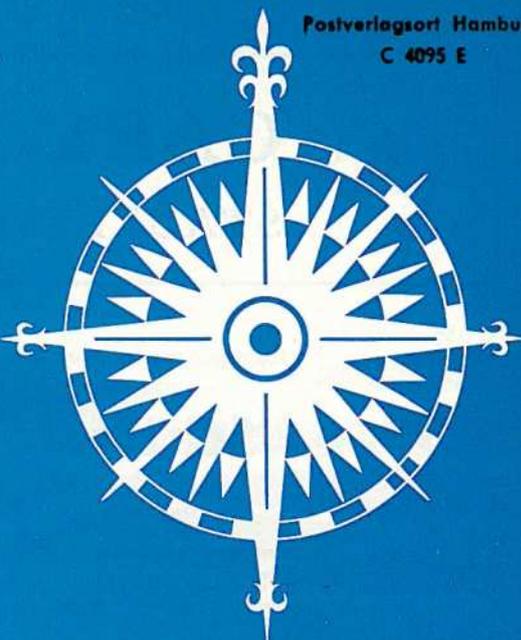


Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

Bonn — Küste und Seeschifffahrt

Es geht nicht nur um Stachel-
draht und Betonmauern

Frachtenmarkt-Bericht

Flottenumschau

Sport an Bord

Montreal

Plauderei über unsere Fachsprache

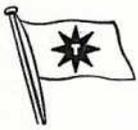
Das Weib, die Schlange und ich

Rund um die Seekiste

Reiche, Träume, Tatsachen

Schmuntzelauge



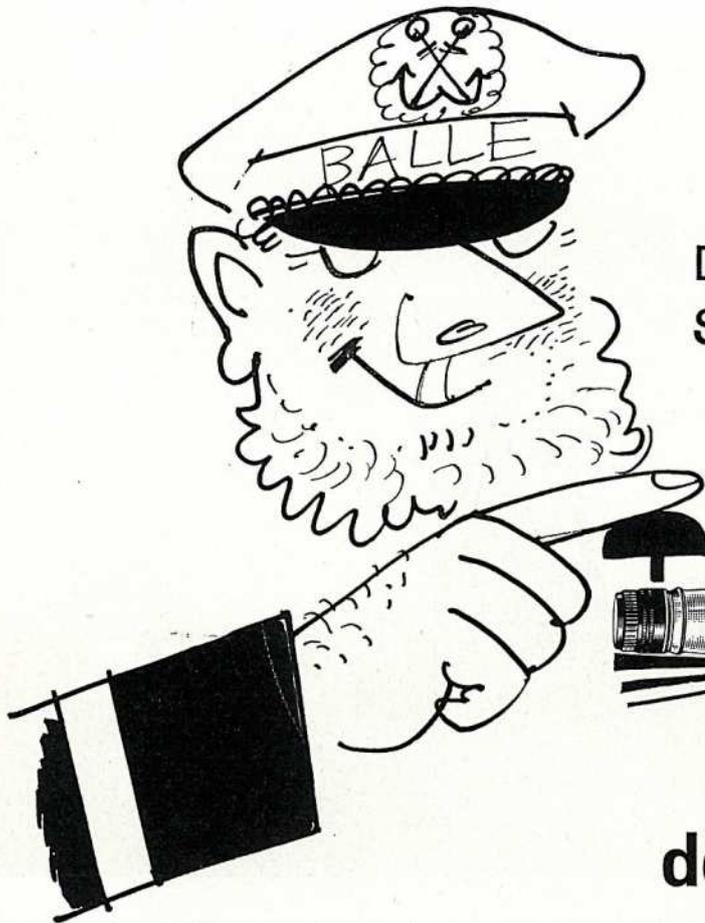


CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11
STAUEREIBETRIEB · Baumwall-3 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Telefon 35 07 43/44

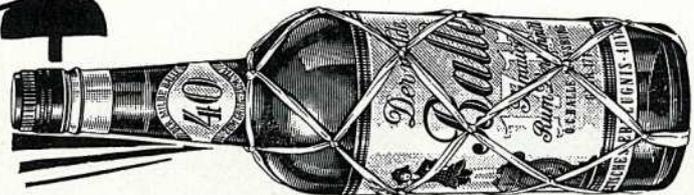
Hempel's **Schiffsfarben** sind seefest...



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



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



der milde **Balle**

VOLKSWAGEN

RAFFAY & CO.

Ausstellung und Verkauf

Ballindamm 35 · Ruf 44 14 91

Johnsallee 3 · Ruf 44 14 91

Winterhuder Marktplatz 17 · 48 37 39



Kehrwieder

5. Jahrgang

September 1961

Nr. 9

Als Bundeskanzler Dr. Adenauer Ende Mai dieses Jahres im Hamburger Hafen ein deutsches Handelsschiff bestieg, um sich an Bord der „Aldenburg“ im Gespräch mit Vertretern des Verbandes Deutscher Reeder über die Sorgen der deutschen Seeschifffahrt zu informieren, da wurde auch der breiten Öffentlichkeit im Binnenland deutlicher als bisher vor Augen geführt, daß an der Wasserkante nicht alles zum besten bestellt ist. Was bis dahin weitgehend nur in den Reedereikontoren als Sorgenthema umging, ließ nun auch viele aufhorchen, deren Vorstellungen von der Seeschifffahrt nicht bei „Aristoteles Onassis' Luxusjacht“ aufhört. Die deutsche Handelsflotte ist im Zeichen einer jahrelangen binnenländischen Hochkonjunktur von einer ebenso jahrelangen existenzgefährdenden Krise bedroht.

Zuversicht und Vertrauen auf die eigene Leistungsfähigkeit hatten die deutsche Seeschifffahrt davon abgehalten, schon vor Jahren in das große Lamento all jener einzustimmen, die sich angesichts unserer prosperierenden Wirtschaft als zu kurz kommand wähen. Als jedoch auch noch die D-Mark-Aufwertung deutlich werden ließ, daß die Seeschifffahrt außerhalb des Landes und damit möglicherweise auch außerhalb der zu wählenden Interessen liegt, überwog die unternehmerische Verantwortung die hanseatische Zurückhaltung, und die deutschen Reeder wandten sich mit ihren Sorgen an den Bundeskanzler als erstem Mann der Bundesregierung und erneut an die Öffentlichkeit. Nun war die D-Mark-Aufwertung, wie gesagt, nicht der Grund allen Übels. Sie ließ vielmehr nur die Symptome kraß hervortreten, deren Ursachen bis in die Jahre des Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte zurückreichen. Damals war innerhalb kürzester Frist die dritte deutsche Handelsflotte aufgebaut worden, und da es zunächst galt zu bauen — auch um den sechsjährigen Nachkriegsvorsprung anderer glücklicherer Nationen einzuholen —, nahmen die Reeder finanzielle Lasten in Kauf, die sich heute vielfach in den roten Zahlen ihrer Bilanzen widerspiegeln. Der internationale Markt richtet sich freilich nicht nach den deutschen Verhältnissen. Schon in den wenigen ratengünstigen Jahren war die deutsche Seeschifffahrt auf Grund ihrer aus dem Mißverhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital resultierenden hohen Kapitallasten nicht in der Lage, Kapitalreserven für schlechte Zeiten anzusammeln. Seit 1958 gar sind weder in der Linie, noch in der Trampfahrt nach dem damaligen scharfen Abfall der Raten durchgreifende Besserungen eingetreten, und auch die leichten Erhöhungen des vergangenen wie dieses Jahres halten sich durchaus in weit bescheideneren Grenzen

Am Peilkompas

Bonn - Küste und Seeschifffahrt

als es die Konjunkturpropheten und manche Zeitungsüberschriften wahrhaben wollen. So macht bei der gegenwärtigen Frachtenmarktlage der Abbau der hohen Fremdverschuldungen gar keine Fortschritte. Während ausländische Konkurrenten auf ihren in den günstigen Jahren angesammelten Kapitalpolstern mit Zuversicht einer Besserung entgegenblicken können, ergeben die Kalkulationen der deutschen Reeder, daß die Geschäftsergebnisse im Durchschnitt knapp dazu ausreichen, die hohen Zinszahlungen aufzubringen. Eine Verschärfung erfahren die Schwierigkeiten dabei noch durch den strukturellen Wandel, der sich auf dem Gebiet der Schiffstypen wie der Schiffsgeschwindigkeit anzeigt, eine Entwicklung, die wiederum sehr viel Kapital erfordert, dessen Aufbringung den deutschen Reedern unter den gegebenen Umständen besonders schwerfallen muß. Jahrelang hatte die Deutsche Bundesbank eine Politik verfolgt, die das Kapital sehr knapphalten sollte, so daß das Zinsniveau der langfristigen Hypotheken für die deutsche Schifffahrt heute wesentlich über demjenigen vergleichbarer traditioneller Schifffahrtsländer liegt. Die deutschen Reeder betrachten es daher als ihr berechtigtes Anliegen, daß die Bundesregierung dieser Situation ihre Aufmerksamkeit widmet und Mittel und Wege findet, um Erleichterungen zu ermöglichen.

In den letzten Wochen ist zwischen dem Bundesfinanz- und Bundesverkehrsministerium sowie den Ministern bzw. Senatoren der Küstenländer ein grundsätzliches Einvernehmen über Art und Ausmaß von Hilfsmaßnahmen erzielt worden, mit denen die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt wiederhergestellt werden soll. Angesichts der Tatsache, daß die hohen Zinsen aus der Zeit des Wiederaufbaues der deutschen Handelsflotte nach dem Kriege die schwerste Belastung der Seeschifffahrt darstellen, sollen den Reedereien Zinsbeihilfen von bis zu 2,5 % gewährt werden. Diese Zinsverbilligung wird durch Rationalisierungshilfen ergänzt werden, die das Ziel haben, die Struktur der deutschen Handelsflotte wirtschaftlicher zu gestalten. So sollen Abwrackprämien für unwirtschaft-

liche Schiffe gewährt werden, die möglichst durch Neubauten ersetzt werden sollen. Diese Abwrackprämie soll für die ersten 300 BRT 120,— DM und darüber hinaus 100,— DM je BRT betragen. Daneben ist schließlich vorgesehen, Neubaufträge mit zinsgünstigen öffentlichen Darlehen bis zu 20 % der Neubaukosten zu fördern. Diese Neubaudarlehen werden unter ähnlichen Bedingungen gegeben werden wie die Wiederaufbaudarlehen der Nachkriegszeit. Über den entscheidendsten Punkt der ganzen Debatte, die Finanzierung dieser Hilfsmaßnahmen, sind sich die Bundesregierung sowie die Küstenländer bis jetzt noch nicht einig geworden.

Dreierlei jedoch wird an Bord der Schiffe, in den Reedereien und an der Küste als erfreulich bezeichnet werden: Daß die Bundesregierung grundsätzlich die besondere Situation der deutschen Seeschifffahrt anerkannt hat. Daß die angekündigten Stützungsmaßnahmen keinen Subventionscharakter tragen, sondern lediglich der Annäherung an die Wettbewerbsvoraussetzungen der wichtigsten anderen Schifffahrtsländer dienen. Und daß im Zusammenwirken von Bundesregierung, Küstenländern und Reedervertretern Gedanken erarbeitet sind, die die nationale und politische Bedeutung des Faktors „Seeschifffahrt“ und aller in ihr tätigen Menschen für unsere Volkswirtschaft sichtbar unterstreichen.

Ob allerdings die in Angriff genommenen Maßnahmen ausreichen werden, um die außerordentlich großen Verluste der Seeschifffahrt aufgrund der DM-Aufwertung in etwa auszugleichen, wird eine offene Frage der Zukunft sein.

Der Wachoffizier



Was liegt an?

Es geht nicht nur um Stacheldraht und Betonwände

In einem der ungezählten Kommentare, die in diesen Tagen „zur Lage“ geschrieben worden sind, tauchte die Frage auf, ob es bei uns einen Menschen gäbe, der wirklich glaube, Ulbricht hätte sich den täglichen Aderlaß von rund 2000 Flüchtlingen auf die Dauer gefallen lassen. Die Frage ist naheliegend, aber sie verliert an Schweregewicht, wenn man bedenkt, daß vermutlich viele der Bewohner der Sowjetzone und Ostberlins, die bisher in der Hoffnung auf bessere Zeiten treu und brav ausgehalten haben, angesichts der neuen Isolierung anderen Sinnes werden. Es gäbe schon ein Mittel für Herrn Ulbricht, die „Republikflucht“ zu stoppen, ein Mittel, das auch ausreichen würde, manchen der Mitteldeutschen zur Rückkehr in die geliebte Heimat zu veranlassen. Und diese „Rücksiedlung“ will man doch, wie man von drüben hört. Dieses Mittel wäre gegeben in der Hebung des Lebensstandards, in der Freizügigkeit, in der Verbesserung der Arbeitsbedingungen und in der Gewährung freier Wahlen. Warum man es nicht anwendet, hat seine Gründe. Sie bestehen — massiv gesagt — in der Anwendung der sowjetischen Strategie zur Herbeiführung der Weltrevolution. Ko-Existenz hin, Ko-Existenz her — das Ziel ist vorgezeichnet von Lenin her über Stalin bis zu Chruschtschow und seinen Nachfolgern. Die nächsten Etappen zur Gewinnung Europas liegen nach Moskaus Meinung an der Spree und am Rhein. Es ist müßig, heute zu behaupten, frühere Verhandlungen hätten den jetzigen Zustand verhindern können. Vielleicht hätten sie das können, vielleicht auch nicht. Zum Verhandeln gehören mehrere Partner. Und wenn jetzt der Westen die Initiative ergreift und sein Möglichstes tut, um diese Partner an den Verhandlungstisch zu bringen, dann tut er gut daran. Rückschauend nun zu sagen, man hätte 1945 anders handeln müssen, oder auch: Amerika, das einst führend in der Produktion von Atomwaffen war, hätte sich nicht überflügeln lassen dür-



POLITIK

fen, nützt gar nichts. In der Politik ändert sich die Lage fast von Tag zu Tag. Eines steht fest: der Westen hat sein Lehrgeld bezahlt, ein bitteres Lehrgeld. Nun gilt es, den Nutzen daraus zu ziehen. Auch Attilas und Dschingis Chans Eroberungszügen wurden Grenzen gesetzt.

Selbstbestimmung nur für Kolonien?

Auf der Konferenz der „Neutralen“, die Anfang September in Belgrad abgehalten wurde, äußerten ägyptische Diplomaten, das Selbstbestimmungsrecht der Völker könne nur für Kolonien Anwendung finden, nicht für Berlin. Man kann es verstehen, wenn die in Belgrad vertretenen neutralen Staaten sich um eine klare Stellungnahme in der Berlin-Frage herumwinden wollen. Sie möchten es weder mit dem Osten noch mit dem Westen verderben. Aber die Begründung ist nicht stichhaltig. Das Recht, gebietlich zusammenhängender Völker oder Volksgruppen, über ihre staatliche Organisation, insbesondere ihre Zugehörigkeit zu einem bestimmten Staat selbst zu entscheiden, ist eine Frucht des im 19. Jahrhundert entwickelten Nationalstaatsgedankens. Es war der USA-Präsident Wilson, der im Jahre 1918, am Ende des ersten Weltkrieges, das Selbstbestimmungsrecht als Grundlage für die Neuordnung der europäischen Gebietsverhältnisse verkündete. Wie weit das Selbstbestimmungsrecht dann im Friedensvertrag und in der Praxis angewandt wurde, soll hier nicht näher untersucht werden. Auch damals schon setzte sich die Macht der Sieger über das Recht der Völker. In fast unvorstellbarem Maße fand aber das Selbstbestimmungsrecht Anwendung im Kampf um die Unabhängigkeit afrikanischer und asiatischer Völker. Und Europa, für das dieses Recht ursprünglich geschaffen wurde, sollte nun leer ausgehen? Das Recht ist unteilbar. Wir werden ja erleben, wie man mit ihm umgeht, wenn es in absehbarer Zeit zum Abschluß eines Friedensvertrages mit Deutschland kommen sollte. Daß dieser Friedensvertrag kommen muß, ist klar, und niemand wünscht ihn sehnlicher herbei als das deutsche Volk. Vorausgesetzt, daß es ein gerechter Friede wird.

Aufklärung tut not

An der Konferenz der „Neutralen“, die wir oben erwähnten, nahmen mehr als zwanzig Staaten aus allen Ecken der Erde teil. Die Liste reichte von Afghanistan bis Zypern. Auch Indien war dabei und natürlich Kuba. Präsident war Marschall Tito, der Herrscher Jugoslawiens. Wie sich die Konferenz auswirken wird, ist noch nicht abzusehen. Wir erwähnen sie besonders, weil sie die Ziel-scheibe einer planmäßigen Propaganda des Ostens seit Wochen schon war. Die großzügig angelegte Aktion arbeitete mit Depu-

tationen und Einzelpersonen, darunter geschulten Spezialisten, die die einzelnen Länder besucht und mit Propagandamaterial übersättigt hatten.

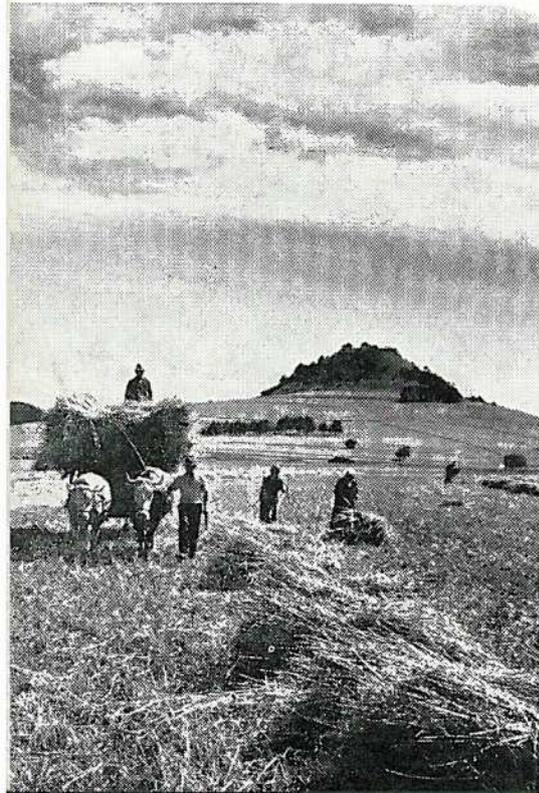
Der Clou waren persönliche Briefe, die Nikita Chruschtschow an die führenden Staatsmänner geschickt hatte. Natürlich war darin auch von Berlin, vom Sonderfrieden mit Pankow und dem endgültigen Deutschlandfriedensvertrag die Rede. Was darin stand, war nicht schwer zu erraten. Und nun unsere Frage: Was haben wir einer solchen Propaganda entgegenzusetzen? Es ist früher schon mehrfach angeregt worden, eine weltumfassende Aufklärung in die Wege zu leiten. Man sagt mitunter: Wir geben viele Mittel für Schulen im Ausland und andere kulturelle Einrichtungen aus. Stimmt schon. Aber mit Kultur ist noch kein kommunistischer Agitator aus dem Felde geschlagen worden. Dazu bedarf es handfesterer Mittel.

Vergebliche Liebesmühe

Daß dem kommunistischen Propagandaapparat mitunter auch eine Fehlzündung passieren kann, bewies der Besuch Miko-jans in Japan. Der Abgesandte Chruschtschows war offiziell zur Eröffnung einer Handelsmesse nach Tokio gekommen. Nebenbei — für ihn vielleicht die Hauptsache — war er gekommen, um in massiver Weise gegen den Sicherheitspakt Japans mit den Vereinigten Staaten zu hetzen. Das tat er so unverblümt, daß der Stolz der Japaner und ihr Gefühl für die Wirklichkeit aufs höchste schockiert wurden. Dabei hatte er einiges zu bieten. Er lockte nämlich mit einer möglichen Rückgabe der von der Sowjetunion besetzten japanischen Inseln und mit dem Abschluß eines Fischereiabkommens. Das Fischereiabkommen benötigten die Japaner aus Ernährungsgründen dringend, und die Rückgabe der Inseln würde dem Nationalgefühl der Japaner sehr entgegenkommen. Mikojan verlangte als Gegengabe nur eine Kleinigkeit: die Aufgabe des Sicherheitsabkommens mit den USA. Wie ein Mann stellte sich das japanische Volk hinter seine Regierung und lehnte die merkwürdigen Kompensationen ab. Ja, es sprach von Erpressung. Es ist in der politischen Welt noch unvergessen, wie seinerzeit dasselbe Volk den Besuch Eisenhower in Demonstrationen verhinderte und auch gegen den Abschluß des Vertrages opponierte. Heute ist es anderen Sinnes. Wenn es auch nicht mit fliegenden Fahnen in das amerikafreundliche Lager eingeschwenkt ist, hat es sich von der Notwendigkeit der Anlehnung und des Schutzes überzeugt. Die Japaner hätten — so drückte es Außenminister Kosaka aus — bei Abschluß des Vertrages so gehandelt wie ein Mann, „um dessen Haus die Räuber schleichen“. Das war deutlich, und die japanische Presse erklärte, das japanische Volk habe die Belehrungen des Herrn Mikojan nicht nötig.

Fritz Roßberg

Unser schönes Deutschland
zur Erntezeit



Frachtenmarkt-Bericht

Wo hängt der Brotkorb der Seeschifffahrt?

Im Gegensatz zu der allgemeinen konjunkturellen Entwicklung in der Weltwirtschaft, die im Jahre 1960 zu einer großen Steigerung des Außenhandelsverkehrs führte, konnte das in Schiffahrtskreisen erhoffte Gleichgewicht auf den internationalen Frachtenmärkten immer noch nicht hergestellt werden. Diese Feststellung steht im Mittelpunkt einer Studie, die kürzlich vom Seeverkehrsausschuß der OEEC (Organisation for European Economic Cooperation) über die Entwicklung des internationalen Seeverkehrs im Jahre 1960 veröffentlicht wurde.

Nachdem der Welthandel bereits im Jahre 1959 die Milliardengrenze überschritten hatte, kann kein Zweifel mehr daran bestehen, daß die Weltwirtschaft die Depression des Jahres 1958, als der internationale Güteraustausch plötzlich aus verschiedenen Gründen um 2% niedriger war als im Vorjahr, überwunden hat. Der Welthandel hat insbesondere im Jahre 1960 mit der Rekordziffer von etwa 1,1 Mrd. t ein bisher noch nicht gekanntes Ausmaß erreicht. Dennoch hat sich der Anstieg des seewärtigen Güteraustausches nicht positiv auf die Frachtraten im Seetransport ausgewirkt. Dieses ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die verstärkte Nachfrage nach Tonnage wiederum auf ein gleichzeitig erhöhtes Angebot an Schiffsraum gestoßen ist, so daß eine nachhaltige Verbesserung des Rateniveaus nicht erfolgen konnte. Das vergrößerte Tonnageangebot resultiert aus zwei Quellen: einmal aus der Indienststellung einer großen Zahl von Neubauten und andererseits aus der Verminderung der aus Beschäftigungsmangel vorübergehend aufgelegten Schiffe.

Während Ende des Jahres 1959 noch insgesamt 6,3 Mill. BRT aufgelegt waren, hat sich diese Ziffer bis Ende Dezember 1960 auf nur noch 3,3 Mill. BRT vermindert. Diese Reduktion war am stärksten im Bereich der Trockenfrachtfahrt, in der heute nur noch 1,3 Mill. BRT aufgelegt sind. Bei diesen Schiffen handelt es sich überwiegend um Tonnage, die während oder vor dem Kriege gebaut worden ist. Im Bereich der Tankfahrt konnte die Aufliegerziffer lediglich auf 2 Mill. BRT reduziert werden. Der Anteil der modernen Schiffseinheiten an der Gesamtzahl der Auflieger ist daher in der Tankfahrt auch wesentlich größer als bei den Trockenfrachtern.

Diese Verminderung der Aufliegerzahl wurde begleitet von einer erneuten Vergrößerung der Welthandelsflotte durch Neubaugänge. Obgleich sich die Zuwachsrate der Welttonnage in den letzten Jahren reduziert hat und im Jahre 1960 nur noch 4% betrug, waren die Neubaugänge doch noch zu groß, um allen Schiffen eine Beschäftigung zu auskömmlichen Raten zu sichern. Dies umso weniger, weil die Kapazität der Neubauten ohnehin wesentlich größer ist als die der ausgeschiedenen älteren Schiffe. Auch gegenwärtig enthalten die Bücher der Werften der Welt immer noch Bauaufträge für etwa 20 Mill. BRT. Die Tankeraufträge belaufen sich allein schon auf etwa 12 Mill. BRT. Die weiterhin anhaltende ungünstige Konjunkturlage in der Weltseeschifffahrt hat alle Zweige der Welthandelsflotte betroffen. In der Linienfahrt, die mit etwa 45% an der Welthandelsflotte beteiligt ist, haben vor allem der Anstieg des Tonnageangebots und die Auswirkungen der Flaggendiskriminierung den Wettbewerb erheblich verschärft. Das hat dazu geführt, daß die Linienreedereien in der letzten Zeit in vielen Fällen nicht in der Lage waren, die Kapazität ihrer Schiffe voll auszunutzen. Der Tonnageanstieg hat sich am stärksten ausge-

wirkt im Bereich der Trampschifffahrt, deren Anteil an der Welttonnage einschließlich der bulk carrier etwa 22% beträgt. Der Seeverkehrsausschuß der OEEC gelangt daher zu der Feststellung, daß die Frachtraten auch im vergangenen Jahr nicht ausgereicht haben, um allen Trampreedereien die Deckung sämtlicher Kosten zu ermöglichen. Die besonders desolate Lage auf den Tankfrachtenmärkten hat dazu geführt, daß die Tankreedereien in einem erheblichen Ausmaß in die überseeische Getreidefahrt vom US-Golf oder vom La Plata eingebrochen sind, und zwar mit Schiffen mit einer Tragfähigkeit von häufig mehr als 20-30 000 t. Gegenwärtig werden etwa 25-40% aller Getreideladungen von Tankern befördert, so daß der Tonnageüberhang auf den Trockenfrachtenmärkten hierdurch weiterhin verstärkt wird.

Die konjunkturelle Lage in der Weltseeschifffahrt wird schließlich auch dadurch gekennzeichnet, daß die Wettbewerbsvoraussetzungen durch flaggendiskriminierende Maßnahmen, steuerliche Hilfen und Gewährung von Subventionszulagen immer stärker verzerrt werden. Die Unterbindung des freien Wettbewerbs im internationalen Seeverkehr führt jedoch zu einer weiteren Verzögerung der Anpassung des Tonnageangebots an die Nachfrage nach Schiffsraum, weil hierdurch Flotten begünstigt werden, die bei einem sich nur nach liberalen und wirtschaftlichen Prinzipien abwickelnden Seeverkehr wahrscheinlich nicht wettbewerbsfähig wären. Diese Feststellungen gelten in einem ähnlichen Sinne auch für die in letzter Zeit etwas dem Blickpunkt der Öffentlichkeit entrückten sogenannten „billigen Flaggen“. Obwohl unter den gegenwärtigen Bedingungen auf den Frachtenmärkten offenbar kein so starker Anreiz mehr besteht, Schiffe unter diesen Flaggen registrieren zu lassen, hat sich an der grundsätzlichen Beurteilung dieses Problems nichts geändert. Der Anteil der „billigen Flaggen“ an der Welttonnage beträgt trotz der Repatriierung einer Vielzahl der im griechischen Eigentum befindlichen Schiffe nach Griechenland immer noch mehr als 11%.

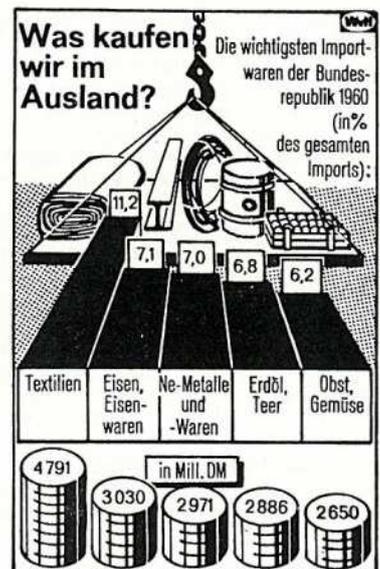
Über die künftige Entwicklung des internationalen Seeverkehrs wird von dem Seeverkehrsausschuß der OEEC die Auffassung vertreten, daß das Gleichgewicht auf den Trockenfrachtenmärkten früher erreicht sein wird als im Bereich der Tankschifffahrt. Voraussagen über die Entwicklung der Frachtraten sind jedoch deshalb so schwierig, weil die Frachtraten im internationalen Seeverkehr anders als die Preise in binnenländischen Wirtschaftszweigen von einer Vielzahl von Faktoren abhängig sind. Vorausschätzungen sind daher höchstens für eine kurze Zeit möglich. Unter der Voraussetzung, daß der Nettozuwachs an Trockenfrachttonnage weiterhin zurückgehen wird, kann angenommen werden, daß sich Tonnageangebot und -nachfrage in der nächsten Zeit weiter annähern werden. Im Bereich der Tankschifffahrt wird diese Lücke jedoch erst später geschlossen werden können, da der Neubau-

auftragsbestand in diesem Bereich immer noch außerordentlich groß ist. Für die Situation der Tankreedereien wird auch von entscheidender Bedeutung sein, welche Entwicklung der Öltransport in Pipelines nehmen wird. Da durch die Benutzung von Pipelines die Reisezeiten der Tanker erheblich verkürzt werden, muß auch von dieser Seite her eine weitere Vergrößerung der Kapazität der Tankerflotten befürchtet werden.

Hinsichtlich der allgemeinen Tonnageentwicklung in der Welt wird in diesem Bericht festgestellt, daß die Tonnage der OEEC-Länder mit etwa 53% an der Welttonnage beteiligt ist. Insgesamt verfügen die OEEC-Länder über einen Schiffsraum von 66,4 Mill. BRT. Dieser Schiffsraum ist außerordentlich modern und leistungsfähig. Dies geht allein schon daraus hervor, daß 48% der Tonnage der OEEC-Länder weniger als 10 Jahre alt sind, während der Weltdurchschnitt nur 36% beträgt. —S—

Was fahren wir vom Ausland?

Im vergangenen Jahr importierte die Bundesrepublik Waren im Werte von 42,7 Milliarden DM. Fast drei Viertel davon waren Rohstoffe, Halb- und Fertigwaren, also Güter der gewerblichen Wirtschaft, und 26 Prozent Nahrungsmittel. Die wichtigsten Einfuhrgüter waren dabei neben den in unserem Schaubild aufgeführten Erzeugnissen chemische Waren, Erze und Metallaschen, Maschinen, Getreide und Müllereierzeugnisse. Mehr als die Hälfte der westdeutschen Importe kommt aus Westeuropa (29,8 Prozent aus der EWG, 19,7 Prozent aus der EFTA), 18,6 Prozent stammen aus überseeischen Industrieländern, 22,4 Prozent aus Entwicklungsländern und 4,7 Prozent aus dem Ostblock. — Im gleichen Jahr exportierte die Bundesrepublik Güter für 47,9 Milliarden DM. 29,5 Prozent davon wurden in EWG-Länder verkauft, 28 Prozent in EFTA-Länder. Wichtigste Ausfuhrgüter waren Maschinen, Eisen und Eisenwaren, Kraftfahrzeuge und chemische Waren.



Flottenumschau



Konteradmiral Karl-Adolf Zenker

übernahm Mitte August die Geschäfte des Inspektors der Bundesmarine. Der heute 54-jährige Admiral hat früher lange Jahre als I.O. und Kommandant auf Zerstörern gefahren und war in großen Stäben wie Marinegruppenkommando West und Operationsabteilung der Seekriegsleitung tätig. Später wirkte er in der Deutschen Minenräumdienstleitung mit, arbeitete anschließend als Binnenschiffsreferent einer Behörde und übernahm dann die Leitung der Arbeitsgruppe, die den Aufbau der Bundesmarine vorbereitete. Als Admiral war er Befehlshaber der Seestreitkräfte der Nordsee und Kommandeur des Kommandos der Marineausbildung.

Mehrere Neubauten der Bundesmarine wurden im August zu Wasser gelassen. Bei der Roldands-Werft in Bremen-Hemelingen lief als viertes Torpedofangboot die „Triton“ vom Stapel. Dieser Schiffstyp dient zum Einholen der Torpedos im offenen Seegebiet, wird aber auch als Hilfs-Unterseebootjäger angesehen.

Die Schulbrigade „Graf Spee“ besuchte im August die Häfen Halifax/Kanada und Charleston/USA. Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ lief Funchal auf Madeira an. Beim Flottenmanöver „Wallenstein IV“, das die Sommerausbildung der Bundesmarine abschloß, waren etwa 100 Fahrzeuge mit rund 5500 Mann Besatzung beteiligt. Die Übungen fanden in der Ostsee, im Kattegatt, Skagerrak und in der Nordsee statt. Sie litten zeitweise unter den ungünstigen Wetterverhältnissen dieses zum Teil unfreundlichen Sommers. Es wurden Erfahrungen gesammelt in der Zusammenarbeit gemischter Verbände, im Zusammenwirken zwischen Marinefliegern und Kriegsschiffen und in der Fernmeldeführung. Vor mehr als 100 000 Zuschauern zeigten die Piloten von 135 Marineflugzeugen aus neun Nationen am letzten Augustsonntag beim ersten Flugtag der Marineflieger in Jagel bei Schleswig ihr Können. Niederländische U-Jagdflugzeuge und schnelle schwedische „Draken“ und andere Flugzeugtypen wurden vorgeführt. Die „fliegende Fische“, eine Kunstflugmannschaft der Marineflieger der Bundesmarine, zeigten sich im Verbandsflug.

Beim Tag der russischen Kriegsflotte in Leningrad zeigte die Marine der UdSSR Ende Juli Kreuzer und Schnellboote mit Raketenbewaffnung. Die Militär- und Marineattachés aus Moskau nahmen an dieser Marineparade teil. Es zeigte sich, daß die UdSSR ihrer U-Boots-Waffe besondere Bedeutung beimißt.

Die japanische Marine, erstmals eine der größten Flotten der Welt, wird in bescheidenem Rahmen aufgebaut. Ende August lief das zweite nach dem Krieg erbaute japanische U-Boot vom Stapel.

Die USA-Marine hat jetzt sechs kernenergiegetriebene U-Boote, die Polaris-Raketen unter Wasser abschießen können, im Dienst. Das Bauprogramm sieht insgesamt 30 solcher Fahrzeuge vor, es soll beschleunigt durchgeführt werden. Ein Tragflügelboot von 18 m Länge wird für die US-Marine unter der Bezeichnung „Aqua-Jet“ gebaut. Das Boot hat Düsenantrieb und soll eine Geschwindigkeit von 100 Knoten erreichen. Damit würde eine erhebliche Steigerung der Geschwindigkeit bei Kleinfahrzeugen erreicht werden. — R —

Sport an Bord

MS „Belgrano“

Das schon lang erwartete Spiel unserer derzeitigen Reise startete in Vancouver gegen die „Simon von Utrecht“. Schon bis Halbzeit konnten wir uns eine leichte Feldüberlegenheit mit 3:1 herauspielen. Abgesehen von einigen vielleicht ungewollten Fouls war das Spiel fair, und wir waren alle froh, als es am Ende 6:1 hieß. Das für uns vielleicht ein bißchen hoch ausgefallene Ergebnis, haben wir bestimmt dem Ehrgeiz unserer neuen Elf zu verdanken. Bei unserem nächsten Gegner, einem griechischen Schiff, der „Cape Palmas“, lag das Glück wieder auf unserer Seite, und all die schönen Spielzüge der Griechen blieben an der konstanten Deckung hängen. Es fehlten die entschlossenen und treffsicheren Stürmer wie auf unserer Seite. Und so wurde auch dieses Spiel mit 6:0 gewonnen.

Die nächste Mannschaft hieß wieder die „Simon von Utrecht“, unser Nachbar aus Vancouver. Das Spiel startete bei schönstem Sommerwetter, an die 30 Grad im Schatten, in New-Westminster. Die Elf unseres Gegners war völlig umgestellt, um diesmal ein Ergebnis zu erzielen, das mindestens einem Unentschieden oder sogar einem Sieg gleichkommt. Wie dem auch sei, nur in der ersten halben Stunde und dann noch beim erfolglosen Endspurt waren die Gastgeber vielleicht gleichwertig. Wir gewannen mit 9:0.

Fachleute — oder manchmal auch nur die, die sich für solche halten — waren der Meinung, unsere Elf sollte mal einen stärkeren Gegner auffordern. Und so kam dann ja auch ein Spiel gegen einen Oberliga-Verein (die dieses aber nur als ein Trainingspiel auffaßten) zustande.

Leider konnten wir nie das Tor der „Viktoria Kickers“ ernsthaft in Gefahr bringen. Wir schlugen uns prächtig und der leidenschaftliche Endspurt schenkte uns zwei Ehrentore. Wir verloren mit Glück nur 8:2.

Friedrich Behrens

1 Tag, 2 Gegner, 19 Tore

Der Plan zum Aufbau einer Fußballmannschaft reifte heran, als sich einige Fußballfreunde auf der „Blankenburg“ wiedertrafen. Bei einer Kiste Bier wurde auf der Luke 3, etwa in Höhe der Azoren, unsere Mannschaft aus der Taufe gehoben. In La Guaira sollte das erste Spiel gegen MS „Mellum“ stattfinden. Leider war der Platz besetzt und so mußten wir mit einer Kombination aus beiden Mannschaften gegen den Verbandsklassenverein „Athletico Bolivar“ antreten. Diese Mannschaft war uns in Ballbehandlung, Schnelligkeit und Ausdauer stark überlegen und siegte verdient 12:0 (4:0). Wir verloren keineswegs den Mut, sondern trainierten eifrig für das nächste Spiel. Wieder in La Guaira angekommen, war unser nächster Gegner MS „Augsburg“. An einem Sonntagmorgen um 9 Uhr begann das Spiel. Wir zogen gleich mit 2:0 davon und glaubten an ein leichtes Spiel. Aber unser Gegner schlug zurück und zwei Tore waren seine Ausbeute. Bis zur Halbzeit erkämpften wir uns eine leichte Feldüberlegenheit, die dem Halbergebnis von 4:3 entsprach. Nach der

Halbzeit spielten wir groß auf. Es zeigte sich, daß unser eifriges Training nicht vergebens war. Unser Gegner wehrte sich tapfer, doch unsere starke Überlegenheit kam in vier weiteren Toren zum Ausdruck. Wir gewannen dieses Spiel mit 8:3 Toren.

An Bord zurückgekehrt, erwartete uns eine Einladung des englischen MS „Picomayo“ zu einem Fußballspiel um 17 Uhr! Es war für uns Ehrensache, diese Einladung anzunehmen. Die Engländer zeigten sich als eine harte und schnelle Mannschaft. Lange Zeit stand das Spiel 1:1. Dann hatten wir uns freigekämpft, ein schußfreudiger Sturm und eine harte konsequent deckende Hintermannschaft erspielten ein Halbergebnis von 4:1 Toren. Doch unser Gegner gab sich noch nicht geschlagen und blieb auch weiterhin gefährlich. Wegen hereinbrechender Dunkelheit wurde das Spiel fünfzehn Minuten eher abgepfiffen. Jedoch langte diese verkürzte zweite Halbzeit dazu, drei weitere Treffer im gegnerischen Tor unterzubringen, so daß das Spiel mit 7:1 für uns endete.

Es ist noch zu erwähnen, daß unsere englischen Sportsfreunde nicht nur auf dem Spielfeld gute Leistungen boten, sondern als Gastgeber diese noch übertrafen. H. Daab

MS „Dorthe Oldendorff“

Groß war die Begeisterung, eine Sportgemeinschaft und speziell eine Fußballmannschaft aufzustellen. Schnell war der Grundstock durch eine Bordsammlung gelegt und den Rest, der doch immerhin teuren Anschaffung zahlte unser sehr einsichtsvoller Reeder.

Bei den erforderlichen Vortrainings zur Qualifikation der besten Spieler wollte bereits jeder mitspielen.

Doch mehr als 11 Mann wollten unser ersten Gegner eben mal nicht zulassen. Durch Vermittlung des sehr sportbegeisterten Seemannspastors in Amsterdam bekamen wir unser erstes Spiel. Die scheinbar nur aus Riesen bestehende Mannschaft des MS „Paul Rickmers“ hatte es dann auch nicht schwer, uns mit 5:1 überzuführen. Obwohl sich unsere Mannschaft bis zur Halbzeit sehr tapfer schlug und Hans, unser ganz hervorragender Torwart, nur einen Ball passieren lassen mußte, drehten die sehr fairen Gegner in der zweiten Halbzeit voll auf und die Niederlage war unvermeidlich. Immerhin konnte unser kleiner Blondschopf Werner noch das Ehrentor erzielen.

Nun, die Überreise nach Portland/Maine gab ausreichend Gelegenheit neuen Mut zu schöpfen und im großen Laderaum 2 einige kurze Trainings abzuhalten. Obwohl hierbei der rote Erzstaub die Aktiven im Nu in Indios verwandelte, so kennt echter Sportgeist doch keine Hindernisse.

Schon ganz anders sah unser zweites Spiel in Portland aus. Die ganz ausgezeichnet aufspielenden Schweden des MS „Sagoland“ wurden von unseren kleinen flinken Stürmern einfach mit 0:6 übergerollt. Flinker stauchte uns auch unser 15-jähriger Münchner Blondkopf zusammen, wenn mal das Spiel nicht so lief wie er sich das dachte. Immerhin, das Resultat zeigte, daß in unserer Mannschaft einige hervorragende Kräfte stecken.

Unser nächstes Opfer war das dänische MS „Thora Dan“, das in Montreal, in einem sehr nett gelegenen Stadion, eine 1:6 Niederlage einstecken mußte. Obwohl der Gegner das erste Tor erzielte, raffte sich unsere Mannschaft nach einigen Schimpfkanonaden von unserem Mannschaftskapitän auf und bildete eine geschlossene Einheit, die einfach nicht zu übertreffen war. An unserem Mittelläufer Udo war einfach nicht mehr vorbeizukommen. Das Sturmspiel floß wie am Schnürchen und es wurden Szenen gezeigt, die man oft bei einer Oberliga-Mannschaft vermifft.

Kapt. J. Malek



Montreal

Zweisprachenstadt der Verträglichkeit

Im Brennpunkt des Weltverkehrs der Hochsee- und Binnenschifffahrt, der Luftfahrt und der Eisenbahnlinien liegt Montreal im Herzen Kanadas, des tausend Kilometer langen fruchtbaren St.-Lorenz-Tales. Montreal ist mit 1,5 Millionen Einwohnern größte Stadt und Haupthafen Kanadas zugleich. Und darüber hinaus wetteifert es mit New Orleans um den Platz des zweitgrößten Hafens des Kontinents. Was den Getreideumschlag betrifft, so rangiert es bereits an erster Stelle. Nach Eröffnung des Seeweges zu den Großen Seen für große Schiffe entwickelt sich Montreal zum mächtigsten Rivalen New Yorks. Nach Paris und Marseille ist Montreal die drittgrößte französisch sprechende Stadt der Welt.

Im Gegensatz zu Berlin, wo das politische und Amtsdeutsch derselben Sprache nicht mehr übersetzbar ist, werden in Montreal zwei Sprachen gesprochen, und man versteht sich und alles funktioniert. Gemeinsam hat Montreal mit Berlin die Zahl der Kraftwagen. Montreals Hafen ist 4 Monate im Jahr vereist und liegt dennoch auf der gleichen Breite mit einer anderen zweisprachigen Hafenstadt, die an der Adria liegt: Triest. Diese erstaunliche Hafenstadt, 1500 Kilometer von der offenen See entfernt, auf einer 44 Kilometer langen Insel zwischen St. Lorenz-Strom und einem Mündungsarm des Ottawa, um einen 238 Meter hohen Berg gruppiert, ist Sitz eines katholischen und eines anglikanischen Bischofs, besitzt eine französische und eine englische Universität, ist ein Zentrum der Schwerindustrie, der Geldwirtschaft, des Getreide-, Holz- und Pelzhandels und Knotenpunkt des Weltverkehrs per Schiff, per Bahn, per Flugzeug.

Wie kommt eine Stadt, die durch Klima gar nicht so besonders begünstigt ist, und darüber hinaus noch politisch und bevölkerungsmäßig zwierteilt, zu solch überragender Bedeutung? Nun, einmal bietet Montreal und die ganze franco-kanadische Provinz Quebec das in der Welt einmalige Beispiel für das friedliche Zusammenleben zwischen einer besiegten Mehrheit und einer herrschenden Minderheit. Engländer und Franzosen haben sich hier schon jahrhundertlang vertragen, ohne daß ein Teil in seiner Eingangsart Einbuße erlitten hat. Dieses verträgliche Miteinander von typisch französischen und englischen Elementen hat sicher-

lich viel zu Montreals Aufblühen beigetragen, jedenfalls auf der politischen und menschlichen Ebene. Gewisse Kreise behaupten, es seien weder die Engländer noch die Franzosen, die in Montreal und ganz Franco-Kanada das Sagen hätten, das sei vielmehr klerikale Hierarchie. Das mag dortzulande ein heißes Eisen sein. Sicherlich ist es aber nicht so heiß, wie Außenstehende Touristen und Seeleute es sehen. Fest steht jedenfalls, daß der Einfluß der katholischen Kirche sehr groß ist und in alle Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens hineinreicht. Das mag darin seine Ursache haben, daß für die ersten Kolonisten aus der Bretagne und der Normandie die Geistlichkeit das höchste Ansehen genoß, was bis heute, wie vieles an diesen Franzosen, unverändert geblieben ist. Fest steht weiterhin, daß dieser Umstand dem gesunden Prinzip des „Leben und Lebenssens“ zwischen Engländern und Franzosen in keiner Weise Abbruch getan hat.

Es kommen jedoch noch eine Reihe wirtschafts-geographischer Voraussetzungen hinzu, die Montreals Aufstieg ermöglichten. Da ist einmal die südliche Wasserwegverbindung Montreals über den Richelieu, den Champlain-See zum Hudson, und damit zu New York. In dieser Richtung bekam Montreal auch seine erste Bahnverbindung. Vom Norden her brachte der Ottawa-Fluß den Überfluß des Landes in Form von Holz, und die landwirtschaftliche Erschließung der riesigen Prärie vom Westen den Weizenseggen. Zum dritten wurde Montreal durch Ausbaggerung einer Rinne durch den flachen St. Peter-See zum riesigen Umsteige-

bahnhof für Passagiere und Güter vom Schiff zur Bahn. Und schließlich ist Montreal seit 1959 nicht mehr Endstation der Schifffahrtslinien, sondern Knotenpunkt des Weltseeverkehrs bis ins Herz des amerikanischen Kontinents. Wäre Montreal eine deutsche Hafenstadt, so würde sie unter den gleichen Umständen sicherlich bersten vor Emsigkeit, Erfolgsstreben und Hast. Nicht so in Montreal. Obwohl sein Bankviertel und auch die Hafenanlagen viel mit New York gemeinsam haben, bleibt die Skyline dieser Stadt immer nur eine Mischung aus Bankhochhäusern und Kathedralen. Sie wird außerdem beherrscht von dem für kanadische Gebirgsverhältnisse sanften Hügel Mont Royal. An seinem Osthang wohnen 45 Prozent der Bevölkerung, die nur französisch spricht, und am Westhang in distinguierten Villen die 15 Prozent nur englisch Sprechenden. Gewiß, hier werden Lokomotiven, Waggons und Flugzeuge gebaut, hier werden gewaltige elektrotechnische, Textil- und Nahrungsmittel-Industrien mit elektrisierter Wasserkraft betrieben, gewiß, hier ist der harte Dollar wichtig, aber nicht so wichtig, daß man beispielsweise ein Eishockeyspiel darüber versäumen würde.

Schließlich hat Montreal, ganz im Gegensatz zu den großen Häfen im Osten, Geschichte. Schon 1649 wurde es unter dem Lilienbanner gegründet. Vorher hieß es Hohelaga und war eine Indianerfestung vom Stamme der Irokesen. 1760 übernahmen die Engländer die Verwaltung, und 1775—76 wehte das Sternenbanner über Montreal. In der jüngsten Vergangenheit war es sogar vorübergehend Regierungssitz. Eine solche Geschichte auf dem amerikanischen Kontinent ist selten und verpflichtet. Unter anderem zum Maßhalten im Lebensstil und Moneymaken, selbst wenn französisch-bäuerlicher Familiensinn und englischer industrieller Pioniergeist eine so erfolgreiche Ehe eingegangen sind wie in Montreal.

Plauderei über unsere Fachsprache

„Moooses, verdorri, wo steckst Du? Es ist daddeldu, hurry-hup, Backschaft, wi wullt an die shore des Landes!“

Das ist für einen Münchner reines Chinesisch. Wir haben — wie fast alle Berufsgruppen — unsere eigene Fachsprache. Sie ist infolge der vielfachen Berührungen mit anderen Seefahrer-völkern ein richtiges „mixtum compositum“, ein Gemenge aus den fremdartigsten Bestandteilen. Doch in unserer Christlichen Seefahrt haben die meisten Wörter und Bezeichnungen ihre eigene Geschichte und es lohnt sich, ihnen nachzuspüren.

Der im wahrsten Sinne des Wortes landläufige Begriff „Christliche Seefahrt“ ist schon seit Jahrhunderten gebräuchlich. Er stammt noch aus der Zeit der Auseinandersetzungen zwischen Islam und Christenheit. Die damalige Schifffahrt des Abendlandes war eben „christlich“ im Gegensatz zu der der Araber.

Aus der Ära der bibelfesten, christlichen Seefahrer, in erster Linie der reformierten Niederländer, ist übrigens eine ganze Reihe von Bezeichnungen aus der biblischen Geschichte in unseren Wortschatz eingegangen.

„Jakobsleiter“ nannten die Oldtimer einstmals eine Strickleiter hoch oben an der Bramstenge, ein Name, der ohne Zweifel auf die von Jakob im Traum gesehene Himmelsleiter zurückzuführen ist. Heute ist eine Jakobsleiter eine Strickleiter mit Holzsprossen. Im Zusammenhang mit dem biblischen Jakob kann hier auch noch der „Jakobsstab“ erwähnt werden, ein altes, heute nicht mehr gebräuchliches Winkelmeßgerät zur Bestimmung von Gestirns Höhen. Jakob sagte einmal: „Ich hatte nichts mehr als diesen Stab, da ich über den Jordan ging.“ Im seemännischen Sprachgebrauch ist ein „Jonas“ ein Mensch, der Unglück hat, vor allen Dingen aber anderen Unglück bringt. Bei schlechtem Wetter oder anderen ungünstigen Verhältnissen, die Einfluß auf den Verlauf der Reise haben, wird an Bord ein „Jonas“ gesucht, um diesem die Schuld für die Verzögerung der Reise in die Schuhe schieben zu können. Es ist ganz eindeutig, daß auch diese Bezeichnung aus der biblischen Geschichte stammt. Jonas war doch der Unglücksrabe, der von einem Walfisch verschluckt wurde.

Über die Herkunft des Wortes „Davit“, wie bekannt „dävid“ ausgesprochen, sind sich die Schriftgelehrten nicht ganz einig. Dieses Wort gibt es in fast allen nordischen Seemannssprachen. Heute bezeichnet man einen Bootskran als „Davit“. In alten Zeiten wurde eine kleine Stenge, die den großen Klüverbaum nach unten abstützte, „Stamm David“ genannt, doch sicherlich eine Anspielung auf den kleinen David und den großen Goliath. Hier kann auch die Ableitung des Wortes für den heutigen Bootskran liegen.

Wie man weiß, wird der unbefahrene Junge an Bord „Moses“ gerufen. Es liegt nahe, hierbei an den biblischen Moses zu denken, der in seinem Binsenkörbchen einmal der jüngste Seefahrer gewesen ist. Es gibt allerdings auch noch eine andere Erklärung für diese Benennung. Die Franzosen nennen ihren Schiffsjungen „muß“, geschrieben mousse, und durch Verballhornung soll daraus dann „Moses“ geworden sein.

Wie dem auch sei: Moses ist jedenfalls ein treffender Name für den Jungen an Bord. Und da Lehrjahre keine Herrenjahre sind, gehört zu den Pflichten eines Moses u. a. auch die „Backschaft“. Das Wort „Back“ kommt in der Seemannssprache in vielerlei Bedeutungen und Zusammensetzungen vor. In Verbindung mit dem Wort „Backschaft“ interessieren hier jedoch nur zwei weitere Ausdrücke, die alle eine gemeinsame Wurzel haben. Und das hängt wie folgt zusammen: Vor Jahr und Tag taten sich auf See 6 bis 10 (meistens waren es 7) Seeleute zu einer Gemeinschaft zusammen, um die wöchentliche und tägliche Verpflegung gemeinsam zu empfangen. Diesen Zweckverband nannte man auf englischen Schiffen „pack“ mit der Bedeutung: „Rotte“ oder „Bande“. Die

Packgenossen saßen schon wegen der Verteilung der Lebensmittel an einem Tisch. Was lag wohl näher, als nun auch diesen Tisch „pack“ oder verdeutscht mit einem weichen B „Back“ zu nennen. Und genau so wird die Schüssel, in der der gemeinsame Proviant gefaßt wurde, zu der Bezeichnung „Back“ gekommen sein.

Das Wort „Backschaft“ scheint die Verkürzung von „Backmannschaft“ zu sein. Die Backmannschaft waren also die Leute, die zusammen an einer Back saßen. Der Dienst für diese Back, der Backsdienst, wurde dann zu dem uns heute geläufigen „Backschaft“ gemacht.

Zum Essen mußte der Moses neben die Back, die Schüssel, auch einen „Politikus“ auf die Back legen. Ein seltsamer Name für einen Schöpflöffel. Man könnte sich aber denken, daß es früher bei der Verteilung des Essens manchmal nach Gunst und Gnaden ging, und daß aus diesem Grunde irgendein Pfiffikus den Schöpflöffel „Politikus“ nannte. Wenn man nämlich Politik mit List oder Schlaueit übersetzt, wäre der Gedanke nicht abwegig.

Die Mahlzeiten wurden in der „Foxel“ eingenommen, in der natürlich auch geschlafen wurde. „Foxel“ ist die Verkürzung von Fore-castelhead, wie man Anno dazumal auf englischen Schiffen das hochgebaute, kastellähnliche Vorschiff nannte. Bis vor einigen Jahrzehnten hauste die Mannschaft immer im Vorschiff, daher spricht man heute noch „vor dem Mast fahren“.

Auf den alten Tiefwasserseglern gab es an Bord für die Leute vor dem Mast eine sogenannte „Schlappkiste“. Segelschiffe waren oft Jahre unterwegs, und welcher Janmaat hatte wohl von seiner letzten Heuer etwas für eine neue Ausrüstung übrig? Wer dachte schon, nach langer, entbehrungsreicher Reise auf St. Pauli gelandet, an die kommenden Zeiten in den Tropen oder an der Hoorn? Das Geld ging für andere, im Augenblick wichtigere Dinge weg. Und für die Ergänzung der Ausrüstung war eben an Bord die „Schlappkiste“ eingerichtet. Geschäftsinhaber dieses eigenartigen Kaufhauses, in dem man auf Kredit beinahe alles bekommen konnte (nur leider keinen Schnaps), war der „Alte“, der Kapitän. Feste Geschäftsstunden gab es nicht, dafür aber gut abgepaßte Saisonverkäufe. Wenn die Leute in den Tropen leichte Kleidung oder an der Hoorn Ölzeug, Seestiefel usw. benötigten, wurde die Schlappkiste geöffnet. Dementsprechend waren die Seepreise auch konjunkturmäßig. Manch einer wunderte sich am Ende der Reise über seine kleine Heuerabrechnung! Hin und wieder waltete jedoch auch Gerechtigkeit, so daß dann der Alte der Leidtragende war. Das waren die Fälle, in denen sich der eine oder andere so nach und nach aus der Schlappkiste ausrüstete, um bei Gelegenheit in irgendeinem Hafen samt seinen Effekten, wie man so schön sagt: „achteraus zu segeln“. Dann „peilte“ der Alte manchmal „in die Pütz“. Vielleicht waren seine Preise auch deswegen schon so gesalzen, weil er in weiser Voraussicht diese Verluste mit einkalkulierte. Der Ausdruck „Schlappkiste“ ging dem Seemann sicher besser über die Zunge, denn er ist eine Verschandelung der englischen Bezeichnung für die Einrichtung „slop chest“. Slops sind billige Kleidungsstücke, slop chest war demnach eine Art Kleiderkiste.

„Achteraus segeln“ nannte man nicht nur das versehentliche Verpassen eines Schiffes bei

der Abfahrt, sondern auch die Desertion von Bord. Das Desertieren griff manchmal wie eine Seuche um sich, so daß wegen ungenügender Bemannung oft die Schiffe nicht in See gehen konnten. Manches Mal half dann nur noch eines: Leute mit List oder Gewalt an Bord zu bringen. Dieses Anmustern wider Willen nannte man „shanghaien“. Die Herkunft des Wortes ist unverkennbar eben von der Stadt Shanghai. Es gab einmal eine Zeit, in der man in Nord- und Mittelamerika dringende chinesische Arbeitskräfte zum Eisenbahnbau benötigte. Die Kulis wurden meistens in Shanghai eingeschifft. Dabei kam es nicht selten vor, daß unter diese Transporte auch andere Söhne des Himmels, sei es aus politischen oder geschäftlichen Gründen mit Gewalt eingeschmuggelt wurden. Diese Methode nannte man „shanghaien“.

„Angemustert“ wird ein Besatzungsmitglied, wenn es an Bord kommt, wie es sich gehört. Der Ausdruck „anmustern“ kommt ohne Zweifel von „mustern“; denn es liegt auf der Hand, daß man früher einen Mann vor Antritt seines Dienstes musterte, ihn also daraufhin ansah, ob er überhaupt den Aufgaben an Bord gewachsen war.

Als Lohn für unsere Arbeit erhalten wir die „Heuer“. Das Wort ist eine Verhochdeutschung des niederdeutschen „hüren“, was soviel wie „mieten“ heißt (im Englischen to hire). Damit nun die Angehörigen, manchmal auch das „Fräulein Braut“, während der langen Abwesenheit ihres Ernährers Geld für ihren Lebensunterhalt bekommen können, gibt der Seemann ihnen einen „Ziehschein“. Mit dieser Anweisung können die Angehörigen beim Schiffs-eigner Geld ziehen.

Viele Seeleute kennen das „Elmsfeuer“, die Glimmentladung der Erdelektrizität bei gewittrigem Wetter an Mastspitzen usw. Der Name geht zurück auf religiöse Anschauungen der Seeleute des Mittelmeerraumes: Der heilige Elmus oder Erasmus war Schutzpatron der Seeleute. Auf ihn ist auch die bei uns heute noch gebräuchliche Bezeichnung „Rasmus“ für die See, besonders die stürmische, zurückzuführen.

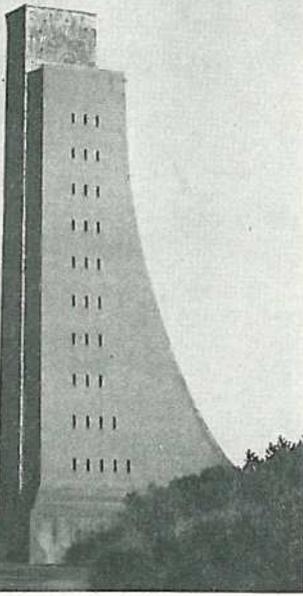
Auf den langen Reisen der „Windjammer“ fand sich im Gegensatz zu heute auch einmal eine ruhige Stunde, um ein zünftiges „Seemannsgarn zu spinnen“. Übrigens hat das Wort „Windjammer“ gar nichts mit dem deutschen Wort „Jammer“ zu tun. Es ist ein rein englischer Ausdruck; im Englischen heißt „to jam“ sich festklammern, und weil ein Segelschiff nun einmal vom Wind abhängig ist, klammert es sich an diesem fest. Der Ursprung des Ausdrucks „Seemannsgarn spinnen“ ist schwer zu ergründen, jedoch ist folgende Erklärung vielleicht nicht ganz von der Hand zu weisen. Auf der Segelschiffen wurde s. Z. das an Bord benötigte Schiemannsgarn von den Matrosen selber hergestellt, also gesponnen. Bei dieser sinnigen Beschäftigung, zu der doch mindestens 2 Besatzungsmitglieder benötigt wurden, ergötzte vielleicht zur Kurzweil einer den anderen mit mehr oder weniger alten oder neuen Döntjes. Man zog die Sache wahrscheinlich so in die Länge, daß man im übertragenen Sinne eben ein „Garn spann“. Möglich wäre es also schon, daß das berühmte „Seemannsgarn“ hier seinen Ursprung hat.

Diese Plauderei, um nicht zu sagen dieses „Seemannsgarn“, soll mit einem verballhornen Wort, das durch Ringelnatz auch den Quiddjes geläufig wurde, schließen. Der englische Bootsmann beendet die Arbeitszeit seiner Matrosen mit den Worten „that will do“ oder „that‘ all do“. Sein deutscher Kollege läßt sich durch diesen schwierigen Ausdruck nicht aus der Fassung bringen, er ändert ihn aus dem Handgelenk in das heute an Bord noch gern gehörte

„daddeldu“.

A. Hops

Ehrenmal Laboe



Auf der Ostseite am Ausgang der Kieler Förde liegt das einem großen Teil deutscher und ausländischer Seeleute bekannte Marine-Ehrenmal von Laboe. Den in die Ostsee hinauslaufenden Schiffen ist es häufig letzter Gruß von Land, und für die Schiffe, die die Kieler Förde anstern wird das eigenartige, mächtige Monument häufig zum ersten Gruß von Land und zum beliebten Peilobjekt — bei Tage versteht sich. Die Kante des Turms, die nach Land zu gerichtet ist, zeigt einen parabolischen Schwung und soll einen Kriegsschiffstern mit Rammsporn darstellen. Die Höhe des gesamten Bauwerks beträgt 85 m über dem Wasserspiegel bei normalem Wasserstand, und die Kuppel mit Aussichtsplattformen kann über einen Fahrstuhl erreicht werden. Von hier oben bietet sich bei klarem Wetter ein überwältigender Rundblick. Es ist wohl eine der schönsten Aussichten überhaupt an der ganzen Küste, nach Nordwesten hin, zur Flensburger Förde, nach Norden über das Feuerschiff „Kiel“ hinweg bis zu den dänischen Inseln und nach Süden weit in das schleswig-holsteinische Land hinein. Zu Füßen des Turmes passiert in geringem Abstand der starke Schiffsverkehr von und nach dem Kiel-Kanal; wie Spielzeuge erscheinen die Schiffe von hier oben.

Der Turm, der das Hauptstück des Marine-Ehrenmals bildet, umschließt mit seinen rostroten Klinkersteinen einen Betonsockel, der auf den Fundamenten eines alten Küstenpanzerturmes errichtet ist. Oldenburger Klinker und Granitblöcke, von Laboeer Fischern aus der Ostsee geholt, geben hauptsächlich das Baumaterial ab. Der alte Panzerturm stammt noch aus einer Zeit, wo sich Seekriege häufig unmittelbar vor der „Haustür“ abzuspielen pflegten, und die Angst vor weltweit wirksame Waffen dem Menschen noch unbekannt war. Aufgrund des Versailler Vertrages mußte das Küstenpanzerwerk geschleift werden.

Nicht lange danach entstand die Idee, an dieser Stelle eine Erinnerungsstätte an die Leistungen der Marine und einen Ehrenplatz für das Gedenken an die Gefallenen der Marine im 1. Weltkrieg zu schaffen. Im Jahre 1927 konnte der frühere Flottenchef der Kaiserlichen Marine, Admiral Scheer, den Grundstein legen. Bauherr war der Deutsche Marine-Bund, der

auch heute wieder Eigentum des Ehrenmals ist. Es mußte aber noch eine Reihe von Jahren vergehen, bevor die Weihstätte am 30. Mai 1936 mit dem damals üblichen Aufwand ihrer Bestimmung übergeben werden konnte. In den Fest-, Ehren- und Wehräumen fand neben Fahnen, Schiffsmodellen und Darstellungen von Seeschlachten des 1. Weltkrieges das Goldene Buch mit den Namen aller gefallenen Marineangehörigen Platz. 34 836 Namen stehen in diesem Buch.

Mit der Einweihung des Ehrenmals hatte 1936 das Oberkommando der Kriegsmarine den ständigen Befehl herausgegeben, daß alle Fahrzeuge der Kriegsmarine beim Passieren von Laboe durch „Frontmachen“ der an Deck befindlichen Besatzungsmitglieder und Dippen der Flagge das Ehrenmal zu grüßen hätten, um dadurch der gefallenen Kameraden zu gedenken. Die deutschen Handelsschiffe und die Mehrzahl ausländischer Seeleute schlossen sich beim Ein- und Auslaufen freiwillig diesem Brauch an.

Bis 1954 war das Ehrenmal durch die Besatzungsmacht gesperrt und wurde erst dann dem Deutschen Marine-Bund zurückgegeben, der sich in den nun folgenden Jahren sehr darum bemühte, die Erinnerungsstätte würdig auszugestalten. Nunmehr ist Laboe wieder ein Platz der Würdigung und Erinnerung an das Opfer der gefallenen Seeleute des 1. sowie des 2. Weltkrieges, und zwar nicht nur der Marine, sondern ebenso der Handelsschiffahrt beider Seiten.

Kriegs- und Handelsmarine haben in den letzten Monaten des 2. Weltkrieges mehr als 2 Mill. Flüchtlinge und einige hunderttausend Soldaten, viele von ihnen verwundet, aus dem ostdeutschen Raum gerettet. Bei diesen Unternehmungen haben trotz schwerer Opfer doch etwa 99% aller Eingeschifften sicher an Land gebracht werden können. Eine „befohlene Heldenverehrung“ liegt uns heute nicht mehr. Daher ist es umso eindrucksvoller, festzustellen, daß wieder wie früher deutsche und ausländische Kriegs- und Handelsschiffe beim Passieren des Ehrenmals den Flaggengruß entbieten und die Opfer ihrer Kameraden, auch derjenigen der inzwischen mit Deutschland verbundenen Nationen, ehren.

Diese Feststellung ist erfreulich und es wäre nur zu begrüßen, wenn alle deutschen Schiffe sich dieser schönen Geste anschließen würden.

— K —

Und jetzt rufe ich das MS „Millerntor“ im Stillen Ozean . . .

So hieß es bei der Aufnahme für die 60. Seemanns-Sendung im Hamburger Funkhaus, die seit viereinhalb Jahren „Grüße aus dem Heimathafen“ über die Deutsche Welle in Köln ausstrahlt. Wieder hatten Frau Eva Kraus und der seemännische Berater des Norddeutschen Rundfunks, Hans-Hermann Schlünz, viele Angehörige von Seeleuten benachrichtigt, damit sie ihren Lieben in der Ferne Grüße ins Mikrofon sagen konnten.

Tausende von Fahrern haben seit 1957 durch den Funk Verbindung mit Ihren Verwandten und Freunden erhalten.

Am „Seemannssonntag“, den 7. September dieses Jahres, hörten wieder alle mit: Fahrleute auf allen Weltmeeren und die Auslandsdeutschen, die keine Grußsendung der Heimat versäumen, sei es im afrikanischen Busch, im brasilianischen Dschungel, auf Feuerland oder auf Madagaskar. Alle hören mit, wenn es heißt:

„Und jetzt rufe ich das MS „Millerntor“ unter Führung von Kapitän Heinz Gerdes auf Charterfahrt im Stillen Ozean zwischen New Caledonia und Japan.“

Die „Millerntor“ ist das „Patenschiff“ der See-

mannsgrußsendung. Sie war das erste Schiff, das sich bei „Opus 1“ meldete, sogar schon 24 Stunden zu früh, weil es sich an der Datumsgrenze aufhielt. Aber die Wartezeit wurde belohnt. Trotzdem bekam der Rundfunk damals von den „Millerntor“-Fahrern eine kleine Retourkutsche in Form eines Telegrammes mit nur vier Worten: „Die Erde dreht sich“. Der Denkkettel saß! Seitdem ist es nie wieder vorgekommen, die Datumsgrenze unberücksichtigt zu lassen. — Die „Millerntor“ mußte also bei der Jubiläumssendung unter den Begrüßten sein. Ehrensache!

Der „Kloß im Hals“, der „doch vorher gar nicht da war“, wurde erst einmal mit reichlich Kaffee und leckeren Kuchen beseitigt. Dann gings besser vorm Mikrofon. Aber komisch war es wohl doch ein bißchen, weil man sie plötzlich im Geiste vor sich sah, die Lieben auf See. Und dann hatte man mit einem Male, ob man wollte oder nicht, selber etwas von „der Dünung da draußen“ vor Augen.

„Na, so was! Ich-hatte-mir doch alles so gut gemerkt, was ich sagen wollte. Und jetzt ist da ein Brett vor dem Kopf?“ — Aber beim zweitenmal Ansetzen gings meistens wie am Schnürchen.

Einige Seemannsfrauen hatten gleich zwei Mann „draußen“.

„Hallo, Maxi, hörst du mich, mein Junge? Gestern fuhr auch Vadder wieder nach See. Nun habe ich euch beide für lange Zeit nicht mehr. Bleib' schön gesund, Jung'. Vadder soll auch noch 'nen Gruß haben. Der wird ja staunen . . .“

So rollte „Opus 60“ vom „Unternehmen Sehnsucht“ über die Hamburger Bühne mit Grüßen, Glückwünschen, Beteuerungen und immer wieder der Ermahnung, öfter mal zu schreiben.

Außer dem MS „Millerntor“ wurden angesprochen MS „Nobistor“, MS „Nerissa“, MS „Nordland“, MS „Timandra“ und MS „Tarpenbek“.

Auf weitere 60 Seemannsgrußsendungen über die Deutsche Welle Köln! Auf daß die durch den Rundfunk geknüpften „Radarkette der Liebe“ sich immer mehr erweitern möge, so daß mit der Zeit die Menschen auf See und an Land einander immer näher gebracht werden und es bald keine „Einsamen da draußen“ mehr geben wird . . .
Magdalena Ahlers

Der alte Seemann

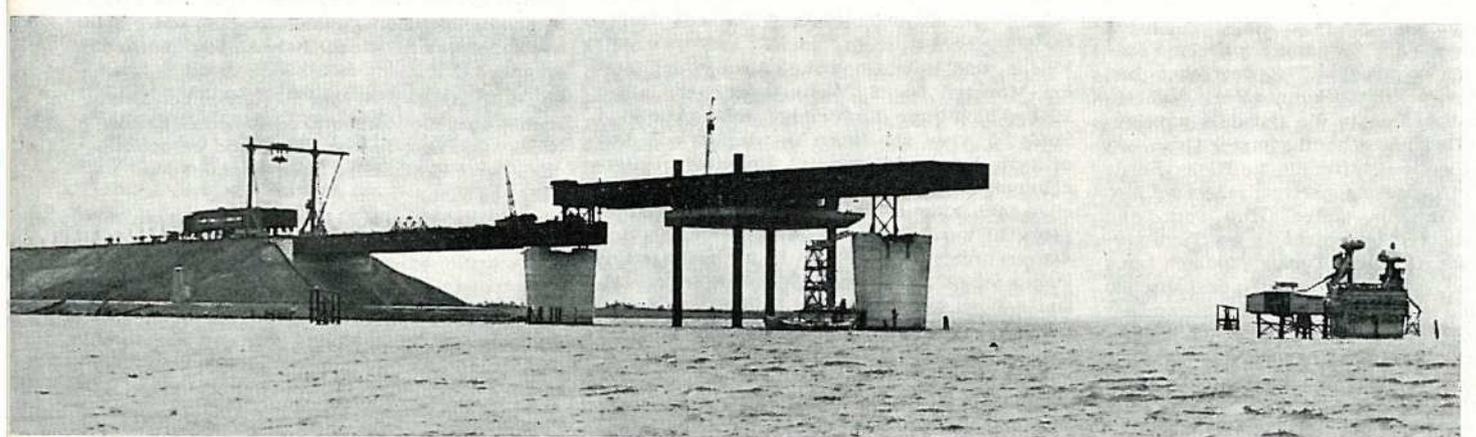
Er trägt ganz unbekümmert die weiße Kappe seiner Haare, und seine hellen Augen blicken scharf und kühn. Die Lippen pressen fest das Kinn und seine Nüstern suchen Meeresluft.

Auf seinen Schultern liegt der ganze Erdball; die Schritte wiegen sich im Auf und Ab der Wellen. Die Stimme übertönt den Sturm; sie singt und flüstert, wie der Wind im Segel.

Die großen Hände halten, was sie packen. Die Haut gegerbtes Leder. Weiße Zähne zeigen gewaltiges Gelächter. Das Meer ist ihm das Leben grenzenlos und immer wieder neu. M. Kelch

Anm. der Redaktion:

Dieses Gedicht einer ins Binnenland verschlagenen Ostpreußin bringen wir unseren Lesern umso lieber, als es sich so angenehm von den vielen verkitschten Schnulzen über uns unterscheidet.



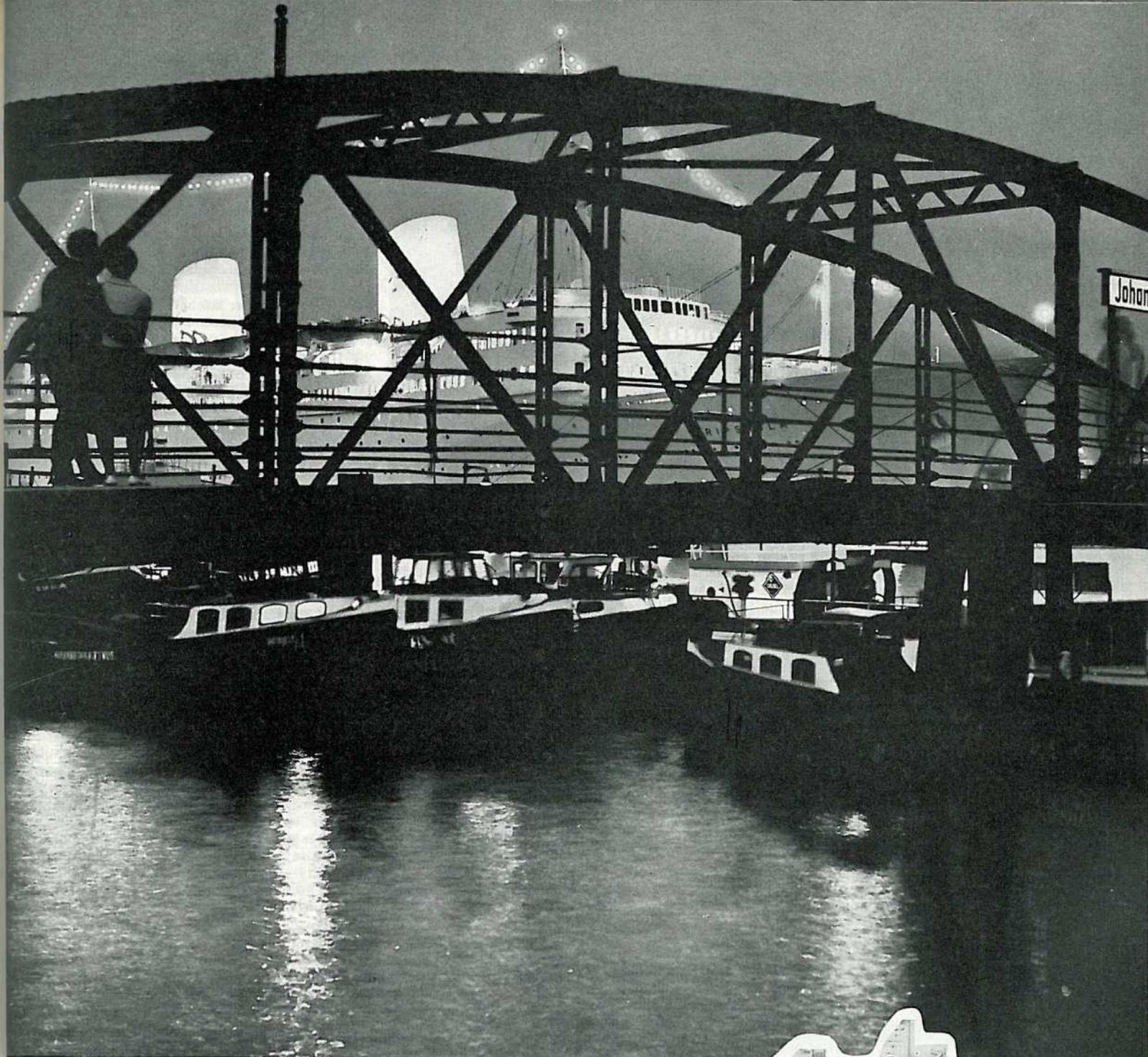


Illustration zum Thema: Gibt es noch Seefahrtsromantik? (oben)

Probefahrt auf „Elisabeth Entz“, mit 24 460 BRT und 214 m Länge dem größten deutschen Trockenfrachter (rechts)

Schiffe und Schiffe am Weserdeich (oben links)

Eine Hubinsel setzt einen Brückenträger von 800 t auf die Pfeiler der Fehmarnsundbrücke (mitte links)

Eine internationale Modenschau der Uniformen boten amerikanische, türkische, spanische, italienische und französische Kadetten anlässlich eines Besuches in Hamburg im Rahmen des intereuropäischen Kadettenaustausches (unten links)





Die Freiwache



Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

Rund um die Seekiste

Von Robert Riemann

„Ohn Tüch an Bord — ohn Tüch von Bord!“ sagte der alte Fahrensmann der Segelschiffszeit und brachte zuerst seine Seekiste auf das Schiff. Ohne diese die Planken des Seglers betreten zu wollen, würde bedeuten, daß der Sailer ohne diese wieder von Bord gehen würde; sei es, daß der Blanke Hans oder Rasmus ihn über die Reling holt oder daß gar das ganze Schiff hinabging in Gottes großen Keller. Die Seekiste war somit das zünftige Gepäckstück des Seemanns. Sie ist keineswegs eine Erfindung des letzten Jahrhunderts, sondern sie kann auf das ehrwürdige Alter von sechs- bis siebenhundert Jahre zurückblicken. Schon während der Hansezeit beherbergte sie die

„Ebenso gebe ich Bernhard Brunswik, meinem Ohm, meine Schiffskiste und mein Hütefaß und meine Waffen in aller Form.“

Das Hütefaß war ein Behälter für Bettzeug und dergleichen. Und da auch die gesamte Bewaffnung eines Mannes sehr umfangreich war, mußte eine Seekiste der damaligen Zeit schon recht beachtlich gewesen sein.

Das „Emdener Waterrecht“ aus dem Jahre 1451 bestimmte folgendes:

„Unde weert, datter gemandt weer zu einen schepe, der men werpt, unde hadde he geldt oft ander guedt zu syner kysten, da solde he dann apenbaren.“

rauschen, das gegen seine und seiner Kameraden Kisten heftig anschlug.“

IX.

Etwa hundert Jahre später erzählt der Reisende Kurt Faber ähnliches. Er schreibt darüber in einem seiner Bücher:

„Am Fuße der steilen Treppe und auf einer grünen Seekiste saßen gerade zwei Matrosen und unterhielten sich angelegentlich.“

An einer anderen Stelle heißt es:

„Bei jedem Überholen des Schiffes schossen die schweren Seekisten von einer Seite des Raumes zur anderen.“

Aus diesen knappen Erwähnungen geht hervor, daß die Verwendung und Unterbringung der Seekisten jahrhundertlang bis zum Ende der Segelschiffszeit die nämliche war. Sie standen im Logis, dem Wohn- und Schlafrum der Mannschaft, vor deren Kojen und dienten gleichzeitig an der Back, dem Tisch, als Sitzgelegenheit.

Nur auf holländischen Schmacken, Tjalken und Kuffen verwahrte man die Kisten in einem kleinen Raum, den man die Kistluke nannte.

Daß ein solch wichtiger Ausrüstungsgegenstand des Seemanns auch von der Dichtung nicht übersehen wurde, dafür liegen auch eine ganze Reihe Beispiele vor. Erwähnt sei nur Gorch Focks köstliche Erzählung „Den Seilmoker sien Piep“, in der der Segelmacher eines nach der Westküste Südamerikas bestimmten Hamburger Vollriggers seine Tabakspfeife sucht und sie dann in seiner Seekiste findet. Und wer kennt nicht Stevensons unsterbliche Seeräubergeschichte aus der Mitte des 18. Jahrhunderts, in der die Seekiste den Lageplan des vergrabenen Seeräuberschatzes enthält. Immer wieder klingt durch die spannend geschriebene Erzählung das alte Seemannslied von den „Fünfzehn Mann auf des toten Manns Kiste.“ Das 19. Jahrhundert, die klassische Zeit der Segelschifffahrt, hat auch der Seekiste endgültig Form und Aussehen verliehen. Die Schiffskiste, wie sie auch genannt wurde, war in jedem Fall der Stolz des echten Fahrensmannes, enthielt sie doch alles das, was seine Welt und sein Eigen umspannte. Sie barg nicht nur seine Kleidung und seine Wäsche, sein Handwerkszeug und seinen Tabak, sie enthielt auch Geschenke und Mitbringsel für die Angehörigen, sowie Erinnerungsstücke an fremde Küsten und ferne Häfen. In einem kleinen Deckelkasten, der seitlich in der Seekiste angebracht war, verwahrte er seine Briefe und Wertgegenstände.

Nun, allzu groß durfte man eine Seekiste nicht bauen, denn im Logis war es immer etwas eng. Auch mußte sie leicht zu transportieren sein. So hatte sich eine Länge von 120 Zentimeter und eine Breite und Höhe von 40 bis 50 Zentimeter als zweckentsprechend erwiesen. Die Form der Seekiste verjüngte sich nach oben, so daß eine größere Grundfläche entstand, welche bewirkte, daß die Seekiste bei schwerem Wetter, wenn das Schiff stark arbeitete und stampfte, fest auf dem Boden stand. Der Deckel war gewöhnlich leicht gewölbt. An den Seiten hatte Janmaat Handgriffe angebracht, die sorgfältig gespleißt waren. Hier konnte jeder Besitzer seine Kunstfertigkeit im Spleißen und Flechten beweisen. Diese Griffe hielt man recht lang, damit sie seitlich über den Deckel hinausragten, wodurch man die Kiste bequem tragen konnte.

Der Freude am Malen und am dekorativen Gestalten bot die Schiffskiste weiten Spielraum. Gewöhnlich waren diese grün angestrichen. Warum gerade diese Farbe bevorzugt wurde,



Zwei bedeutende Wettfahrtserien wurden im August an der Ostküste Schleswig-Holsteins ausgetragen. Die eine war die XXII. Meisterschaft der Starboote von Europa und Nordafrika auf der Kieler Förde. Die Starboote werden in der ganzen Welt gesegelt. Sie führen kein Nationalitätsabzeichen im Segel, sondern nur einen Stern mit einer Nummer, die ihnen von der „International Star Class Yacht Racing Association“, die ihren Sitz in den USA hat, verliehen wird. Sie sind also gewissermaßen Weltbürger. Das Starboot ist ein ausgesprochenes Rennboot von 7 m Länge, 1,70 m Breite und rund 1,10 m Tiefgang. Die Segelfläche, verteilt auf Fock und Großsegel, beträgt 27 qm. Sie werden von zwei Mann gesegelt. Oftmals sieht man Steuerermann und Vorschotmann sich wie die Affen an den Luvbord klammern, um das Boot möglichst auf ebenem Kiel zu halten. Damit der Steuerermann einen besseren Ausblick nach vorn hat, ist in das Großsegel ein Zellophanfenster eingenäht. An den Meisterschaftskämpfen auf der Kieler Außenförde nahmen 40 Starboote teil. Europameister wurde der Franzose Albert Debarge von der Pariser Flotte. An zweiter Stelle lag der Kieler Bruno Splieth.

Habe der „Schiffskinder“. Nur hatten die Seekisten von damals, auch „skrynen“ genannt, ganz beträchtliche Ausmaße. Sie mußten gar oft außer einem vollständigen Harnisch noch Schwert, Spieß, ja, sogar eine „Lotbusse“, eine ungefüge Donnerbüchse von beachtlicher Länge und Schwere, in sich aufnehmen.

Im Jahre 1378 wird eine solche „skryne“ im Testament eines Seefahrers erwähnt. Es erscheint aber durchaus glaubhaft, daß ihr Vorhandensein in noch frühere Jahrzehnte zurückreicht. Nach dem hansischen Urkundenbuch verfügt ein Lübecker Bergenfahrer in jenem Jahre über seine Seekiste wie folgt:

„Item zo gheve ick Bernardus Brunswik mynen ome, myne schipkisten unde myn hudewat unde myn wapend in aller wise.“

Ins Hochdeutsche übertragen, würde die Urkunde lauten:

In unserer Sprache würde die Bestimmung lauten:

„Und wäre es so, daß da jemand in einem Schiff wäre, wo man (in Seenot) abwirft, und hätte er Geld und anderes Gut in seiner Kiste, das sollte er dann wahrheitsgemäß angeben.“

Auch vor zweihundert Jahren wurden die Seekisten häufig erwähnt. Gar oft wurde in den Häfen seitens der Behörden ihr Inhalt einer Untersuchung unterzogen, ob keine Schmuggelware vorhanden war. Auf Reisen nach Ostindien war diese Maßnahme etwas Gebräuchliches. Der deutsche Forschungsreisende J. R. Forster berichtet von seiner Weltreise in den Jahren 1772 bis 1775 folgendes Erlebnis:

„Ein Unteroffizier, der in dem Vorderteil des Schiffsraumes schlief, erwachte von ohngefähr und hörte das Wasser durch seine Schlafstelle

ist schwer zu sagen. Den gewölbten Deckel, der zuvor noch einen Segeltuchbezug erhalten hatte, versah man mit einem schwarzen Anstrich. In der Mitte war ein Schloß. Gewöhnlich aber blieben die Seekisten an Bord unverschlossen. Links und rechts von diesem prangten die Anfangsbuchstaben des Namens des Fahrensmannes, vielleicht auch noch eine Jahreszahl in weißer oder schwarzer Farbe.

Ganz besonders sorgfältig war jedoch die freie Innenfläche des Deckels verziert. Sie war das eigentliche Wirkungsfeld der malerischen Betätigung des Fahrensmannes. Es war natürlich, daß das eigene Schiff, war es nun Vollschiff, Brigg oder Bark, ja, selbst Schoner oder Galiot, in unzähligen Abwandlungen und in ständig neuen Situationen wiederkehrte. Entweder sah man dieses im Schmuck der vollen Segel oder diese gerefft bei schwerem Wetter. Da gab es stürmische Seen, lange Dünung, Passat und Backstagsbrise. Manchmal stand das Schiff vor dem Hintergrund einer steilen Felsenküste, einem flachen Sandstrand mit Palmen, vor dunklen Klippen mit einem unvermeidlichen Leuchtturm darauf oder vor einem unwahrscheinlich gelbroten Sonnenuntergang.

Genühten diese Gemälde auch nicht immer künstlerischen Ansprüchen, so befanden sich doch zuweilen recht beachtliche Leistungen darunter, und es ist nur zu bedauern, daß mit dem Verschwinden der Seekisten auch diese Erzeugnisse einer berufsverbundenen Volkskunst verlorengegangen sind. Eines muß nämlich bei diesen Bildern hervorgehoben werden: sie mögen gewesen sein, wie sie wollen, hinsichtlich der technisch richtigen Wiedergabe aller Einzelheiten eines Seglers waren sie unbedingt zuverlässig. Aus diesem Grunde ist das Verschwinden dieser Gemälde nur zu bedauern, denn sie hätten uns das Aussehen und die Eigenart vieler Segler überliefert, die schon lange nicht mehr da sind, die abgewrackt wurden, gestrandet oder irgendwo auf dem weiten Weltmeer untergegangen oder gar verschollen sind. Wo nun das Können zu einem solchen Gemälde nicht ausreichte, gab man sich auch mit einem Monogramm zufrieden, das ein Lorbeerkranz oder ein Trauring umrandete. Andere wieder hatten die Innensteite ihrer Kiste mit einem Flaggen-Arrangement geschmückt oder schmücken lassen. Gewöhnlich umschloß dieses eine Wiedergabe seemännischer Ausrüstungsgegenstände oder Instrumente. Beliebte waren Bootsriemen, Anker, Kompaß, Sextant oder Fernrohr.

Gewöhnlich war eine solche Seekiste aus Fichtenholz gefertigt, und Janmat hatte diese in irgendeinem Ausrüstungsgeschäft in irgendeinem Hafen erstanden. Erst an Bord erhielt sie durch Flechtwerk und Malerei ihre persönliche Note. Es gab aber auch anders gestaltete, zuweilen recht schön geschnitzte Seekisten, die sich auffallend von den üblichen unterschieden. Jene besonderen, unterwegs in Kalkutta, Hongkong, Bombay oder San Franzisko gekauften, waren vorzugsweise aus fremden Hölzern gefertigt. So waren chinesische Seekisten aus Kampferholz gezimmert, wodurch sie mottensicher sein sollten. Wenn der Fahrensmann aber mit Blau, dem Schiffszimmermann, gut Freund war, oder wenn er gar selbst dieses Amt an Bord innehatte, dann ließ er sich von ihm eine Seekiste aus Teakholz bauen.



In der zweiten Augushälfte wurden im Rahmen der Travemünder Woche in der Lübecker Bucht die Weltfahrten um den „Finn Gold Cup“ ausgetragen. Hier starteten 108 Finningis aus 15 Nationen um diesen wertvollen Pokal. Sieger wurde der Belgier André Nelis. Die Finningis sind die kleinsten Rennboote, die es im internationalen Segelsport gibt. Es sind mit einem Mittelschwert versehene Boote von 4,50 m Länge, 1,51 m Breite und 10 qm Segelfläche. Die Finningis werden von nur einem Mann gesegelt. Genau wie bei den Starbooten muß auch der Segler im Finningi über ein großes artistisches und turnerisches Können verfügen. Oftmals kentern die Boote, doch immer wieder gelingt es dem Segler, sein Boot wieder aufzurichten und weiterzusegeln. Das überkommene Wasser fließt durch zwei Lenzventile im Heck von selbst wieder ab.

Mit dem Aussterben der Segelschiffe verschwand auch die Seekiste aus dem Leben des Seemanns. Was noch zu Gorch Focks Zeiten lebendiges Brauchtum war, gehört heute der Vergangenheit an. Der Seesack, der gewöhnliche Koffer, ja, sogar der „Persilkarton“ traten an ihre Stelle und hielten ihren Einzug in das Matrosenlogis. Heinrich Hauser hat in seinem Buch „Die letzten Segelschiffe“ auch der Seekiste gedacht. Nur wenige Leute auf der Viermastbark „Pamir“ hatten noch eine Seekiste, darunter der alte Segelmacher, der ein Fahrensmann von altem Schrot und Korn war, berufsfreudig, welterfahren und mit einem feinen künstlerischen Können und Verstehen. Es war naheliegend, daß seine Seekiste von ganz besonderer Art ist. Heinrich Hauser sagt von ihr:

„So eine Seekiste ist gebaut wie ein kleines Haus oder mehr wie ein Schiff... Eine solche Kiste ist wie für die Ewigkeit gebaut, sie überlebt Schiff und Mann...“

Und so mag es auch vorkommen, daß eine solche alte Seekiste die Zeiten überdauert hat und heute noch in einer Seefahrerfamilie aufbewahrt wird. Und wenn man ihren Deckel öffnet, dann vermeint man einen feinen Duft von Kampfer und Tabak, von salziger See, fernen Küsten und fremden Ländern zu verspüren. Wer gut zu lauschen vermag, dem wird sie ihre vielfachen Erlebnisse aus einer langen Fahrzeit offenbaren und ein Garn spinnen aus den verschwundenen Tagen der Segelschiffahrt so lang wie eine Logleine.

Wer ist Wer?

Heinrich Wilhelm Dove

Der Name Doves ist mit der Meteorologie und damit auch der Seefahrt eng verbunden. Heinrich Wilhelm Dove wurde am 6. Oktober 1803 in Liegnitz geboren und starb als Geh. Oberregierungsrat und Ordentlicher Professor an der Universität zu Berlin am 4. April 1879. Der Gedanke der Entstehung der Seewarte, dem heutigen Hydrographischen Institut, und ihre Tätigkeit sind eng mit den Bestrebungen dieses großen deutschen Meteorologen, dem die Engländer den Beinamen „The father of the meteorology“ gaben, verknüpft. Im April 1873 fand unter dem Vorsitz Doves auf Veranlassung des Reichskanzlers in Berlin die Sitzung einer Kommission statt, die über die Neugestaltung des Sturmwarnungswesens an der deutschen Küste beriet. Hier wurde die Zweckmäßigkeit der Einrichtung eines Systems

der Sturmwarnungen und der Küstenmeteorologie hervorgehoben und die Durchführung und der Plan für eine Zentralstelle entworfen. Die ganze Bücherei Doves, etwa 8000 Bände, eine der vortrefflichsten Sammlungen von Werken physikalischen, meteorologischen, mathematischen und geographischen Inhalts, ging in den Jahren 1876 und 1877 in den Besitz der Deutschen Seewarte in Hamburg über. Aus ihr entwickelte sich deren Bibliothek, die vor dem Kriege wohl die größte Sammlung der einschlägigen Fachliteratur der Erde war. Noch heute gilt in der Meteorologie das Dove'sche Gesetz von der Drehung des Windes, das, allerdings in abweichender Form, von der modernen Meteorologie weiter vervollkommen wurde.

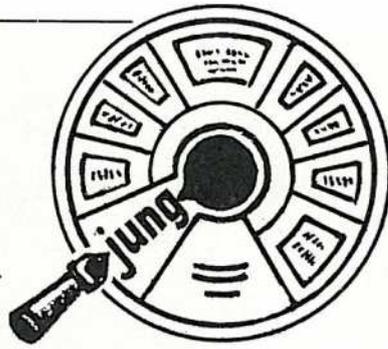
Eine 1881 von dem Bildhauer Peiffer geschaffene Büste Heinrich Wilhelm Doves schmückte einst das Hauptportal der Deutschen Seewarte in Hamburg am Stintfang. ge.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ Essomarine -SCHMIEROELE



Telegraf auf



Urlaubsstory

Camping mit einem altmodischen Mädchen

Das Weib, die Schlange und ich

Vor einer Reihe von Jahren wurde ich widriger Umstände halber für reichlich zehn Wochen mit dem Schiff in Rangun festgehalten. Dieser lange Aufenthalt während der Monsunzeit brachte zwar manches Unerquickliche mit sich, doch über Mangel an Freizeit konnten wir uns gewiß nicht beklagen.

An Land hatte ich mit einem jungen Hamburger zu tun, der neben seinen persönlichen Qualitäten den unschätzbaren Vorzug besaß, Inhaber eines Volkswagen zu sein. Dienstlich war er kaum mehr ausgelastet als ich, und wenn wir morgens unsere Obliegenheiten erledigt hatten, fuhren wir des öfteren zum Club 333. Dies war das einzige Lokal, das sich die europäische Kolonie in diesem der Fremdherrschaft entworfenen Lande als „nur für Weiße zugänglich“ hatte reservieren können. Hauptanziehungspunkt des außerhalb der Stadt liegenden Clubs war sein geräumiges Schwimmbassin. Es wurde in den Vormittagsstunden kaum benutzt, so daß wir zwei das ganze Becken für uns hatten. Auf der sich daneben erstreckenden Liegewiese fanden sich zwar regelmäßig allerlei Damen aus der Kolonie ein. Diese nahmen jedoch von unseren Schwimmkünsten ebensowenig Notiz, wie wir sie beachteteten.

Als wir eines Tages zum x-ten Male die Länge des Bassins schwimmend durchmessen hatten, wurden wir plötzlich durch laute Notschreie der besagten Damen aus unserm behäbigen Wassersport aufgeschreckt. Aus den Schreckensrufen der nach allen Seiten fliehenden Damen war zu entnehmen, daß eine Schlange deren Rasenidyll zerstört haben mußte.

Wenn wir Männer auch durch die biblische Paradiesgeschichte gewarnt sein und um jede Kombination Weib-Schlange einen möglichst großen Bogen schlagen sollten, so ist uns im allgemeinen doch soviel Ritterlichkeit angeboren oder anerzogen worden, daß wir in der Stunde der Gefahr bedrängten Frauen zu Hilfe eilen. Also schwangen wir uns auf den Rand des Bassins und suchten den Kampf.

Mitten auf dem kurzgeschorenen Rasen tummelte sich ein meterlanges, giftgrünes Reptil. Das Tierchen hatte offensichtlich nicht weniger Angst als die entflochtenen Frauen und strebte mit aller verfügbaren Eile auf ein Gebüsch zu, um volle

Deckung zu nehmen. Bevor ihm dies gelungen war, hatte ich einen auf dem Rasen liegenden Bambusknüttel ergriffen und ihm mit einem wuchtigen Hieb den Kopf zerschmettert. Als ich die in Todeszuckungen sich windende Schlange mit dem Stock vom Boden hob, näherten sich die Damen, die aus gebührender Entfernung dem einseitigen Kampf zugeschaut hatten, dem Schauplatz meiner blutigen Tat.

Meine kaum bekleidete Anatomie war im Nu umringt, was mir bei meiner Bescheidenheit und Scheu gegenüber dem anderen Geschlecht zunächst peinlich war. Als es aber hinter mir flüsterte: „Isn't he wonderful“, und eine leicht lädierte Schöne von reiferen Jahren gar wisperte: „Isn't he like St. George!“, da begann ich, an meiner romantischen Rolle als moderner Drachentöter Gefallen zu finden.

Leider schien mir die Sonne meines so billig erworbenen Ruhmes nicht lange. Schon nahte das Verhängnis in Gestalt des burmesischen Barkeepers, der vom Clubgebäude aus den Tumult beobachtet hatte.

Gerade war ich im besten Zuge, meinen Damen den technischen Vorgang der Giftübertragung beim Schlangenbiß mit allen Folgen in düsteren Farben zu schildern, als der kleine Mann die mich umgebende lebende Mauer durchbrach.

Er stellte auf den ersten Blick fest, daß es sich bei meinem Opfer um eine ganz harmlose Natter handelte, die der für Schlangen eigentlich obligatorischen Giftzähne völlig ermangelte.

Ach, hätte der Mann doch geschwiegen! Dann wäre ich ein Held geblieben.

Jetzt schrumpfte mein so plötzlich gesteigerter Persönlichkeitswert schlagartig auf ein Mindestmaß zusammen. Die bewundernden Mienen meiner Verehrerinnen nahmen wieder den Ausdruck gelangweilter Reserve an, der für Engländerinnen in den Tropen so typisch ist.

Ich aber, um mit der Bibel zu sprechen, wurde auch ohne vorhergehenden Sündenfall gewahr, daß ich (fast) nackt war und schämte mich. Eilends floh ich die Stätte meiner moralischen Niederlage, um im kühlen Wasser Betrachtungen über die Vergänglichkeit irdischen Ruhmes und die Wandelbarkeit der weiblichen Seele anzustellen.

C. Aden

Marie-Louise war, wie schon der Name sagt, eine Person mit etwas alttümlichen Beigaben. Sie war ein bezauberndes junges Mädchen, aber sie schien im verkehrten Jahrhundert geboren zu sein. Sowas soll vorkommen. Sie liebte keinen Jazz, trug grundsätzlich Röcke statt Teenager-Hosen, nannte sich immer noch Marie-Louise statt Mary, und so verdienstvoll derartige Gepflogenheiten auch sein mochten, muß doch zur Ehre dieser Gegenwart gesagt werden, daß Marie-Louise die Altertumpflege etwas zu weit trieb. So hatte sie beispielsweise einen überaus netten Freund, einen Seefahrtsschüler, und dieser Freund namens Fritz — ganz normal: Fritz — kam eines Tages auf die überaus sinnig-natürliche Idee, wie es denn wäre, wenn man mal Zelten führe? Gewiß nicht allein; außerdem die jungen Männer im einen, die jungen Mädchen im anderen Zelt. Marie-Louise kräuselte ihre makellose Stirn: „Zelten? Und dann vielleicht im Freien kochen? Vielleicht in Sandalen laufen? Und womöglich Ameisen, die einem nachts übers Gesicht rennen?“

Fritz nickte eifrig. Ja, genau das schwebte ihm vor. Zwar nicht gerade die Ameisen, aber immerhin. Energisch schüttelte Marie-Louise ihr sorgfältig in Kränzen ums Haupt gelegtes Haar. „Und dann noch so viele Leute auf einem Haufen!“ „Wir könnten uns vielleicht einen Platz suchen“, wagte Fritz schüchtern einzuwenden, „wo weniger Leute sind!“

„Und dann jeder mit einem Kofferradio!“

„Im Verhältnis zu den wenigen Leuten verringert sich ja auch die Zahl der Kofferradios. Vielleicht ein stiller, abgelegener kleiner See...“

„Wo Wasser ist, gibt es Mücken.“ „Dann eben ein Wald und kein Wasser.“

„Dort gibt es Kreuzottern.“

Fritz war ein geduldiger Junge. Und er liebte Marie-Louise sehr. Liebe und Geduld können Wunder wirken. „Marie-Louise“, sagte er, „wir könnten es doch wenigstens einmal versuchen.“

„Warum sollten wir etwas versuchen, von dem wir doch wissen, daß es auf ein Fiasko hinausläuft? Ich mag schon von vornherein diesen Typ Mensch nicht, der sich wohlfühlt, wenn er im Badeanzug auf Campingplätzen herumläuft, schwarz wie ein Nigger aussieht und sein Essen im Kochgeschirr

kocht; diesen Freilufttyp; du weißt es doch.“

Fritz wußte es. Er ging viele Tage und Nächte mit sich zu Rate. Und er war nicht nur ein geduldiger, sondern auch ein beharrlicher Junge. Marie-Louise bedeutete die Frau seines Lebens. Niemals würde er eine andere lieben können. War es nicht möglich, daß sie nur ein einziges Mal ihm, dem Liebenden, die Freude machen könnte, mitzukommen? Vielleicht fand sie schließlich doch Gefallen daran? Wir sprachen mehrfach darüber, Fritz und ich. Ist es nicht ebenso ein Sinn der Liebe, dem Anderen eine Freude zu machen, selbst wenn es einem selbst Unbehagen bereitet?

Vor ungefähr vier Wochen kam Fritz zu mir. „Geschafft“, sagte er heiter. „Sie kommt mit. Ich habe mich doch nicht in ihr getäuscht. Es wird zwar schrecklich für sie sein, ich weiß. Aber es ist sozusagen eine Probe aufs Exempel. Eine liebende Frau muß auch einmal ihrem Manne zuliebe Schreckliches ertragen können, meinst du nicht auch?“ — Ich meinte das durchaus.

Gestern habe ich Fritz wiedergetroffen. Wir sahen uns nicht mehr, seit er damals zu mir kam, um mir zu sagen, daß Marie-Louise mitfahre. „Nun, wie war es?“ fragte ich. „Bitte?“ fragte Fritz zurück, und sein verstörtes Gesicht fiel mir jetzt erst auf. — „Wie es war, euer Zelten?“ sagte ich. — „Unser Zelten? Ach, diese Campingfahrt mit dem Mädchen namens Marie-Louise!“ —

Fritz senkte die Stirn. Er faltete die Hände, geradeso, als wollte er einer längst Verbliebenen gedenken. „Sie hat sich, noch bevor wir wieder wegfuhr, mit dem Verwalter des Campingplatzes verlobt.“

Jupp Heydecker

Wenn ihr heiraten wollt . . .

Wenn ihr im Zweifel seid, ob ihr ein Mädchen heiraten sollt oder nicht, weiß ich ein probates Mittel: Besorge dir die Fotos der zukünftigen Schwiegereltern und hänge sie hübsch gerahmt an die Kojen. Wenn diese beiden Bilder — die sehr bald schon im sogenannten Unterbewußtsein zu einem einzigen verschimmen — nicht spätestens in drei Monaten zärtliche Gefühle in dir wecken, laß bitte die Finger von dem Mädchen. Denn dieses Bild ist das Mädchen in rund dreißig Jahren.

FILMSCHAU

Geht der deutsche Film den Problemen aus dem Wege? Wir glauben das nicht so recht. Ein Film mit dem Titel „Immer wenn es Nacht wird“ scheint uns recht zu geben. Dieser Streifen weicht nämlich nicht aus. Er beschäftigt sich mit einem Teil der heutigen Jugend. Mit ihrer Kontaktlosigkeit, ihrer inneren Leere, ihrer Sucht nach vordergründigem Vergnügen. Der Finger auf der Wunde mag schmerzen, allein er heilt noch nicht. Dazu bedarf es schon des Aufzeigens der Ursachen. „Immer wenn es Nacht wird“ macht sich diese Mühe. Erfreulicherweise nicht in trocken dozierender Form, von der man aus Erfahrung weiß, daß sie beim Publikum nicht ankommt.

Was der Film „Immer wenn es Nacht wird“ aufzeigt ist dies: Jugendliche sind schließlich das Produkt ihrer Erziehung, ihrer Umwelt.

Die Einsamkeit, der sie zu entfliehen trachten, ist oft genug die Einsamkeit ihres Elternhauses. Was ihnen fehlt, ist Liebe, ist Fürsorge. Sie wollen als vollwertige Menschen behandelt werden und in ihren Eltern und den Älteren echte Gesprächspartner für ihre Probleme sehen. Der Film weicht diesem Problem nicht aus. Er trifft die Feststellung: Die Erwachsenen tragen ein gerütteltes Maß an Schuld. Indem er so den Ursprung bloßlegt, deutet er zugleich Möglichkeiten zur Heilung an. — agz —

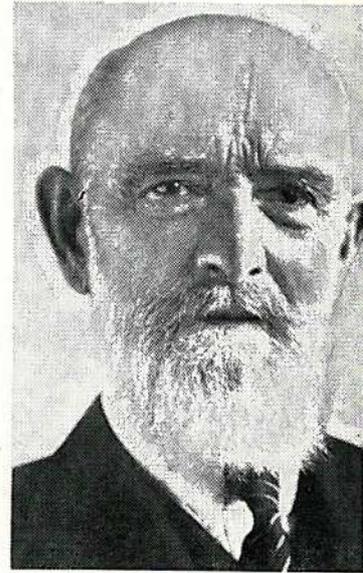
Zum

100. Geburtstag

ROBERT BOSCH

Geb. 23. IX. 1861 bei Ulm,
gest. 12. III. 1942 in Stuttgart.

Im Jahre 1902 brachte der deutsche Techniker und Großindustrielle Bosch die Hochspannungs-Magnetzündung heraus, die für die Entwicklung moderner Kraftfahrzeuge von großer Bedeutung wurde. Bosch war sozial-politisch fortschrittlich: Bereits 1906 führte er in seiner Firma den Achtstundentag ein.



UNSER GRUNDGESETZ



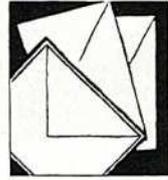
Schutz der Menschenwürde
Freiheit der Person
Gleichheit vor dem Gesetz
Freiheit im Beruf



Schutz der Ehe u. Familie
Unverletzlichkeit der Wohnung
Recht auf Schule
Eigentumsrecht



Freie Meinungsäußerung
Freiheit des Glaubens
Versammlungsfreiheit
Vereinigungsfreiheit



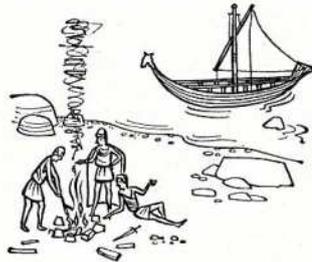
Recht der Freizügigkeit
Petitionsrecht
Postgeheimnis
Asylrecht

Am 8. Mai 1949 — wenige Minuten vor Mitternacht — am vierten Jahrestag der Kapitulation, wurde das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland durch die Vollversammlung des Parlamentarischen Rates in Bonn verabschiedet. Am 23. Mai 1949 verkündete der Parlamentarische Rat unter Vorsitz seines Präsidenten Dr. Adenauer dieses Grundgesetz. Damit wurde in dem freien Teil unseres Vaterlandes die Verfassungsgrundlage für eine selbstverantwortliche Staatsgewalt geschaffen. Die Grundrechte, deren der Einzelne bedarf, um in Würde und Selbstachtung leben zu können, und die allein ein auf der Freiheit des Einzelnen beruhendes Zusammenleben der Menschen ermöglichen, bestimmen unsere Verfassungswirklichkeit.

Die schlaue Kiste

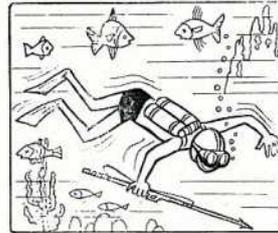
Der Zufall erfand das Glas

Eine Sage berichtet von den Phöniziern, die um 1500 v. Chr. am Libanon wohnten, daß die Besatzung eines ihrer Schiffe bei einer Notlandung ein Feuer entfachte. Mangels Steinen errichteten sie aus mitgeführten Salpeterbrocken eine Feuerstelle. Nach beendetem Kochen entdeckten sie im Grunde des Herdes das durchsichtige und steinharte Glas, das sich bei der Hitze des Feuers aus Sand, Salpeter und Kalk gebildet hatte.



Der Tiefenrausch

Der Tauchsport ist modern geworden. Aber er ist nicht ungefährlich. Der menschliche Körper ist nur für seine gewohnte Umgebung gebaut und reagiert auf veränderte Umweltsbestimmungen sehr empfindlich. In zehn Meter Wassertiefe ist zum Beispiel der gewohnte Druck, der durch die Lufthülle auf uns lastet, schon doppelt so groß geworden. In zwanzig Meter Tiefe be-



trägt er das Dreifache. Auch das Blut steht dann unter diesem hohen Druck. Nun kann jede Flüssigkeit unsichtbar auch Gase enthalten, und zwar um so mehr, je größer der Druck ist. Das Blut enthält unter anderem auch Stickstoff, der der Luft entstammt. Durch den beim Tauchen steigenden Druck nimmt das Blut mehr Stickstoff auf, was sich in mehr als 40 Meter Tiefe durch eine Art Rauschzustand bemerkbar macht, der dem Gehirn die Kontrolle über die Handlung nimmt.

Wellenbewegungen der Erdkruste

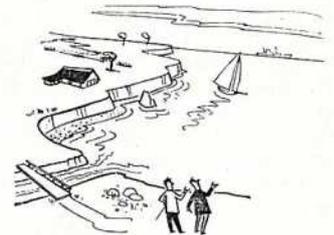
Daß Sonne und Mond durch ihre Anziehungskraft Ebbe und Flut an der Meeresoberfläche her-



vorrufen, weiß man schon längst. Weniger dürfte bekannt sein, daß auch der feste Erdboden dem gleichen Einfluß unterliegt. So hebt sich der Erdboden im gleichen Rhythmus um 25 bis 50 cm. Freilich geht die Bewegung sehr langsam vor sich, so daß wir davon nichts merken und auch unsere Häuser davon keine Risse erhalten.

Warum

schmeckt das Meerwasser salzig? Die Flüsse bringen aus dem Gestein der Gebirge immer gelöste Salze mit in das Meer. Da der



Salzgehalt in den Flüssen sehr gering ist, schmeckt man das nicht. Das Meerwasser verdunstet unter der Einwirkung der Sonnenbestrahlung, wobei jedoch die Salze nicht mitverdunsten. Da somit die Flüsse dem Meer laufend Salze zuführen, die aber durch die Verdunstung nicht abgeführt werden, reichert sich der Salzgehalt der Meere allmählich an.

JAUCH & HÜBENER

Versicherungsmakler

JAUCH & HÜBENER G.m.b.H.

Rückversicherungsmakler

HAMBURG 11

TROSTBRÜCKE 3

MULHEIM/RUHR

BERLIN

FRANKFURT a.M.

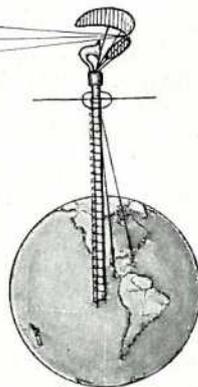
MÜNCHEN

SAARBRÜCKEN

WIEN



Blickpunkt



Reiche Träume

Tatsachen

Viele Weltreiche sind gekommen und untergegangen, seit es Menschen gibt. Weltreiche nannten sie sich, weil sie die Welt beherrschten, soweit sie sie kannten. Später nannten sich auch Kolonialreiche so. Denen morgen erst die ganze Welt gehören soll, sie sind heute als tausendjähriges Reich bekannt und Koexistenzia alias bolschewistische Weltherrschaft.

Allen diesen Reichen ist eigen, daß sie aufs Ganze gingen und gehen. Immer entwickeln sie Waffen und militante Tugenden zu ihrem Schutz, und um andere Reiche zu vernichten. Immer war die Macht für die Ewigkeit geplant und immer wurden sie selbst wieder vernichtet, waren sie schließlich doch nur zeitlich. So war es, so bestimmte es das Gesetz der Konjunktur der Weltherrschaft. Das ist die Wirklichkeit der bisherigen Geschichte.

Wenn es nichts geben sollte, das stärker ist als dieses Gesetz, so stünden sich heute potentiell, ideologisch und politisch gesehen nur noch 2 Reiche auf der Welt gegenüber, von denen das eine das andere vernichten müßte und würde, um die absolute Weltherrschaft anzutreten. Aber es gibt heute eine ganze Reihe von Kräften, denen zuzutrauen ist, das Gesetz vom Werden und Vergehen der Weltreiche zu überwinden. Es gilt, sie zu erkennen und sie auf ihre Brauchbarkeit zur Überwindung unserer Weltkrise zu prüfen, der Weltkrise, die das Gesicht von Angst inmitten eines minenverseuchten Stachendrahtverhaues zeigt, in dem sich die beiden großen Weltmachtblöcke in heillosen Verwirrung der Ideologien und Begriffe festgerannt haben. Dieses Bemühen um Erkennen ist nicht nur Sache der Politiker, sondern jedes einzelnen, denn was wir denken, wie wir zu den Dingen stehen, erweist sich letzten Endes als große Summe einer realen Kraft.

Da ist einmal die Vernunft. Unter dem Eindruck des ersten Weltkrieges schuf sie den Völkerbund, und nach dem zweiten Weltkrieg rief sie die UNO ins Leben nebst einem gewissen Träumer namens G. Davis, der sich Weltbürger Nr. 1 nennt. Die Stimme der Vernunft, die aus erwachendem globalen Denken kommt, wird zwar in Ost und West von allen gehört, aber leider nur von Einzelmenschen. Sie dringt nicht zur Masse Mensch, schon gar nicht zu Staaten, am allerwenigsten zu Diktaturen. Massen und Staaten haben kein Ohr für die Vernunft. Sie haben statt dessen Prestige und Souveränität. Diese machen sie taub

gegen die vernünftigen Wünsche des einzelnen. Zwischen den Staaten wird Vernunft zur Utopie.

Wenden wir uns der klaren Erkenntnis in beiden, auch in den staatlich organisierten, Weltlagern zu, der Erkenntnis, daß die Atombombe das Gesetz der Konjunktur der Weltherrschaften außer Kraft gesetzt hat. Sie hat eine völlig neue geschichtliche Wirklichkeit geschaffen. In ihr gibt es nicht mehr die Alternative von Sieg oder Niederlage des einen oder des anderen, sondern nur noch die der Existenz oder Vernichtung beider. Diese Erkenntnis mobilisierte eine weitere Kraft, die anstatt Völkerbund und UNO, anstatt eines einzigen Weltbürgers Nr. 1 als Weltangst Nr. 1 nicht nur Einzelmenschen, sondern auch die Staaten und die Weltmächte beherrscht. Sie ist also stärker als die Vernunft, dafür — ohne Vernunft. Die Stimme der Angst übertönt Prestige und Souveränität. Die Weltmächte hören sie. Sie gehorchen ihr. Und wenn wir uns nichts vormachen, wissen wir, daß es zur Zeit dieser Gehorsam der Angst allein ist, dem wir unseren Frieden verdanken. Angst bedeutet aber ungesicherte Hochspannung mit Kurzschlußgefahr.

Bleiben zwei Tatsachen: Einmal die unüberbietbare Verhärtung der Gegensätze, in der sich waffenstarr beide Weltlager beiderseitig einer Mauer gegenüberstehen. Sie gehen soweit, daß selbst Begriffe völlig gegensätzliche Inhalte angenommen haben. Es sind nicht mehr nur die Sprachen, die die Völker trennen, sondern es ist zusätzlich eine östliche und westliche Weltsprache entstanden, zwischen denen es keine Übersetzung mehr gibt. Nur ein Beispiel: „Hier beginnt der demokratische Sektor Berlins“ liest man an der Sektorengrenze. Dieses Schild ist umwechselbar und je nachdem, von welcher Seite man es liest, hat dieses Wort einen völlig entgegengesetzten Inhalt. Das zeigt noch drastischer als Stacheldraht und Panzer die ganze Furchtbarkeit der Zerrissenheit von Ost und West.

Die andere Tatsache ist die, daß heute in jeder Minute Millionen Menschen in Ost und West um das Kommen ein- und desselben Reiches bitten. Und das geschieht schon seit einer Zeit, in der viele Weltreiche kamen und gingen. In einer Zeit aber, in der es kein einzelnes Weltreich mehr geben kann, wird diese Bitte alleine schon zur realen Kraft, größer als Vernunft, Träume oder Angst

— Schp —



Figuren aus Holz, Stein, Fleisch und Blut in Florenz (oben) und im Altonaer Museum (unten)



Für höchste
Ausprüche

MM EXTRA

MM DER GROSSE DEUTSCHE SEKT



Klar bei Schmünzeläuge

Seemanns Heimkehr

Uwe war ein kleiner Steppke von etwas über drei Jahren. Von seinem Vati hatte er nur eine unklare Vorstellung, denn der war nun schon über zwei Jahre nicht zu Haus gewesen und fuhr auf einem großen Schiff in „Merika“, wie Uwe immer sagte.

Endlich wollte es das Schicksal aber doch, daß sein Vati nach Haus kommen sollte und die gute Seemannsmutti erzählte Klein-Uwe abends schon immer davon. Vorsichtshalber erkundigte sich Uwe aber erst mal bei Mutti, ob der Vati wohl auch Spielsachen für Uwe mitbringen würde. „Natürlich“, sagte die Mutti, „Vati kommt mit einem großen Koffer und da sind viele schöne Spielsachen für Uwe drin!“

Nun, da wurde der Vati für den kleinen Uwe schon wesentlich interessanter und er erzählte es allen seinen Spielkameraden in der Straße, daß nun bald sein Vati kommt,



Blinder Passagier

mit einem Koffer und da sind Spielsachen drin. Da waren nun natürlich alle gespannt auf die Ankunft von Uwes Vati.

An einem schönen, sonnigen Morgen im September kam der Vati nun wirklich in dem kleinen Städtchen an der Unterelbe an. Das große Gepäck hatte er aufgegeben, nur einen Koffer hatte er bei

sich, so wie die Seemannsmutti das vorausgeahnt hatte.

Nun bog er um die letzte Ecke, um frohen Herzens die letzten 200 m zu gehen. Da entdeckte ihn eine Kinderschar. Wie der Wind waren sie plötzlich alle bei ihm und er wurde regelrecht umzingelt, so daß er seinen Koffer absetzen mußte. „Onkel, Onkel!“ riefen sie alle

durcheinander, „hast du in deinem Koffer da Spielsachen drin?“ „Ja, natürlich, viele, viele schöne Spielsachen habe ich da drin!“ sagte lachend der Onkel. Da ging ein freudiger Aufschrei durch die ganze Kinderschar und sie riefen im Chor: „Onkel, dann bist du auch unser Vati!“ So lang war die Reise denn ja wieder auch nicht — —! H. M.



Vier Ringe? Das muß ein Kapitän gewesen sein

Knifflige Sachen

Weltgeographie

Vor hundert Jahren kannte man weder Echolot noch Radar und Wasserstoffbomben — trotzdem gelang es Alexander von Humboldt, eine auch heute gültige Feststellung zu treffen.



Er wollte das Verhältnis der Wasseroberfläche zur Erdoberfläche auf der Erdoberfläche bestimmen. Als einziges Hilfsmittel hatte er nur eine genaue Karte der ganzen Welt vor sich. Wie kam Humboldt ohne komplizierte Berechnungen und Formeln zu dem richtigen Ergebnis?

Silbenrätsel

Aus den Silben a — brus — ei — el — en — fi — go — hu — let — ra rent — sor — statt — ten — then sind Wörter nachstehender Bedeutung zu bilden. Bei richtiger Lösung des Rätsels ergeben die Anfangs- und Endbuchstaben der zu suchenden Wörter, von oben nach unten gelesen, einen Ausspruch, der auf ein Wort des Pompeius (106—48 v. Chr.) zurückgeht.

1. Ital. Stadt und Seebad,
2. Tierprodukt,
3. höchste Erhebung im Kaukasus,
4. Lendenstück beim Schlachtvieh,
5. europäische Hauptstadt,
6. männl. Vorname,
7. Stadt in Baden.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11				12			13		
14			15		16	17			
18			19		20			21	
		22				23			
24	25		26	27		28		29	30
31		32				33		34	
35				36				37	
38						39			

Waagerecht: 1. Anteilscheine, 6. Künstler im Zirkus und auf der Kleinkunsthöhne, 11. Knocheninneres, 12. skandinavische Münze, 13. Opernlid, 14. Morgenland, 16. Autolenkrad, 18. südamerikanische Großstadt (Kurzform), 19. Nahrungsaufnahmen des Wildes, 21. bayrischer Alpenweltschilderer, 22. Abkürzung für: Altes Testament, 23. Boxsportbegriff, 24. Scherzname des Nordamerikaners (Onkel . . .), 26. Straße zwischen Baumreihen, 29. nasse, klebrige Erde, 31. ringförmige Koralleninsel, 33. scharfer Teil an Waffen, 35. Studentenbehausung, 36. Wasseransammlung, 37. Nichtfachmann, 38. Grundstücke, 39. Kartenspiel.

Senkrecht: 1. Liebesgott, 2. Spottbild, 3. Tonstück für drei Instrumente, 4. Scherzname Eisenhowers, 5. Tonzeichen, 6. Zirbelkiefer, 7. Geländeform, 8. amtlicher Name für Persien, 9. Chinakunde, 10. Truppenspitze, 15. brasilianische Stadt an der Mündung des Rio Grande do Norte, 17. Verwandter, 20. peruanische Währungseinheit, 24. im Altertum Landschaft in Südarabien, 25. Zeitgeschmack, 27. Traubenernte, 28. Widerwillen, Abscheu, 29. Lieder- und Chorkomponist, 30. Kohleprodukt, 32. biblischer Frauenname, 34. Nebenfluß der Saale.



Die Kleinen zu Haus ???

ein Spielzeug aus dem „PUSPI-HAUS“

Hamburg 36, Dammtorstraße 1, Ruf 35 25 15

Kostenlosen Katalog über:

STEIFF STOFFTIERE
bitte anfordern.

FLEISCHMANN HO
MÄRKLIN HO
TRIX HO
ROKAL TT 12 mm



„Radarkette des Glaubens“

Vom 29. September bis zum 1. Oktober dieses Jahres findet in Goslar die Jubiläumstagung der Evangelischen Seemannsmission statt. 75 Jahre besteht dann die „Radarkette des Glaubens“. Seit 75 Jahren bemühen sich Pastoren, Missionare, Diakone, Heimleiter um Wohl und Wehe der Seeleute auf allen Meeren. Für den Seemann ist die Mission die einzige ideale Institution der Welt. Sie rechnet nicht in Zahlen, sie rechnet mit Seelen. Sie fühlt mit den Ruhelosen, kennt sein Heimweh, seine Einsamkeit, seine Kämpfe mit Gott und der Welt und nicht zuletzt mit den inneren Unzulänglichkeiten. — Auf den Missions-Stationen findet der Fahrsmann Verständnis für alles. Jederzeit findet er in den in- und ausländischen Heimen freundliche Aufnahme, Anteilnahme und Unterhaltung. Er hört seine Heimatsprache, er darf schimpfen, er darf weinen ...

Und darum geht es auch auf der Tagung der 75. Jahrfeier in Goslar am Harz. Durch Wahl dieser Stadt soll zum Ausdruck gebracht werden, daß die Schifffahrt das Werk ganz Deutschlands und nicht nur das der Welt-hafenstädte ist.

Die Jubiläumsfeier der Seemannsmission in Goslar soll kein Fest im eigentlichen Sinne werden sondern eher eine Art Arbeitstagung sein. Und natürlich ein Erinnerungstag an Pastor D. Harms, denjenigen, der vor 75 Jahren in England zuerst vor einem Krankenbett eines deutschen Seemanns stand, der die englische Sprache nicht verstand und dessen Augen leuchteten bei den deutschen Worten des Seelsorgers.

Nach Goslar werden Jungens von überall her kommen. Von jeder Seefahrtsschule des Landes werden Kapitäns-Anwärter erwartet. Sämtliche Kirchenleitungen werden ihre Vertreter schicken, sowie Vertreter des Bundes, der Länder und der Schifffahrt werden dabei sein, wenn unter der Schirmherrschaft des Landes-bischofs D. Erdmann aus Wolfenbüttel, des evangelischen Bischofs von Braunschweig, Probleme erörtert werden, in deren Mittelpunkt der Fahrsmann steht.

Die 41 Seemannsheimen der Seemanns-Mission werden geleitet von Menschen, die sich uneigennützig der guten Sache verschrieben haben: Pastoren, Diakone, Helfer, die „Hausväter“ genannt werden, und ihre stillen Helferinnen an den Schreibmaschinen, in Haus und Küche. Die Seemanns-Mission ist ein Sozialwerk, das nicht anders gedeihen kann, als auf Basis des Altruismus — der Nächstenliebe, die kein Geld aufwiegt. Sie ist ein freistehendes kirchliches Werk, das von den Gaben seiner Freunde lebt. Denn 50 % der Jahreseinnahmen werden ausschließlich von Freunden aufgebracht, die sich freimütig zu dem Werk kennen, unter ihnen die Reedereien selbst. Darum Fahrsmann: Ihr seid nie allein mit euren Problemen und Nöten. Es gibt die Seemanns-Mission, die in jeder Zeit und Stunde für euch da ist. Magdalena Ahlers



Schiffsingenieurschule Flensburg

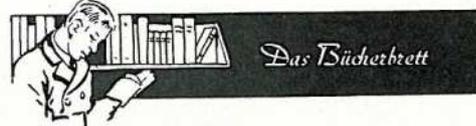
Im Sommersemester 1961 bestanden die Prüfung zum Schiffsingenieur I (C 6) die Herren: Günther Babbe, Jürgen Böstling, Enno Büscher, Diedrich Buse, Konrad Czudaj, Wilhelm Hübner, Axel Issiehl, Hans Kaiser, Werner Krummel, Karl-Heinz Kupka, Heinrich Lemken, Wolf Lowisch, Johannes Ohlerl, Friedrich Schäfer, Gerd-Joachim Schäfer, Horst Schwarzenbach, Heinz Thiermann, Jürgen Weidemann, Manfred Willers, Johannes Brogmus, Werner Burneister, Werner Ebsen, Josef Forst, Peter Fromm, Heinz Gampfer, Claus Goering, Hans-Helmut Heckl, Manfred Holtmann, Claus Kohrt, Helmut Koschmieder, Ulrich Markschat, Dieter Merz, Peter Miermeister, Walter Nolte, Karl Oberbeck, Walter Paulsen, Kurt Pieck, Heinz Schnellbach, Hans Schreiber, Siegfried Schubert, Helmut Schwarz, Friedrich Urspruch, Rudolf Ernst, Klaus-Peter Wisberet, Arno Witt.

Die Prüfung zum Schiffsingenieur II (C 5) bestanden die Herren: Peter Bellmann, Dietmar Bürger, Jürgen Clausen, Bernd David, Willigang Dembeck, Karl Diekmann, Walter Friedrichsen, Hans-Joachim Geisler, Herbert Gossler, Klaus Groth, Hans Hofmann, Immanuel Hülsen, Detlef Kühn, Hermann-Josef Lange, Julius Lausch, Detlef Lorenzen, Gerhard Mayr, Kolf Müller, Günther Münster, Peter Petersen, Reinhard Reinders, Peter Schulz, Arnold Tobiasen, Ludwig Balthard, Siegfried Wilms, Klaus Bösche, Harald Bohlen, Hartwig Breitmänder, Hans-Peter Buthmann, Detlef Ehlers, Günter Fretwurst, Martin Griep, Dieter Hamenstädt, Peter Heyer, Johann Hinrichs, Norbert Hoffmeister, Harald Hülsenbusch, Dieter Huppmann, Otto Hühnerbein, Erich Klusman, Manfred Koch, Helmut Klümek, Jürgen Kunze, Bernhar Kyburg, Klaus Lehmann, Hans Marke, Johannes Matthiesen, Dieter Mücke, Wolfgang Müller, Jochen Müsigang, Klaus Oelker, Wulf Petersen, Sebastian Petzold, Karl-Heinz Stummer, Heiner Tramm.

Die Prüfung zum Seemaschinisten II (C 3) bestanden die Herren: Reinhard Ahlers, Klaus Andersen, Ernst Ballschuh, Günther Behrend, Siegfried Bergemann, Joachim Bleifuß, Karl Blümel, Walter Eggers, Horst Groß, Günter Hemme, Dieter Kleiner, Hans-Dieter König, Horst Krooß, Klaus-Dieter Kruse, Siegfried Kuhnke, Hans-Joachim Look, Gerhard Lorenzen, Karl Lorenzen, Dieter Monster, Adolf Nickel, Dietrich Parpart, Klaus Peter, Matthias Petersen, Egon Riese, Harald Rinderhagen, Heins-Dieter Rover, Alfred Schäfer, Uwe Schlinkmann, Herbert Stein, Günter Streng, Arnold Sweers, Enno Wellhausen, Georg Wild, Peter Albrecht, Heinrich-Adolf Andresen, Günter Bartl, Helmut Behrends, Reimer Brüggmann, Harry Creplin, Friedrich Droste, Helmut Finner, Horst Frash, Hans-Jürgen Freese, Otto Gentaas, Hans-Joachim Gropius, Hans-Dietrich Har-rass, Eggert Hechler, Dieter Hellmann, Karl-Heinz Höwl, Heinrich Koll, Roland Leithe, Karl-Heinz Maidorn, Konrad Müller, Roland Neumann, Jürgen Oht, Bernd Poley, Heinrich Pollmann, Otto Radtke, Hans-Joachim Schmidt, Martin Schmidt, Werner Steckhahn, Karl-Georg Stoll, Hansjörg Ströhler, Heinrich Spinnenek, Georg Wegner.

Die Prüfung zum Seefunksonderzeugnis bestanden die Herren: Robert Becker, Peter Blechschmidt, Horst Cofalla, Helmut Dembski, Heinrich Gerritz, Ruediger Graefe, Hermann Haedorf, Ufko von Helttinge, Hermann Horndasch, Siegfried Nitschke, Günter Padberg, Egbert Poguntke, Dieter Schakau, Norbert Sellien, Fr.-Wilhelm Stutz, Hermann Schüklein, Mechthild Scheurer, Eckhard Reim, Manfred Töppe.

Im kommenden Semester wird die Zahl der Studierenden an der Staatlichen Schiffsingenieur- und Seemaschinisten-schule in Flensburg erstmals die 400-Grenze überschreiten. Diese Mitteilung machte der Leiter der Schule, Baudirektor Dipl.-Ing. M a u, anlässlich der Abschlusfeier für das Sommersemester 1961 im großen Saal des Deutschen Hauses. Insgesamt wurden 184 Absolventen der C-3-, C-5- und C-6-Lehrgänge sowie des Funklehrganges nach bestanden-der Prüfung feierlich verabschiedet. Baudirektor Mau wies bei dieser Gelegenheit auf die steigenden Absolventen-Zahlen hin und unterstrich, daß die Schule damit auf ihrem Sektor der Schifffahrt wenigstens einen kleinen Dienst erwiesen habe. „Dennoch können wir unsere Schiffe noch längst nicht so besetzen, wie es vorgeschrieben, vor allem aber auch notwendig ist.“ Schp.



K. Prager: „Was weißt du von der Waterkant“. 99 Seiten mit 157 Zeichnungen und 12 Kunstdrucktafeln, Franck'sche Verlagshandlung, Stuttgart, DM 2,80.

Natürlich weiß ein Seemann alles von der Waterkant. So ein Buch sich anzuschaffen, scheint unter seiner Würde, ist etwas für Bickbeerschnitzer. Schnell bei der Hand ist der Fachmann mit der Ablehnung von Schriften aus seinem Metier. Jedoch nicht Seefahrt allein ist das Thema dieses Buches, sondern ihre Randgebiete. Doch wie viele

von uns sind überfragt, wenn so eine richtige Landratte loslegt. Außerdem ist es immer wieder reizvoll zu erleben, wie interessant und vielseitig unser Alltag doch eigentlich ist. Und wenn wir als Fahrsmann erzählen und berichten sollen, was ja immer wieder von uns erwartet wird, so zeigt uns dieses bunte lebendige Buch zumindest, was alles berichtens- und erwähnenswert ist, wenn wir selbst auch nichts Besonderes mehr darin entdecken können. Was du schwarz auf weiß besitzt, auch über deinen Beruf, dein Leben, deine Geographie, in der du dich bewegst, das kannst du getrost ins Bücherbord stellen. Es bereichert auch dich und du wirst erstaunt sein, wie oft du es zur Hand nimmst. H. S.

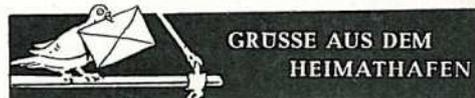
Hans Hass: „Wir kommen aus dem Meer, Forschungen und Abenteuer mit der „Xarifa“. Einst krochen die ersten Fische an Land, formten sich zu Amphibien. Aus diesen bildeten sich Echsen, Säugtiere und schließlich der Mensch. So kommt alles Leben aus dem Meer. Und der Mensch kehrt jetzt, mit technischen Hilfsmitteln ausgerüstet, wieder ins Meer zurück, um die Urheimat allen Lebens zu ergründen. Dr. Hans Hass ist der Pionier der Unterwasserforschung, eine sich heute über die ganze Welt ausbreitende Bewegung. — In dem vorliegenden Werk schildert Dr. Hans Hass die Erfolge, aber auch die Rückschläge seiner drei letzten Expeditionen und berichtet von seinen wagemutigen Forschungen und Abenteuern mit Tiger- und Hammerhaien, mit dem Pottwal und dem Manta, dem Teufel im Roten Meer. Seine Frau, Lotte Hass, begleitet ihn auf allen seinen Reisen. Dr. Hans Hass schildert die im Grunde recht nüchterne Forschungsarbeit so packend, daß sie spannend wirkt wie ein Kriminalroman. Doch alles das, was wie ein einziges großes Abenteuer anmutet, ist immer wissenschaftlich fundiert und niemals leichtsinnig dahingeschrieben. Ein Buch also, das von der ersten bis zur letzten Seite fesselt.

(Im Verlag Ullstein, Berlin-Frankfurt-Wien, 209 S., m. 87 Abbildungen, 10 Farbdias u. 6 Zeichnung., Gln., DM 16,50.) —ld—

James Calvert, Commander US Navy: „Aufgetaucht am Pol“. Übertragen von Rudolf Andersch. Dies ist ein Buch für Leser, die Gelesenes nicht nur gedankenlos in sich aufnehmen, sondern zwischendurch auch einmal darüber nachsinnen, was sie gerade eben zur Kenntnis genommen haben. Bei einem solchen zusammenfassenden Rückblick werden sie sich nämlich sagen, daß der Inhalt dieses Buches trotz Erdsatelliten, Mondraketen und sonstigem, was uns sensationsmäßig werden läßt, geradezu ungeheuerlich ist: ein U-Boot fährt unter das Packeis der Arktis, zunächst im Sommer, dann auch im Winter, und taucht während dieser Fahrten sogar noch mehrfach auf, einmal sogar in unmittelbarer Nähe des Pols. Hochinteressant die Darstellungen über die völlig neue Art mit einem Atom-U-Boot zu fahren, die in dieser Form hier zum ersten Mal zu finden sind. Das verbreitete Grauen bei der Vorstellung, sich tage- und wochenlang unter Wasser zu befinden, dürfte danach nicht ganz berechtigt sein.

Geheimnisumwittert vor allem die sogenannte „Trägheitsnavigation“, die diese Fahrt unter dem Eis überhaupt erst möglich machte. Jeden, der mit Navigation nur halbwegs vertraut ist, überkommt dabei ein ungläubiges Staunen, wenn nüchtern berichtet wird, man habe bei einer Gelegenheit den Pol 60 m unter Wasser angesteuert, sei dann zwei Meilen abgelaufen und habe in diesem Abstand innerhalb einer Stunde den Pol umrundet, um mit dem Echolot dessen Umgebung zu erkunden, um so eine genaue Karte dieses Gebiets zu erhalten.

Alles in allem ein lesenswertes Buch. Die Aufmachung ist ansprechend. Die vorhandenen Bilder sind geschickt ausgewählt und ergänzen die Darstellung gut. Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg i. O., 232 S., mit vielen Fotos, Gln., DM 16,80. no.



Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle ausgestrahlt am:

Seemannsntag, den 5. Oktober 1961
Seemannsntag, den 2. November 1961

Achtung neue Frequenzen!

Richtstrahler nach:	GMT:	kHz:	m:
Fernost:	08.00	21 650	13,86
	08.00	15 275	19,64
	08.00	11 795	25,43
Japan:	11.00	21 705	13,83
	11.00	17 815	16,84
Mittelost:	14.00	21 730	13,81
	14.00	17 875	16,79
Nahost:	17.15	15 405	19,47
	17.15	11 795	25,43
Afrika:	18.30	15 275	19,64
	18.30	11 715	25,61
Westafrika:	20.30	11 925	25,15
	20.30	9 605	31,23
Südamerika:	23.45	11 945	25,12
	23.45	9 735	30,82
Nordamerika Ostküste:	01.15	9 640	31,12
Mittelamerika:	01.15	6 100	49,18
	03.00	9 735	30,82
Nordamerika Westküste:	03.00	6 145	48,82
	04.15	9 640	31,12
	04.15	6 100	49,18



KREISELKOMPASS = *Sicherer Kurs*
„SELBSTEUER“ = *Schnelle Reise*
Service in allen wichtigen Häfen der Weltschifffahrt



Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff



Sicherheit für das Personal der Schifffahrt

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

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

Es berät Sie unser erfahrener Mitarbeiter:

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

DEUTSCHE BEAMTEN-VERSICHERUNG

Öffentlichrechtliche Lebens- und Renten-Versicherungsanstalt

*gesichert sein
versichert sein*

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

NORA

hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der Schifffahrt besonders 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!

Modell THEO
Gr. 37-46
ab DM 9,50



Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:
BREMERHAVEN: Fa. Varoog, Bürgermeister Smidstr. 137
HAMBURG: Schuhwaren Busch, Johannisbollwerk 14/15, Schuhwaren Schleicher, Dittmar-Koel-Str. 12
KIEL: Fa. Galthard, Wall 65
NÜRNBERG: Schuhversand - Pöhlmann, Fürtherstr. 326
RN, Medico-Versand, Herrm. Rauh, Karollinenstr. 47
RN

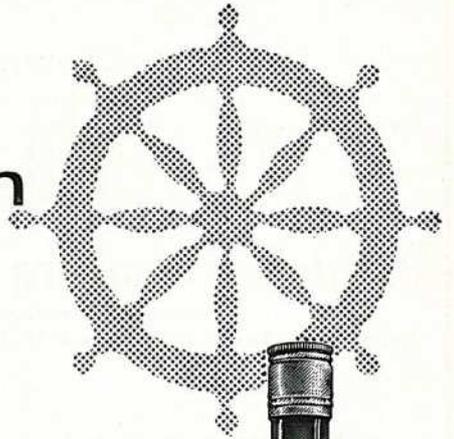
N = Nachnahmeversand
R = Reparaturmöglichkeit

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

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

H 141

Auf richtigen Kurs gehen



... auch in puncto Genuß, das ist seemännische Tradition von alters her. Ein rechter Fahrersmann hat immer die richtige Nase - für steife Brisen und steife Groggs! Drum gilt an Land und auch an Bord das gute alte Seemannswort:

herrlich-
so ein

Hansen-Rum



BS III/61



klebt nicht, fettet nicht

Brisk-frisiert

machen Sie den besten Eindruck



Shipstores - Hamburg D. Medri & Co.

General Shiphandler

Schiffsproviant, Deck- und Maschinenausrüstung

HAMBURG 11, Freihafen
Am Sandtorkai 23 24

Cable: Shipstores Hamburg
Telefon: 36 20 64/65

Lieferung nach allen deutschen Seehäfen

Wie oft sind Ihre Gedanken zu Hause?

Ein sicheres Gefühl für Sie, wenn Sie Ihre Familie im eigenen Heim geborgen wissen. Die knappen Urlaubstage zwischen den Seefahrten schenken Ihnen das, was Sie jetzt entbehren: Unabhängigkeit, Sicherheit und ein Stück festen Boden, das Ihnen selbst gehört, mit Haus und Garten.

Nutzen Sie die hohen Steuervergünstigungen auf die Sie Anspruch haben. Wüstenrot zeigt Ihnen den Weg, wie auch Sie Hausbesitzer werden können. Wenn Sie vor dem 30. 9. bei Wüstenrot mit Bausparen anfangen, können Sie Ihre Pläne bis zu einem halben Jahr früher verwirklichen. Verlangen Sie unseren kostentl. Bildprospekt und lassen Sie sich unverbindlich Auskunft geben in unseren ständigen Beratungsdiensten:

Hamburg 36, Dammtorstraße 30, Tel. 34 37 98
Bremen, Bahnhofstraße 38, Tel. 30 20 14

Größte deutsche Bausparkasse
in Ludwigsburg/Würt.

Wüstenrot 



SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

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

KIEL
BERLIN
HAMM
HAMBURG
WILHELMSHAVEN
NEW YORK

JOHS. FRITZEN & SOHN

SCHIFFFAHRTSBUCHHANDLUNG

ECKARDT & MESSTORFF

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

**Seekarten · Bordformulare
Fachbücher für die Schifffahrt**



BEISSER GEBRÜDER
FLEISCHIMPORT - FLEISCHWARENFABRIK

Langjähriger Lieferant namhafter
deutscher Reedereien und Schiffsausrüstungsfirmen

HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28

Telefon: Sa.-Nr. 36 58 92



ob im Hafen, ob auf See...

gönn Dir **„Patz-Pils“**
von der Spree

das **ORIGINAL EXPORTBIER**

der Schultheiss-Brauerei A.G.

ANTONI HOEN NACHF. — Hamburg 11
(Freihafen), Auf dem Sande 1 Telefon 36 54 92

GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN
BROOK 5-6 · TEL. Sa.-Nr. 36 3031 Tag und Nacht

ZERSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOB
WILHELMSHAVEN



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

31 49 44

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

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

Änderung des Krankengeldzuschußgesetzes

Am 1. August 1961 ist das „Gesetz zur Änderung und Ergänzung des Gesetzes zur Verbesserung der wirtschaftlichen Sicherung der Arbeiter im Krankheitsfalle“ in Kraft getreten. Nachdem sich gegen Ende des letzten Jahres gezeigt hatte, daß die in der Öffentlichkeit heftig umstrittene Reform der Krankenversicherung vor den Wahlen zum neuen Bundestag nicht mehr würde durchgeführt werden können, hat man sich entschlossen, durch das oben genannte Gesetz im Vorgriff auf die Krankenversicherungsreform schon jetzt einige Leistungsverbesserungen einzuführen.

Wie hoch ist jetzt der Krankengeldzuschuß?

Bisher war es so, daß der erkrankte Arbeiter während der ersten sechs Wochen der Arbeitsunfähigkeit von der Krankenkasse Krankengeld bzw. Hausgeld und vom Arbeitgeber einen Zuschuß erhielt, der ihn in dieser Zeit auf 90 % seines Nettolohns stellte. An dieser getrennten Gewährung von Hausgeld bzw. Krankengeld einerseits und Krankengeldzuschuß des Arbeitgebers andererseits hat man in dem neuen Gesetz festgehalten. Auch werden Kranken- bzw. Hausgeld in der gleichen Höhe wie bisher gewährt. Die Gesamtbezüge des erkrankten Arbeiters während der ersten sechs Wochen seiner Arbeitsunfähigkeit sind aber von 90 % auf 100 % des Nettoentgelts erhöht worden. Diese Erhöhung trägt der Arbeitgeber, der seit dem 1. August 1961 die von den Kassen gezahlten Gelder so ergänzen muß, daß der Arbeiter auf das volle Nettogehalt kommt. Im Ergebnis ist damit der Arbeiter genauso gestellt wie der Angestellte; der Unterschied liegt nur darin, daß der Angestellte im Falle der Arbeitsunfähigkeit seine vollen Bezüge allein vom Arbeitgeber erhält, während sich die Krankenbezüge des Arbeiters aus den Leistungen der Kassen und dem Zuschuß des Arbeitgebers zusammensetzen.

In welcher Höhe und für welche Dauer wird Krankengeld bzw. Hausgeld gezahlt?

Bisher wurde Krankengeld bzw. Hausgeld bis zur Höchstdauer von 26 Wochen gezahlt. Nur innerhalb der ersten sechs Wochen kamen Familienzuschläge hinzu. Die neue Regelung sieht anders aus: Das Krankengeld wird jetzt für insgesamt 78 Wochen (bei derselben Krankheit innerhalb von drei Jahren) in gleicher Höhe gezahlt. Die Familienzuschläge sind nicht mehr begrenzt auf die ersten sechs Wochen.

Der versicherte Arbeiter erhält nach der Neuregelung, wenn er keine Angehörigen hat, im Krankheitsfalle Krankengeld in Höhe von 65 % des Grundlohns, bei einem Angehörigen 69 % des Grundlohns, bei zwei Angehörigen 72 % und bei drei und mehr Angehörigen 75 % des Grundlohns (die Differenz zum vollen Grundlohn deckt während der ersten sechs Wochen der Arbeitgeber — das ist der bekannte Krankengeldzuschuß). Die Familienzuschläge werden schon gewährt, wenn die betreffenden Angehörigen von dem erkrankten Arbeitnehmer ganz oder überwiegend unterhalten werden. Auch das war früher anders: Nach der alten Regelung mußte der Angehörige mit dem Arbeitnehmer außerdem noch in häuslicher Gemeinschaft leben. Jetzt genügt es, daß der Arbeitnehmer den oder die Angehörigen ganz oder überwiegend unterhält.

Ab wann gibt es Krankengeld und Krankengeldzuschuß?

Hier muß man einen Unterschied machen zwischen Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit und infolge Unfall.

Im Krankheitsfalle wurde bisher Krankengeld vom dritten Tage der Arbeitsunfähigkeit an gezahlt; dauerte die Krankheit länger als zwei Wochen, so wurde Krankengeld für die ersten beiden Tage der Arbeitsunfähigkeit nachgezahlt. Jetzt gilt folgende Regelung: Der arbeitsunfähig erkrankte Arbeiter hat Anspruch auf Krankengeld vom zweiten Tage der Arbeitsunfähigkeit an. Es gibt also nur noch einen Karenztag. Eine Nachzahlung im Falle längerer Arbeitsunfähigkeit für den ersten Krankheitsstag gibt es hingegen nicht mehr.

Im Falle der Arbeitsunfähigkeit infolge Arbeitsunfall oder Berufskrankheit ist alles beim alten geblieben, d. h. die Zahlung beginnt am ersten Tage der Arbeitsunfähigkeit.

Neu ist aber für beide Fälle der Arbeitsunfähigkeit, daß die Zahlung des Krankengeldes erst einsetzt, wenn die Arbeitsunfähigkeit ärztlich festgestellt ist. Das bedeutet: Bei Unfall hat der verunglückte Arbeiter Anspruch auf Krankengeld erstmalig für den Tag, an dem der Arzt bestätigt, daß Arbeitsunfähigkeit vorliegt; im Krankheitsfalle entsteht der Anspruch am Tage darauf. Arbeitsunfähigkeit bedeutet nach dem neuen Gesetz also soviel wie „ärztlich festgestellte Arbeitsunfähigkeit“. Eine Rückdatierung der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung des Arztes ist daher jetzt nicht mehr möglich.

Wie wird der Krankengeldzuschuß besteuert?

Bisher war der Krankengeldzuschuß steuerfrei. Da das zur Folge hatte, daß mancher Arbeiter, der während des Kalenderjahres krank gewesen war, alles in allem mehr Einkünfte hatte als ein Arbeiter, der ohne Erkrankung durchgearbeitet hatte, hat der Gesetzgeber nunmehr die Steuerpflichtigkeit des Krankengeldzuschusses angeordnet. Dadurch soll die bisherige Besserstellung der erkrankten gegenüber den dienstfähigen Arbeitnehmern vermieden werden. Praktische Wirkung wird diese Neuregelung immer nur dann haben, wenn die Zuschüsse des Arbeitgebers besonders hoch sind; im allgemeinen wird die Grenze der Steuerfreiheit jedoch gar nicht erreicht werden.

Quer durch die Last

11 Prozent weniger Seeunfälle

als im Vorjahr verzeichnete eine Statistik des Bundesverkehrsministeriums. Danach ist die häufigste Unfallart Kollision. Es folgen Grundberührung und Betriebsunfälle. Totalverluste im Berichtsjahr waren die Motorschiffe „Carsten Witt“, „Lühesand“, „Wischhafen“ und „Leonore“. Im Jahr davor waren es 14 Schiffe mit 10 546 BRT.

Die einmillionste Pferdestärke

in Schiffsdieselmotoren wurde kürzlich von der AG Weser eingebaut. Dieses Ereignis fällt fast zusammen mit dem Stapellauf des größten deutschen Tankers „Egmont“ (31 600 BRT) und des größten deutschen Trockenfrachters „Elisabeth Enz“ (24 460 BRT) auf derselben Werft.

Deutscher Kreiselkompaß für amerikanische Seefahrtsschule

Am 21. April wurde von der Firma Anschütz & Co. GmbH. an die amerikanische Handelsmarineakademie in Kingspoint als Geschenk eine komplette Kreiselkompaßanlage als wertvolle Ergänzung ihrer Navigationslehrrmittel überreicht. Damit setzte die Firma Anschütz & Co. GmbH. ihre Tradition fort, auf internationaler Basis zur Ausbildung des seemännischen Nachwuchses durch neu entwickelte Geräte beizutragen.

Bewegliche Flossen

klein, leicht und feinfühlig, für die Schiffsstabilisierung, haben Blohm & Voss und die Siemens-Schuckert-Werke unter dem Namen „Elektrofin“ entwickelt.

Auf Luftkissen über den Kanal

mit 70 kn Geschwindigkeit („Kehrwieder“ berichtete darüber) ist nunmehr ein Projekt, das immer greifbarere Formen annimmt. Die behördliche Lizenz für den Bau von zunächst 14 Luftkissenbooten, die bis zu je 150 Passagiere befördern können, ist von der englischen Luftfahrtgesellschaft Starways bereits beantragt. Auf Versuchsfahrt sind bisher 40 Personen befördert worden. Die Kapazität von 400 Passagieren ist das Fernziel dieser kombinierten Luft- und Seefahrtspionierarbeit.

Mann über Bord, auf Gegenkurs und gerettet

Daß der Erfüllung der Seemannspflicht von Kapitän und Besatzung nachts auf hoher See schon nach 6 Stunden der Erfolg beschieden ist, den über Bord Gegangenen unversehrt wieder aufzupicken, das ist ein sehr seltener Fall in der Unfallchronik der Seefahrt. Der Schmierer Günther Backhaus von der „Burg Sparrenberg“ hatte Mitte August 400 Seemeilen nordöstlich der Kanarischen Inseln dieses unwahrscheinliche Glück im Unglück.

Freilagerwaren

dürfen ausschließlich durch Schiffseigner, Schiffsführer oder durch einen von diesem beauftragten Vertreter bezogen werden. Das ist altes Zoll- und Freihafengesetz und allen Fahrleuten bekannt. Das Hauptzollamt für den Freihafen Hamburg hatte jedoch Veranlassung, erneut darauf hinzuweisen. Um die strikte Innehaltung zu gewährleisten, empfiehlt es sich für die Schiffsleitungen, den Schiffshändlern die zum Einkauf berechtigten Personen schriftlich aufzugeben.

Vier erstaunliche Fälle von „Wachsamkeit“

leisteten sich einmal ein Nachwächter in Sunderland, der es nicht merkte, daß er mit seinem 22 000-Tonner am Ausrüstungskai versank, sowie 3 Nachwächter in Antwerpen, deren Schiffe von Rowdys losgeworfen wurden und in den Hafen trieben, wobei erheblicher Sachschaden entstand.

5 Kinder ertranken auf der Untereibe

als nachts eine englische Segeljacht bei Tonne 24 in der Nähe der Ostemündung von dem polnischen Frachter „Kilinski“ überlaufen und versenkt wurde. Bisher konnten nur 3 der ertrunkenen Kinder geborgen werden.

R. B. GREEN & SOERMANN

Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt

Farbenfabrik Hamburg 11

Telefon 36 55 73

Manila-Piraten

erschossen auf hoher See am 24. August Kapitän und Offiziere des philippinischen Schiffes „Agusan“, plünderten die übrige Besatzung und die Passagiere aus, vergewaltigten zwei Frauen und setzten sich anschließend mit einer Motorbarkasse in Richtung Mindanao ab. Die 8 Piraten hatten sich als Passagiere eingeschmuggelt. Bisher fehlt von ihnen jede Spur.

Polen baut Werften auf Kuba

Zur Errichtung von je einer Neubau- und einer Reparaturwerft erteilte die kubanische Regierung der polnischen Firma Prozamet den Auftrag.

Für „sozialistische Häfen“

vor allem um die DM-West bei der Verschiffung zu sparen, will Polen bei einer Schifffahrtsausstellung in Ostberlin die Werbetrommel rühren.

300 Eisberge mehr

als im Vorjahr, nämlich 700, gingen 1960 von Grönland auf Trift in den Atlantik.

Eintragungen von Schiffsoffizieren

in das Schiffstagebuch über unerklärliche Erscheinungen des Meeresleuchtens dienten dem

Deutschen Hydrographischen Institut als Grundlage dafür, diese rollenden Feuerräder im Meer physikalisch zu erklären. Das Meeresleuchten in warmen Gewässern verursacht ja bekanntlich Milliarden von Geißeltierchen, die große Mengen der beim Stoffwechsel freierwerbenden Energien nicht in Wärme, sondern in Licht umsetzen. Wie aber durch sie geometrische Figuren zustandekommen, die sich feuerwerk- oder nordlichtartig rasch bewegen, dafür hatte die Wissenschaft bisher noch keine Erklärung. Die Journaleintragungen gaben den ersten Hinweis, als man die Erscheinungen von Lichtbällen und -rädern mit den Lotungen verglich. Bälle wurden nämlich nur bei Tiefen über 1000 m beobachtet, während die rotierenden Räder über dem Kontinentalschelf (150 bis 200 m Tiefe) auftraten. Das veranlaßte Professor Kalle vom DHI zu der plausiblen Deutung, daß diese geometrischen Meeresleuchterscheinungen ihre Ursache in seismischen Stoßwellen lokaler Seebeben haben. Diese Wellen wirken für die Geißeltierchen reizverstärkend, so daß sie unter ihrem Einfluß mehr Licht erzeugen. Kommen sie aus größeren Tiefen, so pflanzen sich die Leuchtwellen ballartig nach oben fort und lösen sich an der Wasseroberfläche auf. In flacheren Gewässern ist ihre Lebensdauer groß genug, um

mehrmals reflektiert zu werden, wobei durch Interferenz (Zusammenwirken von Original- und Reflexwelle) die Phasenunterschiede Verstärkung und Schwächung des Aufleuchtens hervorrufen, so daß der Eindruck von Speichen rotierender Feuerräder entsteht.

Bei den Luftkolleginnen ist das anders

Von einer Luftstewardesse wird offenbar das Gegenteil verlangt, wie von ihrer Kollegin an Bord unserer Schiffe. Eine Seestewardesse soll nämlich ein möglichst normales Leben führen. Verheiratung steht ihrem Beruf nicht im Wege. Ein gewisses reifes Alter, Immunität gegen Bordflirt und Maßhalten im Kokettieren wird von ihr verlangt. In der Luft hingegen sollen sie offenbar einen Charme in Einsatz bringen, der sich obendrein noch durch Ehelosigkeit auszeichnen soll. Heirat ist ein Entlassungsgrund. Ein Pariser Gericht entschied kürzlich und stellte fest, daß die Arbeit einer Luftstewardesse unvereinbar sei mit dem Wunsch einer Frau, ein normales Leben zu führen. Offenbar bleibt das Leben ihrer männlichen Kollegen in der Luft und zur See, auch wenn es mit dem einer Luftstewardesse viele gleiche Berufsmerkmale aufweist, normal. Es empfiehlt sich nicht, darüber nachzudenken, denn dann käme man darauf, daß die französische Luftfahrtgesellschaft den Charme einer unverheirateten Frau kommerziell höher einschätzt, als den einer verheirateten. Warum wohl? Noch komplizierter wird das Nachdenken, wenn man in Erwägung zieht, daß die Gesellschaft eventuell ihre sozialen Verpflichtungen scheut, wenn die verheiratete Stewardesse einmal „umstandshalber“ zu Hause unabhkömmlich werden sollte.

2692 Schuten,

249 Schlepper, 443 Barkassen, 82 Fahrgastschiffe, 16 Festmacherboote und 2 Schubboote sind gegenwärtig im Hamburger Hafen beschäftigt.

20 Liter Triekwasser aus Seewasser

können pro 10 Quadratmeter einer neuen Filtermembrane gewonnen werden, die die Universität Kalifornien entwickelt hat.

Der Äquator ist eine Ellipse

wiesen die Messungen der amerikanischen Satelliten Vanguard II und III nach. Allerdings beträgt die Abweichung von der Kreisform nur 400 Meter, wie die Zeitschrift Sky und Teleskope berichtet. Um diesen Betrag ist der Äquatorradius vor der Küste Brasiliens länger als der Kreisradius. Auf die 12 756 Kilometer des Normaldurchmessers kommt also so wenig Differenz, daß sie als Fehlerquelle für Nautiker nicht in Erscheinung tritt.

Auflösung von Seite 15

„Weltgeographie“

Humboldt schnitt alle Landteile aus, dann wog er einmal das Papier, das „Land“ darstellte, dann wog er die „Wasserflächen“ aus Papier. Aus den Zahlen ergab sich, daß unsere Erdkugel zu 72 Prozent mit Wasser bedeckt ist.

„Das große Kreuzwort-Rätsel“

Waagrecht: 1. Aktien, 6. Artist, 11. Mark, 12. Oer, 13. Arie, 14. Orient, 16. Volant, 18. Rio, 19. Aesen, 21. Noe, 22. A.T., 23. K.o., 24. Sam, 26. Allee, 29. Kot, 31. Atolle, 33. Klinge, 35. Bude, 36. See, 37. Laie, 38. Aereale, 39. Lomber.

Senkrecht: 1. Amor, 2. Karikatur, 3. Trio, 4. Ike, 5. Note, 6. Arve, 7. Tal, 8. Iran, 9. Sinologie, 10. Tete, 15. Natal, 17. Onkel, 20. Sol, 24. Saba, 25. Mode, 27. Lese, 28. Ekel, 29. Knab, 30. Teer, 32. Lea, 34. Ilm.

Silberrätsel

1. Sorrent, 2. Entenel, 3. Elbrus, 4. Filet, 5. Athen, 6. Hugo, 7. Rastatt — Seefahrt ist not!

Fotos und Zeichnungen: Bernick Mater S. 3; Archiv Bundesmarine S. 4; Contipress S. 7, 8, 14; Deike Mater S. 2, 11; E. de Jong, S. 9, 14; Foto Lüden S. 9; G. Schowalter Titelbild; Archiv Seefahrt-Verlag S. 5; D. Smith S. 15; U. Urbans .10, 11; K. Zimmermann S. 1.

Verbesserungsvorschlag: Ein Gerät zum Ablesen des Tiefgangs

Das von mir erprobte Gerät kann leicht mit Bordmitteln hergestellt werden und bewährt sich besonders bei dem heutigen Schiffstyp mit überfallendem Bug und Kreuzerheck.

Die Vorteile sind:

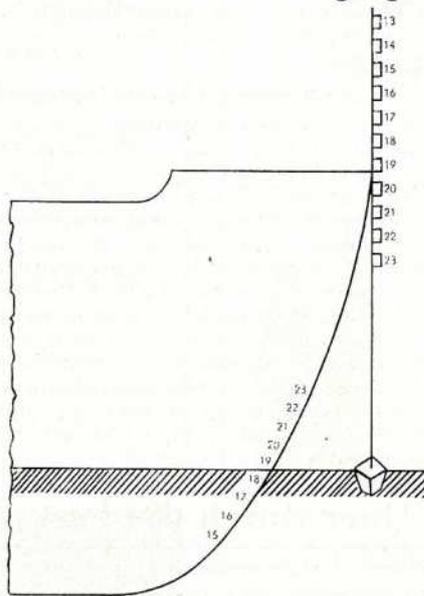
1. Bei Nacht kann an Deck beim Steven und Heck mit einer Taschenlampe bequem abgelesen werden.
2. An kurzen Ladebrücken, wo das Schiff nur mittschiffs liegt, kann ohne Lotsenleiter am Heck abgelesen werden.
3. Wenn vom Eisgang die Fußmarken abgeschauert sind, kann ohne Schwierigkeit abgelesen werden.

Zur Herstellung des obigen Geräts benötigt man zwei Hartholz-Bretter von ca. 5 cm Dicke, ca. 25 cm Breite und ca. 50 cm Länge. Für Steven und Heck sind die Bretter mit S und H zu bezeichnen.

Ein Augboltzen ist in der Mitte der Bretter anzubringen, daran wird eine Antennenlitze gut befestigt. An dieser Litze werden beschriftete Fußmarkenschilder befestigt.

Vorerst macht man sich kleine Messingschilder mit fortlaufenden Nummern, gleich doppelt für Steven und Heck. Dann friert man vom Steven das Brett mit der befestigten Litze, bis es in der Wasserlinie schwimmt.

Der Tiefgang ist vorne in meiner Skizze 19 Fuß gewählt. Nachdem die Litze steif geholt ist, befestigt man an dieser in Stevenhöhe das 19-Fußmarkenschild. Die übrigen Fußmarkenschilder kann man dann an Deck laufend je Fuß befestigen, so daß nach dem Brett zu die größeren Nummern kommen. Die so markierte Litze kann dann zur Ab-



lesung von jedem beliebigen Tiefgang verwendet werden.

Sinkt das Vorschiff nun angenommen 2 Fuß, so würde man an der Litze das 21-Fuß-Schild in Stevenhöhe ablesen können. Zum Ablesen der dazwischenliegenden Zoll nimmt man einen kurzen Zollstock von 1 Fuß Länge und hält diesen zwischen den Fußmarkenschildern in Stevenhöhe.

Für das Achterschiff muß ein zweites Gerät gemacht werden, da die Distanz von der Wasserlinie bis zur Höhe des Achterschiffes eine andere ist.

Für den Ladeoffizier ist dieses Gerät eine große Erleichterung, auch kann es leicht mit geringen Bordmitteln hergestellt werden.

Fr. Passehl

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



„Komm, Süße — wir holen uns — hup — einen Kleinkredit von der Sparkasse und dann — hup — wird geheiratet!“

Wenn die Wünsche einmal größer sind als das Portemonnaie, gibt es die verschiedensten Möglichkeiten, sich Geld zu beschaffen. Ob der dabei eingeschlagene Weg der richtige war, merkt man später.

„Was nützt dem Seemann sein Geld...“

stens dann, wenn man seine Erfahrungen gesammelt hat. Abgesehen davon, daß solche bitteren Erkenntnisse meist recht teuer bezahlt werden müssen, kosten sie Nerven, Ärger und Zeit.

Warum wollen Sie sich auf unsichere Geldgeschäfte einlassen, wenn Ihnen die Sparkassen jederzeit günstige Kredite ohne Risiko anbieten können? Jeder hat die Möglichkeit, ein Kleindarlehen bis zu DM 2000,— in Anspruch zu nehmen, sofern er in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen lebt. Selbstverständlich muß die gewünschte Kreditsumme in einem angemessenen Verhältnis zum Einkommen stehen, denn schließlich will das Kleindarlehen ja helfen und nicht unnötig belasten.

Das Darlehen kann, je nach Vereinbarung, innerhalb von 6, 12, 18 oder 24 Monaten in gleichbleibenden Raten zurückgezahlt werden. Die Kosten für Zinsen und Kredit-

provision betragen zur Zeit 0,4 % je Monat auf den Darlehensbetrag; hinzu kommt lediglich, je nach Dauer der Laufzeit des Darlehens, eine einmalige Bearbeitungsgebühr von 1—2%. Zinsen und Gebühren werden der Kreditsumme zugerechnet und zusammen mit den Raten getilgt. Unter gewissen Voraussetzungen haben Sie auch die Möglichkeit, Ihre Kreditkosten steuerlich abzusetzen.

Zur Beratung und sofortigen Bearbeitung Ihres Darlehensantrages stehen Ihnen geschulte Mitarbeiter in allen Kassenstellen zur Verfügung. Bringen Sie bitte Ihren Personalausweis und die letzte Verdienstbescheinigung zur Vorlage am Schalter mit; diese Unterlagen sind zur umgehenden Bearbeitung Ihres Antrages erforderlich. Gegebenenfalls können Sie auch sofort in bar über Ihr Darlehen verfügen. Wann und wofür Sie auch immer einen Kredit benötigen, die hanseatischen Sparkassen helfen Ihnen.

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

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

Fortsetzung: „Quer durch die Last“

Seegüterverkehr in den bremischen Häfen

Mit einem Gesamtumschlag von 1,208 Mill. t konnte der Seegüterverkehr in den bremischen Häfen im Juni — bedingt durch Zunahmen bei Getreide, Kohlen und Mineralöl — gegenüber den beiden Vormonaten April und Mai wieder aufholen. Die guten Umschlagsergebnisse von Januar und März dieses Jahres konnten jedoch nicht wieder erreicht werden. Die Zunahme betrug gegenüber April 56 000 t und gegenüber Mai 85 000 t. Im Januar wurden 162 000 t und im März 6000 t mehr umgeschlagen. Der Rückgang beim Stückgut, einkommend um 15 000 t konnte durch eine Zunahme um 17 000 t ausgeglichen werden. Das Massengut nahm einkommend um 53 400 t und ausgehend um 29 400 t, also insgesamt um 82 800 t gegenüber dem Vormonat zu.

Damit stellt sich das Ergebnis für das erste Halbjahr 1961 auf 7,225 Mill. t. Gegenüber 7,864 Mill. t im ersten Halbjahr 1960 ist also ein Rückgang um 639 000 t eingetreten, der fast ausschließlich zu Lasten des einkommenden Verkehrs geht. Dabei konnte Bremerhaven noch keine Verkehrszunahme erzielen, während Bremen Stadt einen Verkehrsverlust von über 700 000 t hinnehmen mußte. Der Stückgutumschlag konnte sich bei einer Abnahme um 12 000 t besser halten als der Massengutumschlag, der um 627 000 t abnahm.

In Bremen Stadt nahmen im Auslandsempfang — 544 100 (512 600) t* — die Einfuhren von Kohle — 51 100 (38 400) t —, Getreide — 70 000 (43 300) t —, Mineralöl — 83 500 (81 400) t —, Phosphat — 1700 (—) t — und Molaerde — 4100 t (1500) t — zu. Dagegen gingen die Eingänge von Erz — 86 500 (91 900) t — um 5400 t und von Stückgut um 9000 t zurück.

Erzumschlagsanlage in Bremerhaven

Wie bereits gemeldet, plant die Klöckner-Werke A.G. den Bau einer Erzumschlag-Großanlage in Bremerhaven. Dieser für die Zukunft der Häfen und der Industrie in der Hansestadt höchst bedeutungsvolle Vertrag ist am 13. 7. im Gästehaus des Senats unterzeichnet worden. Danach wurde zwischen den Klöckner-Werken und der Stadtgemeinde Bremen ein auf 90 Jahre befristeter Erbbaupachtvertrag über die Errichtung dieser Erzumschlagsanlage in Bremerhaven geschlossen. Als Gegengewicht zu den Benelux-Häfen erhält Bremen damit eine Umschlagsmöglichkeit für tiefgehende Seeschiffe, während zugleich die Beschickung der Klöckner-Hütte mit Erz gesichert wird. Der Vertrag wurde von bremischer Seite durch den Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Dr. Georg Borttscheller unterzeichnet. Bei normalem Ablauf der Bauarbeiten soll die Anlage am 1. Januar 1963 in Betrieb genommen werden.

Auf einer Fläche von etwa 350 000 qm soll neben den notwendigen Umschlag- und Transporteinrichtungen eine Sieb- und Brechanlage zur Aufbereitung der Erze errichtet werden. Es sind umfangreiche Vorratslager vorgesehen, von denen das Erz nach Bedarf abgerufen werden kann. Die Herrichtung der Schiffs Liegeplätze, die Aufhöhung des Geländes für die Erzlagerung, die Fundamentierung der Kranbahn auf der Kaimauer und der Einbau der Kranschiene sollen von Bremen übernommen werden.

Eine Erweiterung der Anlage um etwa 140 000 qm ist von den Klöckner-Werken geplant, sobald der Umschlag die Menge von 5 Mill. t erheblich übersteigen sollte.

Die argentinische Schifffahrt

Nach einem Bericht der Deutschen Überseeischen Bank werden 98 % der argentinischen Exporte und 97 % der argentinischen Importe auf dem Seeweg abgewickelt. Der argentinischen Seeschifffahrt kommt daher große Bedeutung zu. Argentinien besitzt die größte Handelsflotte aller südamerikanischen Staaten. Dennoch nimmt es tonnagemäßig nur den 17. Platz unter den Handelsflotten der Welt ein. Insgesamt verfügt das Land seit 1953 unverändert über 1,03 Mill. BRT Schiffsraum, von denen 0,8 Mill. BRT auf staatliche und 0,23 Mill. auf private Reedereien entfallen (Durchschnittsalter der Schiffe der Staatsflotte: 16,3 Jahre, der privaten Reedereien: 28,4 Jahre).

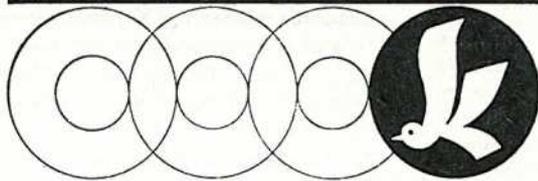
Gründung einer Staatsreederei in Ceylon

Wie der Handels- und Schifffahrtsminister von Ceylon kürzlich bekannt gab, beabsichtigt die Regierung eine staatseigene Reederei (Ceylon Shipping Lines) zu gründen, die mit einem Grundkapital von 10 Mill. Rupien ausgestattet werden soll. Das neue Unternehmen wird sich mit dem Transport der regierungs-eigenen Im- und Exporte befassen. Wie weiter bekannt wurde, sind bereits zahlreiche Verkaufsangebote gebrauchter Tonnage bei der Regierung eingegangen, doch ist vorerst beabsichtigt, das Unternehmen mit Charterschiffen zu betreiben.

Reedereigründung im Sudan

Nachdem im Sudan seit längerer Zeit Pläne zur Gründung einer Reederei bestanden haben, ist nunmehr mit einem Stammkapital von £ 280 000 ein Unternehmen unter Mitwirkung Jugoslawiens, das die Hälfte des Kapitals stellte, gegründet worden. Gleichzeitig wurden in Jugoslawien zwei Schiffe in Auftrag gegeben, die ca. 122 m lang, 16,50 m breit und etwa 10 m hoch werden und Kühlräume mit einem Inhalt von 312 000 cbf erhalten. Während das erste Fahrzeug bereits im Dezember d. J. geliefert werden soll, ist die Ablieferung des zweiten für Mai 1962 vorgesehen.

**Auslands-
Umzüge
Heinrich
Klingenberg**



Hamburg Winterhuder Weg 6-10
Bonn Bornheimer Straße 131

Ihr Leihwagen

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

ERTEL

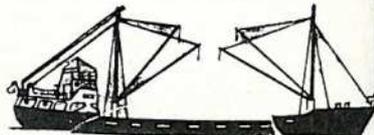
BEERDIGUNGS-INSTITUT

Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

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

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



**Alles
für den Seemann**

Maßschneiderei für Uniform · Arbeitszeug

WILHELM LESCH

Hamburg 11, Admiralitätstraße 39/40, Ruf 35 55 75

Drahtseile

Tauwerk · Bindfäden · Persenninge

WALTER HERING

Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt“
Telefon 24 94 47/49

See-Ausrüstung HUBNER & BOLLWITT, Hamburg 11,

Vorsätzen 52 (Bei der Oberseebrücke) · Tel. 34 35 28

BERUFSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)

UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Seemannsausrüstung

Heinrich

Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostertorsteinweg 40 41

Filiale: Korffsdeich 6/7 (b. Europahafen), Ruf 32 45 11 und 32 60 11

von der Aa

Seemannsausrüstung Steinmetz & Hehl gegr. 1875

Ausrüstung für Seeleute · Zivilkleidung

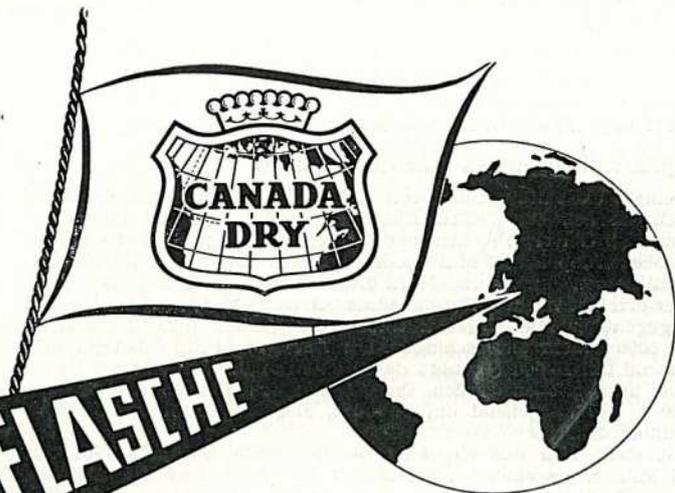
HAMBURG 11 - STUBBENHUK - TEL. 34 72 28

CANADA DRY GETRÄNKE



Endlich
IN DER
ALLERSEITS
GEFORDERTEN

EINWEGFLASCHE



zu beziehen durch:

CANADA DRY NORD GMBH & CO

HARKSHEIDE (BEZ. HAMBURG)

SCHÜTZENWALL 37/41

RUF: 57 27 55 / 58

oder durch Ihren Schiffsausrüster

„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.