

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Public Relations und Dienstleistung

Großbritannien zwischen EWG
und EFTA

Drei-Mächte-Kampf um eine
Eismeerinsel

Galionsfiguren

Achtung! Achtung! Hier spricht
Norddeich Radio

Petroleum in Barrels und Tanks

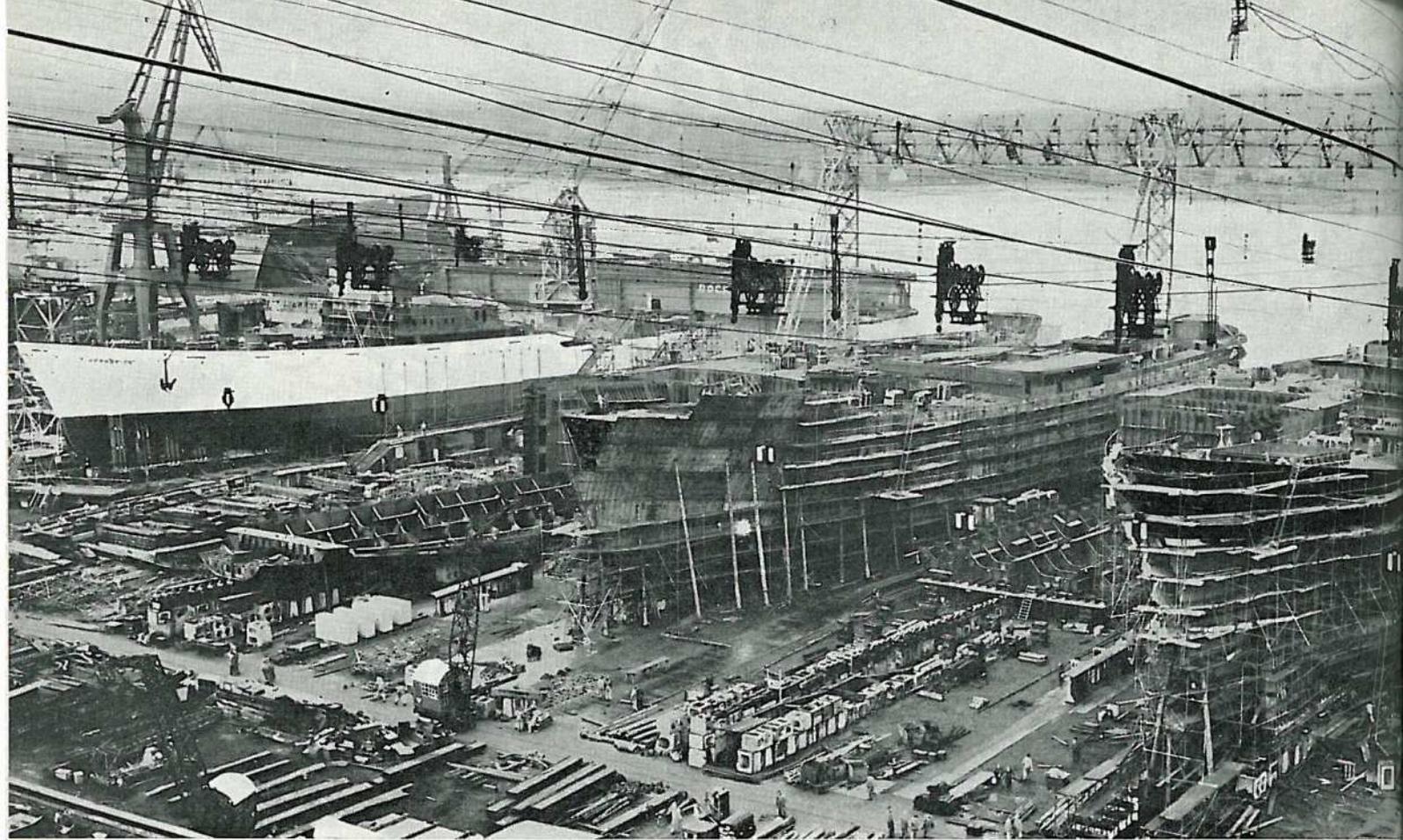
Gibt es noch Romantik

Energie und Erfolg

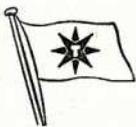
Schmuntzelauge



Hoch und trocken! — Vom Taifun bei Chittagong in's Reisfeld gesetzt



DEUTSCHE WERFT HAMBURG



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 · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

**HAGENUK-
FUNKGERÄTE**

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



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

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



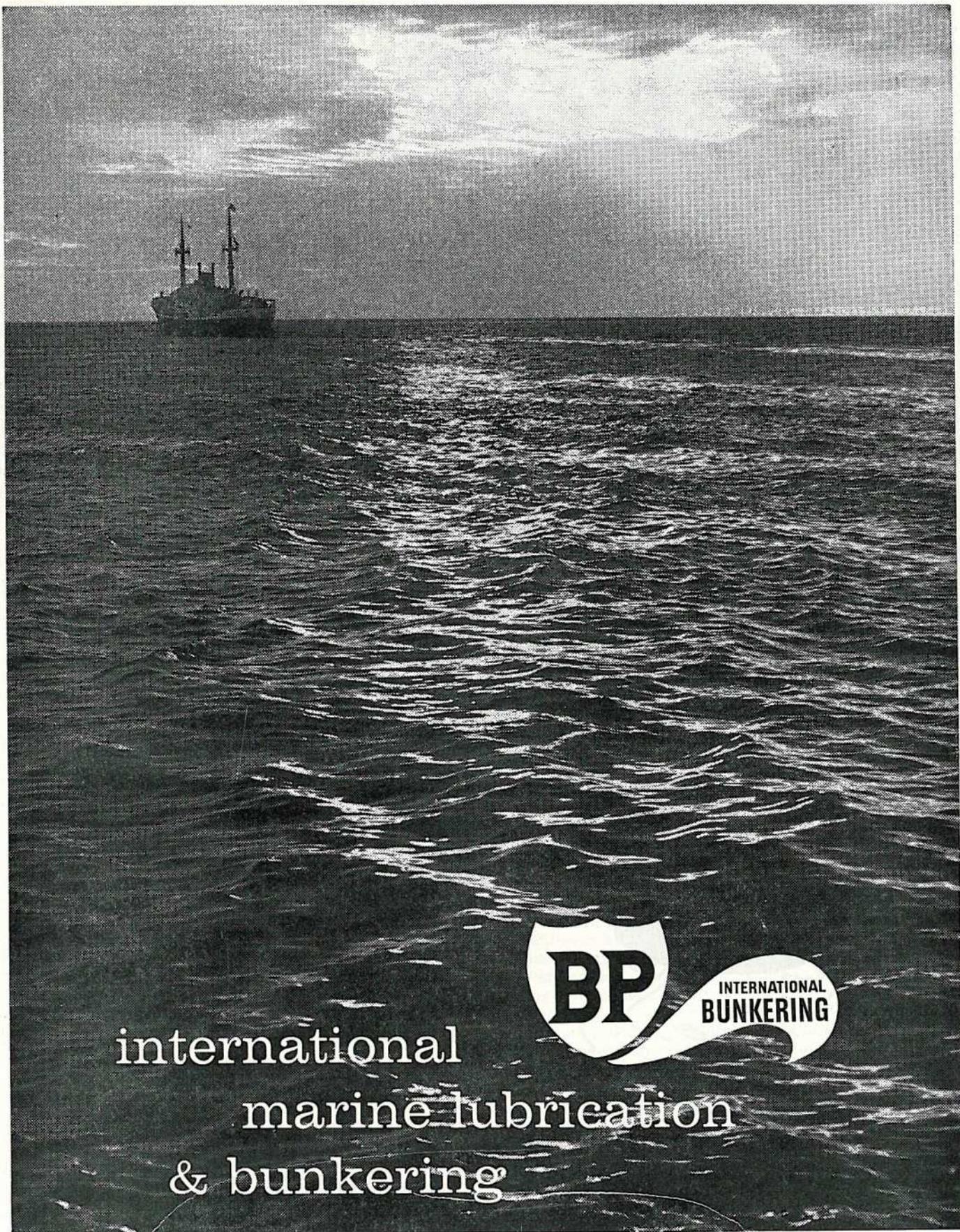
VOLKSWAGEN

Ausstellung und Verkauf

RAFFAY & CO.

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





international
marine lubrication
& bunkering



CORY BUILDINGS
FENCHURCH STREET
LONDON, E.C.3

GENERALBUNKERVERKAUFSAGENT DER

**BP TRADING
LIMITED**

BLUMENFELD & CO • TELEFON: HAMBURG 32 13 81



DAS ZEICHEN
FÜR
SCHUTZ
UND
SICHERHEIT

ALLIANZ VERSICHERUNGS-AG

Gegr.



1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe



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

der milde **Balle**

Kehrwieder

5. Jahrgang

August 1961

Nr. 8

Ein Begriff der modernen Wirtschaft: Übersetzt heißt Public Relations etwa Öffentlichkeitsarbeit oder -Beziehungen. Gemeint ist damit die Pflege dieser Beziehungen zur Außenwelt im Bereich eines Betriebes. Man hat erkannt, daß die Pflege dessen, wie sich ein Betrieb nach außen gibt, auch in Kleinigkeiten, eine außerordentlich große Wirkung hat.

Modern ist dieser Begriff insofern, als er zum Ausdruck bringt, daß für den Erfolg nicht nur harte an's Materielle gebundene Tatsachen wichtig sind, sondern auch solche aus dem Bereich der Psychologie. So wie es sich jeder Mensch gefallen lassen muß, nach seinem Äußeren und nach seinem Auftreten beurteilt zu werden, so hat für einen Betrieb das Auftreten, das Verhalten am Telefon beispielsweise, oder der Briefstil der Betriebsangehörigen entscheidenden Einfluß auf den Ruf und damit den Erfolg des Unternehmens. Es liegt auf der Hand, daß diese Public Relations für uns Seeleute in gewissem Sinne noch viel größere Bedeutung hat, denn nicht nur ein Betrieb, sondern Schiff, Reederei, Seefahrt, und im Ausland sogar unsere Heimat, werden zwangsläufig nach dem beurteilt, wie wir sind, wie unser Schiff ist und wie wir uns geben. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte man uns Seeleuten den Begriff Public Relations als etwas Neues bringen. Neu ist für uns daran nur der Name. Repräsentation und „Dein Schiff, Deine Visitenkarte“, diese Begriffe und ihre Inhalte waren in unserer Seefahrt schon Selbstverständlichkeiten, lange bevor man an Land an Public Relations dachte. „Im tausendjährigen Reich“ wurden wir von Staats wegen sogar als „Botschafter der Nation“ auf Reise geschickt. Hinzu kommt noch, daß ein gewisses Pseudokunstgenre in unserem Heimatland keine Gelegenheit ausläßt, unseren Beruf auf's Korn zu nehmen. Das hat uns nicht nur hellhörig gemacht, sondern uns auch das Gefühl eingepflanzelt, daß wir einen festen Platz auf dem Repräsentierteller haben, wo immer wir uns auch befinden. Andererseits hat uns immer schon Freude gemacht, Sympathien zu finden und zu erwecken, weil diese ja nicht nur uns, sondern unserem Schiff, unserer Reederei und unserer Heimat gelten und galten. Mit Public Relations stehen wir daher von jeher auf vertrautem Fuß. Immer befinden wir uns in Konkurrenz mit anderen Schiffen, anderen Reedereien, anderen Flaggen. Wir wissen, daß die anderen Seeleute uns genauso kritisch mustern, wie wir sie. Wir wissen, daß wir den guten Ruf von großer Sicherheit auf See und Sauberkeit auf unseren Schiffen genießen und zu wahren haben. Kommen Fremde zu uns an Bord, so haben wir es uns angewöhnt, ganz unbeußt zum Repräsentanten zu werden. Und

Am Peilkompaß Public Relations und Dienstleistung

genauso wie wir ein Land oder einen Hafen, den wir anlaufen, zuerst nach Lotsen, Agenten und Zollbeamten beurteilen, die uns gewissermaßen als erste Repräsentanten ihres Landes an Bord geschickt werden, genauso wissen wir, wie stark meinungsbildend diese Leute wirken, wenn sie daheim bei ihren Landsleuten über uns, unseren Bordbetrieb und unsere Gastlichkeit berichten.

Es ist ja etwas anderes, ob man Ware zu verkaufen hat, die für sich selbst und ihre Herstellungsfirma spricht, oder ob man Dienstleistungen anzubieten hat. Unsere Reedereien bieten im scharfen internationalen Wettbewerb ihre Dienste für den Transport von Menschen und Gütern über See an. Sagt uns eine Ware zu, so bezahlen wir gern den geforderten Preis. Sagen uns aber die Dienste eines Kellners, Frisörs oder Taxichauffeurs zu, so sind wir geneigt, ein Trinkgeld zu geben. Das bedeutet eine Anerkennung des ganz Persönlichen, das jede Dienstleistung kennzeichnet. Solche riesigen Dienstleistungsbetriebe wie Reedereien oder auch Stauereien, sind, ins Große übersetzt, genauso auf die vielen diffizilen Dreingaben aus dem menschlichen Bereich angewiesen, wie es bei kleinen Dienstleistungen der Fall ist. Die Durchführenden der Dienstleistung, die unsere Reederei anbietet und verkauft, sind wir. Wir produzieren ja nicht nach eingefahrenem und ausgeklügeltem Fließbandsystem Ware, sondern wir müssen das Vertrauen, das unsere Reeder bei der sehr kritischen Kundschaft der Ablader in aller Welt erwirbt und genießt, mit jedem Passagier, mit jedem Kollo, mit jeder Tonne immer wieder von Grund auf zu bessern und zu erhalten su-

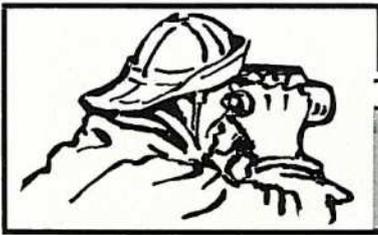
chen. Das fängt beim Bordgeist, beim Bordklima an und geht über Höflichkeit, Korrektheit, Zuverlässigkeit bis zum letzten Brett Stauholz, bis zum Fleischhaken im Drahtstropp, bis zum Takling an der Signalleine. Nicht umsonst geht das Wort von der „witten Farf“ eines sterbenden Bootsmannes bei uns um. Und die von der „schwarzen Zunft“ setzen alles daran, ihrem Namen Unehre zu machen und legen größten Wert darauf, daß ein Blick in den Maschinenschacht einen erfreulichen Anblick bietet. Denn wir sind es gewohnt, bedingt auch durch unser enges Zusammenleben an Bord, daß man uns viel schärfer unter die Lupe nimmt, als es an Land der Fall ist. Von jeder Kleinigkeit geht etwas auf die Qualität der Dienstleistung über, von der wir alle leben.

Weil jede Tonne Ladung, sei sie flüssig, Schüttladung oder Stückgut, und ganz besonders jeder Passagier bei uns weder aus dem Aktenregal kommt oder von einem monotonen Fließband abläuft, sondern weil sie uns vielmehr immer wieder vor neue Probleme stellen, weil ein Schiff eben keine stationär produzierende Industrie oder Maschine ist, und weil jede Reise in allen Einzelheiten auf Erfolg geplant und durchgeführt werden muß, deshalb erfordert unser Beruf immer wieder neu ganz individuell ausgerichtete Sorgfalt und eine Zuverlässigkeit, die sich durch Vielseitigkeit auszeichnen muß. Eine Dienstleistung, wie wir sie durchführen, erfordert in viel höherem Maße das ganz Persönliche unseres Einsatzes, als organisierbare und reglementierbare Produktion. Auch weil unsere Schiffe letzten Endes nicht auf Schienen fahren, kommt es bei unserer Seefahrt viel mehr auf persönliche Entscheidungen und Entschlüsse an, als in anderen Berufen. Dienstleistung zur See ist das Gegenteil von Sturheit, bedeutet vielmehr den Einsatz von außerordentlicher Wendigkeit, ja sogar von schöpferischer Phantasie. Diese aber ist, wie wir in Loccum hörten, ein Kind der Liebe, der Liebe zu unserem Beruf.

Der Wachoffizier

Seefahrt aus der
Baldgastperspektive





POLITIK

Zeit der Entscheidung

Mit der Erklärung des Präsidenten der Vereinigten Staaten, Kennedy, ist ein neues Blatt der Geschichte aufgeschlagen worden. Das Zusammenleben der Völker aller Erdteile hat einen neuen Inhalt bekommen, ganz gleich ob der Krenl sich durch die amerikanischen Pläne beeindruckt zeigt oder ob er nach bekanntem Rezept den Spieß umdreht. Die Positionen sind klar umrissen, und es gilt, sich zu ihnen zu bekennen oder sie abzulehnen. In den letzten Jahren hatte es sich bei manchen kleineren Völkern und Staaten eingebürgert, erst nach der einen, dann nach der anderen Seite die Hand aufzuhalten. Wer am meisten gab, war der „Meistbegünstigte“. Dieses Spiel dürfte allmählich durchschaut und abgegolten sein. Wenn z. B. der Ministerpräsident von Ghana in Moskau erklärt, er habe Verständnis für die kommunistischen Pläne in Sachen Berlin und Deutschlandfrage (nach anderen Meldungen soll sogar das Wort Einverständnis gefallen sein), dann darf er sich nicht wundern, wenn seine Wünsche in Sachen Entwicklungshilfe nicht so erfüllt werden, wie er sich das gedacht hat.

Dunkles Afrika

Unter der Parole „Afrika den Afrikanern“ erstreben die Eingeborenen die volle Unabhängigkeit und hoffen ohne Europäer auskommen zu können. Schon sind Umsiedler dabei, sich in Argentinien eine neue Heimat zu suchen. Sie kommen aus Marokko, Algerien, Tunesien, dem Kongo und auch aus Kenia. Wie es heißt, fördern ehemalige Siedler aus den französischen Besitzungen in Nordafrika im Einvernehmen mit den argentinischen Behörden diese Aktion. Nicht alle eingeborenen Afrikaner sehen diese Entwicklung mit Befriedigung. Es gibt viele, die diese Vorgänge bedauern und mit dem schwarzen Nationalismus nicht konform gehen. Noch sind vielen die Nöte in Erinnerung, die im Kongo nach dem schroffen Bruch mit Belgien eintraten und die heute noch nicht behoben sind. Noch keine 170 Millionen Menschen leben auf dem Riesenkontinent Afrika, der größer ist als Europa und die Vereinigten Staaten zusammen. Der größte Teil des Gebietes ist wirtschaftlich nicht nutzbar, ja die Struktur des Landes ist dem menschlichen Leben vielfach feindlich. Viele Eingeborene sind krank; sie leben heute noch in Hütten, die so aussehen wie zu Urväter Zeiten. Zweifellos hat die europäische Zivilisation in den Städten nicht immer nur Gutes gebracht. Aber wieviel Ärzte und Forscher haben in den Regenwäldern und in den Savannen Leben oder Gesundheit geopfert! Denken wir an Albert Schweitzer, der 1913 sein inzwischen berühmt gewordenes Negerhospital in Lambarene gründete. Nach einer amerikanischen Untersuchung sollen die in Europa und Amerika studierenden jungen

Neger eher den Wunsch haben, Politiker zu werden als Arzt oder Ingenieur.

Konferenz in Montevideo

Das Weiße Haus hat den brasilianischen Staatspräsidenten Quadros für Dezember zu einem Besuch in Washington eingeladen. Kurz vordem erhielt Quadros eine Einladung nach Moskau. Ob der viel Umworbene beide Einladungen annehmen wird, steht noch dahin. Vermutlich wird er es tun. Die diplomatischen Beziehungen Brasiliens zu Moskau waren im Jahre 1947 abgebrochen worden. Eine Wiederaufnahme wird jetzt vorbereitet. Die Sowjetunion hat der Regierung in Rio de Janeiro beträchtliche Kredite angeboten. Im August findet in Montevideo die Konferenz der OAS, der „Organisation der Amerikanischen Staaten“, statt. Aus Washington wird der Staatssekretär Dillon teilnehmen. Daß er keine leichte Aufgabe übernommen hat, zeigt ein Blick auf die Schwierigkeiten, die 1958 Nixon und 1961 Stevenson als offizielle Vertreter der USA in Südamerika hatten. Gerade angesichts der Spannung, die zwischen dem Norden und dem Süden besteht, läßt es sich Kennedy angelegen sein, die Konferenz der „Amerikanischen Staaten“ zu stützen, um eine Bereinigung der Atmosphäre vorbereiten zu helfen. Die Spannungen sind überwiegend wirtschaftlicher und sozialer Natur. Die „Yankees“ sind reich, während die Südländer — von Ausnahmen abgesehen — als weniger begütert gelten, ja in manchen Landstrichen Not leiden. Was können die USA-Leute dafür? Nun, man wirft ihnen vor, daß sie zahlreiche Länder des Südens einseitig zu Rohstoff- und Lebensmittel-Lieferanten gemacht und Mono-Kulturen gezüchtet haben, die sie in Abhängigkeit stürzten.

Magdeburg, in dessen Dom Otto der Große seine Ruhestätte erhielt, wurde im Kriege zu 50 % zerstört. In Mitteldeutschland ist es ein erstrangiger Platz für Eisen- und Stahlindustrie, Maschinenbau und Güterumschlag (Elbe, Mittellandkanal). Man hat zwar den Dom wieder aufgebaut, ist aber nicht vor der Zerstörung anderer Kirchen zurückgeschreckt. Nach sowjetischem Muster wird das Gesicht der Stadt vom Zentralplatz bestimmt, der sich vom Hauptbahnhof bis zum Elbe-Hafen erstreckt und für die 260 000 Einwohner als Aufmarschgebiet dient.
UNTEILBARES DEUTSCHLAND.

War hier die Bananenernte schlecht, fielen dort die Kupferpreise, stockte anderwärts der Kaffeeabsatz, dann brachen Katastrophen herein, die gerade die ärmeren Schichten schwer betrafen. Kann man es den Südländern verdenken, wenn sie versuchen, mehr Selbständigkeit zu gewinnen? Keineswegs. Vielleicht zeigt die Konferenz von Montevideo neue Wege.

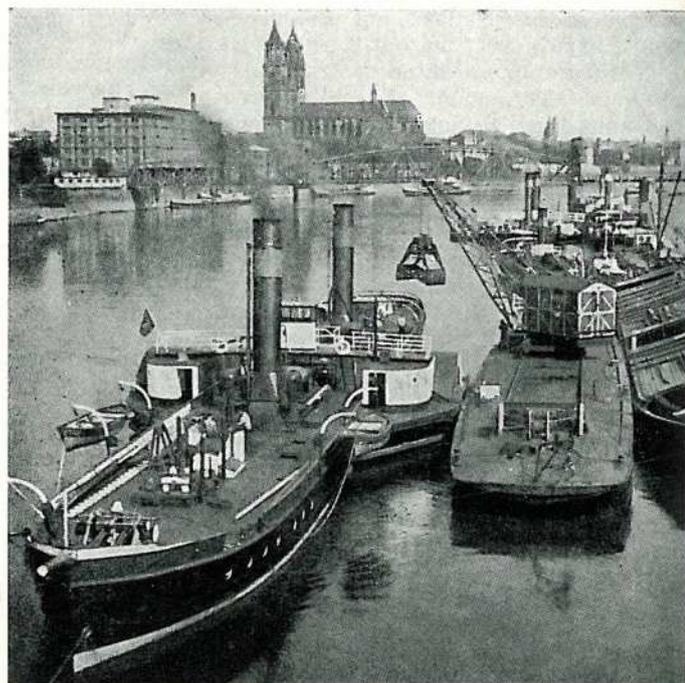
Auch der Westen kann offensiv werden

Um noch einmal das Berlin-Problem anzurühren, das zum Kernpunkt der Weltpolitik geworden ist, darf gesagt werden, daß es keine Lösung gibt, die nicht zugleich die deutsche Lösung umfaßt. Anstatt ängstlich den 31. Dezember abzuwarten, den Chruschtschow festgesetzt hat, könnte auch der Westen offensiv werden und eine frühere Lösung fordern. Alle Beteiligten finden sich auf einer Konferenz zusammen, und nicht nur die Wiedervereinigung Deutschlands, sondern auch das Selbstbestimmungsrecht und die freien Wahlen für Osteuropa könnten hier bereinigt werden. Das wäre ein Spiel mit offenen Karten. Wer ihm aus dem Wege geht, hat etwas zu verbergen. Mit Nachdruck setzt sich die amerikanische Zeitschrift „LIFE“ für ein solches Verfahren ein. Sie schreibt unter anderem: „Da es Chruschtschow nun einmal für richtig befunden hat, die Berliner Frage aufzuwerfen, warum sollte Kennedy seinerseits nicht darauf bestehen, daß die Frage des Rechts der Ostdeutschen auf Selbstbestimmung durch freie Wahlen aufgegriffen wird, wie dies Stalin in Jalta und Potsdam und Chruschtschow in Genf im Jahre 1955 versprochen hatten? Desgleichen sollten eben diese Rechte endlich auch für die Polen, Ungarn, Rumänen und Bulgaren gefordert werden, um nicht auch die Bevölkerung der baltischen Staaten zu nennen; Rechte, die in Verträgen schriftlich niedergelegt sind, die von den Russen seit dem Ende des Krieges systematisch verletzt worden sind.“ Dem ist nichts hinzuzufügen.

Fritz Roßberg

*
*

Auch das ist unser schönes Deutschland



Großbritannien zwischen EFTA und EWG

Neben der Auswirkung der politischen Ereignisse auf die allgemeine Wirtschaftslage haben in der wirtschaftspolitischen Diskussion des letzten Monats erneut die Fragen der ökonomischen Einigung Europas im Mittelpunkt gestanden. In Bonn fand am 19. Juli 1961 die Konferenz der Staats- und Regierungschefs der sechs EWG-Staaten statt. Diese Konferenz ist als ein weiterer Schritt auf dem Wege nach Europa aufzufassen.

Auf der anderen Seite verstärken sich offenbar in Großbritannien, das nicht zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) gehört, sondern Mitglied der Europäischen Freihandelszone (EFTA) ist, die Überlegungen, ob es nicht notwendig ist, von der EFTA in die EWG überzuwechseln und sich damit nicht nur zur wirtschaftlichen, sondern auch zur politischen Einigung Europas zu bekennen. Diese Überlegungen in Großbritannien sind für die deutsche Wirtschaft und für die gesamte europäische Zukunft von entscheidender Bedeutung. Sie sind allerdings nur verständlich, wenn der Unterschied zwischen diesen beiden europäischen Wirtschaftszusammenschlüssen bekannt ist.

Die sogenannte EFTA oder European Free Trade Association, häufig auch als Europäische oder Kleine Freihandelszone bezeichnet, wurde nach schwierigen Vorarbeiten, die sich auf mehrere Monate erstreckten, am 20. November 1959 ins Leben gerufen. An diesem Tage unterzeichneten die Minister der sieben Mitgliedsstaaten in Stockholm das Übereinkommen über die Errichtung dieser Organisation. Die EFTA ist damit wesentlich jüngeren Datums als die EWG, deren Gründungsvertrag bereits am 25. März 1957 in Rom unterzeichnet und schon mit dem 1. Januar 1958 wirksam wurde. Während der EWG Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien, Luxemburg und die Niederlande als Mitgliedsstaaten angehören, setzt sich die EFTA aus Norwegen, Dänemark, Schweden, Österreich, Portugal, Großbritannien und der Schweiz zusammen.

Zwischen den wirtschaftlichen Zielsetzungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Freihandelszone besteht eigentlich kein grundlegender Unterschied. Ebenso wie die EWG-Staaten erwarten auch die in der EFTA zusammengeschlossenen Länder von dieser Gemeinschaft eine Stärkung ihrer Volkswirtschaften, die Förderung der wirtschaftlichen Expansion, Vollbeschäftigung, finanzielle Stabilität und die Hebung des Lebensstandards. Auch die Mitglieder der EFTA sind der Meinung, daß diese Gemeinschaft ihnen die Vorteile des erweiterten Binnenmarktes, einer rationelleren Ausnutzung der Rohstoffquellen bieten wird. Während die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft in letzter Konsequenz nicht nur die wirtschaftliche, sondern auch die politische Einigung Europas zum Ziele hat, fehlt diese letzte Zielsetzung bei der EFTA völlig. Daher überläßt die EFTA ihren Mitgliedern auch eine viel größere wirtschaftliche Dispositionsfreiheit als es innerhalb der EWG möglich ist. Probleme einer gemeinsamen Handelspolitik, der Harmonisierung der Steuern oder der Soziallasten gibt es bei der EFTA nicht.

Abgesehen davon, daß die EWG im Gegensatz zur EFTA auch eine gemeinsame Agrarpolitik und eine Harmonisierung der Sozial-

politik anstrebt, ergibt sich der Hauptunterschied zwischen beiden Wirtschaftszusammenschlüssen vor allem aus der verschiedenen Zollpolitik. In der EWG sollen in den nächsten 10 Jahren nicht nur die Zölle und die mengenmäßigen Einfuhrbeschränkungen im Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten selbst abgebaut werden, sondern es soll gleichzeitig ein gemeinsamer und für alle Mitglieder einheitlicher Außenzoll errichtet werden. Dieses Ziel bedeutet, daß nach der Beendigung der sogenannten Übergangszeit alle Einfuhren in den EWG-Raum unabhängig von dem Einfuhrland mit dem gleichen Zollsatz belastet werden, während es im Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten keine Zölle oder sonstige Beschränkungen mehr geben wird. Es ist klar, daß es mehreren europäischen Ländern mit traditionell niedrigen Zollsätzen — wie z. B. der Schweiz — sehr schwer gefallen wäre, der EWG beizutreten. Der Anschluß an die EWG hätte ohne Zweifel eine Erhöhung der Zollerate bewirkt und damit die Exportwirtschaft erheblich benachteiligt. Aus diesem Grunde ist die EFTA einen anderen Weg gegangen. Das Übereinkommen zur Errichtung der EFTA enthält zwar ähnliche Regelungen für den Abbau der Zölle und der mengenmäßigen Beschränkungen im Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten. Der Hauptunterschied besteht aber darin, daß ein gemeinsamer Außenzoll nicht vorgesehen ist. Daher fallen innerhalb der EFTA zwar die Binnenzollgrenzen fort — im Verkehr mit dritten Ländern ist jedes Mitglied jedoch nach wie vor völlig frei und unabhängig.

Die gemeinsame Zollpolitik der EFTA begann am 1. Juli 1960 mit dem Abbau der Einfuhrzölle um etwa 20 %. Nach dem ursprünglichen Plan sollen weitere Senkungen in den ab 1961 folgenden Jahren vorgenommen werden, so daß damit gerechnet werden kann, daß der gesamte Zollabbau spätestens zu Beginn des Jahres 1970 beendet ist. Hinsichtlich des Abbaus der mengenmäßigen Einfuhrbeschränkungen haben sich die Länder verpflichtet, ihre Einfuhrkontingente jährlich um mindestens 20 % zu erhöhen, so daß spätestens nach 10 Jahren alle Hemmnisse des Warenverkehrs im Verkehr mit den Mitgliedsstaaten fortgefallen sind.

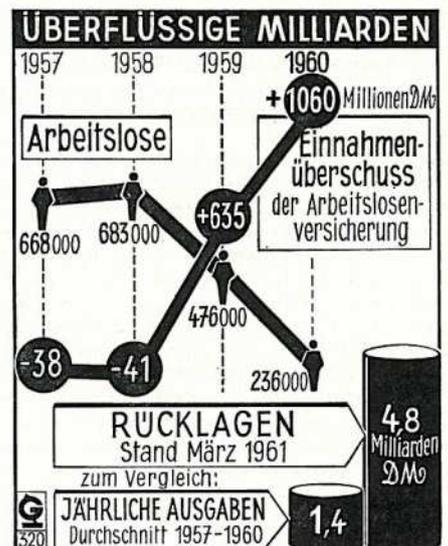
Da die EFTA wesentlich stärker auf die wirtschaftlichen Unterschiede ihrer Mitglieder Rücksicht nimmt und vor allem auch keinen politischen Zusammenschluß anstrebt, ist ihre Gesamtposition naturgemäß nicht unerheblich schwächer als die der EWG. Schwierigkeiten bereitet insbesondere die Frage der Ursprungszeugnisse für die von den einzelnen Staaten importierten Waren. Diese werden benötigt, um unterscheiden zu können, ob die beispielsweise nach Schweden gelieferten Produkte aus einem Mitgliedsland der EFTA stammen oder von dritten Ländern importiert wurden. In

dieser Hinsicht sind zwar bestimmte Regeln ausgearbeitet, doch bleibt es sehr fraglich, ob sie tatsächlich zu dem gewünschten Erfolg führen.

Für die deutsche Wirtschaft ist es von sehr erheblicher Bedeutung, ob Großbritannien sich dazu entscheiden kann, der EWG beizutreten, bzw. ob es gelingt, auch mit den übrigen EFTA-Ländern den so häufig diskutierten „Brückenschlag“ herzustellen. Dies geht allein daraus hervor, daß der Anteil der EFTA-Länder an dem gesamten Export der Bundesrepublik im Jahre 1960 etwa die gleiche Höhe aufwies wie der Anteil der EWG-Länder. Während 28 % der deutschen Ausfuhr in die EFTA-Länder geliefert wurden, liegt der Anteil der EWG-Länder mit 29,5 % nur um etwas mehr als 1 % höher. Die Umsätze im Waren- und Dienstleistungsverkehr mit den EFTA-Ländern waren ihrem absoluten Betrag nach mit 36,5 Milliarden DM im Laufe des Jahres 1960 sogar um reichlich eine Milliarde DM größer als die entsprechenden Umsätze mit den EWG-Ländern. Auch für die deutsche Seeschifffahrt ist diese Entwicklung von sehr großem Interesse, da die Handelsflotten der EFTA-Länder, die eine Gesamttonnage von fast 40 Mio BRT umfassen, mit etwa 30 % an der Welthandelsflotte beteiligt sind. —S—

Reserven für dreieinhalb Jahre

Die niedrigste je erreichte Arbeitslosenzahl und der höchste je verzeichnete Einnahmeüberschuß — beides im vergangenen Jahre — haben die Bundesanstalt für Arbeitslosenversicherung zur Kapitulation gezwungen: Für zunächst ein halbes Jahr, von August 1961 bis Januar 1962, will sie auf die Beiträge zur Arbeitslosenversicherung verzichten. Diesen Einnahmeausfall kann die Bundesanstalt müheles verschmerzen; ist doch ihr Rücklagenpolster bis zum März 1961 auf mehr als 4,8 Milliarden DM angeschwollen.





Vizeadmiral Friedrich Oskar RUGE,

der Inspekteur der Bundesmarine, übergibt seine Amtsgeschäfte Mitte August an seinen Nachfolger Konteradmiral Karl-Adolf Z e n k e r. Admiral Ruge, 1894 in Leipzig geboren, trat 1914 in die Marine ein. Er fuhr auf Linienschiffen, Kreuzern und Minensuchbooten, befaßte sich mit Fragen der Minenwaffe, studierte auf der Technischen Hochschule in Berlin und bestand die Dolmetscherprüfung in Englisch und Italienisch. Später wurde er Führer der Minensuchboote, Befehlshaber der Sicherungstreitkräfte West und Chef anderer höherer Kommandostellen.

Mehrere militärhistorische Bücher und die lustige Schrift „Otttern und Drachen“ zeigen das vielseitige Können und die Schaffenskraft des Admirals. Als Vizeadmiral Ruge im Jahre 1956 an die Spitze der Bundesmarine trat, erwies sich seine breite Ausbildung, seine Spezialkenntnisse im Schiffbau und in anderen technischen Fragen sowie seine Sprachkenntnisse als äußerst wertvoll. Aus den bescheidenen Anfängen des Jahres 1956 entwickelte sich bis 1961 unter Admiral Ruge eine unseren Verhältnissen angepaßte kräftige Marine.

Heute verfügt die Bundesmarine über 205 Kriegs- und Hilfsschiffe und über etwa 120 Flugzeuge verschiedener Typen. Im Dienst sind 6 Zerstörer, 1 Geleitboot, 37 Schnellboote, 24 Küstenminensuchboote, etwa 30 schnelle Minensuchboote, 18 Küstenwachboote, 6 Landungsboote, 1 Torpedofangboot, 33 Schulschiffe und Schulboote für Ausbildungszwecke, ferner 42 Spezialfahrzeuge wie Troßschiffe, Tender und sonstige Hilfsschiffe. Die Marineflieger, ein fester Bestandteil der Bundesmarine, verfügen über 63 Sea Hawk, 16 Fairey Gannet, 17 Verbindungsflugzeuge vom Typ Do 127 und Pembroke, 10 Hubschrauber und 14 Schul- und Seenotflugzeuge.

In der Bundesmarine stehen heute etwa 24 500 Mann, davon rund 1900 Offiziere, 8000 Unteroffiziere und 14 500 Mannschaften. Etwa 60 v. H. des Personals ist eingeschifft. Der Anteil der Binnenländer beträgt etwa 80 Prozent, wie es eigentlich immer der Satz war.

Unter dem Kommando der Flotte stehen die Führungsstäbe des Befehlshabers der Seestreitkräfte der Nordsee und des Befehlshabers der Seestreitkräfte der Ostsee sowie die sogenannten Typ-Kommandos wie das Kommando der Zerstörer, der Schnellboote, der Minensuchboote, der Amphibischen Streitkräfte und der Marineflieger.

Unter dem Kommando der Marineausbildung stehen das Kommando der Schulschiffe mit den Schulschiffen und Schulbooten,

Flotten-Umschau

drei Fachkommandos, zehn Schulen, die Ausbildungseinheiten und die Stammdienststelle der Marine. Ferner besteht ein selbständiges Schiffserprobungskommando. Die Hauptsäulen der Marine sind demnach die Flotte mit ihren schwimmenden Einheiten, die Flottenbasis mit ihren Stützpunkten, Depots und Troßschiffen sowie die Ausbildung mit ihren Schulfahrzeugen, den Fachkommandos, Schulen und Ausbildungsabteilungen an Land.

Fahrzeuge gleicher Typen sind in Geschwadern von 3 bis 10 Einheiten zusammengefaßt. Es gibt zwei Zerstörergeschwader, 4 Schnellbootgeschwader, 4 Küstenminensuchgeschwader, 3 Schnelle Minensuchgeschwader, 2 Küstenwachgeschwader, ein Landungsgeschwader und das Flottendienstgeschwader. Einige Geschwader sind noch nicht vollzählig.

Die Schulfahrzeuge, die nicht in Geschwadern zusammengefaßt sind, gehen auf Ausbildungsreisen in das Ausland oder fahren für Lehrgangszwecke oder Erprobungen in den eigenen Gewässern. Die Auslandsreisen haben besondere Bedeutung für die navigatorische, technische und seemännische Ausbildung und die Pflege der Verbindungen zu anderen Nationen und den Auslandsdeutschen. Die Bundesmarine fährt mit kleinen Fahrzeugen nach Übersee.

Diese Aufzählung zeigt, was unter Vizeadmiral Ruge aufgebaut worden ist. Zur Verabschiedung des Inspektors am 1. August wurde in Kiel ein besonderes Zeremoniell durchgeführt, zu dem mehr als 50 Fahrzeuge zur Flottenparade versammelt waren. Offiziere pulten den scheidenden Inspekteur vom Zerstörer 3 zur Scharnhorstbrücke. Die Feier klang mit dem großen Zapfenstreich aus, die Schiffe waren festlich illuminiert.

Anschließend verabschiedete sich der Inspekteur in den größeren Stützpunkten der Marine von seinen Soldaten und besuchte einige Werften. Die Verabschiedung von den Kreisen der Seeschifffahrt und Seeverkehrs erfolgte bereits im Juli. Die gute Zusammenarbeit mit diesen Kreisen lag Vizeadmiral Ruge besonders am Herzen.

*

An der Küste des Staates Yemen am Roten Meer wurde im Laufe der letzten drei Jahre bei Hodeida mit Unterstützung der Sowjetunion der neue Hafen Achmedi ausgebaut.

Einheiten der Seestreitkräfte der UdSSR operierten im Juni/Juli in zwei Flottenverbänden im Nordatlantik zwischen Jan Mayen, Island und Schottland. Eine sowjetische U-Boot-Flotille von acht Booten durchfuhr mit ihrem Begleitschiff im Juni, von Albanien kommend, die Straße von Gibraltar und den Kanal. Da es sich um Boote älterer Bauart handelte, wurde in der Presse die Vermutung ausgesprochen, daß diese Fahrzeuge zur Modernisierung in die UdSSR überführt wurden und durch neuzeitlichere Typen ersetzt werden sollen.

Der bisherige Oberkommandierende der amerikanischen Marine, Admiral Burke, trat in den Ruhestand. Sein Nachfolger wurde der 54jährige Admiral Anderson, der bisher Befehlshaber der 6. US-Flotte im Mittelmeer war. Dieser große Flottenverband wurde kürzlich verstärkt und besteht nunmehr aus 3 Flugzeugträgern, 2 schweren Kreuzern, 22 Zerstörern und 30 Troßschiffen. Der US-amerikanische Kreuzer „Northampton“ (17 000 t), der 1958 zu einem Besuch in Hamburg lag, wurde zum schwimmenden Hauptquartier der US-Luftverteidigung ausgebaut. Das Schiff verfügt über zahlreiche Fernmeldeeinrichtungen und Ortungsgeräte.

Die japanische Marine hat den Bau eines 11 000 t großen Hubschrauber-Trägers vergeben. Dieses Fahrzeug, das nach etwa 2 Jahren fertiggestellt sein wird, soll als Kern eines Mehrzweckverbandes dienen. Die Hubschrauber sollen zum Minensuchen, zur U-Bootabwehr und als Lufttransporter bei Landungsunternehmen eingesetzt werden.

In Großbritannien wurde ein neuer Typ eines Radargeräts für U-Boote und U-Jagdfahrzeuge eingeführt. Die Schnelligkeit der Ortung soll damit erheblich heraufgesetzt werden.

Die internationale Sail Training Association auf dem Flaggschiff H.Q.S. „Wellington“ in London hat Start und Ziel der sechsten Regatta der Großsegler im August 1962 festgelegt. Abgangsort ist die Tor Bay am Westende des Kanals, Zielhafen ist Rotterdam. In Dartmouth findet vorher ein Freundschaftstreffen der Besatzungen der beteiligten Segelschiffe statt. Mit der Teilnahme der „Gorch Fock“ an dieser Regatta wird gerechnet. —R—

Sport an Bord

MS „Walvis Bay“

Am 29. Mai 1961 hatten wir in Rotterdam das Glück, mit unserem Reedereiflagschiff MS „Kaalpland“ zusammenzuliegen. Ein Fußballspiel konnte sofort arrangiert werden. Ausgetragen wurde es im wunderschönen Seaman's Sport Centre. In der bisher ungeschlagenen Fußballmannschaft der „Kaalpland“ fanden wir einen Gegner vor, der uns wegen seiner Trainiertheit teilweise allerhand zu schaffen machte. Nachdem es bis kurz vor Schluß 6:0 für die „W. B.“ stand, kam die „K.“ durch einen sehr schön getretenen Eckball zu guter Letzt doch noch zu ihrem Ehrentor.

In Durban fand am 24. 6. ein Spiel gegen das deutsche MS „Kalahari“ statt. Auf dem Platz der dortigen Seemannsmission wurde hart gekämpft. Die Fußballer der „K.“, fast alles ehemalige Vereinsspieler, waren anscheinend ziemlich neu an Bord. Wie sie selbst sagten, hatten sie noch nie zusammen gespielt. Sie fanden also verständlicherweise keinen rechten Kontakt zueinander. Unsere 3 ersten Tore (in der 2., 6. und 24. Minute), trugen auch nicht gerade zur Aufmunterung unseres Spielpartners bei, zumal, trotz größter Anstrengungen, kein Gegentor erzielt wurde. In der zweiten Halbzeit spielten wir fast nur auf der gegnerischen Hälfte. Unser Sturm war großartig in Form und ließ es noch sechsmal im gegnerischen Tor klingeln. Mit 9:0 mußte sich unser tapferer Gegner geschlagen geben. Wegen großer Hitze wurde nur zweimal 30 Minuten gespielt. Der Schiedsrichter, ein farbiger Angestellter der Seemannsmission, machte seine Sache recht gut. Es war im großen und ganzen ein sehr faires Spiel, und wir hoffen bei unserer nächsten Begegnung auf ein neues.

Am 5. 7. vermittelte uns die Seemannsmission in Beira ein Treffen gegen den englischen Dampfer „King Malcolm“. Die großartig aufeinander eingespielte Mannschaft des Tommys lieferte uns das bisher schnellste Spiel. Der schiedsrichtende Seemannspastor brauchte kaum einmal einzugreifen. Der Gegner kam an unserer Hintermannschaft nicht vorbei, weil sie herrlich stoppte, und mußte sich mit 6 Toren geschlagen geben. An diesem 6:0-Ergebnis änderte auch die besonders in der zweiten Halbzeit ins Treffen geführte berühmte englische Härte nichts.

Die Engländer revanchierten sich für diese Niederlage am selben Abend im Seemannsheim in einer Sportart, in der wir ziemlich ungeübt waren. Sie schlugen jeden einzelnen von uns haushoch im Tischtennis.

Jürgen Fritzenwalder

Drei-Mächte-Kampf um eine Eismeer-Insel

Fast tausend Seemeilen südlich der sturmgepeitschten letzten Stadt Chiles am Südspitz des Kontinentes, Punta Arenas, liegt die bis vor nicht zu langer Zeit völlig unbeachtete kleine Insel Deception. Ihre Gestalt ist gekrümmt wie ein Frühstückskipfel, eingefroren im Eis der Antarktis, Neunzehn Kilometer lang ist nicht viel für eine Insel im Weltmeer. Ein Vulkan erhebt sich dort auf 500 Meter. Mit Recht waren die Einwohner dieser Insel seit Urbeginn nur tausende befrachte, schnatternde Pinguine. Vielleicht hie und da ein verschlagener Walfischfänger. 1828 entdeckte ein Engländer die Insel und gab ihr nicht zu Unrecht den Namen „Deception“ — „Enttäuschung“. Und der amerikanische Forscher und Freund Amundsens, Lincoln Erlsworth, schrieb viele Jahre später in sein Notizbuch: „Ich habe noch nie eine traurigere Reise erlebt als die zur Insel Deception“.

Und nun? — Da haben sich auf diesem gottverlassenen, von Eis überzogenen Erdstück drei Staaten in getrennten „Garnisonen“ niedergelassen, Vorposten von zehn oder fünfzehn Mann. Sie vertreten England, Argentinien und Chile. Das ging in allem Frieden, wie eben Nachbargarnisonen auf dem Territorium eines mittleren Rittergutes miteinander leben. Bis vor kurzem — aus welchem Anlaß immer — der Präsident des Staates Argentinien, Herr über ein Land von 2,8 Millionen Quadratkilometern mit 19 Millionen Einwohnern, plötzlich bei seiner Garnison von fünfzehn argentinischen Marinern auf Deception in Polarkleidung landete und eine politische Rede hielt. Die zwei anderen Garnisonen auf der gekrümmten Insel von 19 Kilometern melden nun den Staatsbesuch nach Santiago de Chile und London. Es regnet Proteste und Notenwechsel nach allen Seiten.

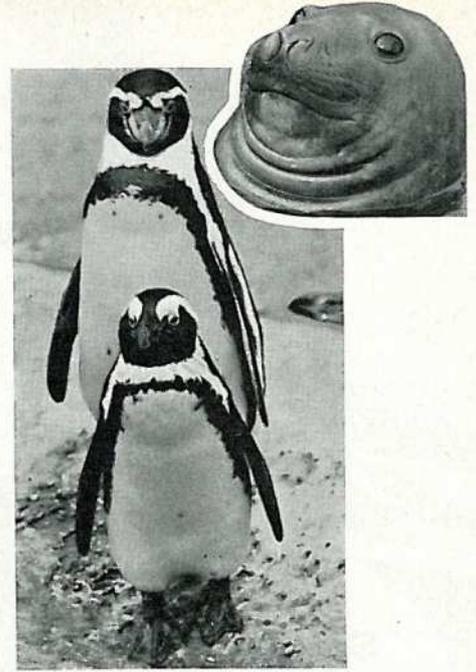
Zwei Wochen nach dem Vorfall wird in der Biblioteca Nacional in Santiago eine „Antarktis-Ausstellung“ eröffnet mit einem erstaunlichen Material über Berechtigung und Unberechtigung des Verfügungsrechtes über die Insel und ihre Pinguine.

Anscheinend handelt es sich aber weniger um die Pinguine, wenn drei Staaten über eine Zwerginsel in Streit geraten. Das Interesse für den Vulkan im Packeis wurde erst nach dem zweiten Weltkrieg aktuell. Da ging es nicht um Robben oder unter hundert Meter Eis vielleicht lagernde Kohle und Erze, sondern um einen anscheinend wichtigen nuklearen Stützpunkt, den jeder irgendwann einmal brauchen würde. Seit 1946 gehen regelmäßig Schiffe der chilenischen Kriegsmarine in weiten Abständen nach Deception. Sie bringen Vorräte und Medikamente, Briefe und Zeitungen und neue Mitglieder der Garnison. Im Geophysikalischen Jahre waren es Wissenschaftler aus aller Herren Länder und sie bewiesen, wie wohl es der Menschheit täte, wenn anstatt der

Politiker Männer der Wissenschaft unsere Geschicke leiteten.

In der Ausstellung in Santiago sieht man Dokumente in Faksimile aus alter Zeit, und im Original aus neuerer, die sich alle mit dem eisumpanzerten Kontinent um den Südpol befassen. Als ältestes ist da in der kleinen Schrift der Renaissance die Bulle des Borgia-Papstes Alexander VI. der die oft umstrittene Linie im südamerikanischen Kontinent zog: „Hie Spanien, hie Portugal“. — „Gegeben“, steht darunter, „in Rom in St. Peter, im Jahre der Fleischwerdung des HERRN, den 4. Mai 1493, im ersten Jahre Unseres Pontifikates“. — Dann geht es über kaiserliche Dekrete Karls V. / anno 1539 / und zahllose Abmachungen bis zum Traktat von Washington vom 1. Dezember 1959, das im Original hier aufliegt mit allen Siegeln und Unterschriften. Inhalt: die Entscheidung über die strittige Grenzziehung sei für dreißig Jahre aufgeschoben. Demnach scheint das Jahr für den hohen Besucher der 15-Mann-Garnison nicht aus 365 Tagen bestanden zu haben. Die Ausstellung zeigt das klösterlich harte Leben der Menschen, die unter 50 Grad unter Null hier ihrer Pflicht obliegen: meteorologische Beobachtungen zu machen — und vor allem da zu sein. Als Fuß zwischen der Türe, daß sie von keiner Seite geschlossen werden kann. Drei Füße also, auf kleinem Raum.

Während man in der Ausstellung von Eskimozelten zu anderen „eiszeitlichen“ Dingen schreitet, tickt unentwegt das Summen von Morsezeichen. Im Ausstellungssaale ist eine Funkstation aufgestellt, die während der Ausstellung unentgeltlich Funkverbindung für Besucher vermittelt, die ihre Angehörigen da tief im Süden haben; mehr als 4000 Kilometer weit. Die da unten sollen und müssen es spüren, daß sie nicht verlassen sind und daß die Verbundenheit zur Heimat eine Brücke schlägt vom Saale in der Biblioteca Nacional im Zentrum Santiagos bis zu den Pinguinen auf der eisstarrenden Insel Deception. (L.:A:P)



Sie beherrschten Deception

finden, die den 173 Kilometer langen Kanal täglich durchfahren. In bestimmten Abständen geben ihm die Lotsen ihren Standort durch. Die Zentrale in Ismailia, einer Stadt von rund 100 000 Einwohnern, mitten in der Kanalzone gelegen, gewinnt so eine genaue Übersicht und kann die Schiffe reibungslos dirigieren: „Schneller fahren — langsamer — stop — freie Fahrt!“ Für die durchschnittlich 55 Schiffe, die den Kanal jeden Tag passieren, bedeutet diese Führung per Funk eine Erhöhung der Sicherheit und eine Verkürzung der Passagezeit.

Der Lotse ist König

Ungekrönte Könige des Kanals aber bleiben weiterhin die 222 Lotsen, unter ihnen 100 Araber. Jeder hat, wenn er auf der Brücke seines Schiffes steht, das tragbare Funk-sprechgerät „Teleport“ bei sich, das ihn mit Ismailia oder den Kollegen auf anderen Schiffen verbindet.

Das gesamte UKW-Netz ist in drei Funkkreise eingeteilt, die auf drei verschiedenen Frequenzkanälen arbeiten.

Kreis 1 dient der Verbindung mit den nach Norden fahrenden Konvois, Kreis 2 den Gesprächen mit den Konvois in Südrichtung, und über Kreis 3 wird mit den kanaleigenen Fahrzeugen und Institutionen gesprochen. Zusätzlich können in der Leitstelle Ismailia Verbindungen mit den Teilnehmern aller Funkkreise hergestellt werden. Sämtliche Gespräche werden auf Vielspur-Magnetband-Geräten registriert: Im Falle eines Unfalls ist somit immer eine Dokumentation vorhanden.

Blau, rot und gelb

Herz der gesamten Anlage aber ist jener Raum in der Leitstelle Ismailia, in dem der Fahrbetriebsleiter sitzt. Sein Blick fällt über Telefon und Funkgerät hinweg auf eine Wandtafel, die eine getreue Abbildung des Kanals und eine Entfernungsskala enthält. Telefunken zeigte die Tafel auf der Industrie-Messe in Hannover. In die Fahrspur des Tableaus sind Signallampen eingebaut, die die Schiffsbewegung im Kanal anzeigen. Bei jeder neuen Standortmeldung leuchten, vom Kontrolltisch aus eingeschaltet, die Lämpchen des betreffenden Streckenabschnittes auf, in blauem Licht für die aus dem Mittelmeer kommenden Schiffe, in rotem Licht für die in Richtung Norden fahrenden Fahrzeuge. Zusätzlich kennzeichnen gelbe Lampen die Hindernisse, wie Bagger, Fähren usw. So gewinnt der Fahrdienstleiter jederzeit einen groben Überblick über die Situation im Kanal. —top—

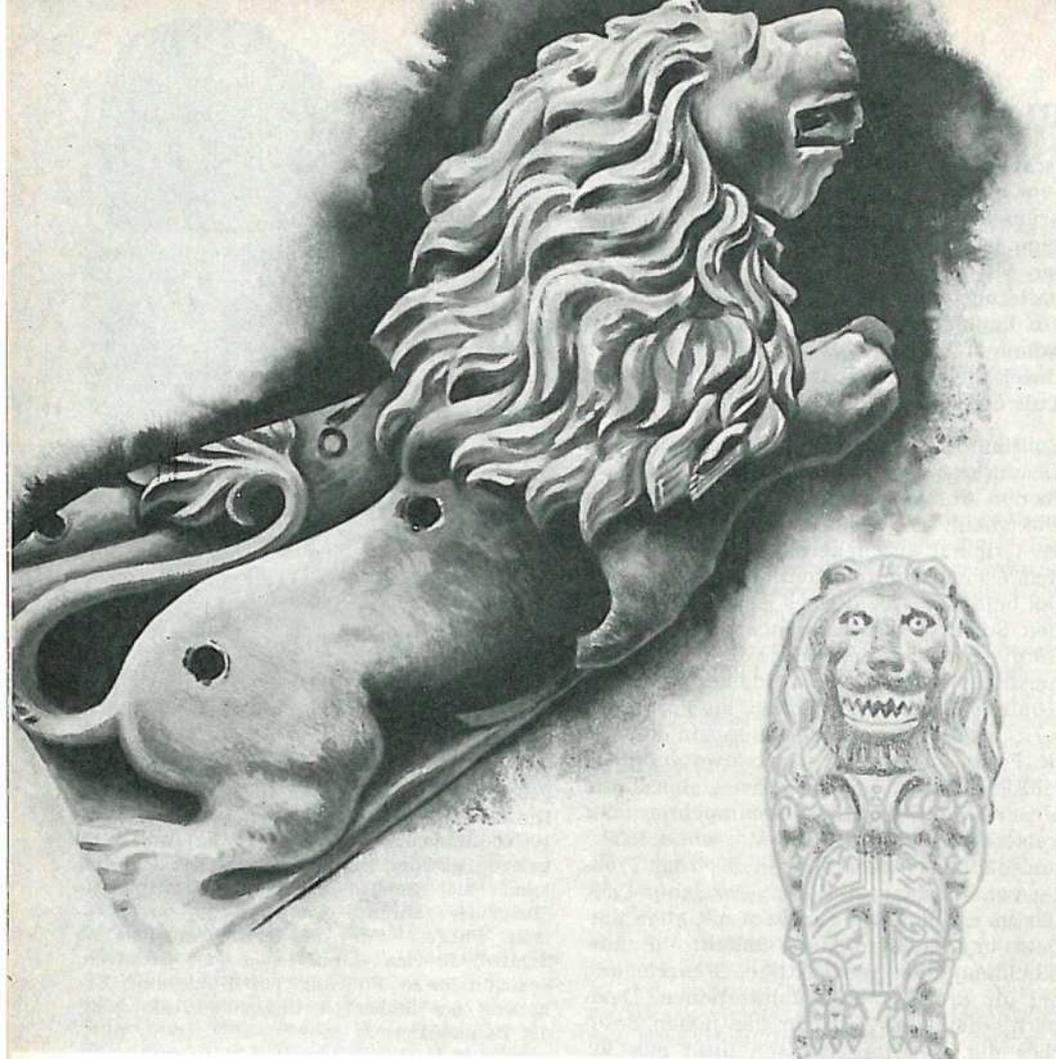
Jetzt fährt man mit UKW durch den Suez-Kanal

Deutsche und arabische Ingenieure schufen ein vollendetes Funksprechnetz
Das Werk Pharao Senusret III geht höchster Vollendung zu

Vor 4000 Jahren wurde unter dem ägyptischen Pharao Senusret III erstmals ein Schiffahrtsweg zur Verbindung des Mittelmeeres mit dem Roten Meer angelegt. So steht es in alten Schriften über den Suezkanal zu lesen. Wo einst kunstvoll gezimmerte, aber nicht sonderlich seetüchtige Boote ihre Bahn zogen, stampfen heute 35 000-Tonner zwischen Dornenbüschen und Salztümpeln von Meer zu Meer. Ständig arbeiten die Behörden an der Modernisierung des Kanals. In den letzten Monaten sind die Baggerarbeiten, die den Kanal so weit verbreitern und vertiefen wollen,

daß ihn Schiffe bis zu 45 000 Tonnen passieren können, weiter fortgeschritten. Und bald werden deutsche und arabische Ingenieure auch den Aufbau eines modernen UKW-Funksprechnetzes vollendet haben, das die gesamte Suez-Kanal-Zone umfassen soll.

Wenn dieses UKW-Netz arbeiten wird, das Telefunken im Auftrag der Suez-Kanal-Gesellschaft der Vereinigten Arabischen Republik errichtet, dann wird der Mann in der Zentralstelle Ismailia jederzeit auf 100 Meter genau wissen, wo sich die drei Konvois gerade be-



Galionsfiguren sind von jeher von Romantik und Poesie umweht gewesen, wenigstens von seiten der Maler und Dichter. Die rauhe Wirklichkeit ist weniger zart mit den hölzernen Gestalten am Vorsteven des Schiffes umgegangen, und die Folge davon ist, daß sie arg zerzaust und gebrochen wurden oder mit ihrem Träger in die Tiefe der Fluten versanken. Es ist daher nicht so sehr verwunderlich, daß sich die Kunsthistoriker mit diesem Teil der Bildhauerkunst kaum beschäftigen.

Die Anfänge des Schmucks von Schiffssteven gehen ins graue Altertum zurück. Flachreliefs aus dem Palast Sargons II (722—705 v. Chr.) in Chorsabad zeigen uns, wie die Babylonier ihre Schiffe durch Pferdeköpfe und -schwänze als Wogenrosse betrachteten. Auch einige Schiffsmodelle, die als Beigaben in ägyptischen Gräbern gefunden wurden, trugen Tierköpfe am Vorschiff als Verzierung. In Nordeuropa sind auf den skandinavischen Felsbildern stark stilisierte Schiffe dargestellt, bei denen ebenfalls Tierköpfe als Stevenverzierung deutlich zu erkennen sind, besonders bei dem vier Meter großen Felsbild von Brandskog.

Im frühen Mittelalter erhielten die Klinkerschiffe, als Wikingerschiffe bekannt, Tierköpfe — Drachen, Schlangen und dergl. —, die meist mit dem Schiffsnamen in Zusammenhang standen. Es wird behauptet, daß ihnen auch ein kultisch-symbolischer Wert beizumessen ist. Nur in zwei Fällen kennt man solche Stevenzier im Original, sonst muß man sich auf die Schiffswiedergaben auf Werken der bildenden Kunst verlassen, die meistens keinen dokumentarischen Wert haben.

Das eigentliche Galion war eine Verstärkungs-konstruktion am Vorsteven, die zu Anfang des 17. Jahrhunderts, als man auf dem kräftigen Bugspriet die Rah für das Blinde-Segel und den Sprietmast für die Bovenblinde anbrachte, nötig wurde. Beide Segel dienten zur Durchführung der Wendemanöver der schwerfälligen Kriegsschiffe jener Zeit. So ein Galion wurde im Laufe der Zeit sehr kompliziert, er-

Löwen und Frauen als Symbole für Kraft und Schönheit waren über viele Jahrhunderte die bevorzugten Galionsfiguren.

Das Altonaer Museum zeigt z. Zt. eine Ausstellung von Galionsfiguren, die wegen ihrer Vollständigkeit und Erstmaligkeit große Beachtung findet

hielt sie doch eine seitliche Grating mit einer Art Reling, die gleichzeitig als Abtritt für die Mannschaft diente.

Auch die Vorläufer dieses Galions, ein Vorbau, der nicht so stark beansprucht wurde, war z. T. schon mit Bildwerk verziert worden.

Die gleichen Bildhauerwerkstätten, die die reichen Heckverzierungen schnitzten, sind auch die Geburtsstätten jener Galionsfiguren des 17. und 18. Jahrhunderts gewesen.

Ursprünglich sind solche Schnitzereien, Verzierungen und auch Galionsfiguren bei kleinen Schiffen von den Schiffszimmerleuten selbst angefertigt worden, zumal sie mit dem Profil-hobel umzugehen gelernt hatten und Zier-leisten und dergleichen so gut wie ein Tischler anfertigen konnten. Es handelte sich also bei solchem Schiffsschmuck um schlichte, einfache Volkskunst, wie wir sie auch beim Gebälk, bei Windschutzbrettern und ähnlichem vom Haus-zimmermann her kennen.

Leider ist nun von den vielen Galionsfiguren nicht viel übrig geblieben, die Wiedergaben durch Künstler aller Art lassen aber nur eine bedingte Kritik dieser Bildwerke zu.

Wir wissen, daß bei den Kriegsmarinen der großen Seemächte auch namhafte Künstler mitgearbeitet haben, daß es z. B. Streit zwischen den Schiffbauern und dem Bildschnitzer Puget gab, weil seine Figuren zu schwer waren und die Kielgebrechlichkeit förderten. Aber auch in einzelnen Hafenstädten gab es Schiffsbildhauerwerkstätten, in Blankenese z. B. eine der Gebr. Klindworth. Ein anderer Schiffsbildhauer aus Cranz-Neuenfelde an der Este, Hinrich Köster, lernte erst bei G. Clasen und weiter bei H. Sietas in Neuenfelde Schiffszimmermann. Als Geselle schnitzte er Galionsfiguren und Schiffsverzierungen für die Schiffe der Werft. Durch Zufall erhielt er vom König von Hannover, der von seinem Können erfuhr, ein Stipendium zur Ausbildung im Polytechnikum in Hannover (1857—1860). Seine Schiffsbildhauerwerkstatt machte er später zu einem Steinmetzbetrieb, da bei den eisernen Schiffen Galionsfiguren zwecklos wurden. —Ti—

Wir verdanken diese Bilder der freundlichen Genehmigung der Rüttner & Loening Verlags GmbH., Hamburg. Sie sind dem von Wolfgang Rittmeister geschriebenen und von Hermann Ahrens gezeichneten Buch „Neptuns hölzerne Engel“ entnommen.



Achtung! Achtung!

Hier spricht Norddeich Radio auf 2614 kHz....

Diese Ankündigung ist allen Funkoffizieren wohl bekannt, besonders aber den Kapitänen und Schiffs-offizieren, die sich mit ihren Schiffen in der kleinen und mittleren Fahrt befinden. Es sind zwar nur Worte für die Einleitung besonderer Sprechfunkdienste, wie z. B. für die Weiterberichte oder die stündlich zu sendenden Sammelanrufe, in denen die Schiffe mit Namen und Unterscheidungssignal gerufen werden, für die Funkgespräche oder Funktelegramme vorliegen; aber jeder Seemann weiß, daß mit dem Funker von der Küstenfunkstelle die Heimat zu ihm spricht. Und er weiß damit auch, daß er jederzeit auf der gleichen Frequenz die Stimme seiner Mutter oder seiner Frau hören könnte, nämlich dann, wenn er ein Seefunkgespräch anmeldet. Viele Kameraden auf See werden sich schon oft gefragt haben, wie eine solche Funkverbindung mit der Heimat im einzelnen organisatorisch und technisch vor sich geht.

Man unterscheidet zunächst zwischen dem Weitverkehr, der vornehmlich auf Kurzwellen, und dem Nahverkehr, der auf Grenzwellen durchgeführt wird. Als Grenzwellen bezeichnet man die an der Grenze zwischen dem Mittelwellen-Rundfunkbereich und dem Kurzwellenbereich liegenden Frequenzen von 1605–3800 kHz. Der deutsche Grenzwellen-Sprechseefunkdienst wird mit Schiffen in der Nordsee und im Englischen Kanal von Norddeich Radio und in der Ostsee von Kiel Radio wahrgenommen. Der Sprech-Seefunkdienst auf Kurzwellen mit Schiffen auf allen Weltmeeren wird nur von Norddeich Radio durchgeführt. Außerdem gibt es seit einiger Zeit noch den Sprechseefunkdienst auf ultrakurzen Wellen (UKW), der für den Verkehr mit Schiffen in küstennahen Gebieten vorgesehen ist und außer von Norddeich Radio und Kiel Radio auch von den Küstenfunkstellen Elbe-Weser Radio, Helgoland Radio und Hamburg Radio wahrgenommen wird. Die drei letztgenannten arbeiten nur im Sprechfunkdienst. Drei weitere Küstenfunkstellen in Bremen, im Raume Westerland und am Nord-Ostsee-Kanal sind in Vorbereitung.

Das deutsche Motorschiff „Hameln“, 704 BRT groß, befindet sich etwa in der Mitte der Nordsee und ist auf der Reise von Rotterdam nach Mittelnorwegen. Es weht ein steifer Nordost. Der Matrose Martin Falk hat Mühe, das Schiff auf Kurs zu halten. Das Vorschiff ist mehr unter als über Wasser. Er denkt an seine Lieben daheim. Noch immer beschäftigt ihn, daß seine Frau heute Geburtstag und er vergessen hat, ihr von Rotterdam zu schreiben. Aber im nächsten Moment fällt ihm ein, daß das Schiff ja mit einem Sprechfunksender ausgerüstet ist. Er kann also seine Frau in Lüneburg anrufen oder ihr ein Telegramm senden. — Alle Schiffe mit einer Größe von 500 bis 1599 BRT müssen in der kleinen und mittleren Fahrt mindestens mit einem Sprechfunkgerät ausgerüstet sein. So bestimmt es der internationale Schiffsicherheitsvertrag und die deutsche Funk-sicherheitsverordnung. Das hatte ihm der Erste Offizier mal erzählt. Er hatte ihm weiterhin gesagt — sie waren damals etwa auf der gleichen Position wie heute — daß man alle Küstenfunkstellen der Nordsee-Anliegerstaaten erreichen könne. Es sind dies: die norwegischen Küstenfunkstellen Stavanger-, Farsund-, Kristiansandsüd- und Tjøme Radio, die dänischen Funkstellen Skagen- und Blaavand Radio, Norddeich Radio, die holländische Funkstelle Scheveningen Radio, die belgische Ostende Radio sowie die englischen Küstenfunkstellen Northforeland-, Humber-, Cullercoats- und Wick Radio —

Martin Falk folgert daraus sehr richtig, daß ein vom Schiff ausgesendeter Notruf auf der internationalen Seenot- und Anruf Frequenz 2182 kHz von allen Stationen gehört werden kann und dies eigentlich sehr beruhigend ist. Nach dem Mittagessen bittet er den „Ersten“, der an Bord den Sprechfunkdienst ausübt und natürlich ein entsprechendes, international gültiges Zeugnis besitzt, ein Funkgespräch für ihn anzumelden. Der Grenzwellensender, der stets auf die Notfrequenz eingestellt sein muß, wird nun auf einen der Sprechwege von Norddeich Radio umgeschaltet. Bevor man einen Bordsender einschaltet, muß die Welle, auf der gesendet werden soll, gründlich abgehört werden, damit kein laufender Verkehr (Gesprächsdurchführung oder Telegrammübermittlung) gestört wird.

Norddeich Radio kann auf Grenzwellen zur Zeit 5 Seefunkgespräche gleichzeitig auf 5 verschiedenen Sprechwegen durchführen und ist nachts auf mindestens einer, tagsüber ständig auf zwei Frequenzen für Anrufe im Sprechfunkdienst hörbereit. Tagsüber wird der Verkehr auf den Sprechwegen 2 und 3 von weiblichen Kräften durchgeführt.

Der 1. Offizier hat inzwischen seinen Sender eingeschaltet, die Küstenfunkstelle gerufen und auch sofort Verbindung bekommen. Er hat die Gesprächsanmeldung für Lüneburg durchgegeben und muß sich einen Moment gedulden, da noch mehrere Seefunkstellen warten, die sich schon vorher gemeldet haben und auch Gespräche durchführen oder Telegramme übermitteln wollen.

Die Hauptverkehrszeit ist morgens zwischen 8 und 12 Uhr. Man sollte während dieser Zeit Privatgespräche möglichst zurückstellen, sofern sie nicht von Dringlichkeit für den Betroffenen sind. In der Hauptsache werden in den Vormittagsstunden Schiffsdienstgespräche mit Reedereien und Agenturen geführt. Viele Gespräche gehen auch in die Nachbarländer Holland, Belgien und Dänemark. Zahlreiche ausländische Seefunkstellen nehmen am Sprechfunkdienst über die deutschen Küstenfunkstellen teil. Sie rufen die Küstenfunkstelle allerdings auf der Not- und Anruf Frequenz 2182 kHz, die ja, wenn kein Seenotverkehr läuft, die Welle ist, auf der jedes Schiff jede Küstenfunkstelle erreichen kann, sofern es sich in deren Bereich befindet.

Norddeich Radio leitet die Gesprächsanmeldungen an das Überleitamt in Bremen weiter. Die Beamtin in der Auslandsabteilung des Fernamts kann jede gewünschte Land-Sprechverbindung herstellen. Nicht selten kommt es vor, daß ein Seefunkgespräch sogar zweimal über den Funkweg geleitet wird, z. B. das Gespräch eines Schiffes nach den USA. Dieses Gespräch wird meist auch zwischen Frankfurt/Main und New York auf dem Funkwege durchgeführt.

Das Gespräch unseres Matrosen liegt also nun in Bremen vor. Die Beamtin wählt mittels SWFD (Selbstwählerdienst) die gewünschte Fernsprechnummer in Lüneburg und schaltet die Leitung nach Norddeich durch. Der Beamte bei DAN, so heißt das internationale Rufzeichen von Norddeich Radio, ruft jetzt das MS „Hameln“, kündigt an, daß der Teilnehmer am Fernsprecher ist und schaltet, wenn das Schiff seinen Sender „hochgefahren“ hat, wie man in der Funkersprache sagt, Landlinie und Funklinie zusammen. Während des Gesprächs wird dessen Güte kontrolliert. Es können mit Hilfe eines Einseitenband-Auswahlgerätes Störsender ausgeblendet werden, sofern diese nicht direkt auf der Empfangsfrequenz liegen. Ein Ferngespräch über Funk erfordert getrennte Wege für Rede und Gegenrede. Dabei



Telegraphie-Funkraum von Norddeich-Radio

ist es z. B. auf Grund der unterschiedlichen Sendeleistung der Küstenfunkstelle (bis 20 kW) und der Seefunkstelle (im allgemeinen 0,1 kW) durchaus möglich, daß die beiden Richtungen sich in ihrer Qualität stark voneinander unterscheiden. Guter Empfang an Bord ist keine Garantie dafür, daß der Partner an Land ebenfalls störungsfrei hören kann. Deshalb sollten die Teilnehmer von Funkgesprächen besondere Rücksicht aufeinander nehmen und den Partner stets aussprechen lassen.

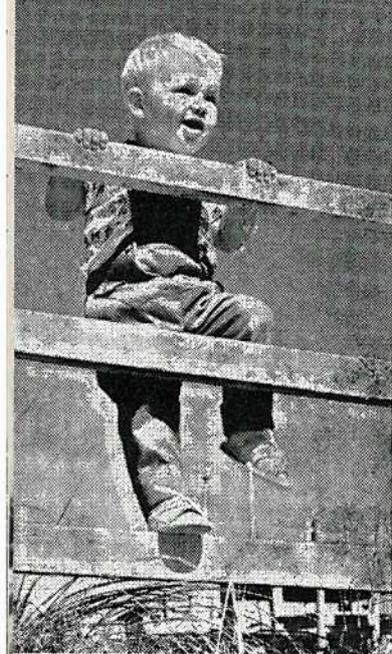
Eine Möglichkeit zur Geheimhaltung von Funkgesprächen bietet die schon seit langer Zeit bekannte Sprachwende, auch „Inverter“ genannt. Dabei wird die Sprache mit technischen Mitteln so verzerrt, daß sie auf dem Funkwege unverständlich ist. Ein entsprechendes „Entschlüsselungsgerät“, auch „Reverter“ genannt, macht die Sprache erst am Empfangsort wieder verständlich. Mit Sprachwenden sind jedoch fast nur Ozeanfahrergastschiffe ausgerüstet.

Die Dauer der Gespräche ist im allgemeinen nicht beschränkt. Doch dürfen die Küstenfunkstellen die Dauer auf höchstens 12 Minuten festsetzen, wenn zahlreiche Gesprächsanmeldungen vorliegen. Nach Beendigung des Gesprächs werden der Seefunkstelle Beginn und Ende und die Anzahl der gebührenpflichtigen Gesprächsminuten durchgegeben und auf Anfrage auch die Gebühr.

Auch das Gespräch des Matrosen Falk ist zu Ende. Er hat seiner Mutti zum Geburtstag gratuliert. Sie saßen zu Hause gerade beim Geburtstagskuchen. Martin strahlt: „Is doch 'ne feine Sache, die früher so vielbelächelte Funkenpusterei!“ G. Schubert



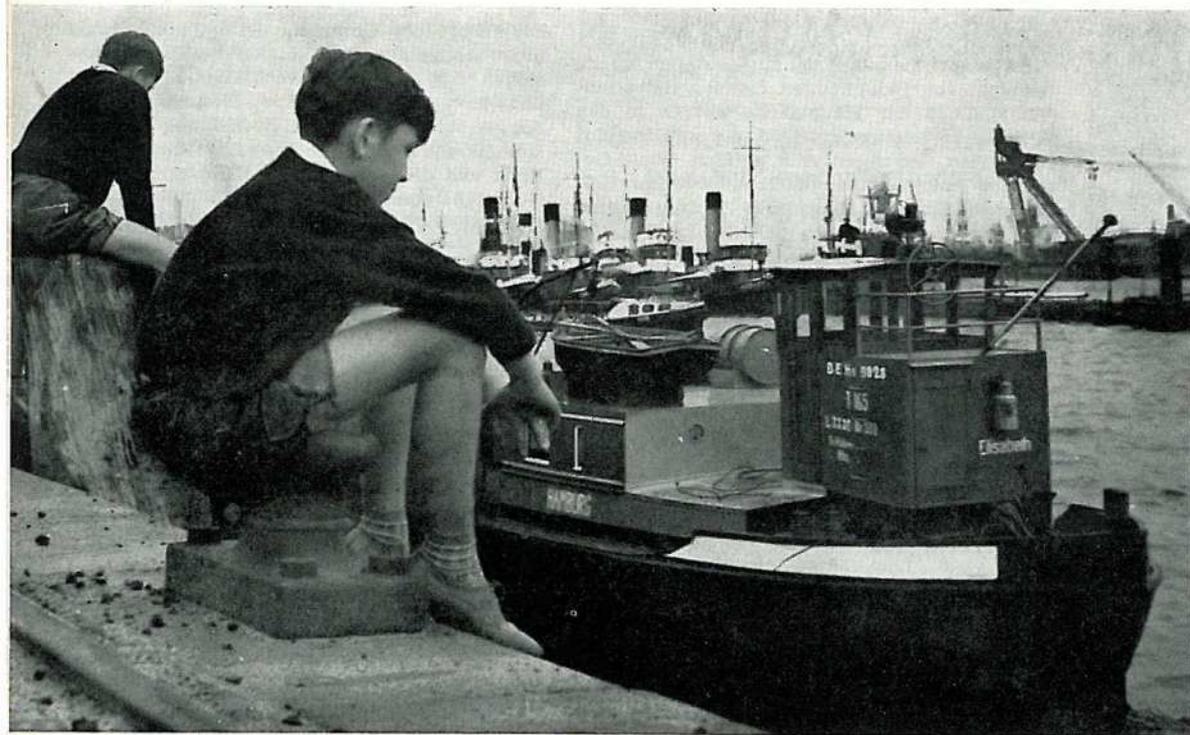
Küstenfunkstelle Norddeich-Radio: Antennenmast 120 m, 25 Antennen, 16 Sender

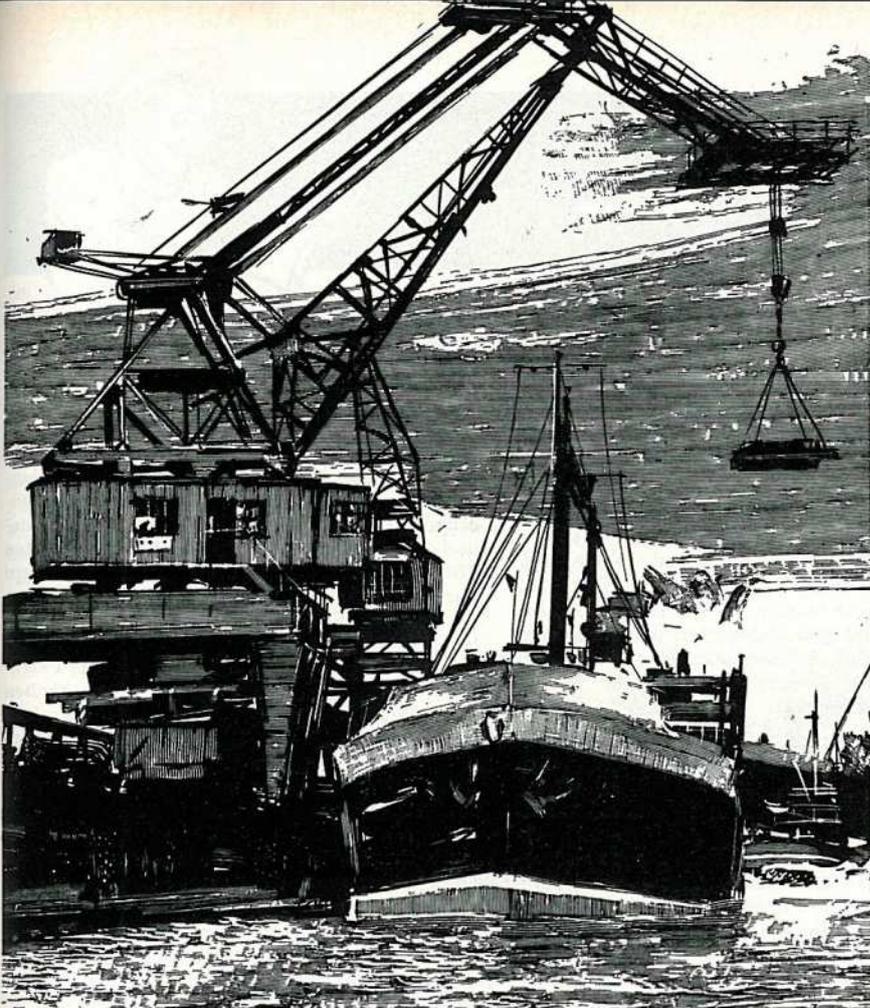


B ü t t i e s

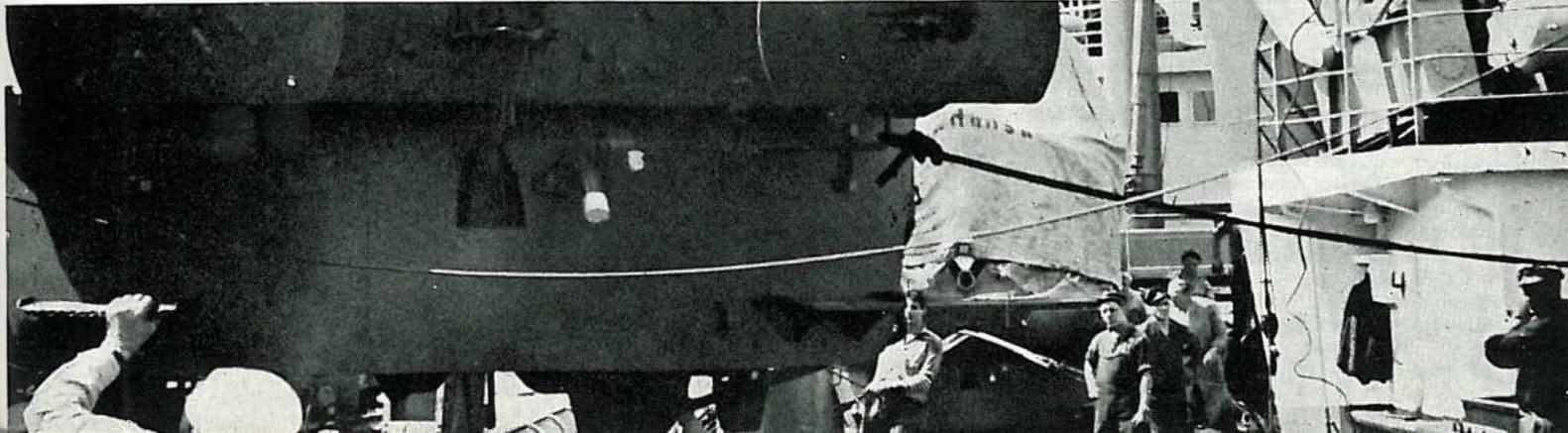
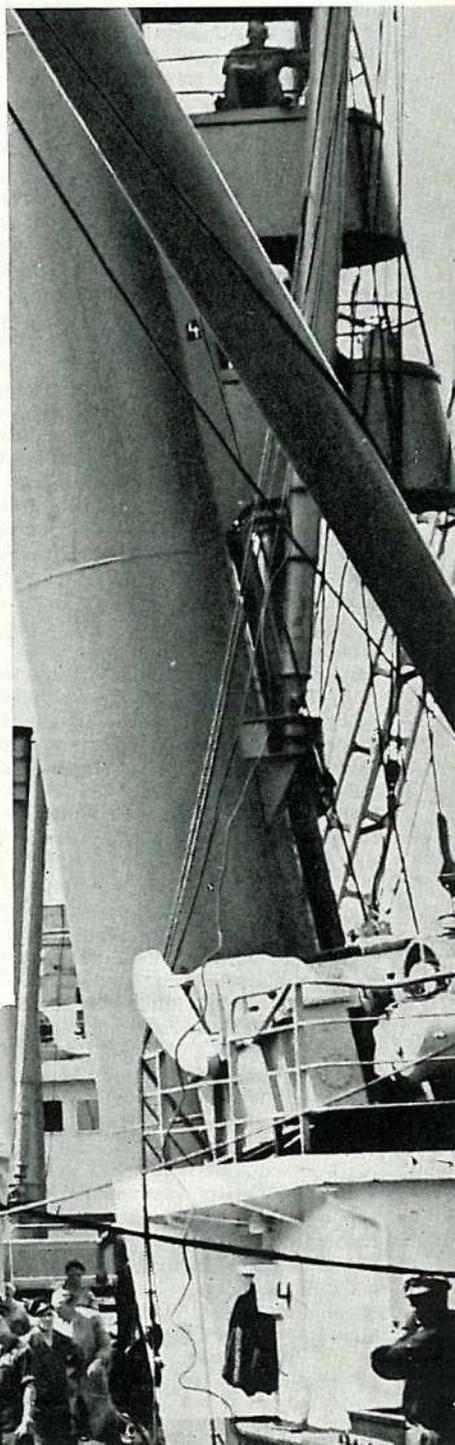
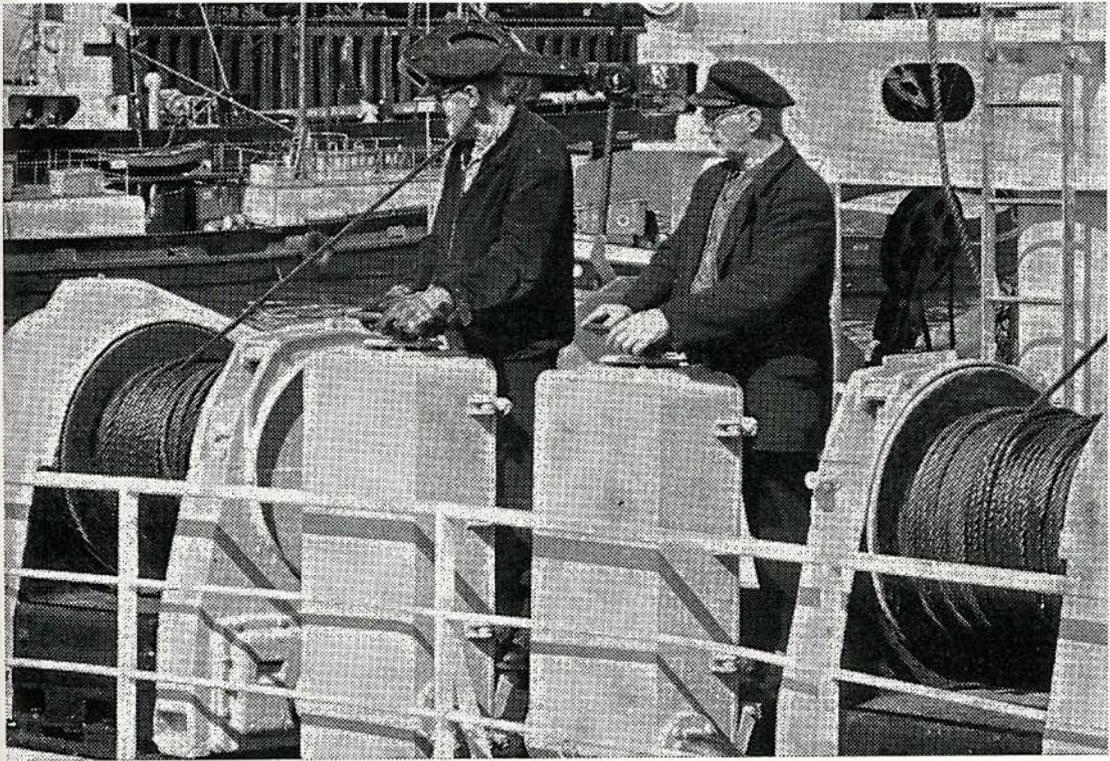


„Und damit ich nicht vergesse, wo ich die Kriegskasse mit dem vielen Geld des gestrandeten „Seeadlers“ auf der Insel Mopelia vergraben habe, ließ ich die Längen- und Breitengrade auf mein Knie tätowieren“, erzählt schmunzelnd Graf Luckner, „willst Du mal sehen?“ Der fast 80jährige zieht das Hosenbein über das Knie hinauf und tatsächlich: da sind die Zahlen zu erkennen.





H A F E N
 F R E I





Die Freiwache



Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

Petroleum in Barrels und Tanks

Von Ludwig Dinklage

Am 10. Juli 1886 stellte der Geestemünder Petroleum-Importeur Wilhelm Anton Riedemann mit der „Glückauf“ den ersten Petroleum-Tankdampfer in Dienst und wurde damit zum Pionier der heutigen Tankschifffahrt. Es ist ein weiter Weg von der kleinen 3000 tdw großen „Glückauf“, die auf der Werft von Armstrong, Mitchell & Co. in Low-Walker on Tyne entstand, bis zu den beiden Esso-Tankern von 86 000 tdw, die sich auf den Howaldtswerken in Hamburg im Bau befinden oder gar zu den auf der Kure-Werft in Japan erbauten Riesentankern „Universe Daphne“ von 106 890 tdw oder „Universe Apolle“ von 104 520 tdw. Das Prinzip dieser Tanker ist aber immer dasselbe geblieben, sei es auf der „Glückauf“ und ihrem Schwesterschiff „Vorwärts“ bis hin zu den Supertankern zu Anfang der 50er Jahre mit der „Tina Onassis“ von 45 000 tdw und den Riesenschiffen von heute der Universe Tankships Inc. in Monrovia/Liberia. Es ist der von Wilhelm Anton Riedemann vorgeschlagene Typ eines Schiffes mit der achtern liegenden Maschine und den fast das ganze Schiff ausfüllenden Zellen für das Öl. Nur bei den um 1909 in Flensburg gebauten Tankdampfern „Niagara“ und „Buffalo“ glaubte man aus Trimm- und Festigkeitsgründen von diesem Typ abgehen zu müssen und legte Kessel- und Maschinenraum wieder nach mittschiffs wie bei den normalen Frachtern, hatte man doch in der Größe einen gewaltigen Sprung gemacht. Die 1893 auf dem Stettiner Vulcan erbauten Tankdampfer „Deutschland“ und „Excelsior“ hatten noch eine Tragfähigkeit von 5350 t und nun kam die „Niagara“ mit 10 000 tdw. Die „Deutschland“ war übrigens der erste auf einer deutschen Werft erbaute Tanker. Man hatte aber schnell gemerkt, daß diese Vorsichtsmaßnahme der Verlegung der Maschinenanlage gar nicht nötig war. Schon bei den nächsten Schiffen, den Tankern „Hagen“ und „Loki“, die kurz vor dem Ersten Weltkrieg auf der Germania-Werft in Kiel erbaut wurden, lag der Maschinenraum bereits wieder achtern und da ist er dann auch geblieben. Die „Hagen“ war mit ihren 8220 tdw und ihren beiden Dieseln von je 1150 PS der erste Motortanker. Mit den Dieseln schien es aber noch manchen Ärger gegeben zu haben, denn 1915 ließ die Standard Oil Company die Motoren gegen Dampfmaschinen auswechseln. Mit der „Jupiter“, die 1914 auf den Howaldtswerken in Kiel gebaut wurde, besaß Deutschland den größten Tankdampfer der Welt. Das Schiff hatte eine Tragfähigkeit von 17 250 t und lief 12 Knoten. Tanker ähnlicher Größe wurden erst 30 Jahre später zur Regel. 40 Jahre blieb die „Jupiter“ im Dienst. Nach dem Zusammengehen von Wilhelm Anton Riedemann und verschiedenen Bremer und Hamburger Petroleum-Importeuren und der Standard Oil Company zur Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft A.G., der heutigen Esso, wurde die „Jupiter“ von der Standard übernommen und bald darauf an die American-European Tanker Co. in Genua verkauft, unter deren Flagge sie bis 1954 fuhr.

Nach dem Ersten Weltkrieg ließ die D.A.P.G. auf den Nordseewerken in Emden 1920 mit der

„Baltic“ ihren ersten Tankdampfer vom Stapel laufen. Es folgten die Schwesterschiffe „Gedania“, „Phoebus“, „Prometheus“ und „Vistula“, Schiffe von 13 580 tdw. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte die Esso, damals noch unter dem Namen WARIED, die „Baltic“, die inzwischen zum Motorschiff umgebaut war, als „Esso Baltic“ zurückkaufen. Erst 1956, also nach 36 Jahren, wurde dieser Tanker außer Dienst gestellt.

Das Motortankschiff „Esso Bolivar“ von 15 286 tdw, 1937 erbaut auf der Krupp-Germania-Werft in Kiel, hätte beinahe Geschichte gemacht. Ursprünglich für die Panama Transport Company erbaut, erwarb es 1952 die WARIED Tankschiff-Reederei als „Esso Bolivar“. 1960 sah man den Tanker vor zum Umbau eines Atomschiffes, doch kam man bald von diesem Gedanken ab. Noch im gleichen Jahr wurde die „Esso Bolivar“ außer Dienst gestellt und abgewrackt, da mit der „Esso Düsseldorf“, von 26 722 tdw und ihren Schwesterschiffen „Esso Frankfurt“, „Esso Hamburg“ und „Esso Düsseldorf“ ganz moderne Turbinentanker in Fahrt gesetzt wurden. Die „Esso Düsseldorf“, 1954 auf der Akt. Ges. „Weser“ in Bremen erbaut, war damals das größte deutsche Handelsschiff. Bei diesen und allen weiteren Esso-Schiffen wurde großer Wert auf eine erstklassige Unterbringung der Mannschaft gelegt. Diese wohnt in Einzelkammern und hat außer einem Schwimmbad auf dem Schornsteindeck noch einen besonderen Raum, wo sie ihren Liebhabereien nachgehen kann.

Die „Glückauf“ ist nicht in die Luft geflogen, wie man es ihr damals vorausgesagt hatte und ihr deshalb auch den wenig schönen Beinamen „Fliegaufl“ gegeben hatte. Selbst in New York, dem damals bedeutendsten Exporthafen für das neumodische Öl, war man dem Tankdampfer nicht wohlgesonnen. Die Küper sahen in ihm eine Schädigung ihres Geschäfts. Mit dem Anfertigen von Petroleumfässern hatten sie bisher ein schönes Stück Geld verdient. Die Schauerleute waren böse. Sie waren jetzt überflüssig geworden, strömte das amerikanische Öl doch fast von selbst in die Tanks. Konnte jetzt nicht ganz New York in die Luft fliegen? Nein, man mußte etwas dagegen unternehmen. Eine Bombe werfen, wenn das Schiff die Brooklyn-Brücke passierte? Die Polizei bekam Wind von der Sache und sperrte die Brücke ab. Man wiegelte die Kohlenhändler auf. Nicht eine einzige Steinkohle lieferten sie der „Glückauf“. Man mußte den letzten in Europa genommenen Rest zusammenkratzen. Er reichte bis St. John auf Neufundland, wo dann anstandslos gebunkert werden konnte.

Bevor Riedemann die „Glückauf“ bauen ließ, hatte er aber schon seine Erfahrungen und zwar hatte er im Jahre 1879 das amerikanische Vollsiff „Andromeda“ erworben, das 1864 von Jones, Quiggins & Co. in Liverpool als Kaperschiff für die amerikanischen Nordstaaten erbaut worden war, aber nicht mehr eingesetzt werden konnte. Sechs Jahre lang hatte die „Andromeda“ Petroleum in Fässern von der Neuen zur Alten Welt gefahren, da

ließ Riedemann das etwa 2700 t tragende Schiff zu einem Tanksegler auf der Tecklenborg-Werft in Geestemünde umbauen.

Bei diesem Umbau erhielt die „Andromeda“ 72 je fünf Meter lange eiserne Behälter, die in drei Schichten über- und paarweise nebeneinander angeordnet wurden. In den Gängen zwischen den Tankreihen war Platz für das Lade- und Löschleitungssystem. Die Behälter faßten 270 000 Liter, während man vorher in Fässern nur 190 000 Liter laden konnte. Außerdem hatte man nicht den großen Verlust durch leckgesprungene Fässer und die Feuergefahr durch das sich in der Bilge ansammelnde Petroleum. Außerdem hatten die Tanks den großen Vorteil, daß die Lade- und Löszeiten wesentlich verkürzt wurden. Die 270 000 Liter ließen sich in drei Tagen mit einer kleinen Pumpe an Land drücken. Vorher waren für das Löschen der Fässer Wochen nötig.

Aber auch die „Andromeda“ war nicht das erste Tankschiff. 1862, drei Jahre nachdem Drake die ersten erfolgreichen Ölbohrungen gemacht hatte, ließen die amerikanischen Great Western Railway Co. und die englische Petroleum Trading Co. zwei eiserne Segler mit öldichten Längs- und Querschotten bauen. Acht Tanks konnten 700 Tonnen Petroleum fassen. In Fahrt gekommen sind diese Schiffe aber nicht.

Wenig Glück hatte einige Jahre später der Tanksegler „Charles“. 59 kleinere Behälter für Petroleum waren eingebaut, doch jeder Tank mußte einzeln gefüllt und gelenzt werden. 1872 brannte die „Charles“ auf.

Ähnliche Mißerfolge hatten viele andere Unternehmungen. Die Red Star Line ließ 1872 in Antwerpen die „Vaterland“ bauen, ein Schiff von 2748 BRT, das Petroleum in Tanks nach Belgien bringen sollte. Die Belgier trauten aber dem Frieden nicht. Die Hafenbehörden von Antwerpen verboten kurzerhand den Bau von Tankanlagen an Land und ohne Landanlagen ist der beste Tanker wertlos. Ebenso schienen die Amerikaner recht mißtrauisch zu sein. Die Red Star Line hatte nämlich die Absicht gehabt, auf der Leerfahrt nach drüben Auswanderer mitzunehmen. Die amerikanischen Behörden aber versagten diesen Passagieren die Einreise.

Die einzigen erfolgreichen Versuche machten die Gebrüder Nobel mit kleinen Tankschiffen, die auf dem Kaspischen Meer eingesetzt wurden und sich dort recht gut bewährten. Es waren die „Massis“, „Poseidon“ und „Armeniak“, die wie die „Glückauf“ auch von Armstrong, Mitchell & Co. in Low-Walker on Tyne erbaut worden waren.

* * *

Da es um die Jahrhundertwende nur sehr wenig Tanker gab und diese auch nur auf den Routen verkehren konnten, wo es am Abgangs- und Zielhafen Tankanlagen gab, blieb das Petroleum in Barrels oder Tins noch lange im Handel und mancher Segler verdiente sich damit sein Brot. Selbst solch berühmtes Schiff wie der Fünfmaster „Preußen“, der Reederei F. Laeisz machte gelegentlich eine „Petroleumreise“. Ziemlich gefahrlos war diese Fahrt immerhin, gefahrloser bestimmt als die Fahrten mit den Tankdampfern.

* * *

Es wird wenige unter uns geben, die sich noch des Namens J. E. A. Wimmer entsinnen, 1884 erwarb der Hamburger Kaufmann Wimmer

von der Reederei M. G. Amsinck die 628 BRT große hölzerne Bark „Saturnus“ und beschäftigte sie hauptsächlich in der Südseefahrt. Obgleich die Reederei, die 1907 ihren Sitz nach Lissabon verlegte, ihre Schiffe jedoch weiterhin in Hamburg registrieren ließ, im Anfang recht viel Pech hatte, bestand sie doch bis zum Ersten Weltkrieg.

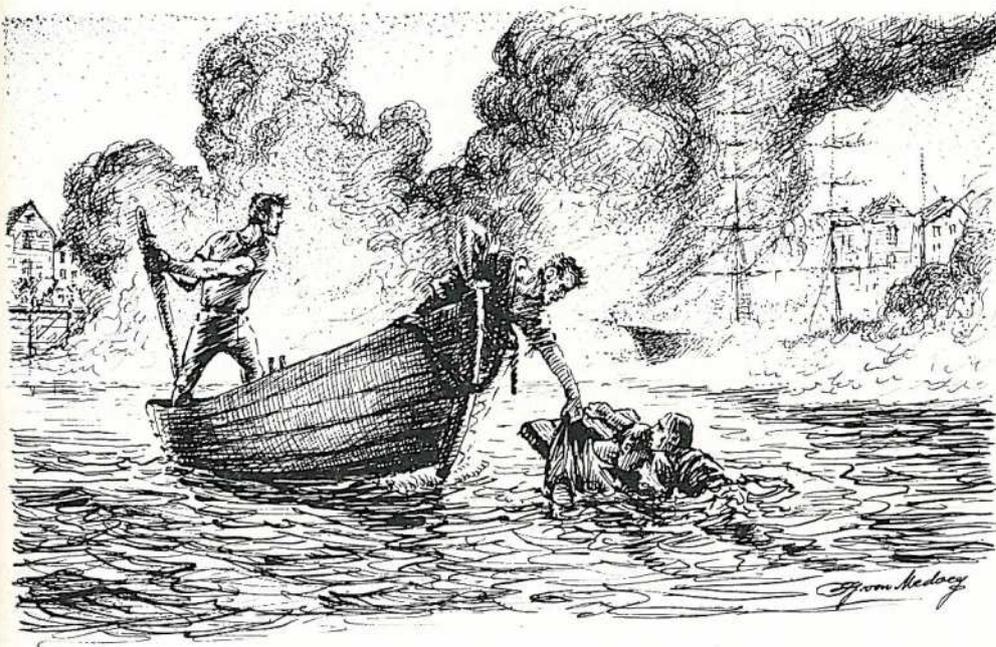
Im Mai 1895 erwarb Wimmer aus Oldenburg die 583 BRT große hölzerne Bark „Ariadne“, die 1880 von der Werft von J. F. Strenge in Fünfhausen an der Weser erbaut worden war. Im Mai 1899 hatte die „Ariadne“ eine Ladung Kork und Salz von Lissabon nach New York gebracht und war nach Löschen dieser Güter am Pfingstsonntagabend nach Bayonne verholt worden, um hier im Dock der Standard Oil Co. Petroleum in Fässern zu laden. Wegen der Feuergefährlichkeit des Platzes durfte an Bord kein Feuer angezündet werden. Der Koch mußte seines Amtes in einem besonderen Koch-

beide konnten nicht schwimmen — ließen sich an Tauen an der Bordwand herunter. Dort hingen sie nun, bis die Enden durchbrannten und sie ins Wasser fielen. Sie klammerten sich an Treibholz an, um nicht zu ertrinken, doch der Rauch, der sich in dichten Schwaden auf das Wasser niederlegte, drohte sie zu ersticken. Dazu bleckte mit gierigen Zungen das brennende, ins Wasser geflossene Öl ihnen immer weiter entgegen. Ein Flammenmeer breitete sich aus über den ganzen Hafen von Bayonne. Nur wenige schwarze Augen waren in diesem Flammenmeer. Hier stand das blanke Wasser ohne Ölschicht darauf. Hier brodelte und siedete es nicht. In einem solchen Auge trieben mit ihrer Planke der Kapitän und der Portugiese. Sie hatten bereits alle Hoffnung auf Rettung aufgegeben. Aber die Rettung nahte. Die Mannschaft hatte ihren Kapitän nicht im Stich gelassen. In einem Boot kämpften sich der Zweite Steuermann und der Koch durch

Kanals nicht mehr von der französischen Küste freisegeln und strandete am 19. November bei Barfleur. Da die „Oriente“ sehr schnell auseinanderbrach, ertranken bei den Rettungsversuchen von der vierzehnköpfigen Besatzung fünf Mann.

Das zweite Schiff, das Kapitän Rüter verlor, war der hölzerne Dreimastschoner „Nada“, 1878 in Fiume erbaut und bis zum Juni 1894 unter österreichischer Flagge segelnd. Schon die erste Reise des 413 BRT großen Schiffes unter dem neuen Reeder sollte dem Schiff zum Verhängnis werden. Im September 1894 hatte der Schoner in New Orleans Stäbe und Mehl in Fässern für Lissabon geladen und war am 12. September bei schönstem Wetter in See gegangen. Als sich am 25. September die „Nada“ in der Floridastraße befand, geriet sie in eine Zyklonenbahn. Da das Schiff zu kentern drohte, wurde der Fockmast gekappt. Im Stürzen riß er jedoch die beiden anderen Toppen mit und zerschmetterte außerdem noch ein Boot. Das Großboot, das an langer Leine achteraus geschleppt wurde, kenterte. Das nunmehr mastlose und manövrierunfähige Schiff wurde von einer ungewöhnlich hart nach Norden setzenden Strömung auf das Tennessee-Riff unweit von Alligator-Riff-Feuer gesetzt. Bei dem Toben der See war ein Verlassen des Schiffes, das sofort anfangen aufzubrechen, ausgeschlossen. Bis zum 1. Oktober, also eine volle Woche, mußte die Besatzung auf dem Wrack ausharren. Erst dann konnte sie von Land aus geborgen werden. In der gleichen Nacht, in der die „Nada“ strandete, gingen noch zehn weitere Schiffe in der Floridastraße zugrunde, von denen viele an den Außenriffen kenterten. Die gesamten Besatzungen dieser fanden ein nasses Grab.

So hatte Kapitän Heinrich Rüter dreimal ohne sein Verschulden ein Schiff verloren. Er schien wirklich ein Jonas zu sein. Es war kein Wunder, daß er sich nach dem Verlust der „Ariadne“ von der Seefahrt zurückzog.



haus an Land walt. Zum Pfingstsonntagsbraten hatte sich nun die gesamte Mannschaft im Logis ihres Schiffes versammelt. Nur der Koch war noch an Land im Kochhaus. Plötzlich bemerkten die Steuerleute, daß zwischen den an Land liegenden Petroleumfässern eine dicke Rauchwolke aufstieg. Sofort wurde die Mannschaft alarmiert, die schleunigst zu den Booten eilte, diese auszusetzen. Der ablandige Wind trieb aber bereits die Rauchschwaden über das Schiff und erschwerte die Arbeit. Im Nu hatten die Flammen auf die Takelage übergegriffen. In hellen, prasselnden Flammen loderten die dicht am Schiff liegenden Ölfässer auf und ergossen ihren Funkenregen auf die „Ariadne“. Die Kleider eines Leichtmatrosen hatten bereits Feuer gefangen. Schreiend sprang er über Bord. Man hat nie wieder etwas von ihm gesehen. Auch der übrigen Besatzung blieb keine Zeit mehr, in die Boote zu gehen. Hals über Kopf mußte sie, um nicht zu verbrennen, an Steuerbordseite über Bord jumpen. Der Führer des Schiffes, Kapitän Heinrich Rüter, und ein portugiesischer Matrose —

das Feuermeer hindurch, ihres eigenen Lebens nicht achtend. So fanden sie ihre beiden Kameraden, die vom Qualm fast bewußtlos waren, fanden auch noch einen weiteren Matrosen und brachten sie alle in Sicherheit. Inzwischen waren die Festmachertrossen der „Ariadne“ durchgebrannt. Nun trieb die Bark brennend im Hafen, eine große Gefahr für die anderen Schiffe und die gegenüberliegenden Gebäude. Schlepper dampften durch das Flammenmeer, gingen von Luv an das Schiff heran und stießen es auf eine Sandbank, wo es vollkommen ausbrannte. Nichts war mehr daran zu retten. Die „Ariadne“ war mit 27 000 Mark versichert.

Es war das dritte Mal, daß Kapitän Rüter ein Schiff verlor. Das erste war die eiserne Bark „Oriente“, 595 NRT, 1866 in Liverpool vom Stapel gelaufen. Auf der Reise von Hernösand nach Lissabon im November 1893 mit einer Ladung von 240 Standard Holz konnte sich die „Oriente“ in einem außergewöhnlich schweren Sturm bei der Durchsegelung des

Wer ist wer?

ABEL TASMAN

„Wir, die wir die besten Kaufleute und die kühnsten Seefahrer der Welt sind“, begannen die Direktoren der 1601 gegründeten „Hochedlen Niederländisch-Ostindischen Compagnie“ ihre Erlasse. Dieser Satz hatte schon seine Berechtigung. So segelte 1595 der Holländer Cornelius Houtman aus Amsterdam mit vier Schiffen nach Ostindien und landete nach einer Fahrt von 15 Monaten auf Java. Hier gründete er die „Compagnie entfernter Länder“, aus der die Ostindische Compagnie hervorging.

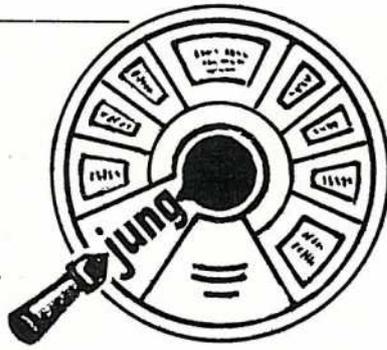
Einer der hervorragendsten Schiffsführer dieser Gesellschaft war der 1603 in Lutegast (Provinz Groningen) geborene Abel Janszoon Tasman. 1639 brachte er ein Schiff nach Indien und von dort zu dem fremdenfeindlichen Japan. 1642 entdeckte er die Süd- und Ostküste eines „Südlandes“, das er Vandiemensland nannte, das heutige Tasmanien. Am 16. Juni 1643 stieß er auf die Südsinsel von Neuseeland und entdeckte die Tonga- und Fidji-Inseln. Auf einer weiteren Reise, 1644, vermaß er den Carpentariagolf in Nordaustralien. Die westlich davon liegende Küste des Arnhem-Landes war bereits seit 1601 durch den Portugiesen Godinho de Eredita bekannt. Tasman starb im Oktober 1659 in Batavia. ge.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE



Telegraf auf



Gibt es noch Romantik?

Man muß das lesen, was so einem Seilschipp-Oldtimer über seinen Beruf aus der Feder fließt, — und nicht nur aus der Feder — um diese Frage zu beantworten. Jedenfalls weiß man nachher, was von der Seefahrtsromantik noch übriggeblieben ist. Die Fahrt ist anders geworden, sie ist moderner, das heißt schneller, sicherer, bequemer und auch nüchterner.

Aber die See?

Reise, Reise

Ich zweifle nicht, daß dieser alte Seefahrer-Weckruf auf alten Schiffen auch heute noch seine Geltung hat:

*Reise Reise, zurt die Hänge-
matten,*

Einer stößt den andern an,

Jeder weckt den Nebenmann ...

Und dann raus aus der Koje und hinein in die Waschbütt. Macht euch fertig zum Tagesbeginn.

Harte Arbeit wartet auf euch, aber auch viel Schönes. Wenn man sich den Sand aus den Augen und die Brust mit See-Ozon gespült hat, dann, mein Junge, kann es losgehen. Das ist ein Leben bei Sonne oder Regen! Da schmeckt der Kanten Brot, mit gehörig was drauf.

Und denn, vor allen Dingen, keine Mädchen an Bord. Das ist richtig, ganz richtig. Das würde ja mächtig stören. Darum freut man sich auch so doll drauf, wenn man sie später ... Aber laß man, jetzt ist jetzt. Und wenn man in seine Koje klettert, ist man ja auch nie allein, man denkt ja immer ein bischen an die süßen Deerns in Hamburg oder Amsterdam, oder viel weiter weg, wo Wasser ist. Ja, das Reisen ist schön, weil das Wiederkommen dabei ist und so'n Schuß Heimweh-in-der-Hose. Kinder, was wißt ihr an Land vom Reisen! Ihr habt da Berge und Straßen und Punkte. Und Schilder. Und da müßt ihr hin und da, und halten müßt ihr auf Befehl. Alles läuft wie eine Maschine, ihr seid ein Teilchen davon und wißt nichts damit anzufangen, denn ihr seht die andern Teilchen nicht, die sich ja auch drehen wie ihr. Ihr jagt und jagt und drückt nur auf Knöpfe. Ein Karussell seid ihr.

Na, laß man, Junge, das macht nichts, die Welt ist toll, aber schön. Seht sie euch an. Was aber wißt ihr vom Wasser, dieser wogenden, schimmernden, schiebenden Fläche, auf der man wohl schwimmt, die aber ganz andere Gesetze hat als das Land. Himmel und Wasser und Sturm und wechselnde Natur, das ist es. Der Inhalt der Gewalten, die einen hoch heben und laufen lassen und die so gütig sind, sich ausnutzen zu lassen, daß der Mensch denkt, er beherrsche sie, dabei schütteln sie einen dann ab, wie einen nassen Lappen. Oben steht der Himmel und unten die See. Und du weißt nicht, was da ganz unten ist. Du denkst an Haie und große Fische und Korallen und Perlen und so. Ist ja auch. Aber das ist ja nix, garnix gegen den inneren Sog und Schub und gegen das Schicksal, das aus der Tiefe auf uns zukommt und einen holt. Über uns ist der Himmel, der gehört dazu. Ohne Himmel wäre das ja kein Leben. Aber, was da drüber ist, das soll ja auch ein Raum sein. Da soll doch der alte gute Gott wohnen, haben sie uns gesagt. Wir Seefahrer glauben da auch ein bischen an. Wenn man soviel fremde Kraft spürt, die man kaum schafft, dann nimmt man seine Kappe ab und spricht ganz leise mit ihm, er hört es ja auch. Wir machen das so allein mit ihm ab. Und dann hilft er oft. Und jetzt? Jetzt schießen sie mit Raketen auf ihn, und gerade auf See kann man sie oft heulen hören. Die haben schon Namen und Gesichter — wie die scheußlichsten Ungeheuer — und eine nadeldicke Schnauze, damit bohren sie sich in den Himmel rein. Aber ich denke, die will der alte Gott nicht haben, denn er schickt sie alle wieder zurück zur Erde. Meist schmeißt er sie richtig kaputt. Jedenfalls kommen sie mit Heulen und Zähneklappen wieder runter. Du, mein Junge, ich glaube da

nicht an, an den Schiet, wer soll sich da halten?

Die See ist anders, die gibt keinen mehr her, die kann alles verarbeiten, was sie hat.

Laß uns doch ein bischen spinnen, wir sind ja selten frei von Tauwerk und Segel und von Anstrich. Mal muß man Anker werfen, wenn Land in Sicht ist. Dann kommen die alten Gesichter der Vergangenheit, und die grauen wilden Reiter weisen uns in die Weite, wohin und woher wir auch fahren. Überall ist Seefahrt und alle Punkte sind miteinander verbunden. Und wir auf See wissen nichts von ländlichem Kummer, wir denken ganz weit und ganz hoch. Und es jumpt um uns her und blubbert und schrubbt. Diese Musik schläfert uns ein, wenn wir träumen geht es nur um Wellen und Wind, um Wasser und Wolken und Mädchen. Wir sind harte Gesellen, aber wir sind eingesetzt und fühlen das. Damit sind wir verbunden. Die See ist unser gutes Kleid, sie gibt und nimmt, das ist ihr Gesetz. Die Träne rollt zur Träne. Auf See läßt sich schlecht weinen. Gegen den Wind hat man immer Wasser in den Augen. Ich habe als Junge gehört, wenn Tränen in den Sand fallen, so wachsen Blumen daraus, aber es müssen richtige Tränen sein, dick und voll. — Mancher Blume sieht man es wohl an, daß sie die Träne einer Seele sein kann, die sich nach Liebe sehnt.

Aber wir müssen schlucken und Träne und Tran, das gehört ja zusammen, und was soll da anders rauskommen, als dicke Krokodile und Tintenfische.

An Bord spricht man langsam, man hat Zeit genug, wir machen keine hundert, nein, Junge, laß sie doch, die andern, sie kommen auch bloß hin und zurück. Und wenn sie so schnell fahren, haben sie nichts gesehen. Wir haben immer unsere See, die läßt uns nicht los, alle Punkte sind verbunden. Alle haben wir nun auch das gleiche Schicksal, ob du in Hamburg oder in Rio bist. Drüben ist Hamburg und hier ist Rio, wir tragen uns hin und her, einer kennt den andern. Aber wenn du keine Bojen mehr siehst und kein Feuer, dann guckt nur der Herrgott mit dem linken Auge durch die blauen Wolken und schickt dir Wind und Flaute, wie du es brauchst. Er weiß, wer du bist und daß du nach Hause mußt.

Die See ist schön, sie ist herrlich. An ihren Rändern wohnen Menschen, die warten auf uns. Wenn wir kommen, ist immer viel Zeit vergangen und die Fische sind größer geworden. Wenn das Jumpen aufhört, wenn es nicht mehr

gluckst, wenn dein Zeug dir um den Körper schlackert und die Hosen den Wind fangen, den die Segel haben sollen und du die leichten Schuhe trägst, wenn du anfängst in den Hüften zu federn, aber den Schlingengang noch an dir hast, dann bist du an Land. — Dann stolperst du über die Straßen, das Jumpen fehlt, der Rhythmus, an den du gewöhnt bist. Aber es stellt sich alles um, auch du stellst dich um. Bald entdeckst du die Schönheiten, die dir auf See wohl fehlten. Du läßt dich fallen, weil du an Land bist. Die alten Sinne schließen, neue öffnen sich. Du bist noch fremd, du wirst gefangen von den vielen Reizen anderer Länder und Menschen und findest dich wieder in deiner Koje und hörst den Weckruf, der dich stets begleitet:

Reise, Reise ...

J. Röhl

Kurioser Sport —

gestern und noch etwas früher

Im vergangenen Jahrhundert boxte man noch ohne Handschuhe und feste Rundenbegrenzung. Einer der längsten Kämpfe dürfte das Treffen zwischen Jack Kilrain und Jack Sullivan im Jahre 1887 gewesen sein. Es ging über 75 Runden. Sieger wurde Sullivan. Die Entscheidung fiel damals erst dann, wenn einer der Gegner restlos fertig war.

Im Jahre 1820 erschien eines der ersten deutschen Schwimm-Lehrbücher. Es nannte sich „Die Kunst, bald ein guter Schwimmer zu werden.“ Der Autor verschwieg seinen Namen. Sicher tat er gut daran. Sein „Lehrbuch“ ist eine Fundgrube ungewollter Späße. Hier ein Beweis: „Im Wasser kann man Handlungen vornehmen, die man auf dem Lande nicht erreichen kann. So ist man in der Lage, die große Fußzehe im Wasser an die Lippen zu bringen, welches man auf dem Lande oder im Bette nicht schaffen kann. Man halte ein Messer in der linken Hand, nehme das linke Bein in die Höhe und lege den Fuß auf das rechte Knie, dann nehme man das Messer aus der linken in die rechte Hand und schneide die Nägel ohne Gefahr.“

Es dürfte selten sein, daß sich zwei Brüder im Ring gegenüberstehen. Im Jahre 1919 geschah es dennoch, daß die Brüder Max und Richard Naujoks in Berlin um die Deutsche Leichtgewichts-Meisterschaft im Boxen antraten. Sieger wurde Richard, der seinen Bruder in der vierten Runde k. o. schlug.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

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

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

31 49 44



Isse nich — Isse doch

Langsam schiebt sich unser Schiff in das lange, schmale Becken des Bremer Europahafens. Wir haben einen langen Törn hinter uns, ein Jahr Westindien. Es war eine schöne Fahrt, doch mal wollte man ja wieder nach Hause. Vor- und Achterleinen gehen an Land. Das Schiff wird vierkant an die Pier gehievt. Die ganze Besatzung steht an der Reling und starrt an Land. Frauen, Mütter und Geschwister stehen dort, bereit sofort auf's Schiff zu stürmen. Zwar rufen die Besatzungsmitglieder Gruß-

worte zu ihren Angehörigen, aber sie sind nicht ganz bei der Sache. Alle schauen nach einem besonderen Mädels aus, nämlich nach Jans Verlobten. Jan, unser ältester Matrose, hatte sich vor unserer Abfahrt verlobt und seiner Braut versprochen, dies sollte seine letzte Fahrt sein, dann wollte er an Land bleiben und heiraten. Nun waren alle gespannt, ob Jan sein Wort halten würde, denn wir kannten unseren Jan, es war nicht seine erste Verlobung. Ich stand am Heck und schaute zur wartenden Menge. Etwas abseits von dem Menschenhaufen steht ein blondes Mädels. Ich rufe Jan. „Jan, ist das Deine Braut?“ Jan schaut über die Reling. „Nee, is se nich!“ Langsam kommt das Schiff näher und wird vertäut. Die Angehörigen eilen zur Gangway, die gerade ausgesetzt wird. Nur das blonde Mädels steht abseits und schaut suchend umher. Ich rufe Jan noch mal an die Reling.

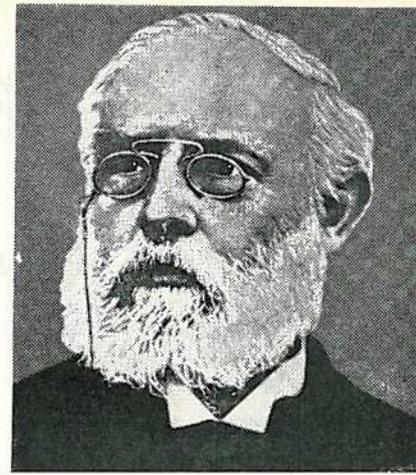
„Jan, schau Dir das Mädels mal genau an, ist das nun Deine Braut oder nicht?“ Er schaut lange über die Reling und schüttelt dann den Kopf. „Nee, is se nich!“ Eilt dann

Zum 50. Todestag

Konrad Duden

Geb. 3. I. 1829 bei Wesel, gest. 1. VII. 1911 bei Sonnenberg (Wiesb.)

Der Gymnasiallehrer in Soest hatte es sich zur Aufgabe gemacht, die deutsche Einheitschreibung zu fördern. Er schuf mit seinem „Orthographischen Wörterbuch der deutschen Sprache“ im Jahre 1880 das kompetente Rechtschreibbuch. Auch heute gelten nach zahlreichen Neubearbeitungen, die im „Duden“ gebrauchten Schreibweisen als verbindlich, und sein Buch wird in fast allen deutschsprachigen Bü-



ros, Redaktionen und Verlagen täglich benutzt.

zur Gangway. Dort wird er vom Bootsmann empfangen. „Jan, ich glaube, Deine Braut wartet, die Blonde da.“ Jan schaut über die Reling. „Nee, is se nich!“ Die Gangway ist klar, die Angehörigen strömen an Bord. Nur das blonde Mädels steht noch an der Pier und schaut hilflos umher. Ich stehe neben Jan und versuche es noch mal. „Jan, überleg mal, ist das nicht doch Deine Braut?“

Da holt er eine abgegriffene Fotografie raus und vergleicht. „Nee, is se nich!“ Nun gibt der Bootsmann den Befehl, das Mädels an Bord zu holen, ob es nun seine Braut ist oder nicht. Jan geht an Land und spricht mit dem Mädels, dann kommen beide an Bord. Schon auf der Gangway ruft Jan: „Jungs, dat is mien Brut un Morgen is de Hochzeit!“ Jürgen Burmeister

Die schlaue Kiste

Schützt die Sonnencreme vor Sonnenbrand?

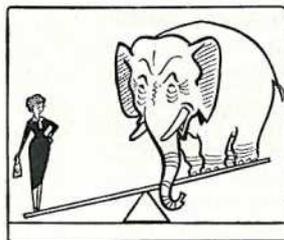


Der gefürchtete Sonnenbrand wird durch die Ultraviolett-Strahlen der Sonne hervorgerufen. Eine Sonnenschutzcreme muß somit in der Hauptsache solche Bestandteile enthalten, die diese Ultraviolett-Strahlung zurückhalten. Einen absoluten Schutz gibt es jedoch nicht. Man kann durch das Sonnenschutzmittel lediglich die Zeit verlängern, die man ohne Gefahr in der Sonne verbringen kann. Die käuflichen Sonnenschutzmittel verdoppeln meist die Zeit, die man sich ungefährdet der Sonne aussetzen darf. Bei Laboratoriumsversuchen konnte diese Zeit mit Spezialmischungen auf über das Dreifache gesteigert werden. Die schützenden Bestandteile sind in der Hauptsache Tannin und Antisolaire. Zur schnelleren Bräunung werden den Mischungen

oft Nährstoffe beigegeben, welche die Pigmente in der Haut (das sind die Farbkörperchen) zu größerer Vermehrung anregen.

Sind Frauen schwerer als Elefanten

Natürlich nicht, wird das weibliche Geschlecht ausrufen. Ein Käfer jedoch, der sich einmal unter den Fuß eines Elefanten verirrt hat und ein anderes Mal unter den spitzen Absatz eines modernen Damenschuhs geraten ist, wird freilich anderer Meinung sein, sofern er diese beiden Ereignisse ohne Schaden überlebt haben sollte. Er wird sich ausrechnen, daß ein Elefant von etwa 4 Tonnen Gewicht, die auf allen vier



Beinen gleichmäßig verteilt sein mögen, einen Quadratmeter Boden in Folge der großen Fuß-

fläche nur mit zwei Kilogramm belastet. Die spitzen Damenschuhabsätze einer etwa 60 Kilogramm „leichten“ Dame drücken die gleiche Bodenfläche von einem Quadratmeter dagegen mit zehn Kilogramm und mehr. Für den Käfer wird daher die Dame mindestens fünfmal so schwer sein wie der Elefant.

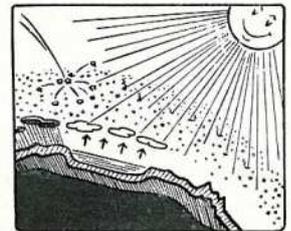
1000 Grad in der Zigarette



Läßt man eine Zigarette ruhig weiter glimmen, dann beträgt ihre Temperatur an der heißesten Stelle 720 bis 740° C. Beim Rauchen steigt die Temperatur infolge der erhöhten Sauerstoffzufuhr beim „Ziehen“ auf 980 bis 1050° C. An dieser heißen Stelle ist bereits kein Nikotin mehr, da es in den benachbarten, weniger heißen Zonen bereits verdampft und in den Mund gesaugt wurde.

Die Luft — das Lebenselixier der Erde

Vier wichtige Aufgaben hat die Lufthülle unserer Erde. Durch den Sauerstoffanteil ermöglicht sie das Gedeihen aller Lebewesen. Die Bewegung der Luft — genannt „Wind“ — sorgt für den Ausgleich von Wärme und Kälte. Ohne Wind würde in manchen Gegenden die Sonnenhitze unerträglich werden. In den mittleren und polnahen Breiten würde alles Leben in Kälte erstarren. Die Städte würden ohne Wind in ihren eigenen Ausdünstungen ersticken. Die Luft kann Feuchtigkeit aufnehmen und sie vom Meer nach weit entfernten Festlandsgebieten verfrachten, wo die Feuchtigkeit wieder als Regen herunterkommt und Mensch, Tier und Pflanze trinkt. Alle Lebewesen müßten ohne Wind verdursten. Schließlich schützt die Lufthülle vor den unsichtbaren, ultravioletten Sonnenstrahlen und verbrennt die aus dem Weltall kommenden Bruchstücke geborstener Weltenkörper.



An allen westdeutschen Hafenplätzen

COMMERZBANK

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

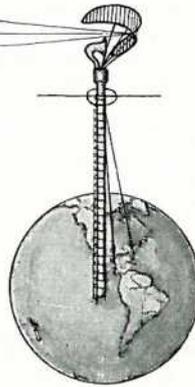


Blickpunkt

Energie und Erfolg

*Der Mensch kann wohl tun, was er will,
er kann aber nicht wollen, was er will.*

Schopenhauer



Eine Sprosse auf der Leiter des Erfolgs

Von jeher und besonders im heutigen Leben kommt dem gesprochenen Wort eine hervorragende Bedeutung zu. Das Wort kann abschrecken, verletzen, vor den Kopf stoßen, ja töten. Es kann aber auch Brücken bauen, Hindernisse und Mißverständnisse wegräumen, Menschen gewinnen bei Gesprächen, Verhandlungen, Prüfungen, Vorträgen und Festreden.

Wir Fahrensleute sind als wortkarg bekannt, uns fehlt die Übung, denn die Seefahrt ist häufig eher eine Schule des Schweigens als des Redens. Und dennoch gehört es für jeden vorwärtstrebenden Seemann dazu, sein Wort machen zu können, sei es im Gespräch mit Kameraden oder Vorgesetzten, in der Anleitung der Mitarbeiter oder auch bei festlichen Anlässen.

Erfolg im Leben — der Wunsch jedes Menschen — haben nur tüchtige, fleißige Menschen; was nützt aber alle Tüchtigkeit, wenn man sie nicht sichtbar werden lassen kann, weil man Hemmungen hat, weil man es nicht versteht, sich die nötige Anerkennung, Achtung und damit den Erfolg zu verschaffen.

Viele Wege führen zum Erfolg. Die Voraussetzungen bei allen ist das Können, die Leistung. Wenn sie fehlen, werden es immer nur Augenblickserfolge, Scheinerfolge sein können.

Kluge und umsichtige Menschen aber wissen, daß mehr zum Erfolg gehört und sie wählen den Weg der Schulung, sie benutzen Sprungbretter, die Fachleute für sie geschaffen haben, um kostspielige Pannen zu vermeiden und wertvolle Kräfte einzusparen.

Redekunst — nicht zu verwechseln mit Schwatzhaftigkeit — gibt Sicherheit im Auftreten, Selbstvertrauen, Überlegenheitsgefühl, erschließt neue Perspektiven und vergrößert unseren Sympathiesektor, den Kreis der Menschen, die auch uns vielleicht einmal eine Chance bieten oder den Steigbügel halten.

● Reden können ist ein wichtiger Faktor zur Persönlichkeitsbildung — eine entscheidende Sprosse auf der Leiter des Erfolges.

Wir alle kennen notorische Glückspilze. Was sie auch anfangen, gelingt ihnen, ob im Beruf, in der Familie oder in der Gesellschaft. Fragen wir uns, ob diese Menschen größere Gaben mit auf die Welt bekommen haben als wir selbst, müssen wir es meist verneinen. Aber sicher ist, daß sie mehr aus ihren Gaben gemacht haben. Sie haben es verstanden, ihre Veranlagung zu fördern, ihre Fähigkeiten zu aktivieren, dem Leben die positiven Seiten abzugewinnen, mit Optimismus ihre Aufgaben zu meistern und dadurch beliebt zu werden.

Es ist nie zu spät mit der Persönlichkeitsbildung zu beginnen, aber auch nie zu früh, denn je früher wir uns daran gewöhnen, den Lebenserfolg als unseren persönlichen Begleiter zu schätzen, um so mehr machen wir aus unserem Leben.

Wer lernen will, diese Sprosse zu seinem Erfolg zu zimmern und zu benutzen, der wird auch seine Schule zu finden wissen.

„Energie“ und „Ausdauer“, so heißen zwei Hebeschiffe einer bekannten Bergungsgesellschaft. Diese beiden Namen symbolisieren äußerst einprägsam die menschlichen Kräfte, die eingesetzt werden müssen, wenn ein Wrack aus der Umklammerung des Meeresgrundes gehoben werden soll.

Energie: Eine Lautbildung und ein Begriff, der unsere Zeit, in der wir leben, charakterisiert. Energie bestimmt unsere Epoche. Atomzeitalter heißt genaugenommen Atomenergiezeitalter. Ging es früher um Wasser, Jagdgründe und Weiden, so geht es heute um pure Energie. Dieser Begriff umfaßt jede realisierbare Kraft. Manche glauben heute, ihren Ursprung im kleinsten Teilchen gefunden zu haben, da, wo die Kraft dasselbe ist, wie Masse, was Materie. Und sie glauben die faustische Frage nach dem, „was diese Welt innerlich zusammenhält“, beantwortet zu haben. Das Wort, der Begriff und sein Lautbild sind aus einem Guß, mitreibend, selbst voller Kraft, ja voller Dämonie. Ein Schiff, das „Energie“ heißt, ist anders als eines, das beispielsweise „Ariadne“ heißt. Unser Schiff wird vorwärtsgetrieben von Energien und es muß sich behaupten gegen Energien von Strom, Wind und See. Auf unseren Tankern befördern wir flüssige Energie, die Industrien antreibt und Düsenklipper jagt. Wir leben inmitten einer Energieentfesselung ohnegleichen.

Die Energie spricht einen Urtrieb in uns an. Wir lieben sie irgendwie, ähnlich wie ein Raubtier, das seinen Dompteur liebt. Die Entfaltung von Energie, ihre Entfesselung, ihre kraftvolle Demonstration, sie begeistert und packt uns. Es ist ein Trieb mit dem Spiel. Haben wir nicht alle als Kind Türme gebaut? Das Bauen war schön, aber schöner war das Einreißen. Ein kleiner Fingertips löste -Energien- der Zerstörung aus. Geballte Energie der Großen, die Weltreiche aus dem Boden stampfte und andere zerstörte. Energie allein ist blind. Sie wütet, sie explodiert. Sie muß gebändigt werden, gerichtet, in den Dienst eines Zweckes gestellt. Der Kolben eines Diesels wäre wie eine Granate, würde er nicht gebändigt, bezwungen. Wer richtet und bändigt die Energien der Natur? Der Mensch tut es bis zu den Grenzen, die ihm gesetzt sind.

Wer aber richtet und bändigt die menschlichen Energien? Wer zwingt diese in eine Ordnung?

Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg, sagen wir, und meinen damit den Weg zum Erfolg. Energie ist ein Mittel zum Erfolg. Das Erfolgsstreben gibt der menschlichen Energie Richtung. Die Natur fragt nicht nach Erfolg, wenn sie ihre Energien entfesselt in Sturmflut, Vulkanausbruch und Erdbeben.

Die Menschen aber erstreben den Erfolg mit dem Einsatz ihrer Energie. Und sie sind nicht blind, wie die Natur, denn sie wissen, daß die Entfaltung ihrer Energien andere Menschen schädigen kann, ja zerstören. Verschließen wir nämlich unser Herz bei der Entfaltung unserer Energie auf dem Wege zum Erfolg, dann verpestet sie das Betriebs- oder Bordklima und zerstört daheim den Familienfrieden, — dann gehen wir über Leichen. In der lieblosen Energie zeigt sich eine ganz furchtbare Gottverlassenheit, und sie kann verheerender wirken, als Naturkatastrophen. Die Geschichte beweist es.

Erfolgsstreben allein und das bloße Wissen um die Gefährdung unserer Mitmenschen durch Energieentfaltung genügen also nicht, um unsere Energien zu bändigen. Und damit können sie auch nicht zum rechten wahren Erfolg führen, der Befriedigung und Glück bringt, sondern nur zum Scheinerfolg, der von Haß bedroht ist und von Neid und der in Angst vor Rache und Strafe lebt.

Nein, wenn unsere Energie uns auch Glück bringen soll, so muß sie in etwas anderem ihre Wurzel haben, von etwas anderem gerichtet und gebändigt sein, als von kalter Zweckbedingtheit, Intelligenz und egoistischer Nützlichkeit. Diese taugen, wie wir gesehen haben, nur dazu, die Naturenergien zu bändigen, sie uns dienstbar zu machen und uns vor ihnen zu schützen. Zur Beherrschung unserer eigenen menschlichen Energie ist uns etwas anderes gegeben: Die Liebe in ihren vielfältigen Erscheinungsformen.

Denn sie allein ist es, die will, was wir wollen, so wie unser Wille es ist, der ein Elektronenhirn rechnen, ja sogar denken läßt. Tun wir nicht, was die Liebe mit uns will — denn wir können ja auch tun, was wir wollen —, dann gehen wir hinaus aus der Liebe, aber dann gehen wir auch hinaus aus der Kraft, das heißt, in die Gefahr, in die Angst, den Haß, wir fallen ins Nichts. Wir gleichen dann einem Elektronenhirn, das bedient wird von einem, der damit nicht umzugehen weiß, und falsche Werte hineinsteckt. Es kann dann auch nur Falsches produzieren.

Unsere Energie und jedwede Energie, die wir beherrschen, führt zum wahren echten Erfolg und damit zum Glück immer nur dann, wenn durch sie der Wille geschieht, der sie ihrerseits beherrscht, der allein wollen kann, was wir wollen, wie Schopenhauer sagt. Unser Erfolg im Beruf, in der Liebe, im Leben ist demnach immer nur ein Erfolg unserer bewußten Unterordnung unter jenen Willen, der unsere Energie lenkt und speist, und den wir bitten: „Dein Wille geschehe.“ —Schp—



Klar bei Schmünzelauge

Man kann ja mal fragen

Der Kapitän des Küstentankers „Mercur“ hatte die Angewohnheit, ab und zu einen Matrosen in die Maschine zu schicken, um den Umdrehungsanzeiger abzulesen. Den Chief ärgerte das und er fragte jedesmal: „Wat wullt du denn hier?“ „Jo, Chief, de Kaptein schickt mi, ick sall mol den Umdrehungsanzeiger avlesen“, war dann immer die Antwort. Eines Tages fing es denn an, daß immer, wenn der Kapitän auf der Brücke war, der Assistent rauf kam, kurz nach dem Kompaß sah und wieder in die Maschine ging. Als der Assistent nun wieder mal eben nach dem Kompaß sah, wurde es dem Kapitän zu bunt und er herrschte den Assistenten ärgerlich an: „Wat wöllt sei denn all wedder hier?“ „Jo, Kaptein, de Chief schickt mi, ick sall mol den Kompaß avlesen“, grientete der Assistent und verholte sich schnell von der Brücke. H. M.

Hilfsangebot

Als der Fischlogger im Hafen festmachte, wurde Hein schon an der Pier von seinem Söhnchen Peter und einer Nachbarin erwartet, die ihm mitteilte, daß er soeben zum zweiten Male glücklicher Vater geworden war. Hein griff sich also seinen Sohn und wanderte zur Endbindungsstation, wo er sofort zu der jungen Mutter hineingelassen wurde, während Klein-Peter auf dem Gang warten mußte. Eine junge Krankenschwester nahm sich seiner an, und es entspann sich eine lebhaftere Unterhaltung rund um das neue Brüderchen. Als Peter nach einer Weile zur Mutter hineingerufen wurde, faßte er das Ergebnis der Debatte in der Bemerkung zur Schwester zusammen: „Komisch, du bist also schon 4 Jahre hier und hast immer noch kein Kind, und meine Mama ist erst 3 Tage hier und hat schon eins. Sprich doch mal mit meinem Papa, vielleicht kann der dir helfen.“

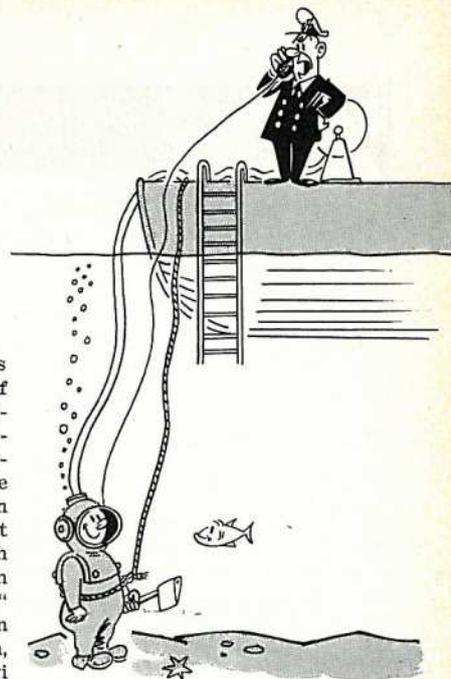
Berlin kontra Hamburg

Unser Dampfer, ein kombiniertes Passagier- und Frachtschiff stampft und rollt in langer Biscay-Dünung. Von unseren zehn Passagieren sind nur vier zum Frühstück erschienen. Aber auch sie sind sehr ruhig und blaß. Nur ein Berliner nimmt den Mund recht voll. „Dieser Seegang ist ja noch nichts“, meint er, „auf dem Wannsee wär es viel schlimmer.“ Da stößt mich unser Kapitän, ein alter Hamburger Fahrensmann, an und knurrt: „Denn wüld wi schon kregen.“

Als das Frühstück vorbei ist und die Passagiere schnell an Deck verschwinden, läßt er sich vom Steward ein Stück Brot bringen, zerkaut es und verschmiert die Reste an seiner Uniformjacke. Dann steigt er gemütlich zur Brücke rauf. Dort steht der Berliner und schwingt große Reden. Der Kapitän stellt sich zu ihm. Der Berliner bemerkte die zerkauten Reste an der Uniform und macht den Kapitän darauf aufmerksam. „Och dat“, meint der Kapitän ruhig, „dat wär Fru Möller, se hett sich übergeben, doar heff ick wull wat affkregen.“ Streift mit der Rechten die Reste ab und schiebt sie in den Mund und schluckt es runter.

Der Berliner wird blaß, grün und hängt dann über der Reling. Das war selbst für einen Berliner zuviel! Jürgen Burmeister

In Holtenau lag die 100 t große „Erna“ aus Uetersen. Sie wollte eigentlich nach dem Großen Belt. Da ist ja auch nicht viel dabei. Der Sohn hatte das Schiff vom Vater übernommen. Das Patent nicht, das hatte er selbst abgelegt. Soweit wäre ja alles ganz gut gewesen, aber wie er nun nach dem Großen Belt hinkommen sollte, das wußte der junge Schipper auch nicht, ohne jedoch an seinen eigenen Fähigkeiten zu zweifeln. Als nun die „Ingeborg“ Segel setzte, dachte er, da könnte er ja fein hinterhersegeln. Er hielt die Idee für die prächtigste seines Lebens. Gedacht, getan. So segelte die „Erna“ im Kielwasser der „Ingeborg“ durch die Förde. Der junge Schipper freute sich, und alles war ja so herrlich. Er war schon mal mit seinem Vater im Großen Belt gewesen. Als er nun so zwischen Land war, da kam ihm das seltsam vor. Immer mehr



Was ist los, falsch verbunden?!

verdichtete sich der Gedanke, daß die „Ingeborg“ sich verirrt hätte. Vorsichtig wie er war, entschloß er sich, den Anker wegzustecken. Inzwischen war es dunkel geworden. Leuchtfeuer blinkten und blitzten, und unser Schipper blätterte nervös die Handbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse der dänischen Gewässer durch, bis er übermüdet einschlief.

Am nächsten Morgen wurde ein Boot ausgesetzt, und der Matrose ruderte an Land, um nachzusehen. Den ersten, den er traf, war eine Magd, die zum Melken unterwegs war. „Tale tysk“, sprach er sie an und war mehr als erstaunt, als sie den Melkschemel hob. „Du Lümmel, du wullst mie wohl foppen, eh?“ Der tüchtige Matrose beeilte sich, aus der Reichweite des Schemels zu gelangen. Sein Herr und Meister war schwer zu überzeugen, daß das Schiff tatsächlich im Fehmarn-Sund lag, und das Einzige, was er dann dazu bemerkte, war: „Die ‚Ingeborg‘ hat sich ja schön verfahren!“

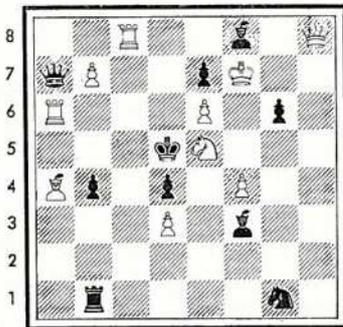
Fietje mag die schönen Frauen so gern. Er fährt mit der U-Bahn. Eischen voll is es auch. Sitzt eine neben ihm, die mag er wohl leiden. Drückt er sanft sein Knie gegen ihr Knie. Faucht sie: „Sie irren, mein Herr.“ — „Wirklich? So, ich dachte das wäre ihr Knie.“

Zwei rudern in einem Leihboot auf einem großen See. „Hier ist es aber schön“, sagt der eine, „hier möchte ich mal wieder hin.“ — Der andere: „Ob wir das jemals wiederfinden?“ — „Da machen wir einfach ein Kreuz!“ — „Ins Wasser?“ — „Nee, an den Kahn!“ — „Weißt du denn, ob wir denselben Kahn wiederbekommen?“

KNIFFLIGE SACHEN

Angriff und Verteidigung Von L. I. Loschinskij

Die geheimnisvolle Kiste



Weiß zieht an und setzt
im 2. Zuge matt

Und wieder einmal war Meister Loschinskij nicht zu schlagen, obwohl rund drei Dutzend namhafte Autoren in dem Problemturnier der lettischen Zeitschrift mit ihm um die Palme stritten.

Hier bereitet ein bestimmter Verteidigungszug gewisse Schwierigkeiten, die sich aber sehr elegant überwinden lassen.



Auf den sechs Flächen der Kiste sind drei zweisilbige Wörter aufgemalt. Drei der sechs Silben sind verdeckt. Die drei Wörter nennen einen Handwerker, Äquatorialgegenden und ein Teil am Schiff. Die drei verdeckten Silben ergeben, richtig zusammengesetzt, einen Angehörigen der Schiffsbesatzung.



Die Kleinen zu Haus???

ein Spielzeug aus dem „PUSPI-HAUS“

Hamburg 36, Dammforstraße 1, Ruf 35 25 15

Kostenlosen Katalog über:

STEIFF STOFFTIERE
bitte anfordern.

FLEISCHMANN HO
MÄRKLIN HO
TRIX HO
ROKAL TT 12 mm



Seefahrtsschule Hamburg

Am 7. Juli 1961 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:
 Harald Behn, Rudolf Bennauer, Otto Bubbers, Hanswerner Dürkop, Klaus Firrnaber, Wilhelm Gaedcke, Bernhard Godbersen, Gerhard Habermann, Herbert Karling, Günter Klupsch, Karl-Günther Korittke, Peter Lange, Günter Mescheder, Jürgen Misch, Hermann Müller, Werner Musch, Walter Musick, Uwe-Siegmar Oltmann, Carsten Petsch, Harro Rathmann, Erich Schinkel, Karl Schmidt, Hans-Peter Tempel, Hans-Peter Thießen, Heinrich Wesselhoff, Horst Wienecke, Rolf Wucherplennig.

Am 12. Juli 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
 Rolf Amelsberg, Klaus Boge, Jürgen Borchert, Gert Buskies, Helmut Dannenberg, Dieter Deinet, Erich Eder, Joachim Fielitz, Hartmut Fundament, Klaus Hertling, Wilhelm Hesse, Peter Kentzler, Wolfgang Krasser, Nikolaus Kula, Manfred Lemmermann, Wolfgang Leske, Wendel Lind, Hans Maroske, Diether Merth, Wilhelm Meyer, Wolf Rauschan, Horst Reller, Bernd Rudloff, Peter Schönberger, Peter Waszkewitz, Dieter Weber, Alexander Zilian.

Schiffingenieurschule Hamburg

Am 17. Juli 1961 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:
 Wolfgang von Assel, Edgar Barkow, Hans Becker, Gerd Böhm, Hans Botl, Ernst Bruns, Jens Carlsen, Arno Fiedler, Uwe Gade, Ludwig Gevert, Helmut Gründel, Walter Helms, Joachim Hess, Heinz Hohl, Bernhard Juncker, Gerhard Juppian, Helmut Kühl, Hans Leck, Dieter Lingnau, Siegfried Lüder, Guntram Nehls, Günter Paysen, Günther Puls, Klaus Siegmund, Werner Siegmund, Rolf Schwirwer, Alexander Stein, Horst Stein, Friedrich Strobel, Richard Stuhlmann, Hans-Ulrich Wedell, Rudolf Zeißler.

Am 10. Juli 1961 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:
 Gerd Bahr, Herbert Ebert, Claus Ernst, Michael Frank, Rolf Hesse, Hansjürgen Hormann, Helmut Hüper, Lothar Janert, Eckart Knoth, Rainer Köndke, Peter Krebs, Hans Kruse, Günter Meyer, Hein-Peter Müller, Fritz Päsler, Joachim Päsler, Robert Pernt, Karl-Heinz Philipp, Arno Rickert, Klaus Schuldt, Uwe Schulz, Gustav Adolf Stolling, Manfred Taddey, Erich Wenkel

und die Herren:
 Jörg von Appen, Eberhard Ballmann, Eberhard Bartel, Klaus Blanck, Dieter Burmester, Kurt Diekmann, Hans-Gregor Freuer, Günter Gadischke, Gernoth Geisler, Ulrich Goebel, Wolfgang Heer, Bernd Heuer, Gerd Holzfuß, Horst-Willy Koska, Hermann Muxfeldt, Klaus Neumann, Egon Oellrich, Richard Pieper, Ulrich Runge, Detlef Sager, Günther Schult, Georg Schwabe, Lothar Strey, Hans Tiedchen, Herbert Westphaling, Ralf Wiedmann, Max-Otto Wiessner, Jan Winkler, Karl Wolter, Helmut Zaake sowie am 11. Juli 1961 die Herren:

Klaus Andersson, Joachim Behling, Manfred Brüggemann, Hans-Martin Eisenbach, Hans Grischkat, Gerd Helm, Günter Holst, Horst Krawinkel, Helmut Kruse, Jan Lensch, Martin Machaczek, Peter Naeve, Jürgen Peters, Hermann Rebetje, Uwe Rechholtz, Rolf Rickers, Klaus von Rossium, Wilhelm Ruckert, Peter Schultz, Hans-Jürgen Schlöber, Hartmut Sprunck, Eduard Stolze, Hans Terhoner, Hubert Wagner, Horst Zimmermann

und die Herren:
 Otto Ackerhans, Karl-Heinz Beese, Claus Beck, Lothar Beneke, Rolf Beuck, Willie Fick, Peter Frödrich, Günter Hardenberg, Jürgen Knieß, Manfred Kochrain, Harry Kothe, Ernst Leszinski, Dieter Manteuffel, Siegfried Martens, Guido Morino, Rolf Oellerich, Werner Preuß, Manfred Prütz, Günther Rausch, Rolf-Hartmut Schmöhl, Peter Schommartz, Rudolf Suhr, Hans-Jürgen Wagner, Bruno Woecke, Karl-Heinz Wulff.

Am 14. Juli 1961 bestanden die Prüfung zum Seemaschinisten II (C 3) die Herren:
 Gerhard Berger, Udo Böttcher, Richard Braun, Hinrich Christians, Helmut Fokkena, Martin Fürst, Hermann Hauschild, Rudolf Herzog, Gert Hottendorf, Herbert Koch, Horst Kulow, Günter Luckner, Rudolf Mühlich, Peter Pahnke, Günter Petersen, Herbert Pfirang, Wolfgang Rosenkranz, Willi Seegers, Horst Selke, Gerhard Schaffelke, Hans-Albertus Schünnemann, Helmut Stolte, Jan Velthuis, Knut Wandtschneider, Karl Wellm, Otto Wellm, Helmut Wessels, Leo Witzke, Helmut Zuch, Herbert Güttler

und die Herren:
 Horst Beckmann, Hans Braasch, Albin Carl, Uwe Dietrich, Karl-Ernst Eiselt, Horst Felten, Peter Frank, Hans-Otto Glinke, Peter Götsche, Heinz Harms, Uwe Jahn, Ernst-Günther Jenning, Peter Kaiser, Siegfried Kneiser, Peter Knittel, Heinz Kruschwitz, Peter Kühne, Werner Langfeldt, Klaus Michels, Achim Müller, Herbert Neuwerc, Albert Petsch, Horst-Dieter Pouplier, Carlheinz Raehs, Martin Ruhnke, Heinz Schanzer, Helmut Stähmann, Hubert Tasch.

Seefahrtsschule Bremen

Am 24. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:
 Dieter Bartels, Manfred Dohmeyer, Hans Drape, Heinrich Fahlbusch, Rolf Gerke, Horst Gödel, Ulrich Janutta, Man-

fred Kröger, Otto Mohr, Franz-Hermann Naeve, Artur Ohletz, Klaus Oltmann, Günther von Oertzen, Siegfried Palfner, Gerhard Persch, Karl-Heinz Pinks, Joachim Prien, Arnold Ricklefs, Klaus Scharmacher, Wilfried Siemons, Georg Teichmann, Ole Wendelin, Alfred Zwijas, Emanuel Zwijas.

Am 30. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:
 Dieter Albers, Detlev Bahr, Udo Becker, Wilhelm Dankworth, Werner Diercks, Heinz Gerlach, Georg Hecht, Hans-Joachim Hustedt, Hans-Georg Janßen, Volker Kusche, Fredy Lange, Jan Metz, Dieter Mögling, Claus Rabe, Winfried Reddig, Abdul Rivai, Klaus Stuhlmann, Klaus Michael Trzaska, Udo Volcker, Werner Wohlbrandt, Jean-Didier Bauer.

Am 28. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seefunkzeugnis 2. Klasse die Herren:
 Wilko Behn, Rainer Buhl, Helmut Gralka, Klaus-Jürgen Günther, Horst Huber, Robert Kuhn, Michael Lass, Ruprecht Lauterbach, Dieter Mackenthun, Jürgen Mertens, Wilhelm Möller, Jan-Gerd von Seggen, Winfried Speck, Rolf Utem, Werner Wiltling.

Schiffingenieurschule Bremen

Im Juli 1961 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur I (C 6) die Herren:
 Robert Boschen, Joachim Ehler, Georg Fuchs, Willi Hahn, Peter Krüger, Dietrich Lenz, Richard Mahlmann, Friedel Neddermann, Harald Ochs, Helmut Pfeiffer, Hubert Sondermann, Gerold Strathmann, Jürgen Uhrner und die Prüfung zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:
 Hans Blödel, Rainer Bönninger, Klaus Brüggemann, Ernst-Heinrich Coldevey, Horst Duveneck, Helmut Gehrlach, Alfred Hempe, Werner Hinz, Bernhard Kaluza, Rolf Kiel, Heinz Ludwig, Helmut Mertins, Hans Meyer, Helmut Michaelis, Karl Motzkus, Fritz Nordmann, Dieter Rothert, Klaus Stammer, Wilhelm Tangermann, Horst Wiese.

Seefahrtsschule Bremerhaven

Im Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:
 Klaus Brünjes, Karl-Martin Bull, Joachim Faessler, Arno Grün, Hans-Georg Kownetka, Jürgen Lehmann, Emil Lentz, Eckehard Manthey, Werner Pankoke, Fredo Robbers, Gerhard Walk;

die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) die Herren:
 Johann Anders, Hermann Carstens, Horst Dammeier, Harald Drexhage, Maximilian Faust, Günter Hauf, Heinrich Hilgemeier, Lothar Hopfchen, Wilhelm Kipka, Werner Löwner, Wilhelm Schipper, Willi Sunkimat, Johannes Wehmshulte;

die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) die Herren:
 Wilhelm Bruns, Friedrich Brusermann, Karl Busch, Jürgen Deharde, Siegfried Dittmer, Walter Gäckel, Günther Gesper, Werner Meyer, Otto Modersitzki, Eeltje Pasma, Hinrich Poppen;

die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) die Herren:
 Hugo Haake, Günter Jachmann, Ingolf Richter;

die Prüfung zum Seeschiffer auf Küstenfahrt (A 1/B 1) die Herren:
 Karl Brauer, Hans Krakow, Horst Weber, Walter Ziffer; die Prüfung zum Seefunker (Seefunksonderzeugnis) die Damen und Herren:
 Anna Eigbrecht, Willy Sander, Hans-Joachim Stratmann, Horst Wagener, Dieter Brandes, Horst Klostermeyer, Franz-Dieter Liesenfeld, Peter Neumann, Wolfgang Tietjen, Dieter Wenzel.

Seefahrtsschule Elsfleth

Am 30. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:
 Helmut Bartsch, Wolfgang Beyer, Adrian Fuchs, Erwin Gerwin, Klaus Hamann, Heinz-Otto Hoffmann, Boy Jensen, Karl-Heinz Meyer, Günter Pohlenga, Jürgen Reim, Jan Schütte, Klaus Tepe, Wolfgang Tschiersky, Hans-Ulrich Alexander, Hans Barbombold, Karl Brandt, Alfred Bruns, Horst Hanke, Nikolaus Juraschek, Rolf Meier, Hans Schrader, Werner Spielmann, Wilfried Winter.

Seefahrtsschule Cuxhaven

Am 16. Juni 1961 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) die Herren:
 Lothar Armutat, Karl Hirschmüller, Martin Jost, Martin Marksches, Günter Roike, Rolf Wewer, Siegfried Kalinowski.

Am 24. Juni 1961 die Prüfung zum Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5) die Herren:
 Karl-Heinz Geier, Karl-Heinz Kanigowski, Hans Lemm, Waldemar Mathwig.

Am 24. Juni 1961 die Prüfung zum Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4) die Herren:
 Karl-Heinz Ernsting, Klaus Geißler, Gerhard Kuipers, Hans Lewin, Horst Martins, Jonny Masuch, Richard Neu, Hans Schlieve, Erhard Schwelick.

Am 28. Juni 1961 die Prüfung zum Seemaschinisten I (C 4) die Herren:
 Gerd Ahlers, Franz-Ernst Beck, Ewald Becker, Alfred Böker, Werner Bothe, Karl-Heinz Fehring, Siegfried Gehrke, Karl-Heinz Gogoll, Friedr.-Wilhelm Kahl, Ewald

Landsberger, Georg Leidholdt, Heimann Mammes, Hermann Michaels, Georg Ollick, Alfred Osterrieder, Heinz Peters, Karl-Heinz Rudolf, Karl Schoon, Hans-Wilhelm Schröder, Otto Stöcker, Günter Werner, Kurt Werner.

Am 23. Juni 1961 die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:
 Klaus Ahke, Gerd Albien, Heimit Backhaus, Wilhelm Böning, Adolf Born, Uwe Clasen, Johann Diekmann, Rolf-Dieter Drechsel, Ekkehard Facklam, Heiko Fick, Theodor Freesemann, Karl-Heinz Freesemann, Hermann Grabow, Heinz Graß, Wilfried Heitmüller, Horst Heuer, Harald Hochstrate, Klaus-Peter Höhler, Karl-Heinz Hopstock, Erwin Jacobi, Andreas Jacobi, Bernd Janz, Heinrich Kiepe, Horst Kochstein, Adolf Krethe, Walter Krüger, Heinz Liebrecht, Harry Ludwig, Günter Malik, Karl-Heinz Müller, Joachim Nuber, Peter Offelmann, Gerd Okelmann, Horst Peiser, Rolf Penzel, Hugo Pohlmann, Manfred Pump, Waldemar Roszkiewicz, Herbert Schneider, Peter Schneidt, Werner Seidler, Hermann Sibum, Kurt Stobbe, Peter Stöcken, Wolfgang Strothenke, Niels Winter.

Am 30. Juni 1961 die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) die Herren:
 Johann von Bergen, Wolf-Rüdiger Blum, Horst Brandt, Wolfgang Bräuer, Horst Gieritz, Heinrich Hansen, Lütke Hartmann, Heinrich Hayenga, Jürgen Ihlenfeldt, Wolfgang Krinowski, Paul Mester, Götz Nagel, Hans Reimers, Manfred Reineke, Bernd Riesenköning, Jürgen Speck, Ernst-Peter Schildt, Theodor Schmidt.



Hans-Jürgen Laturner: „Mit der ‚Gorch Fock‘ auf großer Fahrt“. Unsere junge Bundesmarine hat erkannt, wie viele andere Kriegsmarinen auch, daß man auf keinem Maschinenschiff den seemannischen Nachwuchs so gründlich zur Seemannschaft erziehen kann, wie auf einem Segelschiff. Kapitänleutnant Laturner schildert in dem vorliegenden Buch eine 6000 Seemeilen lange Auslandsreise auf unserm Segelschiff „Gorch Fock“ und versteht es, durch die Charakterisierung dreier junger Leute auf ihrer Begegnung mit den Gewalten von Wind und See nicht nur dem Buch eine spannende Handlung zu geben, sondern auch dem Leser einen vielseitigen und tiefen Einblick in die Grundlagen, Anforderungen und Auffassungen des Seemannsberufes zu vermitteln. Es ist ein Buch, das allen, die die See und die Seefahrt lieben, Freude machen wird. (J. F. Lehmanns Verlag, München. 150 S., m. 17 Fotos und 1 Segelriß, Gl., DM 9,50.)

Ben Harder: „Auf Walfang am Ende der Welt“. 128 Seiten, J. G. Oncken Verlag, Kassel, DM 4,80.

Jahrhundertlang wird schon Walfang betrieben. Immer schon führte er die Männer hinaus in die Einden der Arktis und Antarktis. Die Zurückbleibenden folgten ihnen mit ihrer Phantasie, und die Erzählungen waren phantastisch, und eine umfangreiche Literatur nahm sich ihrer an. Wer über Walfang etwas wissen will, fährt am besten mit; aber er braucht kein neues Buch darüber. Jedoch Ben Harder schreibt von einem 17jährigen Jungen, den es nach dem Feuerland verschlagen hat, der einen Walfänger-matrosen als Freund gewinnt und an Bord kommt. Gern erlebt der Leser mit diesen beiden Jungen die Walfängerei und unversehens findet er sich wieder inmitten eines spannenden Abenteuers, wie sie selten geworden sind. Diese beiden jungen Kerls sind ganz einfach und ganz schlicht. Vielleicht ist es gerade deshalb so mitreißend, was sie erleben, und wie sie damit fertig werden. Kein Thriller, dieses Buch, nichts Sensationelles, aber gut, einfach grundgut. Irgendwie freut man sich als Leser auf kostbar gewordene Art.

Grüße aus dem Heimathafen

Die nächsten Seemannsgrußendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:

Seemanns Sonntag, den 7. September 1961

Seemanns Sonntag, den 5. Oktober 1961.

Frequenzen siehe „Kehrwieder“ 4/61 unter Berücksichtigung nachstehender Veränderungen:

	GMT	kHz	m
Japan	11.00	17.815	16.84
		21.705	13.82
Mittelost	14.00	21.730	13.82
		17.875	16.79
Nahost	17.15	15.405	19.47
		11.795	25.43
		15.275	19.64
Afrika	18.30	11.715	25.61
		9.735	30.82
Mittelamerika	03.00	6.145	48.82

JAUCH & HÜBENER
 Versicherungsmakler

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

HAMBURG 11
 TROSTBRUCKE 3

MULHEIM/RUHR
 SAARBRUCKEN

BERLIN

FRANKFURT a. M.

MÜNCHEN

WIEN

Bundestagswahl für Seeleute

I. Allgemeine Hinweise

1. Alle wahlberechtigten Seeleute, die sich am Wahltag außerhalb ihres Wahlbezirks aufhalten, können an der Bundestagswahl brieflich teilnehmen.
2. Die Seeleute, die an der Briefwahl teilnehmen wollen, können bei der Gemeinde, in deren Wählerverzeichnis sie eingetragen sind, einen Wahlschein mit Briefwahlunterlagen beantragen.
3. Die Wahlscheine und die Briefwahlunterlagen können von der Gemeindebehörde aber erst etwa vom 29. oder 30. 8. an ausgegeben oder den Antragstellern übersandt werden, da die Stimmzettel früher nicht zur Verfügung stehen. Sollten Beschwerden gegen die Zulassung oder Nichtzulassung von Wahlvorschlägen eingelegt werden, so wird sich die Fertigstellung der Stimmzettel in den entsprechenden Ländern weiter verzögern. Die Ausgabe wird dann erst etwa vom 3. 9. an möglich sein.
4. Die Reedereien und die Schiffsführer dürfen die Anträge für die Besatzungen ihrer Schiffe stellen; sie müssen jedoch nachweisen, daß sie dazu berechtigt sind. Es ist deshalb zu empfehlen, daß die Seeleute, deren Schiffe jetzt auslaufen und bis zur Bundestagswahl nicht zurückkehren werden, vor der Ausreise veranlaßt werden, eine entsprechende Vollmacht für die Antragstellung zu erteilen.
5. Die Wahlscheine und die Briefwahlunterlagen dürfen von der Gemeindebehörde nur den Wahlberechtigten selbst ausgehändigt oder übersandt werden. Es ist also nicht mehr möglich, wie im Jahre 1957 die Wahlpapiere den Reedereien oder den Schiffsführern zur Weiterleitung auszuhändigen. Damit die Wahlpapiere

den Wahlberechtigten pünktlich zugestellt werden können, ist es zweckmäßig, in den Anträgen die Häfen anzugeben, welche die betreffenden Schiffe in der Zeit vom 1. bis 16. September anlaufen.

6. Die Wahlbriefe müssen von den Wahlberechtigten so rechtzeitig zurückgesandt werden, daß sie spätestens am 17. September 1961 bis 18 Uhr beim jeweils zuständigen Kreiswahlleiter eingehen, dessen Anschrift auf dem purpurroten Wahlbriefumschlag angegeben ist.
7. Ein Antrag auf Übersendung der Briefwahlunterlagen ist nur zu empfehlen, wenn die Zeit vom 29. oder 30. August bis zum 17. September, 18 Uhr, für die Übersendung der Unterlagen und die Rücksendung der Wahlbriefe ausreicht.
8. Die Wahlbriefe, die im Wahlgebiet (Bundesgebiet und Berlin-West) zur Post gegeben werden, werden gebührenfrei befördert. Werden sie außerhalb des Wahlgebiets zur Post gegeben, müssen sie freigemacht werden.

Es empfiehlt sich, die Wahlbriefe aus dem Ausland durch Luftpost zurückzusenden.

II. Besondere Hinweise für die in Hamburg wahlberechtigten Seeleute

1. In Hamburg werden die Wahlscheine mit den Briefwahlunterlagen von den für die Wohnungen der Wahlberechtigten zuständigen Dienststellen der Bezirksämter ausgegeben. Diese Dienststellen werden am 21. August amtlich bekanntgegeben. Außerdem enthalten die Benachrichtigungskarten, die den Wahlberechtigten bis zum 26. August übersandt werden, einen entsprechenden Hinweis.
2. a) Wird der Wahlschein von einem Wahlberechtigten selbst mündlich beantragt, so wird gebeten, einen

Personalausweis (Seefahrtbuch, Paß, Bundespersonalausweis usw.) und die Benachrichtigungskarte — wenn schon zugestellt — mitzubringen. Mündliche Anträge können bei den Bezirksämtern vom 27. August bis zum 14. September während der Dienststunden und am 15. September bis 18 Uhr ausgestellt werden.

- b) Wird eine andere Person beauftragt, einen mündlichen Antrag zu stellen, so muß diese nachweisen, daß sie dazu berechtigt ist (schriftliche Vollmacht).
- c) Wird der Antrag schriftlich gestellt, so wird gebeten, Familiennamen, Vor-(Ruf-)namen, Geburtsdatum und Wohnanschrift sowie — wenn die Benachrichtigungskarte bereits zugestellt ist — die Nummer des Wahlbezirks und die laufende Nummer der Eintragung im Wählerverzeichnis anzugeben. Die letzten beiden Angaben können der Benachrichtigungskarte entnommen werden.

3. Die Ausgabe der Wahlscheine für die Bundestagswahl endet am 15. September 1961 um 18 Uhr.

4. Auch an der Bürgerschafts- und Bezirksausschuwahl, die am 12. November 1961 stattfindet, können die in Hamburg wahlberechtigten Seeleute brieflich teilnehmen. Die Wahlscheine und die Briefwahlunterlagen werden etwa vom 25. Oktober bis zum 10. November ausgegeben. Für die Anträge auf Ausstellung und Übersendung der Wahlscheine und Briefwahlunterlagen gelten die gleichen Erfordernisse wie bei der Bundestagswahl; sie sind auch an die gleichen Dienststellen zu richten.

Das Statistische Landesamt
Landeswahlamt

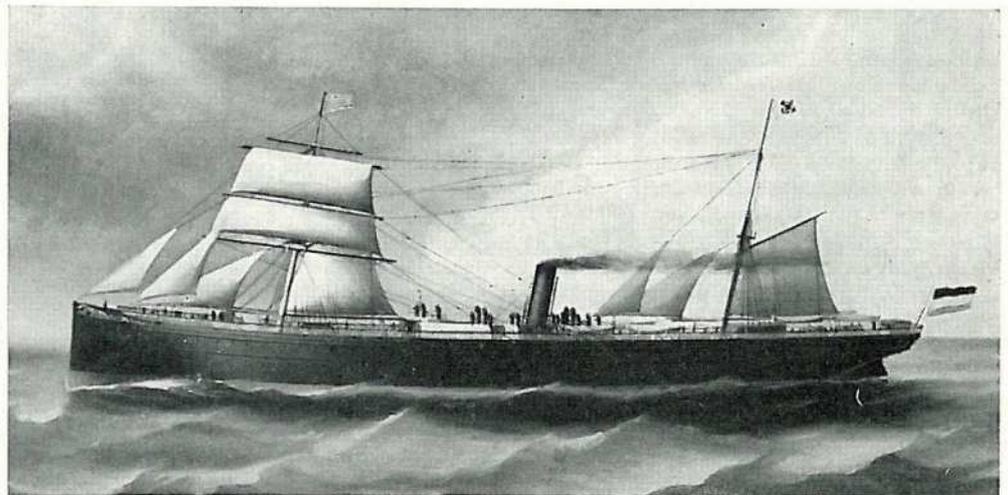
Quer durch die Last

3 fünfundsiebzigjährige Seefahrtsjubiläen

Vor 75 Jahren nahm der Norddeutsche Lloyd mit dem Postdampfer „Habsburg“, 3083 BRT, Baujahr 1876, seinen regelmäßigen Liniendienst nach Ostasien und Australien auf. Zweimal zerstörten zwei Weltkriege alle Aufbauarbeit und alle Investitionen, zweimal jedoch auch schuf der erworbene Kredit an Ansehen und Zuverlässigkeit sowie ungebrochener Unternehmernessen mit neuen konkurrenzfähigen Schiffen den Wiederaufbau dieser weltweiten Liniendienste, die heute in Gemeinsamkeit mit der Hapag durchgeführt werden. 22 Schiffe sind zur Zeit von beiden Reedereien eingesetzt. Sie repräsentieren einen Wert von 350 Millionen DM. Wie Direktor Path vom NDH betonte, wären diese Leistungen ohne die Aufgeschlossenheit und Unterstützung der deutschen Ab-

laderschaft, aber auch ohne den **vorbildlichen Einsatz von Offizieren und Besatzungen** nicht möglich gewesen; denn sie

rechtfertigen aufs Neue den traditionellen Ruf absoluter **Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit** und **sorgfältiger Ladungsbehandlung**,



Die „Habsburg“ des NDH eröffnete den Liniendienst nach Australien

FROMM

SCHULE für Rede und Erfolg **Hamburg · Colonnaden 17 · Telefon 34 65 79**

Klar denken, gepflegt sprechen, durch das Wort gewinnen! Redeschulung für alle Berufe

Probabend Donnerstag, 31. August · 20 Uhr Eintritt frei

ohne die selbst die modernste und leistungsfähigste Schifffahrtstechnik mit den riesigen Schwierigkeiten in diesem Dienst nicht fertig geworden wäre.

Gekoppelt mit diesem Jubiläum ist die 75jährige Agententätigkeit der Hamburger Firma Robert M. Sloman jr. für den ND.L. Sie geht auf ein Übereinkommen beider Firmen im Jahre 1886 zurück, bei dem sich Robert M. Sloman jr. mit seinem Liniendienst nach Australien zurückzog und dafür die Hamburger Agentur für den Australdienst des ND.L. übertragen bekam. Ein schönes Beispiel für Hamburg-Bremer Zusammenarbeit genauso, wie für den dauerhaften Bestand eines soliden Geschäftes auf der Grundlage von gütlicher Verständigung und Vernunft.

Der erste Hochseetanker der Welt war die deutsche 3000 t tragende „Glückauf“. Sie wurde am 10. Juli 1886 von dem Geestemünder Reeder Wilhelm Anton Riedemann in Dienst gestellt. Er leistete, zusammen mit Bremer und Hamburger Petroleumimporteuren und der Standard Oil Company, im Jahre 1890 mit der Gründung der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft A.G., der heutigen Esso-A.G., die wesentliche Pionierarbeit für unsere heutige Tankschifffahrt.

20 Gramm Brennstoffverbrauch für 100 Tage hat nach Angaben der Sowjetischen Akademie der Wissenschaften der russische Atomeisbrecher „Lenin“ gehabt. Nach Ankündigung der Sowjetischen Atomenergiekommission sollen in der UdSSR in naher Zukunft mehr atomgetriebene Handelsschiffe gebaut werden.

Der deutsche Atomschiffbau

soll 7,2 Millionen DM aus den Mitteln der Europäischen Atomenergiekommission (Euratom) erhalten. Sie finden Verwendung bei den umfangreichen Abschirmungs- und Vibrationsversuchen in Geesthacht.

790 Blauwale mehr

als Norwegens Walfangflotte fingen die Japaner in der letzten Saison, nämlich 5980 Einheiten. Die größte Flotte unterhält zwar noch Norwegen, doch der Schwerpunkt des Fanges verlagert sich nach Japan und in die Sowjetunion. Japan kaufte von Onassis und englischen Unternehmen sowie kürzlich auch von norwegischen die Spezialschiffe für den Walfang auf, während die Sowjetunion ihre eigene Flotte ausbaut. Grund für diese Verlagerung der Fettgewinnung aus dem Meer ist in den gesteigerten Qualitätsansprüchen der europäischen Konsumenten zu suchen. Tropische Pflanzenfette (siehe „Kehrwieder“ „Unsere Ladung Ölfrüchte“), vor allem Palmkernöl, verdrängen hier das Walöl.

MS „Eilbek“ aus hunderttausend Streichhölzern

baute in 7 Monaten der Maler J. van Dahlen (32) aus Hamburg. Etwa 1 m lang ist dieser Neubau, bis zu Positionslampen komplett ausgerüstet und schwimmt sogar mit richtigem Trimm und Stabilität.

Kindergeld für das zweite Kind

wird ab September gezahlt. Der Bundestag hat das entsprechende Gesetz Ende Juni angenommen. Dieses sieht vor, daß DM 25,— monatlich rückwirkend ab 1. April 1961 gezahlt werden. Das Jahreseinkommen der Antragsteller darf DM 7200,— nicht überschreiten. Steuerfreibeträge werden bei der Berechnung des Einkommens berücksichtigt. Die Anträge sind bei den dem Arbeitsamt angeschlossenen Außenstellen der Kindergeldkassen einzureichen. Hinzugefügt werden muß ihnen ein Einkommenssteuerbescheid oder eine Lohn- und Gehaltsbescheinigung mit dem steuerfreien Betrag lt. Steuerkarte von der Reederei. Die erste Auszahlung, bei der die Beträge von April bis August nachgezahlt werden, soll in der Zeit vom 1.—15. September 1961 erfolgen.

Freie Fahrt für Schiff und Auto

gab am 25. Juli Bundesverkehrsminister Dr. Seeborn in Rendsburg. Nach dreieinhalbjähriger Bauzeit wurde der 800 m lange Tunnel unter dem Nordostseekanal für den Verkehr freigegeben. Damit ist ein Verkehrsproblem gelöst, das durch eine düsenartige Verdichtung des Weltschiffahrtsverkehrs in Ost-West-Richtung und des Straßenverkehrs von Oslo bis Lissabon bei der Rendsburger Drehbrücke entstanden war. Dieser Tunnelbau wird in die Geschichte des Weltverkehrs eingehen als mustergültiges Beispiel für Präzision, Kühnheit und Elan. Die Tunnelröhren wurden als Ganzes in ein vorbereitetes Bett unter der Kanalsohle in minutiöser Millimeterarbeit eingeschwommen und versenkt, eine technische Meisterleistung ohne Parallele. Die alte Drehbrücke, bisher entweder ein Stop für die Kanalschifffahrt oder Ursache für endlose Autoschlangen auf der Europastraße 3, hat damit ausgedient.

Die aufgelegte Tonnage

belief sich Anfang Juli d. Js. auf 3 Prozent der Welthandelsflotte, wie aus einem Bericht der britischen Schifffahrtskammer hervorgeht. Im Vergleichsmonat des vorigen Jahres waren es 5 Prozent. Den größten Anteil der aufgelegten Tonnage haben Schiffe unter der Flagge Liberias.

9 Personen aus Seenot gerettet

Bei böigem Westwind Stärke 6 gelang es am 9. Juli 1961 dem Rettungsboot „Rickmer Bock“ der Station Büsum der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die mit 6 Personen besetzte Kieler Motorjacht „Strolch“, die mit Maschinenschaden an der Küste von Süderdithmarschen trieb, nach Friedrichskoog in Sicherheit zu bringen.

Gegen 14.30 Uhr des gleichen Tages kenterte zwischen dem Feuerschiff ELBE 3 und Cuxhaven die Jacht „Neptun“ aus Cuxhaven mit 4 jungen Männern und einem jungen Mädchen an Bord. Sofort lief der Rettungskreuzer „Ruhr-Stahl“ der Station Cuxhaven zur Unfallstelle aus, um nach den Gekenterten zu suchen. Es gelang ihm, 3 Männer zu bergen. Nach Angaben der Geretteten ist das junge Mädchen sofort nach dem Kentern ertrunken, und auch der vierte Mann konnte trotz weiteren Suchens nicht gefunden werden.

80 000 t Tragfähigkeit

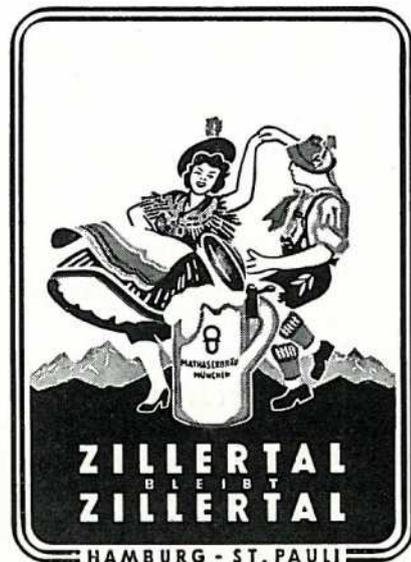
soll ein vom norwegischen Reeder A. Jahre bei den Kieler Howaldtswerken in Auftrag gegebener Supertanker haben.

Faltboote

sind seit langem ein Begriff unter Wassersportfreunden. Man kann es unter den Arm nehmen, über Stock und Stein damit reisen und sich dann wasserwandernd die Landschaften erschließen, die man sich wünscht. Jetzt ist nun diese handige Sportart er-



weitert worden. Jetzt können Segelsportler ihre Jolle samt Senkschwert verpacken, sie an Ort und Stelle auseinanderfalten und segeln, wo immer Wasser ist. In Packtaschen läßt sich dieses neue Segelfaltboot leicht stauen, ideal für die Freizeit bei längeren Liegezeiten im Ausland.



Auflösung von Seite 17

„Die geheimnisvolle Kiste“: Maler, Tropen, Segel = Matrose

Lösung des Problems Loschinskij (Nr. 170)

Zieht Se5, so droht 2. De5 matt, aber 1. — Db8 ist lästig, deshalb muß der Angriff verstärkt und ein Matt auf jenen Zug bereitgestellt werden. Nun aber nicht 1. Sc4!7 (für 2. Tc5 matt) oder 1. Sd7!7 (für 2. Tc5 matt), denn dann wäre die Antwort 1. — Te1! bzw. 1. — Lg7! und die hierfür vorbereiteten Matts 2. Lb3 bzw. 2. Dd8 gingen nicht mehr. Daher 1. Se5—c6!1, was mit gleich drei neuen Matts auf alles Rücksicht nimmt: 1. — Db8 (Te1, Lg7) 2. D×d4 (S×b4, S×e7) matt. Die Fluchtfreigabe ist dabei nicht schlimm: Au. Kc5 kommt 2. S×e7 matt, auf Kd6 das Drohmatt 2. De5.

Fotos und Zeichnungen: K. Bitterling S. 11; Archiv Bundesmarine S. 6; Bremer Schlüssel S. 11; Conti Press S. 7; Delke-Mater S. 10, 15; H. I.-Dombrowski; Globus Kartendienst S. 5; E. de Jong S. 3; Klepper-Werke S. 20; Kuratorium Anteilbares Deutschland; H. v. Medvey S. 13, 15; Archiv Norddeutscher Lloyd S. 19; Archiv Oberpostdirektion S. 9; K. Retzow Titelbild; D. Smith S. 18; H. I.-Hajo Weber; K. Zimmer S. 7.

Schiffszimmerei J. M. LINDEMANN

Tischlerei, Holzhandel, Holzbearbeitung
Verpallen und Laschen von Ladung

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



Nach langen, entbehrungsreichen Wochen auf See freut sich ein Seemann ganz besonders auf die wenigen Tage, die ihm zu Hause vergönnt sind. Da möchte er es natürlich so gemütlich wie möglich haben, und sicher hat er schon mehr als einmal vom eigenen Häuschen geträumt. Doch der Seemann ist kein Träumer, der sich damit begnügt, unrealisierbare Luftschlösser zu bauen; er ist ein praktisch denkender Mann, der nüchtern überlegt, wie sich seine Wunschträume am besten verwirklichen lassen.

Es ist gar nicht so schwierig, Hausbesitzer zu werden, wenn man es nur richtig anfaßt!

Ein Bausparvertrag führt am sichersten zum Ziel!

„Was nützt dem Seemann sein Geld...“

Sie zahlen monatlich oder vierteljährlich Ihre Sparrate und erhalten vom Staat dafür jährlich eine Wohnungsbauprämie (25—35 %, höchstens DM 400,—) oder eine beachtliche Steuerermäßigung im Rahmen der Sonderausgaben. Ihr monatlicher Regelsparbeitrag beträgt DM 4,— je DM 1000,— Vertragssumme, also bei einem Vertrag über DM 10 000,— monatlich DM 40,—. Über diese Sparrate hinaus können Sie aber auch jederzeit Sonderzahlungen in beliebiger Höhe leisten. Dadurch verringert sich einerseits die Sparzeit, andererseits erhöht sich die Wohnungsbauprämie (bis zu DM 400,—) oder die Steuervergünstigung. Ihr Guthaben wird mit 3 % verzinst.

Eines Tages haben Sie das erforderliche Eigengeld angespart, und Ihr Bausparvertrag ist zuteilungsreif. (Voraussetzung hierfür: eine Mindestsparzeit von 18 Monaten sowie eine Mindestansparung von 40 % der Vertragssumme.) Den Differenzbetrag zwischen Ihrem Sparguthaben und der Vertragssumme — das Bauspardarlehen — können Sie nach Zuteilung als langfristiges Darlehen von der Bausparkasse erhalten. Besonders vorteilhaft ist, daß dieses Darlehen als II. Hypothek besichert wird und der Zinssatz nur 5 % beträgt.

Nach Auszahlung des Darlehens betragen die monatlichen Raten für Zinsen und

Tilgung DM 6,— je DM 1000,— Vertragssumme, also bei DM 10 000,— Vertragssumme DM 60,— monatlich.

Für die Finanzierung Ihres Vorhabens können Sie neben diesem Darlehen der Bausparkasse noch eine I. Hypothek, öffentliche oder sonstige Mittel aufnehmen. Sie gehen kein Risiko ein, wenn Sie einen Bausparvertrag abschließen, denn notfalls können Sie Ihren Vertrag auch kündigen — steuer- und prämienschädlich allerdings erst nach Ablauf der Sperrfrist (zur Zeit 6 Jahre, gerechnet ab Vertragsbeginn) —, oder mit Ihren Raten vorübergehend aussetzen. Die Bausparkasse dagegen kann das Bauspardarlehen nicht kündigen, solange der Bausparer seinen Verpflichtungen nachkommt.

Ein Bausparvertrag ist vielseitig verwendbar.

Sie können damit, ganz nach Wunsch, ein Wohnhaus bauen, umbauen, kaufen, instandsetzen, entschulden; eine Eigentumswohnung finanzieren, einen Bauplatz erwerben oder Miterben auszahlen. Auch für die Zahlung eines Baukostenzuschusses gegen Überlassung einer neu zu errichtenden Mietwohnung ist der Bausparvertrag verwendbar.

Lassen Sie sich einmal ausführlich und ganz unverbindlich über das Bausparen beraten oder schreiben Sie uns ganz einfach. Es lohnt sich!

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

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

Auslands-Umzüge

Hamburg Winterhuder Weg 6-10
 Bonn Bornheimer Straße 131



Heinrich Klingenberg

GEORG P.

Möller

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

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



hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der **Schiffahrt** besondere Vorteile. Da sie säure- und laugenfest sind (TOM auch ölfest), lassen sie sich auch mit scharfen Reinigungsmitteln auswaschen. Sie sind schnell trocken und hygienisch.

Modell **BERND**
 Gr. 26-45
 ab DM 7.75



Modell **TONI**
 Modell **TOM** (ölfest)
 Gr. 36-45
 ab DM 12.50



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

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:
 BREMERHAVEN: Fa. Varaag, Bürgermeister Smidtstr. 137 HAMBURG: Schuhwaren Busch, Johannishöllwerk 14/15, Schuhwaren Schleicher, Dilmir-Koel-Str. 12 KIEL: Fa. Gotthard, Wall 65 NÜRNBERG: Schuhversand - Pöhlmann, Fürtherstr. 326 RN, Medico-Versand, Herm. Rauh, Karolinenstr. 47 RN

N = Nachnahmeversand
 R = Reparaturmöglichkeit

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

FREUDENBERG & CO., Abt. Noraplast
 WEINHEIM (Bergstraße)

Modell **THEO**
 Gr. 37-46
 ab DM 9.50



Lindolin-Farben

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

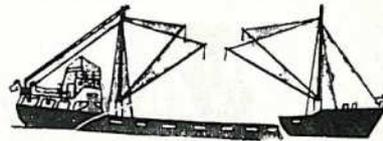
F.A.C. von der Linden & Co

Hamburg · Hovestraße 57-59

Gegründet am 1. März 1828

ÜBER 130 JAHRE

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



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG

DECK-, MASCHINEN- UND KAJUTAUSRÜSTUNGEN

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 27

TELEFON SA.-NR. 36 62 08

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

Ihr Leihwagen

steht vor der Gangway · Type nach Ihrer Wahl **Tel.: 246234**

Hoffmann & Boehm, Hamburg 1, St. Georgskirchhof 1-2, beim Hauptbahnhof

FIAT

FAHRSCHULE

VERMIETUNG

WERKSVERTRETUNG

WALTER LEMBKE

HAMBURG-ALTONA, Bahnhofstr. 40

Ruf

42 82 23

ERTEL

BEERDIGUNGS-INSTITUT

Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

Alstertor 20 · Ruf 321121-23 · Nachruf 321121 + 2393 03



Der Hafen von Vancouver

„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.