspekteur der Bundesmarine, der demnächst wegen Überschreitung der Altersgrenze aus dem Amt scheidet, gaben die Schiffsfahrtsinstitutionen Anfang Juli einen Abschied in Hamburg. Admiral Ruge hat es verstanden, zwischen der Bundesmarine und den Kreisen des Seeverkehrs, der Reeder und Werften ein sehr freundliches Verhältnis zu schaffen.

Im Juni liefen auf Werften an der Weser das Schnellboot „Dachs“, der Tender „Neckar“ und ein Torpedofangboot vom Stapel. In Dienst gestellt wurden für die Bundesmarine das Schnelle Minensuchboot „Stier“ und das Torpedofangboot „Thetis“.

Küstenwachboote und S-Boote der britischen Marine machten Anfang Juli eine Rheinreise und suchten die Städte Bonn, Düsseldorf und Heidelberg auf. An der Kieler Woche 1961 beteiligten sich mehr als 500 Segeljachten von 18 Nationen, so daß die Fördestadt für 8 Tage ein internationales Leben zeigte. Die als Besucher gekommenen 25 Kriegsschiffe unter 10 verschiedenen Flaggen vervollständigten das Bild. Sie erstrahlten nachts im Glanz zahlreicher Lichter. Der 5400 t große moderne amerikanische Raketenzerstörer „Dewey“, der 360 Mann Besatzung hat, fand besonderes Interesse. Einige Seelords begnügten sich nicht

mit dem Kieler Nachtleben, sie fuhren nach Hamburg.

Die schwedischen Kriegsschiffe, die in der ersten Juni-Hälfte in Hamburg ihren Besuch abstatteten, wurden in der Hansestadt sehr freundlich aufgenommen. Man hat nicht vergessen, daß Schweden uns in harten Jahren freundliche Hilfe gab. Neben den Schulkindern und Müttern hat damals auch mancher Seefahrtschüler mit gutem Appetit die Schweden speisung entgegengenommen. Diese Unterstützung ist noch in Erinnerung geblieben. Bedauerlicherweise hatte das Stabschiff „Marieholm“ die Überseebücke gerammt. Die hamburgische Strom- und Hafenbauverwaltung konnte jedoch schnell ein Ersatzstück einsetzen und damit die Brücke zwischen Schweden und Hamburgern wieder herstellen. Die britischen U-Boote „Alcide“ und „Amphion“ mit ihrem großen Begleitschiff „Forth“, die eine Woche später in Hamburg zu Gast waren, fanden ebenfalls großes Interesse.

Ein kleiner US-amerikanischer Flottenverband, Middle East Force genannt, operiert im Indischen Ozean, Persischen Golf und Roten Meer. Die Schiffe laufen Basrah, die Bahrein-Inseln, Suez und Mombassa an. Das Auftreten dieser Gruppe in den genannten Seeräumen soll vermutlich psychologische Wirkung haben. Die im Bau befindliche 7600 t große amerikanische Fregatte „Bainbridge“, die ihrer Größe nach ein ausgewachsener Zerstörer oder kleiner Kreuzer sein könnte, wird eines der ersten Fahrzeuge aus der Gruppe der leichten Überwasserstreitkräfte mit Kernenergieantrieb sein. Derartige Schiffe können die atomgetriebenen Flugzeugträger begleiten. Für einen solchen Verband würde eine laufende Brennstoffversorgung entfallen. Die Bewaffnung des Zerstörers soll auf die Abwehr von U-Booten und Flugzeugen zugeschnitten werden, es sind daher Flugkörper vom Typ „Asroc“ zur Ubootsbekämpfung und Schiff-Luft-Flugkörper „Terrier II“ zur Flugabwehr vorgesehen. —R—

Sport an Bord



Unbesiegte „Stephanistor“

Während unserer Werftzeit in Rotterdam hatten wir Gelegenheit zu beweisen, daß wir Seeleute auch auf dem grünen Rasen unseren Mann stellen.

Die schottische Schiffsmannschaft vom „Baron Oglivari“ war unser erster Gegner. Mit 5:2 wurden sie trotz ihrer berühmten schottischen Härte in einem schönen Spiel geschlagen. Dies war der erste Streich, und dann

wollte es die Mannschaft von der „Braunfels“ wissen. Mit einem überlegenen 7:0 mußten auch sie unsere Stärke anerkennen. Im Spiel gegen unser Reedereischiff „Ansgaritor“ mußten wir schon etwas mehr zeigen, denn es ging um den inoffiziellen Reedereimeistertitel. 4:0 hieß es am Schluß des Spiels, und dieser Sieg wurde kameradschaftlich an Bord der „Ansgaritor“ gefeiert. „Sabratha“ und „Trauenfels“ suchten ihre besten Spieler zusammen, um unseren Nimbus des Ungeschlagenen zu zerstören. Aber auch dieses Vorhaben glückte nicht. Obwohl nicht in unserer sonstigen Form, schlugen wir sie knapp mit 1:0. Die Mannschaft der „Quadriga“ war ein fairer Gegner, auch sie wurde mit 3:0 geschlagen. Ein gemütlicher Abend im deutschen Seemannsheim schloß diese Begegnung.

Nun hatten wir uns einen Namen geschaffen und wir waren überrascht, als die Riverpolizei von Rotterdam uns zum sportlichen Kampf herausforderte. Nach einem Spiel, das man bestimmt nicht alle Tage sieht, mit technischen Raffinessen, Einsatzwillen und kameradschaftlicher Geschlossenheit, gingen wir mit 3:2 als strahlender Sieger vom Platz. Auf diesen Sieg sind wir besonders stolz, denn die Riverpolizei verfügt über eine große Spielerauswahl, die sehr oft Gelegenheit hat, zu trainieren.

Auf diese Siege, die wir auf dem Fußballfeld errungen haben, ist die Mannschaft und mit ihr alle Bordkameraden besonders stolz. Dabei wollen wir aber nicht vergessen, Herrn Diakon Hyballa vom deutschen Seemannsheim Rotterdam, Dank zu sagen für seine Unterstützung bei diesen Spielen und für die Ausschmückung mancher schönen Abende im deutschen Seemannsheim, das auch für uns ein Stück Heimat geworden ist. W. Herb

Spiel verloren, 3000 Zuschauer gewonnen

Auch in der kleinen Fahrt wird Fußball gespielt. Dies stellte die Besatzung des D „Fuhlsbüttel“ am 7. Juni 1961 in Vyborg unter Beweis. Vyborg, ehemals finnisch, hat mehrere Fußballplätze. Der größte — einstmals der zweitgrößte Platz Europas — wurde uns für ein Spiel gegen eine Auswahlmannschaft einer Fabrik zur Verfügung gestellt. Weil wir nur 9 Mann stellen konnten, wurden uns noch 2 Russen leihweise überlassen.

Bei schönstem Sonnenschein begann der Kampf abends gegen 20.00 Uhr. Es waren ungefähr 3000 Zuschauer auf der Tribüne. Vermittels Lautsprecher wurden alle Spieler namentlich aufgerufen. Der ganze Platz war festlich geschmückt. Wir trugen blaue Hemden, die Gegner rote, es waren Russen, auch der Ball war rot!

Bis sich unsere Mannschaft gefunden hatte, war die erste Halbzeit vorbei und es stand für die Russen 3:0. Doch hatten wir die Sympathien der Zuschauer auf unserer Seite und in der 2. Halbzeit klappte es besser. Wenn wir auch im Endergebnis mit 9:3 verloren haben, so ist das weiter nicht schlimm. Unsere Leute waren nicht so im Training wie die Russen. Alles in allem war es ein wechselvolles Spiel, die Zuschauer gingen mit und kamen auf ihre Kosten. Was wir nie für möglich gehalten hätten, hier war es der Fall, nämlich Beifall für uns und Pfiffe für die Sieger.

Ohne ernstliche Zwischenfälle war das Spiel verlaufen. Unter dem Beifall der Menge reichten sich alle Spieler die Hände und verließen, wenn auch mit letzter Kraft, noch im Dauerlauf den Platz.

Die „Fuhlsbüttel“ fährt schon seit einigen Jahren hier auf Vyborg. Wir werden voraussichtlich in ca. 3 Wochen wieder dort sein. Auch dann ist wieder ein Spiel vorgesehen. Wir freuen uns schon auf das Treffen.

K. Dräger



Philadelphia ist mit 3,7 Millionen Einwohnern (1950) die drittgrößte Stadt der USA. Sie besitzt den zweitgrößten Hafen der USA mit einer der größten Hängebrücken der Welt. Diese Brücke hat 583 Meter Spannweite, bietet 6 Auto- und 2 Straßenbahnlinien Platz, mehr als 20 Millionen Autos passieren sie jährlich. Die faszinierende Physiognomie und der ausgeprägte Charakter dieser gewaltigen Stadt werden von Faktoren geprägt, die deshalb so erstaunlich sind, weil sie im Endeffekt eine Harmonie der Gegensätze hervorgebracht haben.

1. Philadelphia steht als Hafen und als Industriezentrum im Schatten New York's.
2. Es wurde von englischen Quäkern, einer Sekte der Innerlichkeit, Toleranz und sozialer Aufgeschlossenheit gegründet, und empfing starke Impulse durch die Einwanderung deutscher Mennoniten, die unter anderem die Ächtung von gerichtlichem Eid und Krieg auf ihre Fahnen schrieben.

New York überließ als erster Stückguthafen Philadelphia nur den Umschlag von Massengut. Was die Philadelphiaer daraus machten, zeigen folgende Zahlen: Im Jahre 1955 wurden 85 Mio t Ladung umgeschlagen. Stolz wird vermerkt, daß es im Oktober 1955 3 883 650 t waren und in New York nur 3 004 200 t. Etwa ein Drittel der Fabriken mit 340 000 Angestellten sind im Im- und Export beschäftigt.

Diese Stadt hatte sich von Anfang an zu wehren, obwohl ihre geographische Lage genau so wenig zu wünschen übrig ließ, wie die New York's. 154 km im Landinnern gelegen, europahan, genauso in einem durch Landenkung entstandenen Mündungstrichter als Naturhafen angelegt, konnte sie wohl konkurrieren, mußte es aber auch. Vielleicht war es gerade diese Konkurrenz, die Philadelphia so zielstrebig alle Möglichkeiten ausnutzen ließ, die sich boten. Da ist einmal die Nähe riesiger Kohle- und Eisenlager in Ostpennsylvanien. Sie ließ eine Schwerindustrie anwachsen, die nur von New York und Chicago übertroffen wird. Die Einwohner, hauptsächlich aus Deutschland, brachten Fertigkeiten in der Herstellung von Web- und Wirkwaren, Lederwaren, Hüten und Teppichen mit. Aber Ähnliches war in New York der Fall. Da sich New York in seiner Bekleidungsindustrie auf das schöne Geschlecht konzentrierte, zogen die Philadelphiaer die Konsequenz daraus und spezialisierten sich auf Herren- und Knabenkonfektion. Vor allen Dingen in den Vorstädten (jetzt einverleibt) Germantown und Frankford haben sich diese Industriezweige angesiedelt. Immer in Verfolgung der Entwicklung in New York wurden Konzerne, wie die Baldwin-Lokomotiv-Werke, das Ford-Montagewerk, die General Electric und Westinghouse mit Textilmaschinen und wissenschaftlichen Instrumenten sowie die US Steelcombine vorangetrieben. Bei der Stahlerzeugung und -Verarbeitung

nutzte Philadelphia den Umstand, daß die Eisenlager am Oberen See, die die beherrschenden Werke in Bethlehem, Baltimore, Buffalo, Harrisburg und Jonestown belieferten, zur Neige gingen, und bediente sich seines Hafens zur Einfuhr von Erzen aus Labrador, Venezuela und Westafrika. Verhüttet wird in der Nähe der Kohlenreviere gleich an Ort und Stelle. Einen kräftigen Energie- und Goldstrom pumpen 4 riesige Erdölraffinerien, heute das größte Zentrum der USA, in die Stadt. Erdgas, das in Pipelines herangeführt wird, vermehrt diesen Reichtum. Ohne die anspornende Nähe New York's wäre diese gewaltige Zusammenballung von Industrie und Handel in Philadelphia wohl kaum so erfolgssicher aufgebaut worden.

Von englischen Quäkern gegründet, von Deutschen besiedelt.

Amerikanische Industrie- und Handelsmacht, bedeutet das in den Augen europäischen Vorurteils nicht öde Merkantilität, rücksichtsloses Promotertum, moneymakenhafte Nüchternheit bis zur geistigen Armut, bis zur Religionsfeindlichkeit, ja bis zum Banausentum? Das Gegenteil ist in Philadelphia der Fall. Diese Amerikaner deutscher und englischer Herkunft in Philadelphia sind alles andere als Roboter geworden. Das im besten Sinne menschliche Stadtklima innerhalb der Straßenquadrate Philadelphias ist ein großartiger stadtgewordener und durchbluteter Gegenbeweis für so manche Vorurteile. Hier verquickten sich deutsche, englische und jüdische Elemente zu dem amerikanischen, auf das die Philadelphiaer als Amerikaner stolz sind. Die goldene Pest, das schwarze Gold (Kohle und Öl), eine Zusammenballung von weltweitem Handel und Konzernen, sind nicht zum Eldorado maßloser Profitgier geworden, sondern haben Tür und Tor weit geöffnet für Wissenschaft, Kunst und Religion.

1740 schon wurde hier die Staatsuniversität von Pennsylvanien gegründet. Eine über 200 Jahre alte Universität, paßt das zu dem, was wir uns unter einer amerikanischen Großstadt vorstellen? Es gibt noch eine Templeuniversität, mehrere Gelehrtenvereinigungen, medizinische, naturwissenschaftliche und technische

Colleges mit bestem Namen. In der internationalen Kunstwelt besitzt Philadelphia außerdem einen sehr guten Ruf als Kunststadt. Seine Akademie der schönen Künste mit wertvollen Sammlungen ist hier nicht nur eine aristokratische Domäne einiger weniger Kunstbegeisteter, sondern sie strahlt Kultur in alle Volksschichten aus, die dort sowieso keine so scharfe Abgrenzung kennen, wie bei uns. Die Musikpflege steht in Philadelphia auf einem erstaunlich hohen Niveau. Paßt eine regsame Bachvereinigung in unsere Vorstellung eines amerikanischen Hafen- und Industriezentrums? Mehrere berühmte Bibliotheken runden diese kulturelle Aktivität Philadelphias ab.

Erstaunlich auch die religiöse Toleranz und Lebendigkeit dieser Stadt. Philadelphia ist Sitz eines katholischen Erzbischofs, mehrerer protestantischer Bischöfe, besitzt eine Nachbildung der jesuitischen Al Gesu-Kirche in Rom und eine 260 Jahre alte Kirche Gloria Dei.

Industrie, Handel, Kultur, Religion, sie bedürfen einander in Philadelphia. Pennsylvanien, dessen größte Stadt es ist, hat seinen Namen von dem großen englischen Quäker und Schriftsteller W. Penn, der es 1683 gründete. Philadelphia heißt Bruderliebe. Penn baute die Ideen der Quäker, nämlich religiöse Toleranz, soziale Aufgeschlossenheit, Hilfsbereitschaft, einmütige Beschlußfassung durch innere Erleuchtung und Verinnerlichung des religiösen Lebens in die Verfassung ein. Viele Deutsche, die im 19. Jahrhundert aus religiöser, politischer und wirtschaftlicher Not in drei großen Wellen einwanderten, gründeten Germantown, die erste nenenswerte deutsche Siedlung. Es waren Mennoniten aus Karlsruhe, die gerichtliche Klage, Eid und Krieg verwarfen. Übrigens soll es 1714 ein deutscher Schmied aus Germantown gewesen sein, der den ersten Hochofen baute.

Bruderliebe, Hilfsbereitschaft, Toleranz, Verinnerlichung, Abkehr von Pomp, Dogma, Eid und Krieg: Soll hier nicht nomen (Namen) tatsächlich omen (Schicksal) geworden sein und es fertiggebracht haben, soviel harte Gegensätze wie in Philadelphia zu einem harmonischen Ganzen geschweißt zu haben? Business, Freiheitsdrang und die Schwäche für Superlative auf der einen Seite, typisch deutsche, englische und jüdische und andere europäische Elemente in der Mitte und Toleranz und Hilfsbereitschaft aus religiöser Überzeugung auf der anderen Seite, ist das nicht das Amerikanische? Und sollte es nicht von einer Hafen- und Industriestadt wie Philadelphia einen seiner wesentlichsten Impulse empfangen haben?

H. Schopper



Vom Mastkorb zur Mastkabine

Solange Schiffe über See gehen, war der Ausguck schon immer genauso wichtig wie problematisch. Das gilt für eine sichere Navigation im Frieden und in ganz besonderem Maße für den Seekrieg. Das Auge des Mannes am Ausguck ist das Auge des ganzen Schiffes. Seiner Sehschärfe und Wachsamkeit sind Menschen, Schiff und Ladung anvertraut. Versagt das Auge oder ist der Mann unzuverlässig, träumt er oder läßt sich ablenken, so bedeutet das unmittelbare Gefahr für das Schiff. Denn eine Schiffsführung, die sich nicht darauf verlassen kann, daß der Ausguck angespannt wacht und alles, was er beobachtet, meldet, und zwar richtig meldet, wird dadurch selbst in hohem Maße unsicher.

Im letzten Krieg sollte ein kleiner Frachter 3000 t Benzin für Rommels Panzer nach Tobruk bringen. Es waren je ein Ausguck auf der Back sowie am Heck und noch einer auf dem Peildeck postiert, da höchste U-Boot- sowie Luftgefahr bestand. Das Wetter war gut und die See leicht bewegt. Da meldet der Ausguck von oben mit sich überschlagender Stimme „Torpedolaufbahn“. Der W.O. ruft zurück: „Von wo?“ Noch einmal kommt die Antwort: „Torpedolaufbahn“. Der W. O. rennt verzweifelt von Nock zu Nock und schreit „von wo, von wo?“ Dann sieht er die Blasenbahn von Steuerbord achtern auf das Benzinschiff zuzuschneiden. Im allerletzten Moment gelingt es ihm, seinen schwerfälligen Frachter auf Parallelkurs mit dem Torpedo zu bekommen. Hier hat der Ausguck insofern versagt, als er nicht die Richtung gemeldet hat, aus der die Torpedos kamen.

Im tiefen Frieden ist es auf einem Passagierdampfer vorgekommen, daß der Ausguck im Schneetreiben seinen Posten im Krähennest verlassen hat, weil ihm der Schnee so vierkant in die Augen wehte, daß er total geblendet war. Außerdem gab es keine Kleidung, die ihn da oben in dem eisigen Wind vor dem völligen Durchfrieren hätte schützen können. Auf einem anderen Schiff sollten die Ausgucks zur Kontrolle im Krähennest das Glas wiederholen. Sie hatten aber das Glockenhändsel im Mast bis unter Deck geführt, von da pünktlich geglast und den W.O. mit Erfolg irreführt. Auf einem Musikdampfer ist es vorgekommen, daß der Ausguck im Krähennest ein Stelldichein mit einer Passagöse hatte, was der W.O. von der Brücke aus nicht bemerken konnte. Sicherlich ist das Krähennest — hoch und einsam über dem Schiff und dabei versteckt — ein ideales Plätzchen für Unternehmungen mit Tuchfühlung, aber es kann seine eigentliche Bestimmung nicht schlimmer verfehlen als bei solchem Verhalten des Ausgucks. Es ist nur selbstverständlich, daß dem Ausguck auch amtlicherseits in der Schiffsbesetzungsverordnung sowie in der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrtsschiffen größte Bedeutung beigemessen wird.

Wo aber soll dieser wichtige Mann stehen? Auf der Back? Dem Peildeck? Im Ruderhaus? In der Brückennock? Oder im Mast? Die Beantwortung dieser Fragen war nie einfach,

und die Meinungen darüber gingen und gehen weit auseinander. Die physiologischen Bedingungen, denen das menschliche Auge unterworfen ist sowie körperliche und charakterliche Beschaffenheit des Mannes spielen dabei eine entscheidende Rolle. Bei der Postierung des Ausgucks wird natürlich immer angestrebt werden, den Sichtradius sowie den eingesehenen Umkreis so groß wie möglich zu halten. Möglichst hoch, möglichst frei und bei Nebelfahrt möglichst weit vorn wäre demnach der geeignete Platz. Bei steifem Wind, heftigem Regen oder Schneetreiben, hat es keinen Zweck, den Mann mit seinem empfindlichen Auge diesen Witterungseinflüssen auszusetzen. In der Leebrückennock oder gar im Ruderhaus vor der Klarsichtscheibe muß man erhebliche Einbuße im Überblick hinnehmen, nur um einigermaßen sicher zu sein, daß der Mann überhaupt in der Lage ist, etwas zu sehen.

Auf einem Schiff dem Ausguck den geeignetsten Platz zu geben, hat den Seefahrern und Schiffbauern zu allen Zeiten schon Kopfzerbrechen bereitet. Die ersten Aufzeichnungen über ein mastkorbähnliches Gebilde finden wir aus der Blütezeit der Wikinger (800—900 v. Chr.). Auf Bildsteinen aus Gotland sind Darstellungen erhalten, die einen auf der Mastspitze angebrachten Korb erkennen lassen. Wie in Silber gearbeitete wirklichkeitstreue Modelle von nordischen Hulken oder mediterranen Karacken zeigen, hat man auf diesen größten wehrhaften Handelsschiffen des Mittelalters den Vor- und Kreuztopp mit je einem und den Großmast sogar mit zwei Mastkörben übereinander versehen.

Eine geräumige Plattform war mit durchflochtenem Geländer als Brustwehr versehen. Wie andere Darstellungen zeigen, hat zu diesen Zeiten der Mastkorb schon häufig als Gefechtsstand gedient.

Auch die Bezeichnung „Mastkorb“ gibt einigen Aufschluß über diese alte schiffbauliche Einrichtung. Demnach handelt es sich nach Aufzeichnungen aus dem frühen Mittelalter tatsächlich um ein Geflecht aus Korbweide, also einen schlichten Korb, wie er zur Beförderung von Handelsware gebraucht wurde. Der Korb war zunächst nicht fest angebracht, sondern wurde bei Bedarf aufgehiebt.

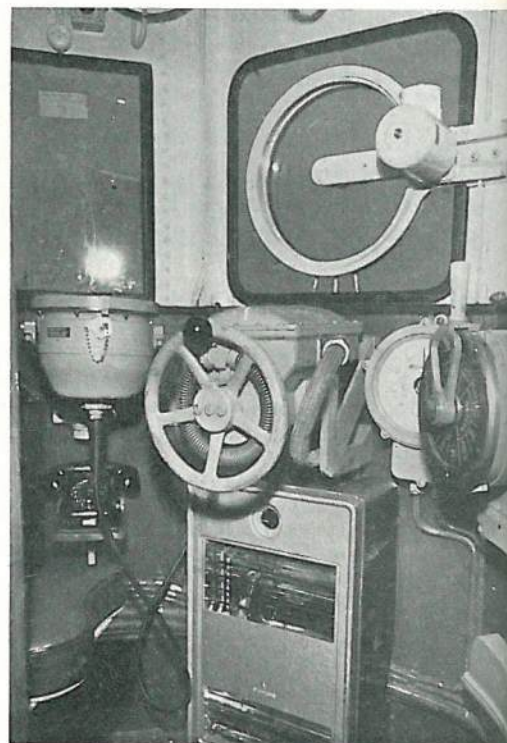
Das geht aus dem noch heute in der Segelschiffahrt üblichen Wort „die Mers“ hervor. Auf modernen Segelschiffen besteht die Mers aus einer Plattform aus Grätings, die mit Eisenstangen und einem Netz aus Tauwerk geschützt ist. Sie befindet sich eben über der untersten Rah. Die weibliche Geschlechtsbestimmung dieser Bezeichnung ist nicht ohne weiteres aus dem Niederdeutschen wie z. B. „die Boot“ zu erklären, sondern hängt mit dem lateinischen Wort für die Ware „merx“ zusammen. Diese „merx“ aus der sich „mers“ entwickelt hat, die Handelsware nämlich, wurde im Mittelalter in Körben über die Alpen aus Italien zu uns getragen. In Körben wurde die Ware in deutschen Landen feilgeboten.

Allmählich wurden Inhalt und Gefäß in dem Wort „Mers“ verquickt. Später ging der Inhalt auf das Gefäß über, so daß nun der Korb die Bezeichnung Mers erhielt. In Urkunden, die von der Hanse berichten, ist oft von Mersen die Rede. Ein Lübecker Chronist aus dem 15. Jahrhundert schreibt z. B. „66 schepe mit merssen unde vorkasteln“. Auch daraus geht hervor, wie wichtig auf den Hansekoggen der Platz für den Ausguck genommen wurde.

Auf Kriegsschiffen wurde im Laufe der Jahrhunderte ein stählerner Gefechtsstand über der Kommandobrücke mit schmalen Sehschlitzen entwickelt. Die für die Erfordernisse der Handelsschiffahrt abgewandte Form dieses Gefechtsstandes ist das moderne Krähennest im Vormast.

Von dem Gedanken, den Sehschlitzen zu verglasen und damit das Krähennest gegen Witterungseinflüsse vollkommen zu schützen, bis zu der Idee, Ruder- und Kommandoelemente ins Krähennest zu verlegen und es mit Klarsichtscheiben zu versehen, war nur noch ein Schritt. Schiffe im Polarliniendienst einer dänischen Reederei sind mit solchen Kommandobrücken im Krähennest ausgerüstet. Da auch Maschinen und Ruder-Kontrollinstrumente in diesen Mastkabinen eingebaut sind, fährt der W.O. im Eisgebiet das Schiff von oben aus und hat den Ausguck neben sich. Damit ist eine vollkommene Lösung des Problems „Ausguck“ erreicht.

— Schp. —

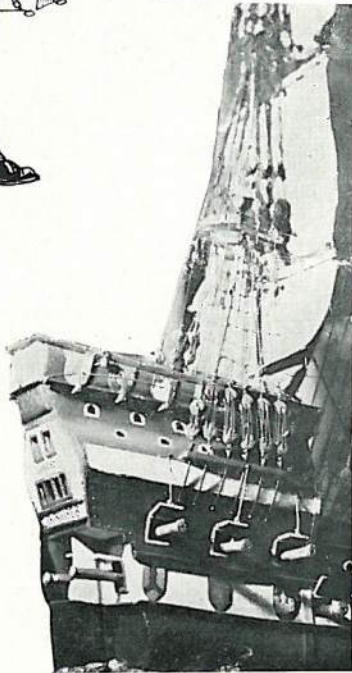


Kommandoelemente, Ruderanlage und Kontrollinstrumente hoch über dem Schiff mit Vollkreisrundblick und vollkommen wettergeschützt: die Mastkabine, ideal für Schiffsführung und Ausguck.





gehört, gesehen, festgehalten



Die Flotte im Hinterzimmer —
das Privatmuseum eines alten Seemanns!

Das ist bestimmt nur etwas für Kenner — eine Seemacht von über 100 Schiffen, versammelt in einem Hinterzimmer, während im Vorderraum Schiffstaue, Kabel, alte Kompassse, Glasenglocken, rote und grüne Positionslampen aller Größen feilgeboten werden. Zwischen allem turnen drei Katzen und ein Schäferhund herum, als wollten sie mit ihrem wilden Gebahren dem Besucher den verschlungenen Weg zum Flotten-Hinterzimmer verwehren.

Hermann Görsch, ehemaliger Seemann, in den 80er Lebensjahren, ist Reeder dieser Miniaturflotte in Hamburg-Altona.

Das Flaggschiff der Flotte, und gleichzeitig auch das größte Modell der Sammlung, ist „Der Friede“, ein bewaffnetes Kauffahrteischiff aus der Zeit um 1450: Masthöhe 1 Meter. Die aus Leder gearbeiteten Segel sind die Attraktion dieses Schiffes. Oder nehmen wir den Segler des berühmten Hamburger Seeräubers Klaus Störtebeker, wenig kleiner nur als „Der Friede“. Wie aus den Unterlagen des Reeders Görsch hervorgeht, die in diesem Fall mehr verraten als die alten Akten des Hamburger Staatsarchives, hatten das Flaggschiff der Stadt Hamburg und Störtebeker's Schiff den gleichen Namen: „Die bunte Kuh von Flandern mit den spitzen Hörnern“.

Alle Schiffe sind maßstabsgerecht ihren oft berühmten Vorbildern nachgebaut. Klein und zierlich nimmt sich so gegen Störtebeker's „Bunte Kuh“, das aus dem 1. Weltkrieg bekannte Unterseeboot „U 9“ von Weddingen aus.

Die reedereigene Schiffswerft ist nichts als eine Schublade mit Bindfäden, Schrauben und Taljen und überhaupt allem, was sonst zu einer vollständigen Schiffsausrüstung gehört. Film und Fernsehen sind Kunden dieser „Reederei“, und ab und an einmal ein Stadtfremder, der Segelromantik liebt und einen alten Windjammer (auch wenn es nur ein Modell ist) mit nach Hause nehmen möchte.

Schiff ist über Schiff gestapelt in diesem Flottenraum.

Bald zweieinhalbtausend Jahre, von der phönizischen Rudergaleere bis zum modernen Schnelldampfer treffen sich in diesem Hinterzimmer, durch dessen schadhafte Dach ab und zu einmal der Regen tropft — aber für Schiffe sollte ja Wasser nichts besonderes sein.

HaJo Weber

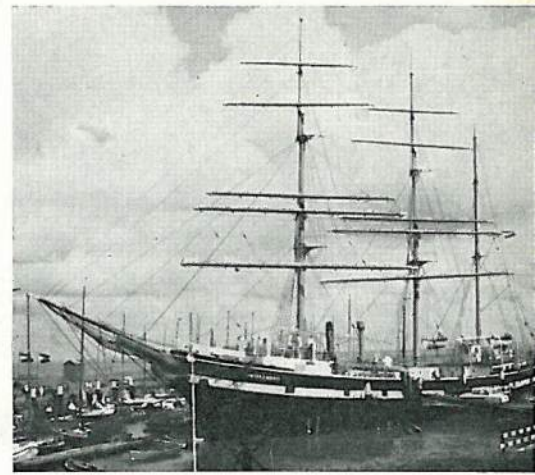
Namen grüßen uns

Am 16. Juni 1961 wurde der Neubau eines dritten für die Elbe bestimmten Lotsenschiffes in Bremerhaven auf den Namen „Kapitän Hilgendorf“ getauft und auf der anschließenden Probefahrt der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg übergeben. Dieses Ereignis gibt Veranlassung, auf die Zielsetzung der Namensgebung hinzuweisen.

Mit dieser Namensgebung verbindet sich die Absicht, den ganzen deutschen Seemannsstand an dem vorgeschobenen Posten der Küste zu ehren. Hilgendorf soll nur der Prototyp sein — er ist nur einer der vielen Männer, die auf der Brücke, in der Maschine und im weiteren Bordbetrieb der Handelsschifffahrt ihre verantwortungsvolle und harte Aufgabe erfüllen und in der Vergangenheit erfüllt haben.

Den deutschen Menschen an Bord, den heute Fahrenden und nicht zuletzt die in Zukunft Schiffe führen werden, ihnen allen gilt der Name „Kapitän Hilgendorf“ als ehrender Gruß, Vermächtnis und Verpflichtung. — Gr —

Lacisz — Hilgendorf — Potosi — das waren Namen und Begriffe, die die letzte Blütezeit der kommerziellen Segelschifffahrt überstrahlten. Hilgendorf wiederum war einer von den Schiffsführern, die die Segelfahrt zur Wissenschaft erhoben. Doch sein Verdienst erschöpfte sich nicht darin, daß er es verstand, hervorragend meteorologisch zu navigieren — wie man heute sagen würde —, sondern er war zugleich Schiffs- und Mannschaftsführer mit besonderen Qualitäten.



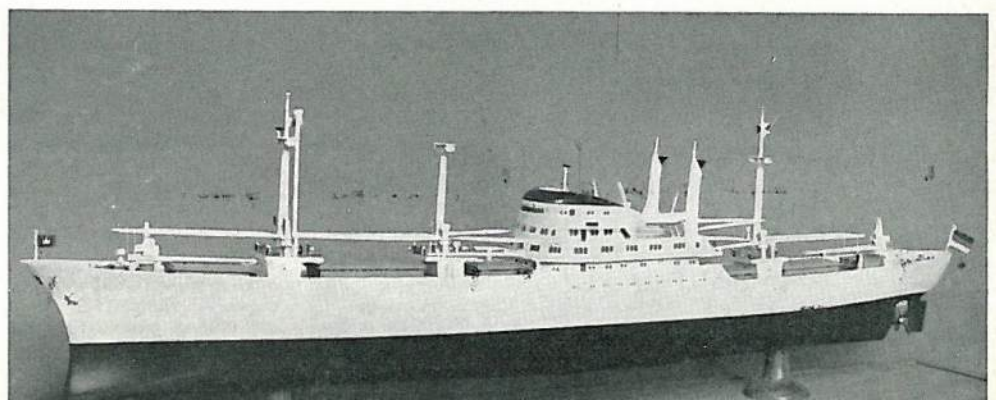
Wiedersehen mit der Bark „Seute Deern“

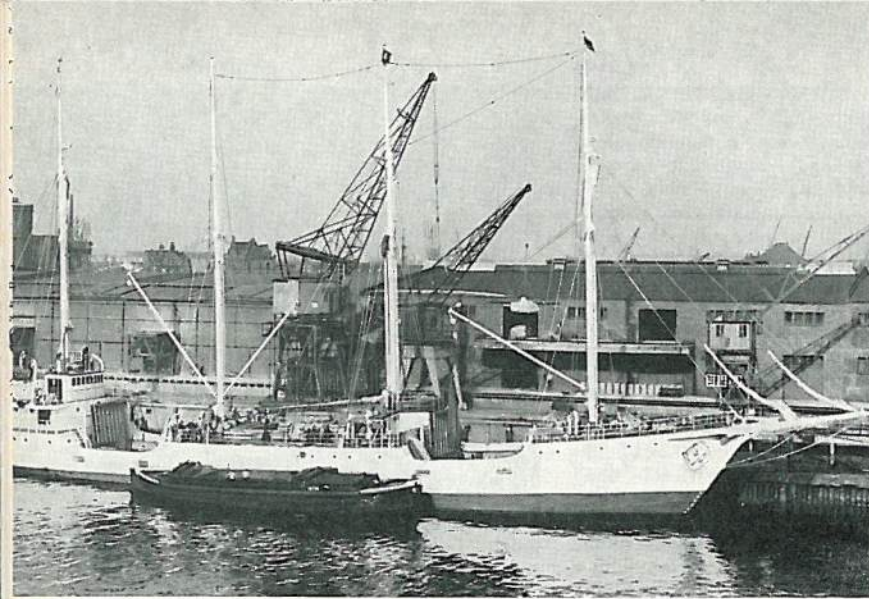
Die Attraktion im drittgrößten Hafen Hollands, Delfzijl, ist zweifelsohne die Bark „Pieter A. Koerts“ (ex „Seute Deern“). Ein einladendes Schild über dem Namen wirbt mit den Worten „Bezoekt ook de P. A. Koerts“. Diese ehemalige stolze Bark der Hamburger Reederei Essberger, segelte vor dem letzten Krieg als Schulschiff. Während dieser Zeit wurde die alte Segelschiff-Tradition an Bord hochgehalten. Z. B. durften als Lichtquelle nur Petroleumlampen verwandt werden. Unter dem Bogsprit hängt eine Gallionsfigur, die ein alteländisches Mädchen in rotem Kleid darstellt. Bis 1950 diente der Windjammer als Restaurantschiff an den Landungsbrücken im Hamburger Hafen.

Pieter A. Koerts, ein reicher Holland-Amerikaner, war begeistert von der schönen hölzernen Bark, kaufte und schenkte sie der Stadt Delfzijl für Ausbildungszwecke des seemännischen Nachwuchses. Z. Z. aber gilt das stolze Souvenir der Segelschiffs-Epoche der Jugend aller Länder als begehrteste aller Jugendherbergen. E. de Jong

6 neue Spitzenschiffe

sollen die seinerzeit noch unter alliierten Bau-einschränkungs-vorschriften konstruierten Santa-Schiffe der Hamburg-Süd ersetzen (MS „Santa Ines“ wurde bereits an Pakistan verkauft). Ab September werden sie eingereiht in den traditionellen Südamerika-Dienst der Reederei. Mit 12 000 PS und 20 Knoten, mit 10 300 t Tragfähigkeit und reichlich Kühl- und Verschlußgutraum werden sie alle Voraussetzungen für die Spitzenklasse in dem harten Wettbewerb dieser Fahrt erfüllen. Steven-, Brücken- und Schornsteinkonstruktion erfreuen nicht nur das Auge, sondern sind das Ergebnis langer, intensiver Planungen und Experimente von 3 Werften und der Bauleitung der Reederei. Sie werden die Reihe der aufsehenerregenden Schiffstypen der Reederei fortsetzen.

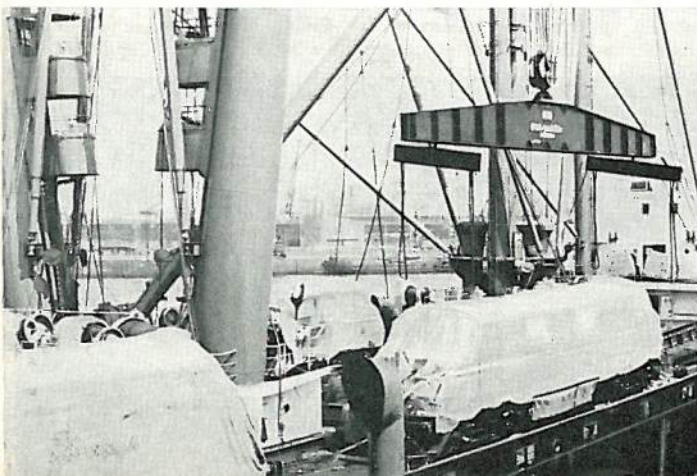




Wie in alten Zeiten sah es Anfang Juni im Hamburger Hafen aus, als die schwedische Viermastbark „Albatross“ mit 25 Offiziersanwärtern und einer Ladung Magnesit an Bord zum Löschen festgemacht hatte.



Ostwärts von den USA gesegelt und für die Heimreise an Deck verladen wurde die 22 t schwere, 18 m lange Segelyacht „Pan“.



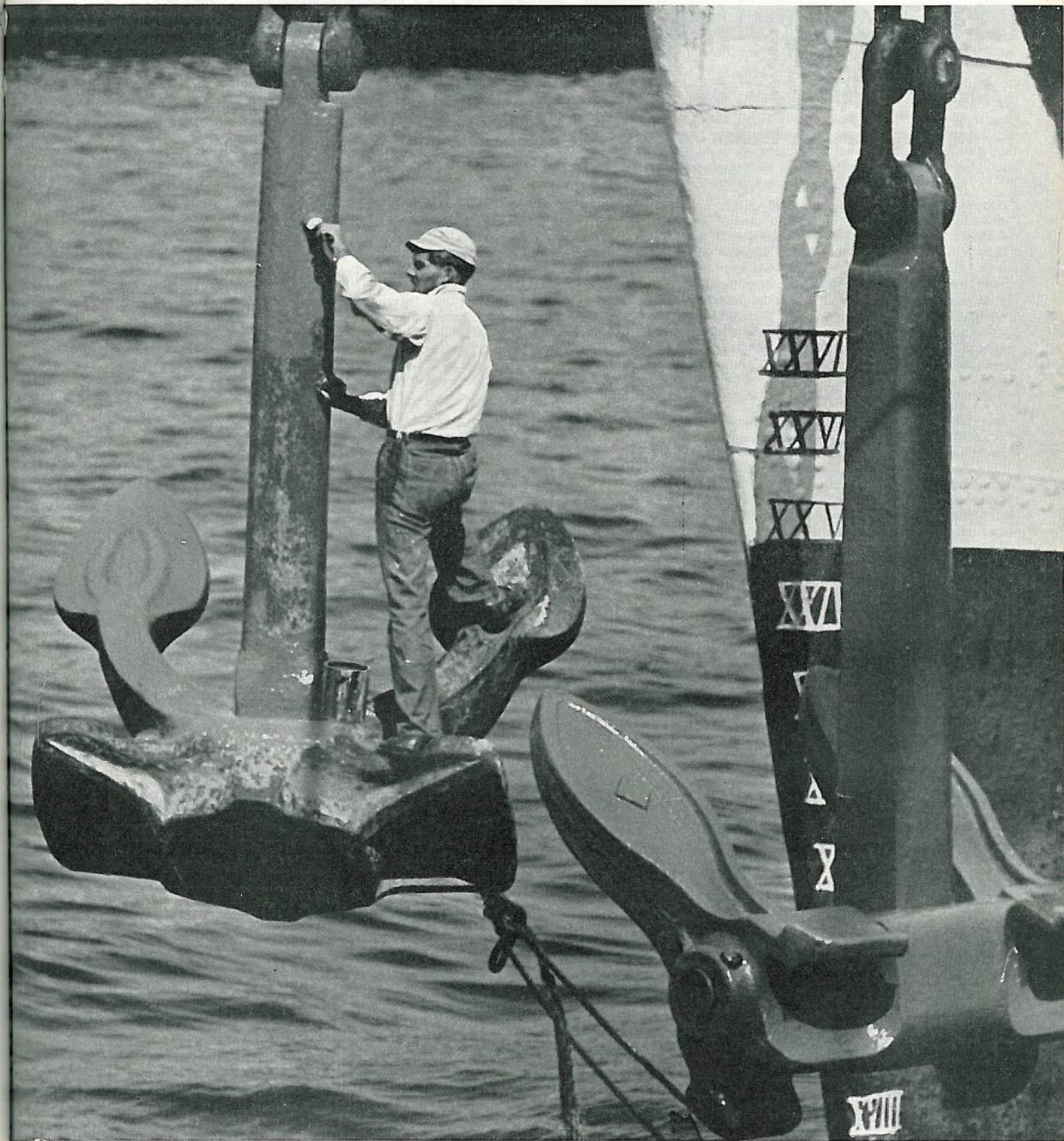
Lokomotiven und „Feldampfer“ sind seit Jahrzehnten in der Fachwelt ein Begriff, zu dem auch Naher Osten und Indien gehört und „mit eigenem Geschirr“. 1½ Henschellokomotiven aus Kassel gingen im Juni nach Ägypten.



Fang auf!
Mit
dem Ball
fang es an



Gemüsemarkt wie unsere Muttis und wir ihn sehen



*Bildnerisch fehlt dem Foto nichts. Es wird
aber eine ganze Menge Leute geben, die darauf
etwas vermissen: den Palstek.*



Die Freiwache



Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

Hamburger Seeleute schufen die „Casse der Stücke von Achten“

Von Heinz Jacobs

Für einen Seemann recht lohnend dürfte ein Besuch des „Museums für hamburgische Geschichte“ am Holstenwall ganz in der Nähe des Millerntors sein. In einer Vitrine der sehr reichhaltigen Schiffsabteilung, die ihm einen vorzüglichen Überblick über die Entwicklung der hamburgischen Handelsschifffahrt gewährt, findet er eine Reihe von Figuren, die Seeleute gefesselt und in Ketten darstellen. Diese wie auch das im großen Kuppelsaal aufgestellte Modell des Konvoischiffes „Das Wapen von Hamburg“ erinnern an eine schlimme Zeit, die unsere Seeleute erleben mußten.

Das 1669 vom Stapel gelaufene Konvoischiff „Das Wapen von Hamburg“ wurde ein Jahr nach dem Bau des Schwesterschiffes „Kaiser Leopoldus“ vorwiegend zur Bekämpfung des Piratenunwesens eingesetzt, nachdem der Rat der Hansestadt 1662 beschlossen hatte, eigene Kriegsschiffe zu bauen, die die Barbaresken, die nordafrikanischen Seeräuber, in Schach halten sollten. Beide Konvoischiffe sorgten zehn Jahre lang mit großem Erfolg für eine

führt und unter Hohngeschrei, Schlägen und Steinwürfen zum Gefängnis geschleppt. Dort warf man uns in ein stinkendes unterirdisches Verlies, in welchem wir mehr als zwei Wochen unter unmenschlichen Leiden zubrachten. Zwei von uns erlagen hier ihren Wunden, für die es keine Pflege gab. Man nahm den Toten die Ketten ab, band ihre Füße zusammen und schleifte die Leichen mit Gejohle durch die Straßen, bis sie schließlich ins Meer geworfen wurden.“

Jeder Seemann, der in früheren Zeiten ausfuhr, mußte damit rechnen, seinen Heimat-

VII.

samen Methoden der Barbaresken, denn viele deutsche Seeleute, die hoffnungsfroh ausreisten, sahen die Heimat nie wieder, sondern verkamen elend als Sklaven irgendeines Arabers.

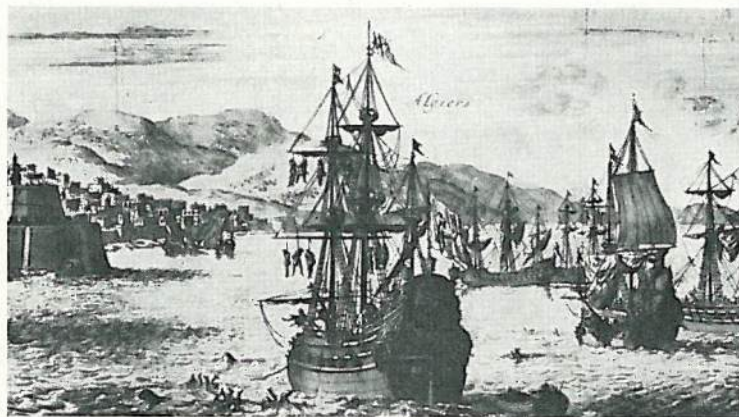
Die Hamburger richteten schließlich zum Loskaufen der in die Sklaverei geratenen Seeleute ihrer Schiffe sogar eine „Sclavencasse“ ein, die anfangs im Jahre 1622 noch eine private Einrichtung war, später jedoch zu der noch heute bestehenden „Casse der Stücke von Achten“ erweitert wurde. 1624 wurde auf Betreiben der hamburgischen Admiralität die sogenannte Sklavencasse als öffentliche Einrichtung gegründet, die als eine Art Zwangsversicherung anzusehen war. Die „Casse der Stücke von Achten“ hat ihren Namen von der Bezeichnung einer spanischen Münzeinheit, Peso de otto, des Peso von acht Reales. Bei den Verhandlungen um den Loskauf eines Sklaven wurde durchweg diese Währung zu-

Algerische Seeräuber verschleppen weiße Frauen.
(Gemälde von Lecomte).



Der holländische Kapitän Lambert griff mit sechs Schiffen die Stadt Algier an, fing 125 „Zee-Rovers“ und hing sie an den Rahen seiner Schiffe auf oder warf sie, immer zu zweit Rücken an Rücken gefesselt, in die See.

(Stich von van Luiken aus dem im 17. Jahrhundert erschienenen Werk „L'Histoire de la Barbarie“).



einigermaßen sichere Seefahrt. Am 10. Oktober 1683 geriet im Hafen von Cadix „Das Wapen von Hamburg“ in Brand, das Feuer griff auch auf die Pulverkammer über und bald flog das schöne Schiff in die Luft. Der tapfere hamburgische Admiral Berend Jacobsen Karpfanger starb dabei den Seemannsod.

Es ist den Hanseaten niemals gelungen, den Barbaresken ihr Handwerk völlig zu legen. Die an der Küste Nordafrikas herrschenden großen und kleinen Machthaber sahen im Seeraub ein durchaus legales Gewerbe und hielten sich sogar schwerbewaffnete Kriegsflotten, die Jahrhunderte hindurch den Schrecken der europäischen, später sogar der amerikanischen Handelsschifffahrt bildeten. Immer wieder brachten die Korsaren friedliche Handelsschiffe auf, raubten die kostbare Ladung und schlepten die Besatzungsmitglieder auf den Sklavenmarkt. Bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts hinein dauerte dieses Unwesen. Der portugiesische Abenteurer Fernão Mendes Pinto schreibt in seinem Lebensbericht „Peregrinacam“ (Pilgerfahrt), wie er im Jahre 1537 in die türkische Sklaverei geriet: „Wir Gefangenen wurden in Ketten durch die Stadt ge-

hafen nicht wiederzusehen, nicht allein, weil Stürme seinem Schiffen den Untergang bringen konnten, sondern auch weil die nordafrikanischen Piraten über jedes Schiff herfielen, das sich in ihrem keineswegs eng begrenzten Machtbereich zeigte. Es kam soweit, daß die meisten europäischen Staaten regelrechte Verträge mit den Beherrschern dieser Raubstaaten abschlossen, um sich gegen das Korsarentum zu schützen. Auch die Hansestadt Hamburg sah keine andere Möglichkeit, ihre Handelsschifffahrt, ihre Schiffe und deren Besatzungen zu schützen, und so erkaufte sie sich die Erlaubnis, in jenen Gewässern, besonders im Mittelmeer, Handel und Schifffahrt zu treiben, durch besondere Verträge, Schiffspässe und Tribute. Mitunter mußten außerdem noch erhebliche Summen an Bestechungsgeldern und für kostspielige Geschenke an einzelne einflußreiche Untergebene der Piratenhäuptlinge aufgebracht werden, wie Dr. Ernst Baasch in seinem 1897 erschienenen Buch „Die Hansestädte und die Barbaresken“ berichtet. Die Übergriffe der Liedeckeler um Klaus Störtebeker, Gödeke Michael und Magister Wigbold waren fast harmlos zu nennen gegen die grau-

grunde gelegt. Im Jahre 1707 rechnete man den Peso mit 3,50 Mark Kurant. Daß neben der Sklavencasse auch freiwillige Sammlungen und Kollekten in den Kirchen die Mittel für die Befreiung in die Sklaverei gefallener Seeleute aufbrachten, ist geschichtlich verbürgt. In kaum dreißig Jahren, von 1719 bis 1747, so weiß Dr. Baasch zu berichten, wurden allein von Algier 50 hamburgische Schiffe mit 633 Mann aufgebracht, in der Zeit vom 30. September 1745 bis zum 19. Oktober 1746 nicht weniger als sechzehn in Hamburg beheimatete Schiffe. Im März 1749 lebten allein in Algier 104 hamburgische Seeleute in der Sklaverei, im Jahre 1752 waren es 58, von denen allein 43 dem Dey von Algier gehörten, 15 dagegen Privatsklaven waren. 1753 zählte man 47 Sklaven, darunter zwölf Dänen. Für den Loskauf der 633 Seeleute, die von 1719 bis 1747 mit hamburgischen Schiffen in die Sklaverei fielen, rechnete man am Ende die gewaltige Summe von 1 809 200 Mark. In dieser Zahl ist der Wert der Schiffe und der Ladung noch nicht berücksichtigt.

Kein Schiff durfte damals den Hafen verlassen, dessen Kapitän nicht vorher die Beiträge zur Sklavencasse entrichtet hatte. Die Hamburger Admiralität hatte den Wert eines jeden Besatzungsmitgliedes genau festgelegt und danach die Beiträge gestaffelt. Ein Schiffsjunge oder Kochsmaat war mit 1600 Mark Banko versichert, ein Matrose, Bootsmann oder Koch war schon 2400 Mark Banko wert, für den Zimmermann wurden 3000, für den Steuermann 4000 und für den Kapitän selbst bis zu 8000 Mark Banko eingesetzt.

Im Jahre 1754 stellte man fest, daß alle in Algerien versklavten hamburgischen Seeleute losgekauft worden waren. Eine ähnliche Verlautbarung stammt aus dem Jahre 1765, in der es heißt, daß keine Sklaven mehr in der Gefangenschaft waren. Wenn es dennoch dazu kam, daß die Barbaresken-Fanrensmänner der Hansestadt verschleppten, wurden sie verhältnismäßig schnell ausgelöst. Als die Franzosen 1830 Algerien besetzten, war der Sklavenspek schnell zu Ende. Immerhin aber hat Hamburg Jahrhunderte hindurch immer wieder einen hohen Zoll an Geld und kostbaren Sachwerten zahlen müssen, um Schiffe, Ladungen und Besatzungen zu schützen. Es kam dabei zu regelrechten Friedensverträgen, wie beispielsweise im Februar 1751, als die Hansestadt einen Vertrag mit dem Dey von Algier abschloß, der aber schon ein Jahr später, im Juli 1752, wieder rückgängig gemacht wurde, weil Spanien mit einer solchen Abmachung keineswegs einverstanden war. Den Hamburgern gelang es nur durch kostbare Geschenke, den Vertrag zu retten. Mit dem Sultan von

Marokko schloß Hamburg sogar noch im Herbst 1805 einen „Friedensvertrag“ ab. 1821 ließ der Sultan Muay Soliman von Marokko wissen, daß er auf zwei Porzellanservice Wert legte, deren Beschaffenheit in allen Einzelheiten angegeben war. Die Service wurden tatsächlich in Paris angefertigt, konnten jedoch dem Sultan nicht mehr ausgehändigt werden, weil er inzwischen zu Allah eingegangen war. Auch das junge Amerika hatte schwer unter den Barbaresken zu leiden. 1793 brachten algerische Piraten ein Dutzend amerikanischer Handelsschiffe auf und schleppten die Besatzungsangehörigen in die Sklaverei, aus der sie erst für die Summe von 525 000 Dollar losgekauft werden konnten. Jahr für Jahr hatte auch Nordamerika Tribute zu entrichten und Geschenke abzuliefern, bis es selbst eine eigene kleine Kriegsflotte aufgebaut hatte und gewaltsam gegen den Dey von Algier vorging. Ein kühner Handstreich des Admirals Decatur gegen den algerischen Piratenführer Hamidu veranlaßte den Dey, in Zukunft auf amerikanische Tribute zu verzichten.

Wie man aus den damaligen Zeitungen entnehmen kann, war der 4. Oktober 1853, der Tag des Stapellaufs, ein Volksfeiertag. Über 40 000 Menschen umsäumten das Ufer. Jeder war neugierig, ob man es überhaupt von der Helling herunter bekam? Solch ein Stapellauf war ja noch nie erfolgt. Als es dann im Wasser lag, wirkte es riesenhaft, wie es alle anderen Fahrzeuge überragte. Noch überwältigender aber war der Eindruck, als die Masten eingesetzt und die Rahen aufgebracht waren.

Während man nun die „Great Republic“ auf dem der McKay'schen Werft gegenüberliegenden Marinearsenal von Chelsea aufkalkte, kamen Tausende von Besuchern. Rund 1000 Dollar gingen als Eintrittsgelder ein, die einem Fond für bedürftige Seeleute zufließen.

McKay hatte das Schiff für den Verkehr mit Australien gebaut, den die Engländer fast völlig an sich gerissen hatten. Die Jungferreise führte nach New York. Schon hier zeigte sie sehr gute Segeleigenschaften.

In New York erregte dieses Seewunder wiederum großes Aufsehen und lockte viele Zuschauer herbei, selbst den Gouverneur des Staates. Die Masten reckten sich hoch über die Stadt empor und Bugspriet und Klüverbaum ragten über die Straße und berührten beinahe die Fronten der gegenüberliegenden Gebäude.

Alte Seeleute allerdings betrachteten das Schiff mit gemischten Gefühlen. War das Segeln auf den Klipperschiffen schon an und für sich keine reine Freude und bedeutete schwere Knochenarbeit, so mußten hier von der 150köpfigen Besatzung Anstrengungen geleistet werden, die weit über das Menschenmögliche hinausgingen.

Kurz vor Weihnachten 1853 war die „Great Republic“ klar zum Auslaufen. In der Nacht zum 26. Dezember bemerkte der Wachmann, daß aus einem Lagerschuppen am Hafen Rauch aufstieg. Funken flogen auch zur Viermastbark hinüber und setzten die Takelage in Brand. Obgleich sich die Mannschaft sofort daran machte, die Funken zu löschen, breitete sich der Brand doch immer weiter aus, und bald stand das ganze Schiff in hellen Flammen. Es brannten die Aufbauten, es brannte das Deck und die Ladung. Es war zwecklos, das Schiff zu versenken, da das Wasser hier viel zu flach war. Nach achtundvierzig Stunden hatten die Flammen die Wasserlinie erreicht.

235 000 Dollar bekam Donald McKay von der Versicherung ausbezahlt. Ein Kapitän Palmer übernahm den Rumpf, hob ihn und setzte ihn wieder instand. Er kürzte auch die Takelage und rasierte das oberste Deck. Jetzt betrug ihr Tonnengehalt nur noch 3357 und die Besatzung reduzierte er auf 75 Mann. Sie war aber immer noch das größte Segelschiff der Welt.

Unter Kapitän Joseph Limeburner machte sie 1855 ihre erste Reise von New York nach Liverpool, das sie in der kurzen Zeit von 13 Tagen erreichte, eine schnelle Überfahrt. 1872 strandete die „Great Republic“ vor den Bermudas. Donald McKays Name als ihr Erbauer aber ist mit dem größten Segler des vorigen Jahrhunderts mit der ersten Viermastbark und dem ersten Schiff mit doppelten Marssegeln unlösbar verbunden. ge.

Wer ist wer?

Donald McKay

Man spricht bewundernd von berühmten Schiffen, man kennt die Bauwerft und weiß vielleicht auch nähere Einzelheiten über das Schicksal des Schiffes. Aber wer kennt den Konstrukteur? Von ihm spricht keiner. Gewiß, jedes Schiff ist eine Gemeinschaftsarbeit von vielen hundert Firmen, von vielen tausend Leuten, die, jeder an seiner Stelle, dazu beigetragen haben, dieses Bauwerk entstehen zu lassen. Schließlich aber muß einer doch da sein, der die Pläne ausbrütet, die Konstruktionen entwickelt, dessen Gedanken das Schiff seine Entstehung verdankt. Die Namen dieser Männer werden in den wenigsten Fällen der Öffentlichkeit bekanntgegeben. Anders bei den Bauten an Land. Hier wissen wir fast von jedem Haus, wer es erschaffen, und die Namen dieser Baumeister sind der Nachwelt überliefert. Bei jedem Neubau, der heute errichtet wird, steht ganz groß der Name des Architekten über der Liste der am Bau beteiligten Firmen.

Es gibt nur zwei Schiffbaumeister, deren Namen der Nachwelt in Denkmälern in Erinnerung gerufen werden. Das eine ist der schwedische Schiffbaumeister Fred H. Chapman, dem in Stockholm ein Denkmal errichtet wurde, und der zweite ist der nordamerikanische Schiffbaumeister Donald McKay. 1927 wurde in einem Park zu Boston/Massachusetts ein Turm geweiht, der an den Erbauer vieler der berühmtesten Klipperschiffe erinnern soll. Am 4. September 1810 in Newburyport an der Neuengland-Küste geboren, widmete er sein ganzes Leben dem Bau schneller Segelschiffe. In Boston gründete er eine Werft, auf der er seine Gedanken in die Tat umsetzte. McKay war eine eigentümliche Mischung von Künstler und Ingenieur. Er gilt als der Vater der schlanken, hochgerigigten, schnellen Segler, die sich unter dem Namen „Clipper“ einen Namen gemacht haben. Zu seinen berühmtesten Klipperschiffen gehören „Flying Cloud“, „Flying Fish“, „Sovereign of the Seas“, „Bold Eagle“,

„Empress of the Sea“, „Staghound“, „Westward Ho“, „Staffordshire“ oder „Daniel Webster“.

Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts war es Amerikas ganzer Traum, von allen Dingen der Welt das größte zu besitzen, sei es die größte Brücke, das größte Haus, den höchsten Turm. Diesen Traum träumte auch Donald McKay. Er wollte das größte Schiff der Welt bauen. Jahrelang hatte er über diesen Plan nachgedacht und als man an ihn herantrat, einen Schnellsegler für die Fahrt nach Australien zu entwickeln, da konnte er seinen Traum verwirklichen. Die Pläne waren gereift, die Zeichnungen fertig und auf dem Helgen entstand ein Viermaster von 4555 Tonnen Größe.

Der Gedanke, dieses damals größte Segelschiff der Welt zu bauen, soll ihm bei der Lektüre seines Lieblingsgedichts „Der Bau des Schiffs“ von Henry Wadsworth Longfellow gekommen sein. Der Dichter nannte sein Schiff „Union“. „Union — das soll sein Name sein!“ Beim Stapellauf, der Anfang Oktober 1853 stattfand, taufte er sein Werk jedoch nicht „Union“, sondern gab ihm den Namen „Great Republic“, denn die größte Republik der Welt waren damals die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

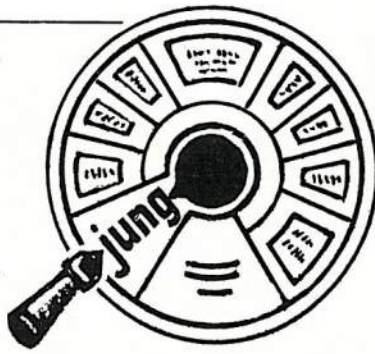
Die „Great Republic“ war 100,5 m lang bei einer Breite von 16 m und einer Seitenhöhe von 11,4 m. Es war auch das erste Schiff, das eine Dampfwinde hatte zum Heißen der Rahen und zur Bedienung der Brassen. Es besaß vier Decks von je 2,5 m lichter Höhe und fünf Häuser auf dem Achterdeck. Das Schiff hatte kein Schanzkleid, sondern eine eiserne Reling, etwas höchst Ungewöhnliches auf einem großen Schiff. Ein Modell der „Great Republic“ befindet sich noch heute im Marine-Museum zu Paris. Die Galionsfigur, ein riesiger holzgeschnitzter Adlerkopf, kann man in der Bibliothek zu Stonington/Connecticut bewundern.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE • ESSOMARINE -SCHMIEROELE



Telegraf auf



Probefahrt — ahoi und hurra!

Von Peter Knüppelholz

Ein Betriebsausflug fällt wohl auch nicht reizvoller aus . . . Und dann dauert der auf Kraft einen ganzen Tag, mag die Firma noch so nobel sein.

Hier geht es um Wochen. Losgelöst vom Alltag, von lästigen häuslichen Berechnungen und Sorgen. Wer hätte wohl etwas dagegen?

Im vertrauten trüben Hafendunst liegt das fremdartige Schiffswesen vor uns, die wir aus der christlichen Seefahrt geholt wurden, um einem sozusagen unchristlich-kriegerischen Gebilde ein bißchen menschliches Leben einzuhauchen. Grau ist hier alles, das Schiff, das mit dem Werftbetrieb noch eins ist, und auch die Gestalten, die nach hunderten zählen und das Schiff überfüllen und seine Gänge verstopfen. „Laß alle Hoffnung zurück!“ könnte über der Gangway stehen, denn das Schiff hat weder ein Skylicht noch ein einziges Bullauge. Wir sagen Licht und Sonne auf absehbare Zeit Ade und zwingen uns hinein. Man weiß es nicht, was befremdlicher ist, die allzu unwirtliche Zweckmäßigkeit des Kriegsfahrzeuges oder die Betriebsamkeit der Werft, die ihren Trott noch ein wenig ausleben möchte auf den Planken, auf welchen sie schließlich heimisch wurden in den langen Baujahren. . . Darum hat man alles in die Kombination gesteckt, was mitreist. Man lebt gewissenmaßen — auf Grandi-Ebene. Der Ministerialrat vom Beschaffungssamt steckt im Keselpäckchen genau wie eben dieser Werftgrandi, der das Bild der Werft ausmacht, und der Kommandant „in spe“ sitzt schlicht und erwartungsvoll mit dem Maschinenschlosserlehrling an der Back und harret der Dinge, die da kommen könnten. — Nun, ganz so hoffnungslos scheint unsere Lage nicht zu sein, wenn man einen Blick auf die Mengen an „Munition“ wirft, die auf der Fahrt verpulvert werden sollen. Beängstigende Stapel von Rum-, Whisky- und Champagnerkisten, die aus den LKW's der Schiffsausrüster auftauchen, Vertrauen-erweckende Pakete mit Kaßler,

Kisten mit Brathühnern und ähnliche freundliche Reisegefährten wirken ganz beruhigend. So ein Kriegsschiff hat anscheinend keine Lademarke. Die Hafenbehörden würden sonst ein Veto eingelegt haben. . . Und schließlich ragen aus dem Gewühl von Menschen weiße Kochmützen heraus, man hört das Klappern von Tellern und plötzlich riecht es sogar nach Kaffee. Man beginnt, Mut zu fassen. Der Bordlautsprecher versucht zu entwirren, zu ordnen. Man sieht sich eingeteilt nach der Farbe einer Essenmarke. Und zwischen der ach so gesunden morgendlichen Milchsuppe und den spiegelglatten ohne braunen Rand erfährt man so nebenbei, daß man seeklar ist. Klor vörn und — hinten! Das kann nur eine Geste sein gegenüber den zahlreichen hochdeutschen Mitreisenden aus den südlichen Gefilden unserer Bundesrepublik — die innerlich der Donauschiffahrt näher stehen als den Vorgängen ander Wasserkante. . . Was wäre ein werfteigenes Schiff ohne die Feuerwehr. Gibt es keinen Brand zu bekämpfen, reguliert man die Bettwäsche, die Essenmarken, die Schlangen vor der Kombüse und der Kantine. Man verhindert, daß fanatische Küchenfreunde in Rudeln in die Kombüse eindringen und daß es nur „Feindberührung“ kommt, wenn Tresen oder Cafeteria zur Hauptkampflinie geworden ist. Nein, der Wasserwerfer muß nicht eingesetzt werden, obgleich Mitreisende von der Partie sind, die geistig noch vor der Währungsreform dahinleben und in einer die Mitwelt erregenden Angst vor Hungerödemen den Tag verbringen.

Der Lautsprecher verkündet schließlich der staunenden Mitwelt, daß es der Schiffsleitung ge-

lungen ist, den offenen Elbstrom zu erreichen. Adieu — häßliches Werftgelände! Lebewohl auch du, Hein Grünrock! Heute brauchen wir nicht an dir vorbei durch den Tunnel. Heute darfst du dein Antlitz schweigend verhüllen auf deinem vereinsamten Zollponton. Wir werden dich für die nächste Zeit liebevoll umgehen, haben wir doch ausnahmsweise den Fiskus in unserem Rücken. . .

Man ordnet sich in das Bordleben ein. An Deck kann man auch nicht immer. Besonders nicht, wenn der Kapitän zusammen mit allen möglichen Fachleuten seine Drehkreise fährt. Da geht es bei Höchstfahrt mit Hartruder in die Kurve. Ja, der Pudel legt sich bis an die seitlichen Aufbauten ins Wasser wie ein Tiefwassersegler auf der Weizenregatta. Wer da Badegast spielen will, der sieht sich im wahrsten Sinne achterausgesegelt ohne eigene Kraft, und er findet sich irgendwo in einem Winkel des Riesenschnurrbarts aus Seewasser und Gischt, der unserem Schiff nachzieht; ein phantastisches, in der Sonne glänzendes Wintergebirge. Nein, da bleibt man schon besser drinnen. Man trainiert das Platznehmen an der Back. Die gänzlich neuartige Sitzgelegenheit kann nach Einsichtnahme der schriftlichen Anleitung und kurzem, praktischen Schnellkursus in Anspruch genommen werden. Es ist ein Mittelding zwischen einem orthopädischen Gradhalter und dem immer auf- und niederwippenden Eisensitz eines Ackerschleppers. Tröstlich kann es allerdings wirken, daß auch jene Leute darauf sitzen müssen, die unsere aufstrebende Marine mit dieser Konstruktion beglückt haben.

Ja, hinein muß man, in dieses Futteral, überhaupt wenn man nur 15 Minuten sitzen bleiben darf und vor dem „Schnitzel Holstein“ noch drei bis vier Teller natürliche Ochsenchwanzsuppe einnehmen möchte! —

Reisegefährten, welche über einige Lebensphantasie verfügen, reihen sich, nachdem sie den zum täglichen Verzehr bestimmten Heiermann empfangen haben, in eine Schlange ein, die sich lang, aber friedlich durch die Gänge windet und vor der Kantine endet. Eine geduldige, vorbildliche Menschen Schlange, zeitlos, wunschlos. Man schließt sich zu einer plaudernden Gruppe zusammen, bestellt eine Runde Bier und stellt sich dann hinten wieder an — wie vor dem Bierzelt auf der Oktoberwiese. Gelegentlich wird man auch durch den Lautsprecher aufgefordert, sich festzuhalten. Dann kann man einen der zahlreichen Unerfahre-

nen leicht darüber aufklären, daß es dem Kapitän und seinem Gefechtsrudergänger geglückt ist, einem auf der Sandbank sitzenden Seehund auszuweichen. Einmal kommt die beruhigende Nachricht, daß ein Herr Soundso von der Direktion — an den Mast kommen möchte! Allenfalls handelt es sich dabei um mittelalterliche Schnelljustiz im Stile der Vitalienbrüder. Wir haben den Lautsprecher abgeschaltet. —

Das Labskaus-Essen will ich nicht übergehen. Was wäre schon ein angenehmes Kriegsschiff ohne ein Labskaus, jenes mysteriöse, traditions- und legendenumwitterte Gericht aus dem Flottenkalender. Es ließ sich auch gut an. Genügsam wie immer fraß der Fleischwolf mit rasenden Umdrehungen alles, was man ihm darbot. Er ist nunmal ein verlässlicher und verschwiegener Mitarbeiter! Und wenn dann gewisse Leute drei Schläge davon essen, dann kann der Küchenchef weiß Gott nichts mehr dafür. Und dann war der Labskaus — alle.

Die kaufmännische Nummer Eins kommt in die Kombüse: der Alte mit einem Dutzend Gästen — er hat noch nicht gegessen. . . Tja, Pökelfleisch ist nicht mehr da. Kartoffeln fliegen auf den Herd, kochendes Wasser drauf. Der Kochsmaat redet dem Fleischwolf indessen gut zu. Cornedbeef tut es notfalls auch. Schließlich sind wir in der NATO. Heringsalat, Gurken, Pickles, alles fliegt hinterher in den Wolfsrachen.

Der Alte sitzt inmitten seines Gästeschwarmes. Ausgerechnet ist er Labskausesser — wieviel Köche mag der wohl schon verschlissen haben in seinen langen Seefahrts-jahrzehnten! Wieviel Fabrikations-sorten von Labskaus hat er wohl schon über sich ergehen lassen müssen. . . Das kann nicht gut ausgehen, das gibt eine Zigarre, wenn nicht einen Sack!

Aber es geht alles glatt. Mit fliegender Hast ist der Ramsch zusammengeschlagen, angerichtet, inhaliert. . . Atemlos kommt der Steward, hält sich am Tresen fest wie ein erschöpfter Marathonläufer, finster gemustert vom Küchenchef: nein, keine Zigarre, das Labskaus wäre — der Steward macht eine Bewegung —, das ist doch tatsächlich ein Kompliment. Da schlurft der Kochsmaat aus dem Winkel herbei, wo er sich schon versteckt hatte. Jetzt kann ich alles sagen — der Stiel vom Holzlöffel ist mit durch den Wolf gegangen — der Alte hat ihn geschluckt.

Warum soll ein Kapitän nicht auch mal was Besonderes haben. . .

*Für höchste
Ansprüche*



EXTRA

DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT



Zum 75. Todestag

Franz Liszt

Geb. 22. X. 1811 in Raiding
(Ungarn), gest. 31. VII. 1886 in
Bayreuth

Mit neun Jahren betrat der Komponist und Pianist Franz Liszt das Konzertpodium. Als Schwiegervater Wagners förderte er dessen Werk entscheidend. Auf eine ganze Generation von Musikern wirkte Liszt stilsbildend. Er schrieb Klavierstücke, Kirchenmusik und Lieder.

Schlager-Marktbericht

Wer einen gutgehenden Schlager besitzt, darf sich glücklicher schätzen als der Eigentümer einer Ölquelle, eines Whisky-Zertifikates oder eines Strandhotels: denn nichts ist gegen den Zahn der Zeit so gefeit wie der Evergreen. Erleben wir es doch gerade in unseren Tagen immer wieder, daß Lieder und Melodien, die schon vor rund 30 und 40 Jahren Schlager waren und in die Welt gingen, heute zu uns zurückkehren und, neu arrangiert und instrumentiert, Herzen und Ohren aufs neue erobern. Ob „Ramona“ oder „Salome“, „La Paloma“ oder gar das alte schwäbische Volkslied „Muß i denn zum Städtele hinaus“ — sie alle sind jetzt wieder „Hits“ und Lieblingslieder einer neuen Generation von Schlagerkonsumenten. Letzteres hat sogar den Umweg über den Atlantik gemacht, um als Schlager zu uns zurückzukehren.

Ein weiterer Schwerpunkt gutgelaunter Unterhaltsamkeit liegt in den Schallplattenstars Gus Backus, Ines Taddio, Udo Jürgens, Laurie London, den Blue Diamonds und Günter Beil, deren musikalische

Skala eben von „Muß i denn . . .“ bis zu „Succu-Succu“ und „Down to the river side“ reicht. Ein rundes Dutzend neuer und alter Titel sind es insgesamt.

Kurioser Sport — gestern und noch etwas früher

Als 1911 einer der populärsten Fußballspieler von Chattanooga (Utah), Jim Brown, im Sterben lag, verfolgte er dennoch mit seinen letzten Kräften das Spiel seiner Mannschaft, die gerade gegen einen besonders starken Gegner angetreten war. Boten gaben laufend dem alten Ehrenmitglied den jeweiligen Stand des Kampfes bekannt. Und um ihn nicht aufzuwecken, „mögelt“ man etwas. So druckte die „Chattanooga-Times“ eine besondere Sportseite für Brown, auf der der Sieg der Lokalmannschaft mit 5:0 in allen Tonarten gelobt wurde, während sie in Wirklichkeit 5:6 verlor. Mit leuchtenden Augen nahm der alte Fußballer von dem Sieg seiner Mannschaft Kenntnis und starb. Die Römer schätzten den Circus Maximus, in dem Wagen- und Pferderennen stattfanden, so hoch ein, daß sie die Jockeys besser

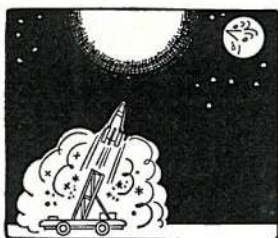
bezahlten als die Beamten. Die Rosselenker erhielten außerdem Prämien für Siege und verdienten große Summen durch korrigierte Wetten. (Also gab es bereits damals Rennschieber!) Aus Denksteinen, die um die Jahrhundertwende gefunden wurden, geht hervor, daß der Jockey Cresceus jährlich 200 000 Mark verdiente und außerdem 300 000 Mark an Prämien einnahm. Sein berühmter römischer Kollege Dickles überbot ihn noch. Obwohl er sehr großzügig lebte, hinterließ er ein Vermögen von sechs Millionen Mark.

Eine Art Fußballspiel gab es übrigens bereits im 12. Jahrhundert in Europa. Damals wurde es zwischen der Jugend zweier Ortschaften ausgetragen. Sieger wurde die Mannschaft, der es gelang, die umkämpfte Kuhblase bis auf den Marktplatz des Gegners vorzutreiben.

Die älteste Sporttradition aber hat zweifellos China. Bereits vor vielen Jahrhunderten boxten die buddhistischen Mönche unter der Leitung erstklassiger Trainer. Jedes Kloster hatte Geheimnisse, mit denen die Hände „gehärtet“ wurden.

Die schlaue Kiste

Die Nacht wird zum Tag



trennten Sauerstoffatomen, die dabei die gespeicherte Energie in Form sichtbaren Lichtes wieder abgeben. Der Himmel leuchtet auf.

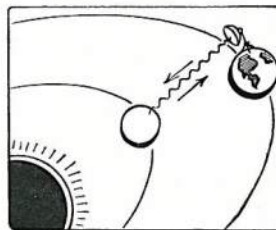
Woher erhielt Amerika seinen Namen?

Als „Entdecker“ Amerikas gilt heute allgemein Christoph Kolumbus, der im Jahre 1492 in spanischem Auftrag in Mittelamerika



landete. Bereits 600 Jahre vorher waren jedoch die Wikinger von Norwegen nach Nordamerika gesegelt. Den Namen erhielt der neue Erdteil aber durch den italienischen Seefahrer Amerigo Vespucci, der um 1500 eine Reisebeschreibung der besuchten Gebiete herausgab.

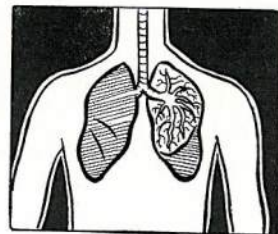
In 300 Sekunden zur Venus und zurück



Natürlich ist diese Zeit bei einer Reise angesichts der ungeheuren Entfernung zwischen Erde und Venus nie erreichbar. Je nach Stellung der Planeten sind allein für die Hinfahrt etwa 40 bis 260 Millionen Kilometer zu bewältigen. Aber Funkstrahlen hat man bereits auf die Reise geschickt. Die Oberfläche der Venus wirkt wie ein Spiegel auf die Funkstrahlen und strahlt sie, wenigstens teilweise, wieder zurück. Da man die Geschwindigkeit der Funkstrahlen kennt, kann man aus der Laufzeit die Entfernung zwischen Erde und Venus ermitteln. Zum Zeitpunkt der Messung ergibt sich eine Entfernung von etwa 45 Millionen Kilometer. Sie wurde mit Hilfe einer elektronischen Rechenmaschine errechnet.

Die Schaltzentrale der Lunge

Das Herz arbeitet ununterbrochen Tag und Nacht, ob wir wollen oder nicht. Unser Wille ist außerstande, es anzuhalten. Dagegen bewegen sich unsere Arme und Beine nur, wenn wir es wünschen. Wollen wir nicht, dann ruhen sie. Vor allen anderen Organen und Gliedern besitzt dagegen unsere Lunge einen großen Vorzug. Sie ist das einzige Organ unseres Körpers, das sowohl dauernd arbeitet (auch wenn wir nicht daran denken), als auch unserem Willen unterworfen ist. Wir können, wenn wir wollen, schneller oder langsamer atmen, ja, wir können unseren Atem sogar anhalten. Aber im Schlaf arbeitet die Lunge wieder automatisch. Die Schaltstelle unserer Lunge sitzt im Nackenmark. Von diesem „Atemzentrum“ aus wird die Zusammensetzung des Blutes laufend kontrolliert und danach der Befehl zur schnelleren oder langsameren Atmung gegeben.



VOM ZIEHSCHIEßEN

Wir beraten Sie gern

NORDDEUTSCHE KREDITBANK · Aktiengesellschaft

BREMEN, Oberrstraße 2-12

Depositenkassen in allen Stadtteilen · Filialen in BREMERHAVEN, BREMEN-VEGESACK und EMDEN

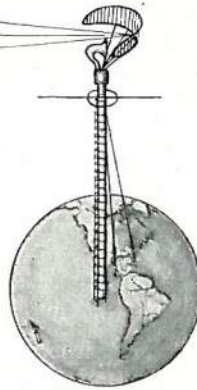




Blickpunkt

Brot und Spiele

Zustände wie im alten Rom: Das heißt Massen, denen man Brot geben muß und Spiele, damit sie ruhig bleiben, abgelenkt, beschäftigt und damit ungefährlich.



Denn wenn sie kein Brot haben, werden sie wie reißende Wölfe, und die Privilegierten, die es haben, laufen Gefahr, es auch zu verlieren, das Brot. Doch wenn die Massen Spiele haben, dann kommen sie nicht zum Nachdenken. Denn das Nachdenken der Massen hat sich für die fragwürdigen Herrschenden immer als gefährlich erwiesen. Eine Regierung, die Spiele geben muß, hat ein schlechtes Gewissen. Die Spiele können auch Transparente sein oder Aufmärsche oder Massenkundgebungen. Wir kannten das in unserem Deutschland und kennen es noch in einem Teil. Bei einer solchen Regierung stimmt etwas nicht mit der Rechtmäßigkeit ihrer Macht. Gebt ihnen also Spiele, sie könnten sonst herausfinden, daß es noch eine andere Macht gibt, eine echte, wahre, große Macht, eine, der man mit Verehrung dient, eine, die Maßstäbe gibt, die wahrhaft groß das Große und klein das Kleine messen, klein, ja winzig auch die ungerechte Macht der weltlichen Herrscher. Deshalb also lenkt sie ab, die Massen, gebt ihnen Spiele, werft Sklaven vor Löwen, laßt Gladiatoren erbarmungslos sich gegenseitig umbringen, appelliert nur an das Niedrigste in ihnen, das gibt die größte Sensation, und ihr Drang nach dem Höheren, der Gefährliche, wird erstickt. So im alten Rom.

Doch auch heute haben wir Brot und Spiele. Wir haben sogar mehr, als nur hingeworfenes Brot. Wir haben unser Auskommen und unseren sozialen Fortschritt. Das Neueste ist ein Gesetz, das die Arbeitgeber veranlaßt, die Kapitalbildung der Arbeitnehmer zu fördern. Eine gute Sache und eine äußerst starke Waffe gegen die kommunistische Ideologie dazu, die in ihrem Bereich immer noch weismacht, bei uns würden die Massen von den Besitzern der Produktionsmittel, den Arbeitgebern, den Kapitalisten, ausgebeutet. Wenn für jedermann die Bahn zum Kapitalisten nicht nur frei ist, sondern auch noch gegeben wird, dann hat der ausbeutende Kapitalist sich selbst überlebt. Wir haben also unser Brot.

Und die Spiele? Die Gladiatoren heißen heute HSV in Barcelona, und wir erleben sie in der Konserve von Monstrefilmen. Rundfunk und Fernsehen sorgen dafür, daß das Forum das ganze Volk aufnimmt. Als HSV in den späten Nachmittagsstunden gegen Barcelona spielte, verzeichnete Hamburgs Straßenverkehr anstatt einer Spitze eine Flaute. Die Bewohner der Pyrenäenhalbinsel und Südamerikas haben heute noch echtes Blut, das in ihren Spielen, den Stierkämpfen fließt. Uns liefern Film, Rundfunk, Fernsehen und eine Revolvertages-

presse, Massenmedien also, täglich, stündlich die Spiele. Diese Massenmedien, denen sich zusammen mit der Reklame keiner entziehen kann, leben von der Sensation, Sensation um jeden Preis. Und sie haben eine viel tiefgreifendere Wirkung, als das Forum in Rom. Sie lenken nicht nur ab, fesseln, beschäftigen und zerstreuen uns, sie prägen uns zu einer homogenen uniformen Masse. Sie prägen uns den Stempel unserer Gesellschafts- und Lebensform auf, ob wir wollen oder nicht. Ja, sie diktieren uns unsere Wünsche und erzeugen künstlich unseren Bedarf, schreiben uns unseren Stil vor in Kleidung, Essen, Wohnung und Auto. Sie machen uns zu gleichgerichteten Konsumenten.

Es sei ohne weiteres eingeräumt, daß diese Massenmedien uns auch ethisch Wertvolles, der Erweiterung unseres Gesichtskreises Dienendes, und auch durchaus positive Anregungen vermitteln. Allerdings fragen sie nicht, ob wir sie brauchen und verdauen können oder nicht. Ihrer Wirkung nach im ganzen gesehen jedoch bleiben sie „Spiele“, die uns weder zum Nachdenken geschweige denn zum Meditieren geschweige denn zur Bewegung der Herzen, zur Mobilisierung der Seele, zum Suchen und Finden des Erhabenen bringen könnten.

Sie zerstreuen uns in einem fort, uns, die wir es wie keine andere Generation nötig hätten, uns zu sammeln. Reizüberflutung ist ein jugendpsychologisches Problem geworden. Und wieviele Erwachsene sind in diesem Sinne selbst noch Jugend, d. h. unmündig, unreif, ohne eigenes Urteil und also Wachs in der Hand dieser uniformierenden nivellierenden Einflüsse. Immer mehr Menschen, die dies erkennen, suchen die Einsamkeit, unternehmen zum Beispiel eine Seereise, um davor zu fliehen.

Wer steckt dahinter? Wer managt und macht dieses Ungeheuer mit uns? Es ist nicht mehr die Regierung, wie im alten Rom. Die ist heute bei uns so intakt, wie es menschenmöglich ist. Scharf und erbarmungslos, als positive Auswirkung ihrer Sensationslust, sorgen die großen Publikationsmittel in Verbindung mit der Redefreiheit unserer Verfassung dafür, daß diese demokratische Regierung ihr Geschäft ohne schlechtes Gewissen betreiben kann. Presse, Rundfunk, Fernsehen usw. sind heute nicht als Ablenkung von einer fragwürdig herrschenden Schicht eingestzt. Es ist etwas anderes am Werk, das durch diese Spiele uns zur homogenen, nivellierten Masse macht.

Es ist der unserer technisierten Gesellschaft innewohnende Selbsterhaltungstrieb; denn diese Gesellschaft steht und fällt mit der Produktion. Wenn unsere Industrie ein Jahr voll arbeiten würde, dann wäre unser Bedarf für 15 Jahre gedeckt. Das hieße für die restlichen 14 Jahre Stagnation, Leerlauf, Arbeitslosigkeit und wirtschaftlicher Zusammenbruch unserer gesamten Lebensordnung. Deshalb muß auf Leben und Tod produziert werden. Und deshalb schreiben uns die Massenmedien vor, wie wir zu leben haben, was wir zu wünschen, anzuschaffen und zu verbrauchen haben, um diese Produktion in Gange zu halten. Produktion braucht Konsumenten. Und dazu macht sie uns. Die Reklame, die Werbung, auch wenn sie unterschwellig wirkt, ist nur der Teil dieses Selbsterhaltungskampfes der Produktion, der mit offenem Visier ausgefochten wird. Wenn aber Illustrierte und Fernsehen uns klar machen, was „man“ trägt, wie „man“ mit mobiler Campingausrüstung den Urlaub verbringt, wie „man“ die verschiedenen artigen Partys ausrichtet, und daß das gesellschaftliche Gefälle vom Porschefahrer zum Fußgänger verläuft, dann ist das ein Wirkstoff, der freie Menschen zu „man“ dezimiert.

Hinzu kommt noch, daß diese Massenmedien selbst Produktion sind, die auf Absatz, und zwar auf allerbreitester Basis, abzielen.

Man spricht von Fernseh- und Filmproduktion. Auf allerbreitester Basis heißt aber Masse, heißt auch moralisch nicht mehr zu rechtfertigende Konzession an das, was man als Geschmack dieser Masse wissenschaftlich erweist hat, — heißt nivellieren, heißt Tod der lebendigen Seele. Denn sie ist ja Leben schlechthin, der Hauch, der, wenn er entweicht, den Menschen tot hinterläßt. Denn genauso, wie die Massenmedien auf ein ungeheures Anwachsen der materiellen Bedürfnisse hinwirken, genauso strebt die Seele zur Befreiung von dieser Materie, zum Immateriellen, zur Quelle, Heimat und Ursprung ihres Lebens, zu dem, was über den Dingen steht. Sie strebt zum Erhabenen, zur zeitlosen Vollkommenheit in Schönheit, kurz — ein sehr aus der Mode gekommener Begriff ist hier unvermeidlich — zum Heiligen.

Hier ist der Punkt, wo die zur Kunst Berufenen und alle geistlichen Instanzen begreifen müßten, was Produzenten und Verbraucher suchen, — in Wahrheit suchen, um leben zu können inmitten der wahren Überflut von toter Materie. Dann würden auch alle bewußt dankbar das Brot allein von dem empfangen, der es in letzter Instanz gibt, und die Spiele würden dem dienen, was die lebendige Menschenseele zu heiligen sich sehnt.

Was das in Wahrheit ist, zeigte zum maßlosen Erstaunen aller wissenschaftlichen Geschmacktester der erste große Filmkassenschlager im Nachkriegsdeutschland. Es war ein von den Fachleuten von vornherein zum Tode verurteilter Film ohne Fleisch, Colts und harte Tatsachen. Dieser Film erzählte ein unbegreifliches widersinniges Schicksal, das einem verwitweten Pfarrer sein einziges geliebtes Kind nahm. Dieser also geschlagene Mensch verlor nicht, sondern fand erst recht, was er an über ihm Waltendem suchte. Der Film hieß „Nachtwache“.

— H. S. —



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

Service in allen wichtigen Häfen der Weltschiffahrt





Klar bei Schmünzelaüge

In einer guten Zeitschrift, die in einer Stadt südlich vom Weißwurst-Äquator (d. i. der Main) erschien, fand sich auf der Humor-Seite die folgende Geschichte: Zwei Taucher arbeiteten in 150 Meter Tiefe an einem Wrack. Da kam ein Signal von oben. „Was will der Käpt'n?“, fragt der eine. — „Wir sollen 'raufkommen“, meinte der andere grimmig. — „Warum?“ — „Das Schiff geht unter!“

Worüber lacht da wohl die Landratte, und ... worüber der Seemann!?

Hein und Fietje stehen an der Überseebrücke, wo neulich ein schwedisches Kriegsschiff die Brücke demoliert hat. War ja wol'n Ding. Wer bezahlt das nun? Hamburg, Schweden, der Kapitän (bei Kriegsschiffen natürlich Kommandant gerufen), der Hafenlotse? So kommen sie auf das zu sprechen, was sie nie haben. Geld. „Fietje, laß dir von deinem Freund raten, denn 'de kein Geld hast, kannst nichts machen auf dieser Erde.“ — „Doch!“ — Unwat? „Schulden!“

Wenn ihr krank seid

Käppen Steinkraus vom Kūmo „Antje Mewes“ legte Wert darauf, daß seine Leute gut und reichlich verpflegt wurden. Er war nicht knickrig und es kamen auch öfters mal leckere Sachen auf die Back.

Nun, die Mannschaft war zufrieden und alle hauten rein, wie die Scheunendrescher. Als nun Käppen Steinkraus eines Tages gerade wieder eine ziemlich hohe Proviantrechnung beim Schiffshändler bezahlt hatte und mittags sah, wie seine Leute in die Koteletts reinhauten, konnte er sich's aber doch nicht verkneifen, folgendes zu sagen: „Jungs, wenn ihr krank seid, müßt ihr mir das sagen, an eurem Appetit kann ich das nämlich nicht merken!“ H.M.

Auf Urlaub

In der Trampfahrt tätig, kam ich wieder mal nach neunmonatiger Abwesenheit nach Hause, zur gro-

Monatsauszug aus dem Kassenbuch eines Schiffshändlers		
1. 8. Inserat im Tageblatt „Weibliche Büroangestellte gesucht“	DM	5,—
5. 8. 3 dunkelrote Rosen	DM	4,50
7. 8. 1 Tafel Schokolade	DM	1,80
11. 8. 7 dunkelrote Rosen	DM	10,50
15. 8. ½ Monatsgehalt für Stenotypistin	DM	200,—
16. 8. Orchideen	DM	25,—
18. 8. 1 Schachtel Pralinen	DM	12,—
19. 8. Bonbons für meine Frau . . .	DM	1,—
25. 8. Vorschuß für Mausli	DM	200,—
26. 8. Schokolade für meine Frau	DM	—,80
27. 8. 2 Theaterkarten und Abendessen	DM	60,—
28. 8. Pelzmantel für meine Frau	DM	950,—
29. 8. Inserat im Tageblatt „Männliche Bürokräfte gesucht“	DM	5,—

ßen Freude der Kinder — 7, 5½ und 4 Jahre alt. Jeden Morgen schlüpften sie mit dem ersten Schimmer ins elterliche Schlafzimmer, um im Bett, vor allem mit Pappi, zu toben. Daher wurde es denn auch immer reichlich spät mit dem Aufstehen und die beiden Jüngsten kamen gewöhnlich zu spät in den Kindergarten. Am ersten Tag entschuldigte ich mich natürlich bei der Dame, die den Kindergarten leitet, unterließ es aber danach, da sie sich den Grund der Abwesenheit der sonst pünktlichen Kinder nun ja erklären konnte. Mutti versuchte natürlich jeden Morgen die Toberei abzukürzen und früher aufzustehen. Es war aber nicht möglich, da sich Vater, Töchter und Sohn an sie hängten und sie festhielten an Armen und Beinen. Es gab viel Quieken und Lachen, aber immer verspäteteres Erscheinen im Kindergarten. Eines Tages kam die Zweite nach Hause und erzählte der Mutti, sie sei wieder zu spät gekommen. „So?“ meinte meine Frau, der das ja bekannt war. „Was hat denn Fräulein X gesagt?“ „Ooch, garnichts, ich hab' mich ja auch entschuldigt.“ „Entschuldigt? Du? Was hast du denn gesagt?“ „Ooch, ich habe man gesagt, entschuldigen Sie man, Fräulein, daß wir wieder zu spät kommen, aber Pappi hält Mammi morgens immer so lange im Bett fest.“

Da ich so lange weg gewesen war, hatte sich für mich schon allerlei

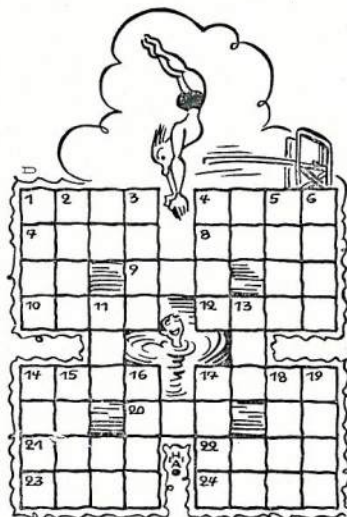
Urlaub angesammelt und ich war eben bedeutend länger zu Hause als gewöhnlich und so wurde Pappis Hand mit der Zeit auch etwas strenger, zumal sich die Kinder auch zu viel herausnahmen. Eines Morgens zum Frühstück ermahnte ich den Jüngsten, sein Ei ordentlicher zu essen, worauf der Zweite

meinte: „Pappi denkt wohl, er ist der liebe Gott. Er ist aber gar nicht der liebe Gott. Der liebe Gott ist im Himmel. Und hier zu Hause hat der Pappi gar nichts zu sagen. Auf dem Schiff, da kann er was sagen, aber nicht hier.“ Worauf dann meine Position zu Hause geklärt schien. L. Mühlhoff



Die Hafengebühren bitte!

Knifflige Sachen



Kreuzwort-Rätsel

Hans Huckebein, der Unglücks-Sechs

Waagerecht: 1. Englisches Längenmaß, 4. Nebenfluß der Elbe, 7. italienischer Fluß, 8. weiblicher Vorname, 9. arabischer Titel, 10. Schriftgelehrter, 12. Frauenname, 14. Grafschaft im östlichen England, 17. spanischer Fluß, 20. Mißtrauen, 21. englisch: Mädel, 22. einer der zwölf kleinen Propheten, 23. Raserei, 24. Mondgöttin.

Senkrecht: 1. Name einer amerikanischen Universität, 2. Kriegsgott, 3. kommt von Dorothea, 4. Fluß im Harz, 5. Nebenfluß der Donau, 6. Vogel, 11. Knappheit, 13. Auszeichnung, 14. indisches philosophisches System, 15. Begriff für älteste Zeiten, 16. Baustoff, 17. gleichgültig, 18. der durch seine Heeresreform bekannte deutsche Minister, 19. Gebirge in der Landschaft Thessalien.



KARL GRAMMERSTORF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenau

Hamburg - Brunsbüttelkoog

Fernsprecher: Hamburg: 36 68 55
Fernschreiber: Hamburg: 02 12488

Kiel: 3 61 12 / 3 61 13 - Brunsbüttelkoog: 566
Kiel: 029 834 Brunsbüttelkoog: 028 311



DER WEG ZUM PATENT

Seefahrtsschule Hamburg

Die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) bestanden am 10. Juni 1961 folgende Herren:

Karl-Heinz Bahmann, Jörg Cropp, Rainer Dittmann, Christian Falkenthal, Volker Hacker, Klaus Herwig, Nils Hinrichsen, Uwe Jansen, Horst Kaldewei, Wolfgang Kist, Dieter Klingenhöfer, Dittmer Körner, Udo Krause, Dieter Kumm, Dieter Lohse, Werner Mauscek, Ulrich Meyweke, Aribert Otten, Peter Ruhnstein, Goske von Steynitz, Jürgen Stroh, Karl Ziebrecht, Joseph Keßler, Walter Ernst Kieck, Uwe Kueck, Wilfried Kosiosek.

Außerdem bestand die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2): Wilfried Kunz.

Am 22. 6. 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Horst Arndt, Karl Bessert, Veit Biemel, Hans Corleis, Dietrich Deimas, Lorenz Glas, Uwe Gnum, Hans-Jürgen Hamer, Günter Hartmann, Manfred Hochheim, Keimar Hirsomann, Herbert Janke, Karl-Peter Kneschke, Wolf-Dieter Klabbe, Peter Kruger, Peter Lange, Bernhard Ludeke, Karl-Gerhard Müller, Armin Pedersen, Dietrich Pohl, Martin Porywka, Peter Rahmann, Peter Keimers, Klaus Richter, Jürgen Kohnmann, Claus Sanger, Rolf Stark, Friedrich Steinberger.

Am 13. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:

Hans Blum, Werner Buls, Gert Debus, Manfred Faulhaber, Giselher Hofmann, Siegfried Hopp, Ernst Jaensch, Günter Johannsen, Erich Kropin, Siegfried Kuhr, Fritz Kühn, Hans Kumpfer, Dittmer Lorenz, Eckart Mai, Hans-Jürgen Mallée, Horst Mauhardt, Harald Nowak, Neidhard Sautter, Gerd Schröder, Adolf Siegfried, Willi Sommer, Uwe Sonnenburg, Rudolf Sorger, Wilhelm Therkorn, Christian Trost, Gerhard Vogetey, Horst Warning, Michael Wendt, Harald Wolf.

Seefahrtsschule Bremen

Am 9. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Otto Auth, Klaus Barkow, Emmo Behrends, Harald Blohm, Lothar Bollmann, Ernst-Otto Constantin, Gerd Drieling, Ingo Freudenberg, Niklaus Fux, Alfred Garbrecht, Dieter Keller, Karl-Heinz Laubstein, Bernd List, Wolfgang Molitor, Jochen Morgenroth, Karl-Günther Mundt, Friedrich Müller-Hoppes, Gerhard Raddatz, Karl-Otto Richter, Hans-Egon Saalhoff, Jochen Sadlers, Kurt Schneider, Klaus Schroh, Aribert Schwarz, Christian Sedelmaier, Roland Steinert, Harry Wonsack, Horst Zeppenfeld.

Am 13. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Hero Boomgaard, Georg Dietzel, Bernd Hinrichs, Robert Hundermark, Hans Kamberg, Gebhard Knull, Elke Körber, Thorolf Maltner, Jörg von der Meiden, Hartmut Meyer, Willy Müller, Udo Rieck, Kurt Dietmar Schwarz, Hartmut Staedler, Hans Steinhoff, Dietrich Stiller, Friedrich Wendt.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Am 2. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:

Ralf Behre, Hans Breckwoldt, Claus Bruhns, Peter Bruns, Hans Buschhoff, Helmut Czepat, Günther Frenzel, Jochen Grimm, Georg Groeneveldt, Rudolf Illing, Peter Kay, Günter Knuth, Klaus Kosen, Horst Kruse, Günter Küver, Günter Lehmann, Günther Lietzmann, Albert Loberg, Egon Papenhausen, Paul Sauter, Lothar Schmidt, Heinrich Schwarz, Walter Schwede, Peter Siebs, Ralf Siemen, Heinrich Smid, Hans Sukau, Hans-Wilhelm Surbeck, Dittmar Wiese, Franz Woelke.

Seefahrtsschule Lübeck

Am 3. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Hermann Adameit, Richard Bardischewski, Gerhard Bohn, Norbert Cordts, Gerhard Ehrenberg, Ernst Faber, Karl Friemann, Hilmar Kaiser, Uwe Hagge, Hans Knüppelholz, Wolfgang Nymphy, Henning Vogel, Karl Lange, Klaus Förster, Franz Foit, Günter Gummert, Fritz Lindemann, Wilhelm Germer, Wolfgang Lorenz, Dietrich Minge, Franz-Josef Wollschläger, Rudolf Hoppe.

Am 24. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Bernhard Aarhuus, Frithjof Ahlgrim, Rainer Böhme, Henry Dehnke, Vollrath Dühring, Ingo Fischer, Paul Howold, Klaus Jessen, Bolko Kantorski, Norwid Kunz, Mathias Lüders, Ernst-August Müller, Peter Niemann, Hartmut Pfäher, Lutz Schiller, Uwe Schneidewind, Lothar Schwedler, Kurt Siemer, Volker Siems, Klaus Speck, Peter Stieglitz, Hans Thomsen, Klaus-Peter Wagener, Hubert Weindel, Horst-Günter Woschkeit.

Am 10. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann in kleiner Hochseefischerei (B 2) im Fischereijugendheim Büsum/Nordsee die Herren:

Erwin Drechsler, Ewald Duhnke, Horst Gladwolski, Hans Hahn, Paul-Hermann von Holdt, Gerhard Ivens, Peter Karstens, Siegfried Lüdike, Gerhard Sachtleber, Helmut Schock, Klaus Steinke, Jürgen Thal, Thomas Thomsen, Werner Welz.

Die Prüfung zum Seefunkzeugnis 2. Klasse bestanden die Herren:

Dieter Grimm, Günter Kruse, Heinz Marek, Hans Rammelt, Bernhard Schatz, Johann Schneider, Uwe Wolfrath, Lothar Mester, Karl Müller, Hans-Marten Koch, Manfred Eichler, Heinz Daniel.

Die Prüfung zum Seefunksonderzeugnis bestanden die Herren: Karl Blass, Conrad Friedrich, Adolf Zanner.

Seefahrtsschule Elsfleth

Am 24. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:

Eduard Bierek, Dieter Borchers, Johann Carstens, Rudi Christoffer, Dieter Fretwurst, Horst Gleba, Rudolf Halner, Jochen Helms, Jens-Uwe Kay, Horst Knigge, Hans-Joachim Köhler, Siegfried Köller, Wilhelm Kühner, Addick Meiners, Herbert Puchert, Rolf Rosenau, Horst Rübke, Werner Schriever, Achim Schröder, Günter Schumacher, Wilfried Seidler, Gerhard Siegel, Karl-Heinz Sosath, Michael Stolberg, Onno Tapper, Theo Warrings, Hans-Joachim Wegner, Günter Weißfeld, Adzard Wilken, Günther Unterhorst.

Am 16. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Nanne Ahrens, Peter Behrens, Peter Eckhardt-Frers, Bodo Eschenhagen, Peter Flügge, Wolf Friedrich, Gerhard Lüder, Christian Mühlenweg, Jürgen Rauthe, Klaus Rieck, Claus Rothe, Detlef Schlüter, Reimund Wesenberg, Franz-Heinrich Bargmann, Hans Beyer, Udo Beyer, Gerd Borchers, Helmut Friedrichs, Uwe Melschulat, Jürgen Mielke, Heinz Niebuhr, Heinz Peper, Klaus Segatz.

Besuch der Seemannsschule ist obligatorisch

Die Ausnahmerrichtlinien der Küstenländer nach § 10 der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf kavalierschiffen ermöglichen bekanntlich, daß unter bestimmten Voraussetzungen Decksungen ihren Dienst an Bord zunächst antreten und den Besuch der Seemannsschule später nachholen können. Der Besuch einer Seemannsschule sollte bei erster sich bietender Gelegenheit nachgeholt werden. In keinem Falle wird aber ein Junggrad zur Matrosenprüfung zugelassen, der nicht zuvor eine Seemannsschule mit Erfolg besucht hat.

Seit dem 1. April 1958 besteht die Verpflichtung zum Besuch einer Seemannsschule für alle Junggrade des Decksdienstes. Eine Ausnahme hiervon gilt nur für euemalige Angehörige der Bundesmarine und ausländische Seeleute sowie für Fahrzeiten auf Binnenschiffen unter bestimmten Voraussetzungen. Von den zuständigen Behörden, den Reederverbänden und den Gewerkschaften, die alle dem Verein zur Förderung des seemannischen Nachwuchses als Mitglieder angehören, ist immer wieder darauf hingewiesen worden, daß die Junggrade bemüht sein sollten, rechtzeitig den Besuch einer Seemannsschule nachzuholen, damit ihnen im vorgeschriebenen Ablauf ihrer Ausbildung keine Nachteile entstehen und daß sie ihre Ausbildung auch vollständig mit der Matrosenprüfung abschließen können.

Ohne Matrosenbrief, der nach bestandener Prüfung von den Seemannsämtern ausgestellt wird, kann kein Seemann damit rechnen, als Matrose auf einem deutschen Schiff angemustert zu werden. Nach dem augenblicklichen Stande der Belegung besteht auch für befähigte Junggrade durchaus die Möglichkeit, im Laufe des Sommers oder im Herbst an einer Seemannsschule anzukommen.

Insbesondere gilt das für die Seemannsschule auf dem Priwall bei Travemünde. Dort sind im Juli noch 30 Plätze frei und von August ab können jeden Monat befähigte Junggrade in die laufenden Kurse eingestellt werden.

Auch die Seemannsschulen Bremen und Elsfleth stellen laufend befähigte Junggrade ein, und die Seemannsschule Hamburg, Zweig Bremervörde, führt im Winter einen Lehrgang ausschließlich für solche Junggrade durch, die ihre Seemannsschule noch nachholen müssen. Es besteht also zur Zeit die Möglichkeit, daß jeder, der sich ernsthaft um einen Schulbesuch bemüht, einen Platz an einer der genannten Schulen bekommen kann, und zwar zu der Zeit, die er selber wünscht und die sich mit seiner Fahrzeit vereinbaren läßt.

Jedem Junggrad, der also eine Seemannsschule noch nicht besucht hat, kann in seinem eigenen Interesse nur dringend geraten werden, sich sobald wie möglich mit einer Schule wegen des nächsten Aufnahme termins in Verbindung zu setzen. Die Adressen oder deren Annahme- und Verwaltungsstellen sind:

1. Bremen, Parkalle 12
2. Bremervörde, Brackmannstraße 8
3. Priwall, Örtliche Verwaltungsstelle der Landesausbildungsstätte Priwall, Lübeck, St. Annenstr. 3, Haus 1
4. Elsfleth/Weser, Peterstraße 11

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:

Seemannsontag, den 13. Juli 1961 aus Berlin
Seemannsontag, den 10. August 1961.

Frequenzen siehe „Kehrwieder“ Nr. 4/61.



Das Bücherbrett

Seeschiffsstraßen-Ordnung und andere Bestimmungen für den Verkehr auf deutschen Seeschiffsstraßen.

Textausgabe mit farbiger Signaltafel, Halbleinen DM 6,80, Verlag E. S. Mittler & Sohn, Frankfurt/Main, 1961.

Die Verordnung zur Änderung der SShSO vom 18. 3. 1961 (BGBl. II. S. 162) hatte mit rd. 150 Änderungen eine erhebliche Umgestaltung der SShSO zur Folge. Insbesondere wurden auch wichtige Materien erstmalig darin geregelt, wie z. B. die Vorschriften über den Umschlag leicht entzündlicher Flüssigkeiten und für Fahrgastschiffe und Fährbetrieb.

Eine Neuauflage der seit 35 Jahren eingeführten Handausgabe war daher dringend notwendig. Sie ist vornehmlich für den praktischen Gebrauch an Bord bestimmt. Hierauf sind das handliche Format, der solide Einband, die übersichtliche Gestaltung und die sorgfältige Auswahl der für die Praxis wichtigen Vorschriften, die neben der SShSO auf deutschen Küstenrevieren gelten, zugeschnitten. Im einzelnen wurden neben der SShSO abgedruckt:

Die Verordnung zur Änderung der SShSO vom 18. 3. 1961 tenfahrwassern zwischen Ems und Weser, die Seestraßenordnung von 1948, die Verordnung über Positionslaternen, die Allgemeine Lotsordnung, die Anordnung über die deutschen Flaggen, die Anordnung über die Dienstflagge der Seestreitkräfte, die Dritte Durchführungsverordnung zum Flaggenrechtsgesetz (Grenze der Seefahrt) und die Verordnung über die Sicherung der Seefahrt.

Es verdient hervorgehoben zu werden, daß sich der Ladenpreis nicht wesentlich geändert hat.

Joachim Joesten: „A. S. Onassis, Herr auf allen Meeren“. Hier haben wir die Lebensgeschichte eines der Großen unserer Zeit, dessen Name uns Seeleuten ganz besonders vertraut ist. Es ist eine Lebensgeschichte, die man noch lange nicht als abgeschlossen betrachten kann. Vor fast drei Jahrzehnten mußte der Grieche Aristoteles Sokrates Onassis beinahe mittellos vor den Toren aus Izmir fliehen und heute ist er der mächtigste und reichste private Schiffsreed der Welt, dessen Vermögen auf über 350 Millionen Dollars geschätzt wird. In Argentinien legte Onassis den Grundstein zu seinem Vermögen, erst im Tabakhandel, um dann eine Tankerflotte zu schaffen und sich nebenbei auch dem Walfang zuzuwenden. Wie ein spannender Roman liest sich dieses Buch. Man fragt sich aber, verhält es sich wirklich alles so, wie es hier geschrieben steht? Wer weiß es, denn welcher Finanzmann verrät noch zu Lebzeiten seine größten Geheimnisse? (Schweizer Druck- und Verlagshaus AG, Zürich. 311 S., viele Fotos, Gln., DM 12,-, —) Id.

Bengt Danielsson: „Von Floß zu Floß. Eric de Bisschops letzte Fahrt“. Der französische Ozeanograph und Forschungsreisende Eric de Bisschop hat viele waghalsige Unternehmungen durchgeführt, so Reisen mit chinesischen Dschunken, polynesischen Katamaranen und zuletzt mit einem Bambusfloß. Mit dieser Reise wollte er beweisen, daß die Polynesier in vorgeschichtlicher Zeit wiederholt Floßreisen nach dem südamerikanischen Kontinent durchgeführt hatten. Nur dadurch — und nicht durch Einwanderung aus Peru, wie andere Forscher meinen — seien die auffälligen Ähnlichkeiten der Sitten und Gebräuche bei manchen Indianerstämmen und den Polynesiern zu erklären. Diese letzte Fahrt brachte ihm den Tod. Er kehrte nicht zurück. Bengt Danielsson setzte ihm mit diesem Buch ein Denkmal.

(Verlag Ullstein, Berlin-Frankfurt-Wien. 158 S., m. 23 Abbild. auf Tafeln, 1 Karte, Gln., DM 6,80.) Id.

B. Graham: „Billy Graham an die Teenager“. 56 Seiten, broschiert, J. G. Oncken Verlag, Kassel, DM 2,—.

Wer alle Erfahrungen noch selbst machen möchte und noch Fragen hat, die er, besonders an Bord, nicht jedem stellen möchte, wer es noch nicht mit Tatsachen, Technik und Sicherheit allein bewenden lassen will, kurz, wer noch jung ist, dem wird dieses Büchlein zum allerbesten Freund werden. Billy Graham versteht die „Jugend von heute“, und was das Wichtigste ist, er hat sie gern. Er ist schließlich ein Mann, der es heute auch ohne Ball und 44 Beine fertigbringt, Hunderttausende auf die Beine zu bringen. Aber im Grunde genommen ist der Akteur gar nicht er. Gerade deshalb kommt er so gut an bei Leuten mit Blue Jeans, Transistorgeräten und Führerschein. H. S.

Jubiläum

Die von Walter Hering am 1. August 1936 gegründete Firma gleichen Namens begeht am 1. August 1961 ihr 25jähriges Jubiläum.

Mit dem Inhaber feiert ebenfalls sein Prokurist, Herr Paul Klügler, am gleichen Tage sein 25jähriges Berufsjubiläum.

Die Firma hat sich aus kleinsten Anfängen zu einem bedeutenden Unternehmen der Hanf- und Drahtseilbranche im Dienste der Seeschiffahrt und Industrie entwickelt.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

Die Zeiten sind vorüber

in denen es zum Seemannsberuf gehörte, Nichtschwimmer zu sein. Heute stellt die *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger*, deren Männer Tag und Nacht bereit sind, für uns ihr Leben einzusetzen, die Frage, ob wir schwimmen können, an unsere Kameradschaftlichkeit, Sportlichkeit und an unser Pflichtgefühl bezüglich Sicherheit.

Darüber hinaus fordert die *Deutsche Lebensrettungsgesellschaft* (DLRG), gerade uns Seeleute auf, zu lernen, auch andere Menschen dem nassen Tod zu entreißen.

Jedermann, ob auf Schule oder im Urlaub, hat Gelegenheit, an den Kursen der DLRG teilzunehmen und sich Kenntnisse und Fertigkeit im Retten Ertrinkender und in der Wiederbelebung anzueignen. Die nach erfolgten Übungen und abgelegten Prüfungen von der DLRG verliehenen Stoff- und Ansteckabzeichen sollten zum Ehrenzeichen jedes Seemanns werden. Als Frei- und Fahrtenchwimmer, als Inhaber des Jugendschwimmscheines, des Grund- und Leistungsschwimmabzeichens, könnten Seeleute sich als faire und kameradschaftliche Sportler bewähren und ausweisen. Das wäre einmal ein blanker und unübersehbarer Schild gegen die leidigen Seemannsoperetten und — Schnulzen.

Schp.

Bundestagswahl für Seeleute

Wer kann mit Wahlbrief wählen?

Mit Wahlbrief kann wählen, wer sich am 17. September 1961 (Wahltag) während der Wahlzeit von 8 bis 18 Uhr aus wichtigem Grund außerhalb seines Wahlbezirks im In- oder Auslandsaufhalt oder wer infolge Krankheit, hohen Alters oder eines körperlichen Gebrechens den Wahlraum nicht aufsuchen kann.

Ein wichtiger Grund für die Beantragung eines Wahlscheins mit den Unterlagen für die Briefwahl liegt z. B. vor bei Seeleuten und Binnenschiffern. Wer die Möglichkeit zur Briefwahl ausnutzen will, muß sich einen Wahlschein mit den Unterlagen für die Briefwahl besorgen.

Wer nur einen einfachen Wahlschein hat, kann in jedem beliebigen Wahlraum des Wahlkreises, in dem der Wahlschein ausgestellt worden ist, wählen, nicht aber außerhalb seines Heimatwahlkreises.

Wie erhält man die Unterlagen für die Briefwahl?

Wer brieflich wählen will, muß schriftlich oder mündlich einen Antrag auf Aushändigung eines Wahlscheins mit den Unterlagen für die Briefwahl bei der Gemeindebehörde stellen, in deren Wahlverzeichnis er eingetragen ist. Der Antrag kann auch durch einen Beauftragten (z. B. durch einen Familienangehörigen) gestellt werden, wenn der Beauftragte nachweist, daß er dazu berechtigt ist. Der Antrag muß möglichst bald bei der zuständigen Gemeinde, spätestens aber bis zum 16. September 1961, 12 Uhr gestellt werden. In Gemeinden über 10 000 Einwohnern muß bei entsprechender Bekanntmachung der Antrag sogar bereits bis zum 15. September 1961, 18 Uhr, vorliegen. Wer bereits einen Wahlschein ohne Unterlagen für die Briefwahl erhalten hat, kann die Unterlagen für die Briefwahl nachträglich noch bis zum 17. September 1961, 12 Uhr, bei der Gemeinde anfordern.

Die Aushändigung der Unterlagen für die Briefwahl kannfrühestens ab 27. August 1961 erfolgen. Eine frühere Aushändigung ist nicht möglich, weil vorher die Stimmzettel noch nicht vorliegen können. Die Unterlagen dürfen dem Wahlberechtigten nur persönlich ausgehändigt oder ihm amtlich überbracht oder durch die Post übersandt werden. Die Zusendung geschieht portofrei.

Zu den Unterlagen für die Briefwahl gehören:

Der Wahlschein
der amtliche Stimmzettel des Wahlkreises
der amtliche blaue Wahlumschlag für den Stimmzettel und eine Siegelmarke zum Verschluss des Wahlumschlages
der amtliche purpurrote Wahlbriefumschlag mit der Anschrift des Kreiswahlleiters.

Wie wird brieflich gewählt?

Der Wähler kennzeichnet den Stimmzettel persönlich und unbeobachtet in eindeutiger Weise ohne Vorbehalt und ohne Zusatz, legt ihn in den blauen Wahlumschlag und verschließt diesen mit der Siegelmarke, gibt auf dem Wahlschein durch Unterschrift mit Ort und Datum die eidesstattliche Erklärung ab, daß er den Stimmzettel persönlich gekennzeichnet hat,

steckt den unterschriebenen Wahlschein und den verschlossenen blauen Wahlumschlag in den purpurroten Wahlbriefumschlag, verschließt diesen und sendet ihn so rechtzeitig ab, daß er spätestens am 17. September 1961, 18 Uhr beim Kreiswahlleiter eingeht.

Werden diese Vorschriften nicht genau eingehalten, besteht die Gefahr, daß der Wahlbrief für ungültig erklärt wird.

Zur Sicherstellung des rechtzeitigen Eingangs müssen Sie den Wahlbrief

bei Beförderung im Fernverkehr spätestens am Freitag vor der Wahl bis mittags, bei entfernt liegenden Orten noch früher und bei Beförderung im Ortsverkehr spätestens am Sonnabend vor der Wahl bis mittags

zur Post geben. Bei Aufenthalt im Ausland kann die Übersendung mit Luftpost notwendig sein. Bei Reisen nach außerhalb des Bundesgebietes, die erst nach Empfang der Briefwahlunterlagen antreten werden, empfiehlt es sich, den Wahlbrief schon vor der Abreise aufzugeben. Dadurch wird auch vermieden, daß der Wahlbrief zu spät eintrifft.

Der Wahlbrief wird von der Bundespost gebührenfrei befördert. Er kann bei der Dienststelle des Kreiswahlleiters auch abgegeben werden. Wahlbriefe, die nicht im Bundesgebiet einschl. Berlin (West) aufgegeben werden, sind vom Absender frei zu machen.

Weitere Hinweise enthalten Vorder- und Rückseite des Wahlscheins. Der Bundeswahlleiter

Quer durch die Last

Entschießung des Seeverkehrsbeirats

Der Seeverkehrsbeirat hat mit großer Sorge davon Kenntnis genommen, daß die Gesamttonnage der deutschen Handelsflotte seit einem Jahr stagniert, obwohl sich die Flotte in den letzten Jahren einsatzmäßig, personell und technisch hervorragend bewährt hat. Der Seeverkehrsbeirat hat ferner festgestellt, daß sich die Gesamtzahl der Schiffseinheiten der deutschen Handelsschiffstonnage innerhalb des letzten Jahres wesentlich verringert hat.

Dieser Schrumpfungsprozeß muß im Hinblick auf die Zunahme der Tonnage der Weltflotte und in den Hauptwettbewerbsländern der deutschen Seeschifffahrt als gefährlich bezeichnet werden.

Nach Ansicht des Seeverkehrsbeirats sind die Gründe für diese bedauerliche Entwicklung hauptsächlich in folgenden zwei Gründen zu sehen:

1. in der Zunahme von Wettbewerbsverzerrungen, denen es nunmehr gilt, mit allen Mitteln entgegenzuwirken;
2. in der nicht ausreichenden Ausstattung der deutschen Reedereien mit Eigenkapital, die es gilt, durch entsprechende Maßnahmen zu verbessern.

Der Seeverkehrsbeirat schließt sich deshalb den von den Küstenländern der Bundesregierung übermittelten Wünschen an, die durch

unzureichende Kapitalverhältnisse, Auslands-subsidien und flaggendiskriminierende Maßnahmen stark beeinträchtigte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Küstenschifffahrt unverzüglich durch geeignete Maßnahmen zu stärken.

Hierzu wird es vor allem für notwendig gehalten, die Finanzstruktur und die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt nachhaltig zu verbessern und der Flaggendiskriminierung im Ausland wirksam zu begegnen. Der Seeverkehrsbeirat sieht die von den Küstenländern in dem Memorandum vom 16. Mai 1961 und die vom Verband Deutscher Reeder in Besprechungen mit dem Herrn Bundeskanzler und den zuständigen Bundesministerien vorgebrachten Wünsche als geeignete Ausgangsgrundlage hierfür an.

Der Seeverkehrsbeirat hält es ferner für dringend erforderlich, daß die Wettbewerbsunterlegenheit der deutschen Werftindustrie beseitigt wird.

Im Bundesrat

Finanzsenator Dr. Weichmann nahm am 16. Juni in Bonn im Rahmen der Bundesrats-sitzung und der Aussprache über das Steuer-änderungsgesetz das Wort, um zu der Frage einer Hilfe für die Hochseeschifffahrt und der von Länderseite getroffenen Maßnahmen Stellung zu nehmen.

Die Fürsorge für die Schifffahrt könne nicht nur den Küstenländern überlassen werden, die deutsche Handelsflotte sei vielmehr von größter nationalwirtschaftlicher Bedeutung und es müsse von der Bundesregierung erwartet werden, daß auch sie ihrerseits nun Hilfsmaßnahmen für die Schifffahrt in Gang bringe und sich nicht mit der Erklärung begnüge, daß sie keine Aufwertungsgeschädigten kenne. Insbesondere sei es erforderlich, der handelspolitischen Diskriminierung der deutschen Schifffahrt in manchen Ländern entgegenzutreten und die Kapitalstruktur zu verbessern. Hierzu böten sich Zinssenkungen an, aber es empfehle sich, als Sofortmaßnahme ein ein-jähriges Moratorium für den Schuldendienst auf die Wiederaufbaudarlehen auszusprechen. Durch ein solches Moratorium würde sowohl eine sofortige Erleichterung wie auch Zeit für eine gründliche Erörterung geschaffen.

Staatssekretär Hettlage vom Bundesfinanzministerium nahm sofort die Äußerung des Hamburgers Finanzsenators zum Anlaß zu erklären, daß die Bundesregierung bereit sei, geeignete Hilfsmaßnahmen für die Schifffahrt zu erörtern.

Schwerhörigkeit des Maschinenpersonals

wird als Berufskrankheit anerkannt, sofern sie berufsbedingt ist. Das geht aus der Verordnung über Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten hervor, die der Bundestag am 28. 4. 1961 angenommen hat. Voraussetzung für die Zahlung der Entschädigung ist eine Minderung der Erwerbsfähigkeit um mindestens 20 Prozent.

R. B. GREEN & SOERMANN

Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

Farbenfabrik Hamburg 11

Telefon 36 55 73

Arbeitslosenbeiträge werden Heuer

da ab 1. August 1961 die Beiträge für die Arbeitslosenversicherung laut Beschluß des Bundeskabinetts für 6 Monate ausgesetzt werden. Das bedeutet eine Ersparnis des Versicherten von durchschnittlich DM 34,—, in Höchstfälle DM 45,—. Die Rücklage der Bundesanstalt für Arbeitslosenvermittlung war im Zeichen der Vollbeschäftigung mittlerweile auf 4,75 Milliarden DM angewachsen. Diese Maßnahme soll Einnahmen und Ausgaben ausgleichen, ohne daß sich die Rücklagen wesentlich verändern.

Nicht nur der Funkoffizier

sondern auch der Kapitän wurden vom Amtsgericht Emden zu Geldstrafen — ersatzweise Gefängnis — verurteilt. Der Funkoffizier hatte im vergangenen Jahr 5 Monate lang das Funktagebuch nicht geführt und die Notbatterie seiner Station derart vernachlässigt, daß sie nicht mehr gebrauchsfähig war. Der Kapitän wurde wegen Vernachlässigung seiner Aufsichtspflicht für schuldig befunden.

Leichtsinn mit dem Leben bezahlt

hat ein Matrose, der an Deck außerhalb des Relingschutzes unter dem Rettungsboot geschlafen hatte. Beim Überholen des Schiffes ist er unbemerkt über Bord gegangen.

Nachwuchs marschiert

Zu den Seemannsschulen Falkenstein, Finkenwerder und Bremervörde meldeten sich im vergangenen Jahr 10 Prozent mehr Bewerber, als die Schulen aufnehmen konnten.

I. Offz. beschlagnahmt

Beim Holzladen in der Mondah-Bay (Liberia) bekamen 2 Waterboys derartig handgreifliche Differenzen, daß einer von ihnen ertrank. Der Sieger behauptete in Monrovia, der I. Offizier des MS „Stubbenhuk“ hätte nach dem Unglücklichen mit Holz geworfen, was Ursache des Unfalls gewesen sei. Die Seeamtsuntersuchung in Hamburg ergab jedoch die zweifelsfreie Schuldlosigkeit des I. Offiziers und der Schiffsleitung. Im Gegenteil, ein Assi tauchte sofort nach dem Versinken und ein Boot wurde zum Suchen ausgesetzt. Das Schiff mußte fahren, bevor die Untersuchung seitens der Liberianischen Behörde angelaufen war. Man behielt den I. Offizier unter Einschaltung und Schutzgewährung der Deutschen Botschaft an Land. Die Reederei mußte für den ertrunkenen Waterboy DM 20 000,— hinterlegen. Sie wurden auf Veranlassung des liberianischen Präsidenten eingezogen.

13 000 Werftarbeiter weniger als noch vor 2 Jahren

Westdeutschlands Schiffbau hatte im letzten Jahr die meisten seiner Kunden im Ausland wohnen. Von den 209 fertiggestellten Seeschiffen waren bestimmt:

F. d. Inland = 39 Schiffe mit 254 666 BRT
F. d. Ausland = 116 Schiffe mit 889 361 BRT
In Prozentzahlen gesagt: 77,7 % wurden für das Ausland, 22,3 % für inländische Auftraggeber fertiggestellt. Ein Jahr zuvor lautete das Verhältnis 61,1 zu 38,9 %. Hamburg war an der Gesamtproduktion 1960 mit 43,7 % beteiligt. Die weitere Reihenfolge: Schleswig-Holstein = 30,2, Bremen = 16,9, Niedersachsen und die übrigen Länder = 9,2 Prozent.

Größter ausländischer Abnehmer war Norwegen vor Israel mit 9 und Holland mit 8 Schiffen. Die deutschen Werften beschäftigten 1960 im Durchschnitt rund 100 200 Menschen. Das waren knapp 13 000 weniger als 1958. Auch hier lag Hamburg mit rund 32 600 an der Spitze vor Schleswig-Holstein mit 28 300 und Bremen mit 20 500 Beschäftigten.

Atlantiksturm im Wasserglas

kann neuerdings gewissermaßen in Washington hergestellt werden, und zwar in einem immerhin 73 m langen und 9 m breiten Becken, in dem auch maßstabsgerecht die Wellenlängen anderer Ozeane zu Schiffsmodellversuchen künstlich erzeugt werden können.

Der letzte deutsche Frachtsegler

der Dreimastschoner „Hanno“ aus Stade, brannte am 18. Juni vor Kap Arkona aus. Die Steinkohlenladung war in Brand geraten. Ein entgegengesandtes Feuerlöschboot und Seesoldaten der Zonenmarine konnten nicht verhindern, daß dieser letzte hölzerne Segler nur noch als Wrack nach Stralsund eingeschleppt werden konnte.

20 Millionen PS

entwickelten die 6 Motoren der Raumrakete Gagarins, wie der Sowjetische Zentral-Aero-Club jetzt bekanntgibt. Das entspricht der Motorenkraft von etwa 1/2 Million PKW. Einschließlich des voll ausgerüsteten Piloten betrug das Nutzlastgewicht 4725 kg.

Diese Amerikaner!

... stand sichtbar in den Gesichtern der Hofdamen von St. James geschrieben, als Präsidentengattin Jackie Kennedy der englischen Königin bei ihrem Besuch kräftig die Hand schüttelte. Dabei sieht das Protokoll den Hofknicks für eine Gattin eines Staats- und Regierungschefs nicht vor.

2 Stunden und 57 Minuten von Neufundland nach Irland

das schaffte in Rekordflugzeit kürzlich eine Boeing 707-Düsenmaschine der Lufthansa. Das entspricht einer Reisegeschwindigkeit von 1100 Stundenkilometern. Aber noch sind nicht die Tragflächen erfunden, die Tausende von Ladetonnen durch die Luft tragen können.

Vorentscheidung über Hamburger Atomschiffstyp

Das von der Hamburger Kernenergie-Gesellschaft geplante Forschungsschiff wird voraussichtlich ein Massengutfrachter (Bulk-Carrier) sein.

Die Hamburger Kernenergie-Gesellschaft arbeitet seit 1959 gemeinsam mit der Firma Interatom, Internationale Atomreaktorbau GmbH., eine Kernenergieschiffsantriebsanlage des organisch moderierten und gekühlten Reaktortyps für eine Leistung von 10 000 WPS. Dementsprechend wird der gewählte Bulk-Carrier eine Größe von ca. 15 000 bis 16 000 tdw haben.

Die Arbeiten am Schiffsreaktor und am Gesamtentwurf sollen Ende 1961/Anfang 1962 abgeschlossen sein. Erst dann kann der Beschluß gefaßt werden, ob dieses Schiff mit der Kernenergieschiffsantriebsanlage gebaut werden soll. Die Bauzeit würde sich ab Auftragserteilung auf etwa 2 1/2 Jahre belaufen.

Es war ein mutiger Seemann

der in Hamburg die beiden Gangsterpolizisten zu Fall brachte, die mit ihren Uniformen Autofahrer einschüchterten und von ihnen wegen oft nur angeblicher Trunkenheit am Steuer Loskaufgelder einsteckten. Die beiden Polizisten hatten dieses lukrative Einschüchterungssystem zur regelrechten Jagd unter dem Motto entwickelt: Was wollen sie los sein, Führerschein oder Geld? Als sie den 22-jährigen Seemann W. W. stoppten, der 3 Glas Bier und viel Kaffee getrunken hatte, kamen sie an den Verkehrten. Er unterzog sich dem Test, bei dem 0,8-1 Promille festgestellt wurde, zahlte nach längerem Feilschen 150,— DM, notierte dann aber die Nummer des Peterwagens und die eines Leidensgenossen dazu, der ebenfalls Geld losgeworden war, aber aus Angst seine Zeugnisaussage ablehnte, und ließ dann auf der Davidswache einen erneuten Test anstellen, der Stocknüchternheit ergab. Nach diesen klugen, umsichtigen Vorbereitungen zeigte er die beiden über 10 Jahre im Dienst stehenden Polizeibeamten an. Das brachte den Stein ins Rollen. Alle anderen Opfer hatten es nicht gewagt. Jetzt sind diese Erpresser in Uniform für Jahre hinter Schloß und Riegel. Nach diesem Beispiel darf man Bismarcks Wort: ein Deutscher fürchtet Gott und sonst nichts in der Welt — das Wort Seemann hinzufügen.

Fester Besitz

Kapitän R. hat sich nahe an der Küste ein schmuckes Eigenheim gebaut (unser Bild). Wenn er auch jetzt noch nur von Zeit zu Zeit darin ausruhen kann, so kommt doch der Tag, an dem das Schiff ohne ihn ausläuft. Der Tag, auf den sich auch die Seemannsfrau seit Jahren freut. Wohl dem, der dann in diesem sicheren Hafen vor Anker gehen kann, der rechtzeitig Vorsorge getroffen hat, daß ihn ein eigenes Heim erwartet.



Foto: Bausparkasse Wüstenrot

Kapitän R. und viele Hunderttausende, die sich einer Bausparkasse anvertraut haben, wissen um den Wert eines festen Besitzes und um die Heimat, auf die sich jeder, der draußen war, immer wieder freut.

Auflösung von Seite 17

„Hans Hucklebein, der Unglücksrabe“:

Waagerecht: 1. Yard, 4. Iser, 7. Arno, 8. Lina, 9. Ras, 10. Esra, 12. Else, 14. York, 17. Ebro, 20. Arg, 21. Girt, 22. Amos, 23. Amok, 24. Luna.
Senkrecht: 1. Yale, 2. Ares, 3. Dora, 4. Ilse, 5. Enns, 6. Rabe, 11. rar, 13. Lob, 14. Yoga, 15. Olim, 16. Kalk, 17. egal, 18. Room, 19. Ossa.

Fotos und Zeichnungen: H. Bernick S. 5; BMV S. 6; K. Bittling S. 10, 11; Conti Press S. 4, 10; H. Deike S. 10, 15; ORR Graf S. 9; H.D.S.G. S. 9; Herb S. 6; H. Jacobs S. 12; E. de Jong S. 9; H. Kapusta S. 3; Krögerwerft S. 8; Ch. Langkavel Titelbild; Lüden S. 1; H. v. Medvey S. 8; Seefahrt-Verlag GmbH Archiv S. 7; D. Smith S. 17; H. J. Weber S. 9, 10.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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



wenn ein anderer damit bei Nacht und Nebel durchgeht? — Sie meinen, das könne bei Ihnen nicht vorkommen, da Ihr Bargeld nicht zu Hause herumläge?! Schön, aber wie steht es mit Ihren Wertsachen, Dokumenten und Urkunden? Liegen die nicht doch zu Hause in irgend-einer Schublade? Der Verlust kann recht unangenehm und oft auch kostspielig sein. Überlegen Sie doch einmal, ob es nicht zweckmäßiger ist, Ihre Wertsachen in

„Was nützt dem Seemann sein Geld...“

einem Stahlfach einer Sparkasse unterzubringen. Schon für drei Mark im Jahr können Sie ein solches Stahlfach mieten und alles was Ihnen wertvoll ist, darin verlost, diebes- und feuersicher unterbringen. Das Stahlfach kann nur vom Kunden oder der von ihm bevollmächtigten Person und einem Mitarbeiter der Sparkasse gemeinsam geöffnet werden. Der Mieter erhält den Schlüssel für das eine Schloß, der zweite Schlüssel bleibt im Gewahrsam der Sparkasse. Damit auch jeder nur mögliche Mißbrauch ausgeschlossen ist, vereinbart der Kunde zusätzlich ein Stichwort mit seiner Sparkasse, das für ihn und seinen evtl. Bevollmächtigten das „Sesam öffne dich“ für die Stahlkammer ist.

Größere Wertsachen, wie versiegelte Pakete, Koffer usw., können den Sparkassen als geschlossene Depots gegen eine geringe Gebühr zur Verwahrung in der Silberkammer übergeben werden.

Ausländische Zahlungsmittel und Reiseschecks besorgen die hanseatischen Spar-

kassen und Landesbanken Ihnen gern zum jeweiligen Tageskurs; ebenso tauschen sie Ihre nicht verbrauchten Devisen und Reiseschecks jederzeit in deutsche Währung um.

Sollten Sie einen Teil Ihrer Rücklagen in Wertpapieren anlegen wollen, so beraten Sie die unten genannten Institute gern unverbindlich. Sie besorgen den An- und Verkauf der Wertpapiere und verwalten und verwahren diese auch für Sie. In einem Wertpapierdepot sind Ihre Papiere stets sicher untergebracht. Außerdem erledigen die Institute alle mit dem Besitz von Wertpapieren verbundenen Arbeiten für Sie. Die auflaufenden Erträge werden Ihrem Sparkonto gutgeschrieben.

In allen Geldangelegenheiten wenden Sie sich bitte vertrauensvoll an die hanseatischen Sparkassen und Landesbanken. Die Mitarbeiter aller Kassenstellen werden Sie jederzeit gern beraten. Notieren Sie sich bitte für Ihren nächsten Landgang: auf-suchen

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

Spezialisierung in den mecklenburgischen Häfen

Nach Berichten aus Berlin sollen die vier mecklenburgischen Häfen in Zukunft für den Umschlag bestimmter Güter ausgebaut werden. So ist der Überseehafen Rostock für den Umschlag von Stückgut, Sackgut, Kühlladung, Kali, Erdöl, Metallwaren und Walzmaterial, verschiedene Sorten Holz und Süßfrüchte vorgesehen, während in dem Hafen Rostock-Stadt Metallwaren, Walzmaterial, Getreide und Holz umgeschlagen werden sollen. Während der letzten zwölf Monate haben mehr als 450 Schiffe aus 20 Ländern den noch im Aufbau begriffenen neuen Überseehafen Rostock angelaufen. Der Hafen von Wismar soll sich in der Hauptsache auf Stückgut, Kali, Schnittholz, Metallwaren und Walzmaterial sowie Getreide spezialisieren. Über Stralsund will man vornehmlich Holz, Braunkohle, Saaten und Fisch verladen. Während die Umschlagsmöglichkeiten von Getreide in den Häfen Rostock und Wismar als ausreichend angesehen werden, sollen im Überseehafen Rostock Einrichtungen für das Löschen von Bananen und Zitrusfrüchten errichtet werden.

KDF hieß es früher

und die Schiffe hießen „Der Deutsche“ und „Robert Ley“. Hinter dem eisernen Vorhang heißt es heute FDGB, und die Schiffe „Völkerfreundschaft“ und „Fritz Heckert“. Spenden und unbezahlte Überstunden finanzierten den Bau der Urlauberschiffe. Um Devisen einzufahren, soll die „Völkerfreundschaft“ an ein schwedisches Reisebüro verchartert werden.

ASTORIA Internationales Variété
EUROPAS SCHÖNSTE VERGNÜGUNGSSTÄTTE
 In Bremen Telefon-Nr. 32 92 50 und 32 37 03
 2 Vorstellungen täglich 16.00 und 21.00 Uhr
ARIZONA-NIGHT-CLUB
 Ab 22.00 Uhr Gesang • Tanz • Strip-tease
 TEXAS BAR • ZIGEUNERKELLER
 KLOSTERKELLER • BODEGA

Ihr Leihwagen

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

Seeschiffsverkehr in den niederländischen Häfen

Das Statistische Amt der Niederlande hat Angaben über die im vergangenen Jahr in den holländischen Häfen angekommenen Seeschiffe gemäß nachstehender Übersicht bekanntgegeben, die die Ziffern der letzten fünf Jahre im Vergleich zum Vorkriegsjahr 1938 enthält.

Die ständige Zunahme der Schiffszahl hat sich auch 1960 fortgesetzt: die Zahl der angekommenen ausländischen Schiffe verzeichnete nur 1958 einen leichten Rückgang. Infolge der zunehmenden Schiffgröße weist der Tonnengehalt eine größere Zunahme auf als die Anzahl Schiffe.

Angekommene Seeschiffe

Jahr	Insgesamt		Ausländische Schiffe	
	Anzahl	Rauminhalt (in 1000 BRT)	Anzahl	Rauminhalt (in 1000 BRT)
1938	21 096	52 990	13 716	39 269
1956	29 807	92 820	18 176	73 802
1957	31 190	97 958	19 139	78 062
1958	31 246	103 426	18 289	82 268
1959	33 106	105 431	19 715	83 448
1960	34 593	119 905	20 879	95 734

Finnen dankten mit einer Schallplatte

Am 1. 6. überbrachte der Kapitän Sundell des finnischen MS „Inari“ im Auftrage seiner Reederei, der Finska Angfartygs AB., Helsinki, Herrn Behnke im Schulauer Fährhaus eine Schallplatte mit der finnischen Nationalhymne. Die FAA wollte sich mit dieser Geste im Namen der Besatzungen der vielen regelmäßig auf Hamburg fahrenden Schiffe dieser Reederei für die vom Willkommhäft kommenden Begrüßungen bedanken.

Ein perfekter Innenanstrich

wurde für die amerikanischen Atom-U-Boote entwickelt. Er besteht aus Acryl-Latex, trocknet in 20 Minuten und braucht nur 24 Stunden, um die schädlichen Stoffe auszudünsten.

VEB Deutsche Seereederei Rostock

ließ den ersten 11 000-Tonner vom Stapel. Er erhielt den Namen „Lübbenau“. Es ist das erste Schiff einer geplanten Serie von 6 Massengutfrachtern, die mit 5650 PS 14 Knoten laufen sollen, und für die Fahrt nach Murmansk, Afrika und Südamerika bestimmt sind.

Die griechische Handelsflotte

bestand bei Ausbruch des 2. Weltkrieges aus 577 Schiffen mit 1 837 316 BRT, was 2½ Prozent der damaligen Welthandelsflotte ausmachte. ¾ davon gingen im Krieg verloren. Heute hat sich diese klassische seefahrende Nation in der Levante mit 1063 Einheiten und 5,5 Millionen BRT an die sechste Stelle vorgearbeitet. Das sind jetzt 4¼ Prozent der Welthandelsflotte.

PLANNA

LEIH-PLANEN

P

• 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
 Depots: **BREMEN**: Tel. 31 04 81 • **LÜBECK**: 2 31 71
FLensburg: Tel. 43 60 • **KIEL**: Tel. 4 58 05

EXPRESS - Wäscherei
 übernimmt Schiffswäsche
 bis zu 1500 kg innerhalb 24 Stunden

Eigene Oberhemden- und Kittelpresserei
 Chemische Reinigung u. Teppichreinigung

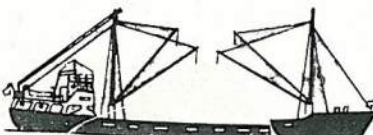
Hafen-Transport Tag und Nacht
 Erleichterte Zollabfertigung • Tel.: 67 26 62
 Wer vermittelt Schiffswäsche-Aufträge auf Provisionsbasis?

ERTEL

BEERDIGUNGS-INSTITUT
 Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

Alstertor 20 • Ruf 321121-23 • Nachruf 321121 + 239303

LIEFERANTEN
 der Seeschifffahrt



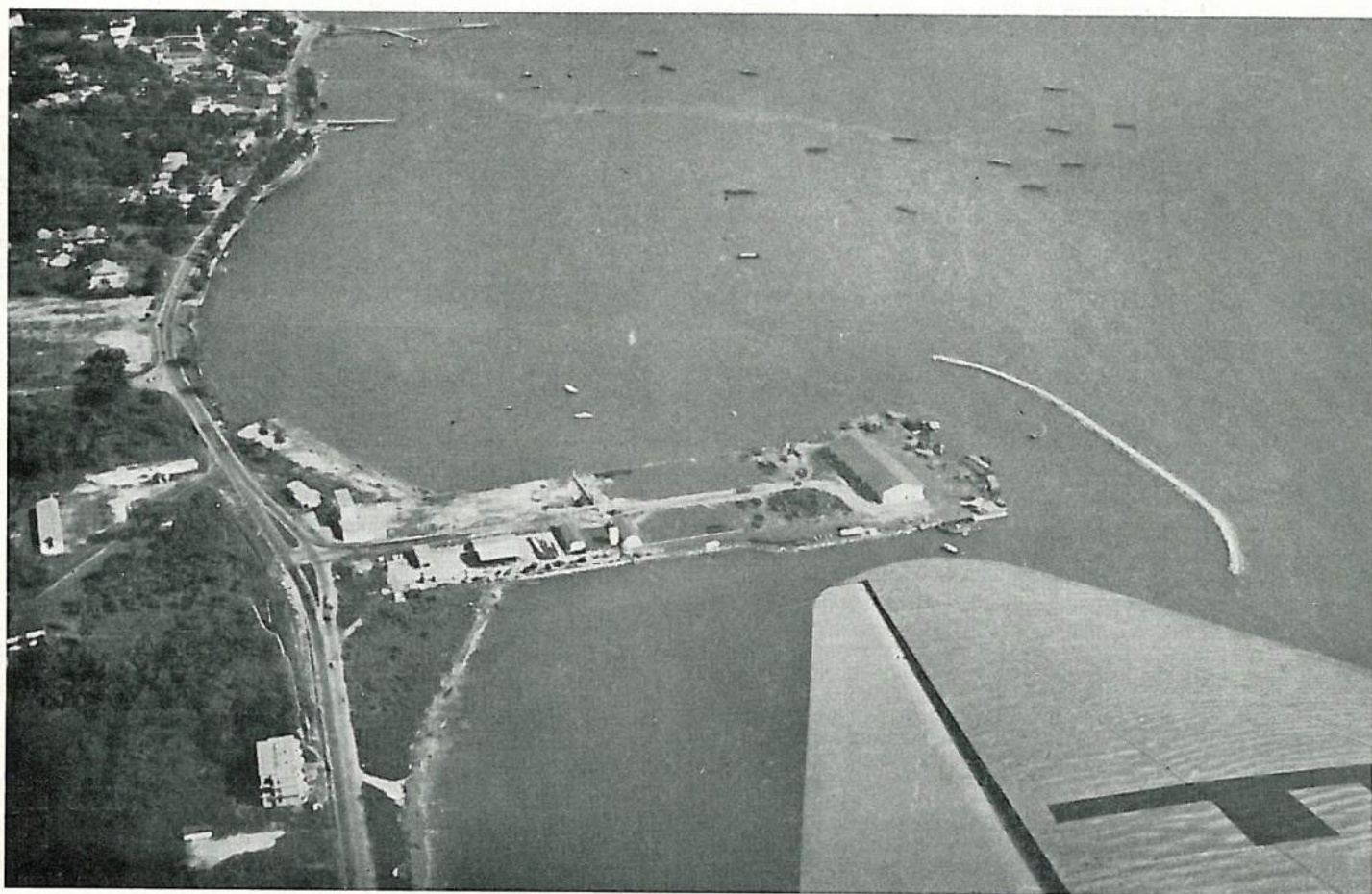
Alles für den Seemann
 Maßschneiderei für Uniform • Arbeitszeug
WILHELM LESCH
 Hamburg 11, Admiralitätstraße 39/40, Ruf 35 55 75

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 Oberseebrücke) • Tel. 34 35 28
BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG • REGENKLEIDUNG

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

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



Der Hafen von Libreville

„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.