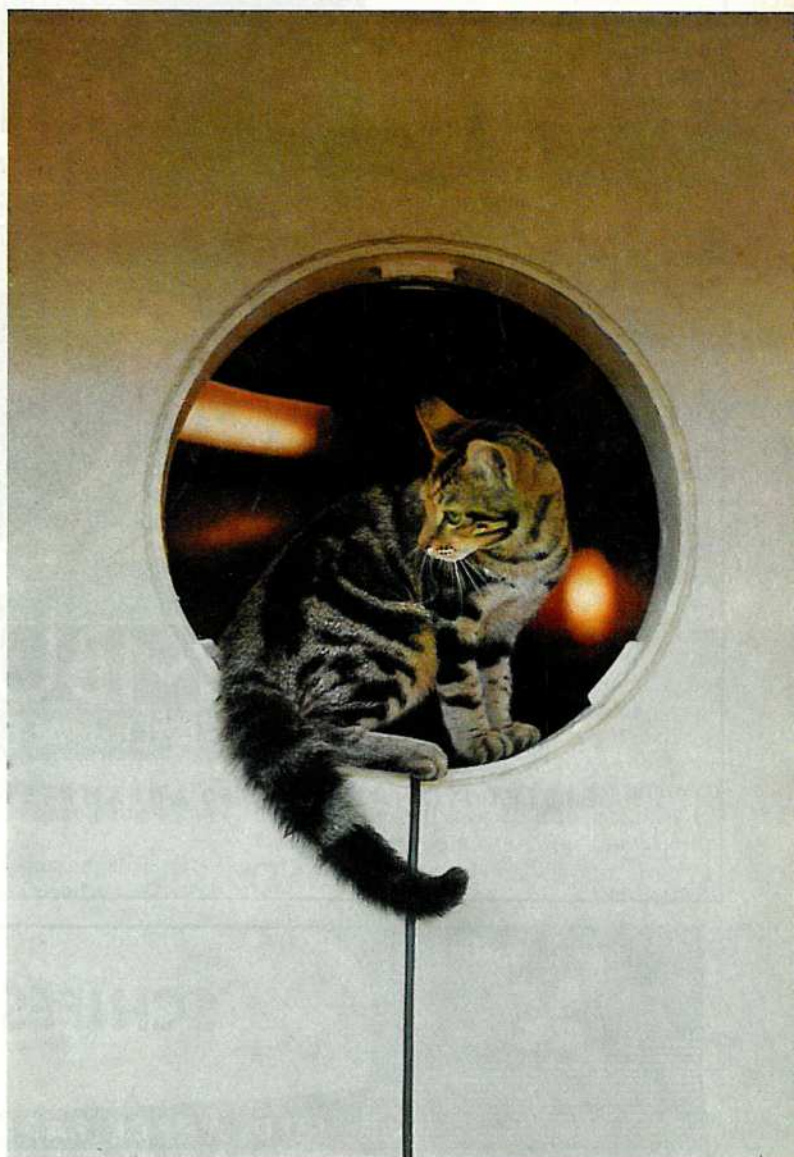


Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Unsere Berufsgenossenschaft
- Deutsche Flagge wieder an führender Stelle
- Seeleute auf der Höhe (2100 m)
- 500 t pro Stunde und nur ein Winchmann
- Städte, die im Meer versanken
- Der Japanhandel der Holländisch-Ostindischen Compagnie
- Höllmaschine an Bord
- Durch Desertion kann man nicht auswandern



Gegründet 1903 (1893)

CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

SCHIFFSMAKLER

HAMBURG 11

HAMBURG-ALTONA

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

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1888

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal

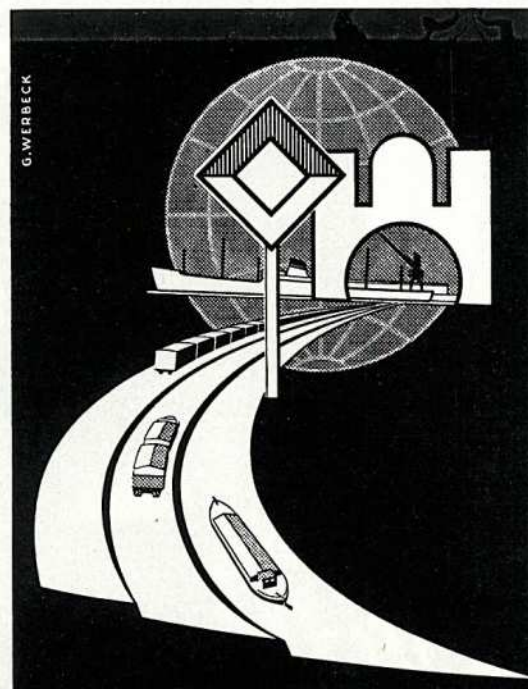


SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN



SCHIFFSAUSRÜSTUNG
WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

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



GÜTER
NACH ÜBERSEE —

HIERHER STEuern
SAGT DAS VERKEHRSZEICHEN

SCHNELLER UMSCHLAG AN
LEISTUNGSFÄHIGEN
HAFENANLAGEN
17 000 ERFAHRENE HAFEN-
ARBEITER, DIE MIT
ALLEN GÜTERN
VERTRAUT SIND, SORGEN
FÜR ZUVERLÄSSIGE
VERLADUNGEN

NACH ÜBER 1100
HÄFEN DER WELT

HAMBURG

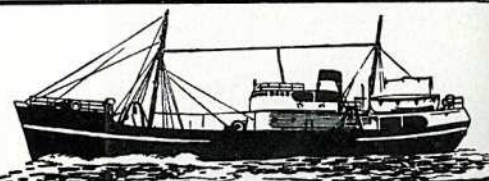
DER ZENTRALE HAFEN MITTELEUROPAS

BIETET MONATLICH 750 ABFAHRTEN IM REGELMÄSSIGEN LINIENDIENST

International



SCHIFFSFARBEN



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

Kehrwieder

5. Jahrgang

Oktober 1961

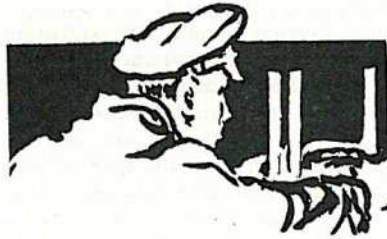
Nr. 10

Wie unser Seemannsberuf in allen Sparten Merkmale aufweist, die ihn als einen Beruf ungleich allen anderen kennzeichnen, so zeigt auch der Sozialträger dieses Berufes Charakteristika, die ihn von allen anderen Berufsgenossenschaften wesentlich unterscheiden. Anlässlich der Vorstellung des schönen, neuen Hamburger See-Hauses der See-Berufsgenossenschaft und des Erscheinens der SBG-Berichte über das Jahr 1960 traten in den Reden von Konsul Schulte und Dr. Dieter vom Vorstand und der Geschäftsführung der SBG diese Besonderheiten wieder augenfällig hervor.

Uns an Bord mögen sie weniger auffallen, weil uns die Vergleiche fehlen. Stellt man sie aber an mit den stationären Betrieben an Land, dann fallen sie unübersehbar ins Auge. Schon bevor wir Schiffsplanken betreten, um unseren Beruf an Bord eines deutschen Seeschiffes auszuüben, haben wir die erste Begegnung mit der SBG. Sie wacht und befindet über unsere körperlich-konstitutionelle Seediensttauglichkeit. Hier trifft sie eine Auslese zu einem Beruf, der schon aus personellen und betrieblichen Sicherheitsgründen sowie wegen besonderer klimatischer Bedingungen höhere Anforderungen an körperliche Tüchtigkeit stellen muß, als andere. Auch der Seemannsanwärter selbst wird ja vor Zeit- und Geldverlust bewahrt, wenn auf diese Weise von vornherein eine falsche Berufswahl ausscheidet. Jeder Fahrermann weiß auch, was es bedeutet, mit Leuten fahren zu müssen, deren Arbeit man mittun muß. Die Fairness den beitragspflichtigen Versicherern (Reedern) und auch den Versicherten (Seeleuten) gegenüber rechtfertigt diese Maßnahme darüber hinaus.

So ist es die große und äußerst elastisch dem Seemannsberuf angepaßte Aktivität unserer SBG, die sie schon von vornherein von anderen Berufsgenossenschaften unterscheidet. Sie reicht in viele Bereiche des Bord- und Familienlebens hinein. Wir kennen das Schild auf der Brücke, das die für das Schiff zuständige Sektion der SBG aufweist. In unserer Messe liegen die Unfallverhütungsvorschriften aus. Unfälle werden zu unserem eigenen Schutz protokolliert und der SBG gemeldet. Ständig werden unsere technischen, hygienischen und Sicherheitseinrichtungen an Bord von Beamten der SBG unter Kontrolle gehalten. Es sind 15 000 Besichtigungen im Jahr, die die SBG mit 53 nautischen und technischen Aufsichtsbeamten durchführt. Schließlich sind die Gesundheitskarte und besonders der Krankenschein, auch für unsere Angehörigen daheim, die Einrichtungen, durch die unsere Berufsgenossenschaft für uns am spürbarsten in Erscheinung tritt.

Über diese Aktivität hinaus, wie sie in unser ganzes persönliches Berufsleben hineingreift, erfüllt die SBG noch eine Vielzahl



Am Peilkompaß

Unsere Berufs-Genossenschaft

von Aufgaben, die in die Bereiche des Bundesverkehrsministeriums, der Arbeitsschutzbehörden, der Landesversicherungsanstalt, des Germanischen Lloyd und der Bundesstatistik hineinreichen. So gleicht unsere SBG einer riesigen Schaltzentrale, die alle Stränge aus der sozialen Ordnung an Land gebündelt konzentriert auf Seebelange umschaltet und Seeleute und Schiffe auf der anderen Seite erfaßt.

400 Seeleute täglich besuchen allein das Seehaus in Hamburg. Gegen Unfall sind 68 414 Seeleute in 2210 Betrieben mit 3220 Schiffen und einer eingetragenen Tonnage von 4 956 700 BRT versichert. 80 Ärzte führen jährlich 80 000 Untersuchungen durch, davon 48 000 auf Seediensttauglichkeit. Im Jahre 1960 wurden allein 11 013 gemeldete Arbeits- und Wegeunfälle sowie Berufskrankheiten bearbeitet. Für 3740 Unfallrenten müssen jährlich rund 8 000 000 DM ausgegeben werden, während die Summe aller Ausgaben für Unfallverhütung und -versicherung jährlich 10,5 Millionen beträgt. Die Beiträge für die Unfallversicherung werden allein von den Reedern gezahlt. Zu gleichen Teilen von Reedern und Seeleuten werden für die Rentenversicherung der Seekasse, einer Sonderanstalt der SBG, jährlich 56,3 Millionen DM aufgebracht. Im Jahre 1960 liefen 21 000 Rentenfälle. Rentenversichert sind 59 190 Seeleute. Rund 20 Millionen DM müssen voraussichtlich im Jahre 1961 zu gleichen Teilen von Reedern und Seeleuten für die 62 610 gegen Krankheit Versicherten aufgebracht werden. Die See-Familienausgleichskasse zahlt monatlich für 7861 Kinder 314 440 DM. Das alles bedeutet ein jährliches Beitragsaufkommen von 90 Millionen DM von der SBG allein. Außerdem bearbeitete die Semannskartei 1960 235 000 Meldungen. — Das sind die Leistungen der SBG anhand einiger Zahlenbeispiele.

Wie der versicherte Seemann sich dabei stellt, ergibt sich aus der Tatsache, daß seine

Krankenkasse im Gegensatz zu anderen niemals unter Zahlungsunfähigkeit litt oder auch nur davon bedroht war. Summarisch ausgedrückt funktionierte die SBG so gut, daß speziell die Krankenkasse in der Lage war und ist, sämtliche satzungsmäßig zulässigen Erhöhungen zu leisten. Das hat zur Folge, daß der Seemann und seine Familienangehörigen mit ihrem Krankenschein von der Seekrankenkasse bei allen Ärzten als bevorzugt gesichert gelten. Seine Kasse zahlt auch nicht wie üblich pauschal, sondern rechnet nach Einzelleistungen ab.

In 2 Punkten jedoch tritt das Seegerechte unserer Berufsgenossenschaft ganz besonders klar zutage: Sie hat nämlich, ungleich zu den Landgenossenschaften, beim Unfallschutz berücksichtigt, daß der Seemann auch gegen höhere Gewalt versichert sein muß. Im Krankheitsfalle auf See oder im Ausland hat die SBG die Betreuung wohlweislich der Reederfürsorge nach dem Seemannsgesetz überlassen. Hier bleibt der Seemann nach altbewährter patriarchalischer Tradition herausgenommen aus der mehr anonym wirkenden Institution seiner Sozialversicherung und ist dafür der viel persönlicheren Fürsorgepflicht des Reeders anvertraut, auf dessen Schiff er fährt.

Bleibt die Frage nach der Struktur dieses komplizierten Apparates, der so gut funktioniert. Die SBG arbeitet als berufsständische Zusammenfassung aller Sozialversicherungszweige für uns in Selbstverwaltung durch die Sozialpartner. Die Betonung liegt hier auf „Partner“. Die andere Ursache des Erfolges liegt in dem Prinzip der Parität und Personengleichheit, was bedeutet, daß Vorstand und Vertreterversammlung unserer SBG zu gleichen Teilen besetzt sind von Reedern einerseits und Seeleuten andererseits. Unsere soziale, betriebliche und technische Sicherheit beruht also genauso auf zweckbedingter als auch vertrauensvoller Partnerschaft in unserer SBG.

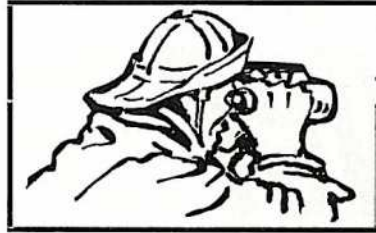
Der Wachoffizier

400 Seeleute täglich besuchen dieses neue Hamburger See-Haus der S.B.G. Sie finden zur Abwicklung aller ihrer Versicherungsbelange vorbildliche Einrichtungen, vor allem in medizinischer Hinsicht, vor.



Und das nennt sich „Freiheit“

Gewiß, alle Zeitungen sind voll von Berichten über die Vorgänge in und um Berlin. Und mancher meint, es sei nun genug der Klagen. Aber kann es denn jemals genug sein der Anprangerung der Vorgänge, die sich sichtbar oder nicht gesehen an der Zonengrenze und in der Zone selbst abspielen? Wann gab es das denn mitten im Frieden, daß ein Volk durch Mauern und Gräben und Todesstreifen auseinandergerissen wurde? Wer kennt all die Tragödien, die sich vor und hinter den Trennwänden abspielen? Wo gab es das denn jemals, daß eine Mutter ihrer Tochter über den Stacheldraht zurufen mußte: „Vater ist gestorben“ und daß die Tochter abgeführt wurde, als sie die Frage wagte: „Hat er es sehr schwer gehabt?“ Abgeführt von grinsenden Söldnern, die sich an dem Schmerz der Mutter weideten? Täglich spielen sich solche und ähnliche Szenen ab, und die Welt schreit nicht auf vor Empörung? Was hier geschieht, kann in Wochen oder Monaten anderen Völkern passieren. Grenzenlos ist die Infamie, mit der erklärt wird, das alles geschehe im Namen der Befreiung der Völker vom Imperialismus, zum Wohle der Menschheit. Schon Lenin mußte am Ende seines Lebens zugeben, daß sich sein Bild von der Weltrevolution nicht erfüllt habe, und es wird sich nicht erfüllen, auch wenn seine Nachfolger es listenreich oder brutal durchsetzen wollen. Wo der Kommunismus sich bisher festsetzte, da brachte er Hungersnot und Verzweiflung, die durch eine gigantische Aufrüstung zwar getarnt, aber nicht verdeckt werden konnten. „Völker, hört die Signale!“ Ja, sie hören sie und erwachen aus dem furchtbaren Traum, der sie gefangen hielt, und gehen den Weg, der allein zu ihrem Glück und zum Glück der Menschheit führt.



POLITIK

Alles fließt

Die Arabische Liga hat durch den Rücktritt des Staates Syrien einen beträchtlichen Verlust erlitten. Es hätte vieler Jahre bedurft, um den Zusammenschluß in der Liga zu erreichen. Die Bestrebungen setzten nach dem zweiten Weltkrieg ein; sie wurden unterstützt von allen arabisch sprechenden Ländern wie Ägypten, Saudiarabien, Libanon, Irak, Syrien, Jordanien, Jemen; später schloß sich auch der Sudan an. Zentrale und führendes Sekretariat waren immer in Kairo. Mitbestimmend für das Zustandekommen der Arabischen Liga, auch Arabische Union genannt, war die Gründung des Staates Israel. Im Jahre 1952 wurde ein Arabischer Sicherheitspakt geschlossen. Was letzten Endes zu der — gottlob unblutigen — Revolution geführt hat, ist nicht mit Eindeutigkeit festzustellen. Ägyptens Staatspräsident Nasser war und ist zweifellos die stärkste Persönlichkeit in der Liga. Man sagt ihm von syrischer Seite nach, daß er sein Regiment zu straff geführt habe, auch daß die Erwartungen nicht erfüllt wurden, die man an seine Präsidentschaft geknüpft hatte. Tatsache ist, daß eine Rivalität zwischen Ägypten und Syrien schon in vorgeschichtlichen Zeiten bestand. Nach dem ersten Weltkrieg bis 1941 war Syrien französisches Mandat, dann unabhängige Republik. Das Land trat der UNO und der Arabischen Liga bei. Seine Regierungen wechselten von der Diktatur bis zum parlamentarischen System. Die Aufgabe der neuen Regierung ist nicht leicht. Zwar stehen hochbefähigte Politiker und Staatsmänner zur Verfügung, es ist aber noch nicht abzusehen, ob sich gerade die tüchtigsten durchsetzen werden. Es ist nicht immer leicht, Ehrgeiz und Können in das richtige Ver-

hältnis zu setzen. Wo Syrien in der Welt politik steht? Diese Frage ist sehr berechtigt. Es hatte schon mit Moskau geflirt (und dafür Waffen eingehandelt); es legt aber ebenso viel Wert auf gute Beziehungen zum Westen — und tut gut daran.

Ist die UNO in ihrem Bestand bedroht?

Dag Hammarskjöld, der Generalsekretär der UNO, wollte seinen Urlaub in Lappland verbringen. Die unruhige Lage im Kongo verlangte seine Anwesenheit in Afrika. Hammarskjöld bestieg ein schwedisches Flugzeug und trat die Reise an. Im Urwald stürzte die Maschine ab, und Dag Hammarskjöld kam ebenso wie seine Begleiter ums Leben. Ob die Ursache dieses Absturzes jemals restlos aufgeklärt werden kann, muß dahingestellt bleiben. Der Verlust, den der Absturz verursachte, ist ungeheuerlich. Nicht nur die Trauer um diese einmalige Persönlichkeit — die man einen „Diener des Friedens“ und einen „Diener der Menschheit“ genannt hat — bewegt die Welt, sondern auch die Frage: Ist mit dem Abschied von Hammarskjöld auch das Ende der UNO gekommen? Wir wissen, daß von sowjetischer Seite alles versucht worden ist, um Hammarskjöld zum Rücktritt von seinem Amt als Generalsekretär der UNO zu bewegen. Wir wissen, daß die Russen das sogenannte Troika-System vorgeschlagen haben. Das heißt die Berufung von drei gleichberechtigten Generalsekretären. Beschlüsse sollten nur einstimmig gefaßt werden, also nie. Die UNO wäre damit praktisch lahmgelegt. Und was soll nun werden? Pessimistischen Stimmen gegenüber hat sich inzwischen die Meinung durchgesetzt, daß die UNO bestehen bleiben müsse, und zwar um jeden Preis. Mag sie auch hin und wieder auf politischem Gebiet nicht immer ganz klug verfahren sein, so ist ihr doch manche Schlichtung gelungen, die Schlimmeres verhütet hat. Und schließlich umschließt die UNO doch nicht nur die Hauptversammlung und den Sicherheitsrat, sondern auch das Internationale Arbeitsamt, den Welt ernährungsmarkt, die UNESCO, den Internationalen Währungsfond, den Weltpostverein, die Weltgesundheitsorganisation und andere Institutionen. Von 79 Nationen, die ihr bei der Gründung 1956 angehörten, ist die Zahl der Mitglieder inzwischen auf hundert angestiegen. Die Vermehrung ist nicht zuletzt auf die Unabhängigkeitserklärungen afrikanischer Staaten zurückzuführen. Immerhin hat sie sich in einem nicht geahnten Maße als „internationale Organisation“ — so heißt es in der Gründungsurkunde — „zur Wahrung des Friedens und der allgemeinen Sicherheit als Ersatz für den Völkerbund“ durchgesetzt. Hammarskjöld führte das Generalsekretariat seit 1953 als Nachfolger des Norwegers Trygve Lie.

Fritz Roßberg

Unser schönes Deutschland

Rathausturm und Mariensäule
in München.



Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wi
 Wirtschaft - Handel -
 Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Deutsche Flagge wieder an führender Stelle

Zu den sichtbaren Merkmalen der nach Abschluß des schwierigen Wiederaufbaus ständig gestiegenen Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte gehört es auch, daß die deutsche Flagge ihren Anteil am Verkehr in vielen ausländischen Häfen von Jahr zu Jahr vergrößern konnte. Neben einer Vielzahl von anderen Hafenplätzen gilt diese Feststellung in erster Linie für die holländischen und belgischen Häfen. So hat sich die deutsche Flagge, insbesondere in Rotterdam und Antwerpen in den letzten zwei Jahren beachtlich in den Vordergrund schieben können.

Der Seegüterumschlag in Rotterdam hat in der ersten Hälfte dieses Jahres wiederum eine Rekordhöhe erreicht. Insgesamt wurden dort in den Monaten Januar bis Ende Juni dieses Jahres mehr als 46 Mio. Tonnen umgeschlagen. Mit einer Steigerung von über 16 % übertraf dieser Umschlag bei weitem das bisherige Rekordergebnis im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres. Rotterdam wurde in diesem Zeitraum von 12 304 Schiffen mit einer Tonnage von 29,4 Mio. NRT angelaufen. Die Erhöhung der Umschlagsleistungen beschränkt sich nicht nur auf die Trampschiffahrt. Auch die Linienfahrt hat hieran einen beachtlichen Anteil. Dies kommt nicht zuletzt darin zum Ausdruck, daß sich die Zahl der Abfahrten im Linienverkehr von Rotterdam gegenüber der Vorkriegszeit bereits mehr als verdoppelt hat.

Die deutsche Flagge stand in den ersten sechs Monaten des Jahres 1961 im Seegüterverkehr des Rotterdamer Hafens sowohl nach der Zahl der Schiffe als auch hinsichtlich ihrer Tonnage nach der holländischen an zweiter Stelle. Allein die Tonnage der deutschen Schiffe stieg gegenüber 1960 um 11 % an. Insgesamt wurde Rotterdam vom 1. Januar bis zum 30. Juni dieses Jahres von 2480 deutschen Schiffen mit fast 4,5 Mio. NRT angelaufen. Theoretisch und grob geschätzt bedeutet diese Ziffer, daß in diesem Zeitraum etwa jedes deutsche Schiff zweimal in Rotterdam gewesen ist. Mit diesem Ergebnis hat die deutsche Handelsflotte die britische Flagge, die bis dahin die erste Position in der Rangfolge der ausländischen Flaggen hatte, abgelöst und ihre führende Stellung unter den Auslandsflaggen wieder zurückerobert. Ihre Vorkriegsposition hat die deutsche Handelsflotte damit allerdings noch nicht wieder erreicht. Vor dem Kriege nämlich stand die deutsche Seeschiffahrt auch vor der holländischen Flagge im Umschlag des Rotterdamer Hafens an erster Stelle.

Auch in Antwerpen, dessen Seegüterverkehr in den letzten Jahren ebenfalls einen deutlich ansteigenden Trend aufweist, ist es der deutschen Seeschiffahrt gelungen, wieder eine führende Stellung einzunehmen. Vor dem Kriege entfiel etwa ein Drittel der gesamten Tonnage der den Hafen Antwerpen anlappenden Seeschiffe auf die deutsche Flagge. In der ersten Nachkriegszeit ging dieser Anteil naturgemäß an andere Flaggen, insbesondere an die englische und an die amerikanische verloren. Nachdem die deutsche Flagge im Jahre 1950 jedoch bereits 2 % des einkommenden Schiffsraums für sich in Anspruch nehmen konnte, hat sich der deutsche Anteil in den folgenden Jahren beständig weiter erhöht. Schon im Jahre 1957 war die deutsche Seeschiffahrt hinter der britischen an die zweite Stelle der Rangliste gerückt und nahm damit wieder einen führenden Platz in der Spitzengruppe der den Hafen Antwerpen bedienenden Flaggen ein. Im Jahre 1958 entfielen von den regelmäßigen Liniendiensten von und nach Antwerpen allein 37 Dienste oder 21 % auf die deutsche Handelschiffahrt.

Die große Bedeutung der holländischen und belgischen Häfen als Ausgangsbasis der deutschen Seeschiffahrt beruht vornehmlich auf der günstigen geografischen Lage, die diese Häfen im Vergleich zu der west- und süddeutschen Industrie besitzen. Insbesondere im Transitverkehr üben die holländischen und belgischen Häfen auf die deutsche Industrie und auf die verladende deutsche Wirtschaft eine große Anziehungskraft aus. Die Bedeutung des deutschen Transitverkehrs für diese Häfen geht allein daraus hervor, daß von Antwerpen aus fast 40 % und von Rotterdam sogar fast 85 % der gesamten Durchfuhrmengen in die Bundesrepublik gehen.

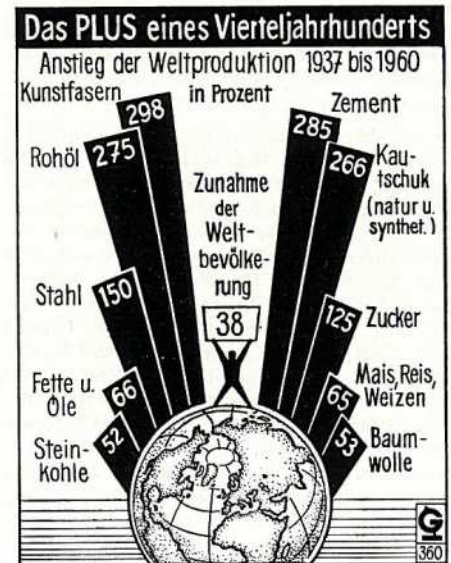
Eine große Rolle spielen in diesem Zusammenhang auch die außerordentlich günstigen Verkehrsverbindungen zwischen diesen Häfen und den west- und süddeutschen Industriebetrieben. Vor allem die Binnenschiffahrt befördert alljährlich mehrere Millionen Tonnen Güter auf dem Rhein von Rotterdam und den übrigen Häfen in die Bundesrepublik. So werden beispielsweise 90 % des Verkehrs zwischen Antwerpen und Deutschland über den Rhein abgewickelt, während für den Eisenbahn- und Straßenverkehr nur ein relativ geringes Gütervolumen verbleibt. Angesichts der umfangreichen Rationalisierungsmaßnahmen in der Binnenschiffahrt wird auch künftig damit zu rechnen sein, daß der aus dem westdeutschen Industriegebiet und aus Süddeutschland stammende Güterstrom überwiegend dem Rheinverkehr den Vorzug geben wird.

Die Spitzenstellung, die die holländischen und belgischen Häfen im internationalen Güterverkehr erlangt haben, besagt allerdings nicht, daß die Bedeutung der deutschen Seehäfen für die deutsche Handelsflotte zwangsläufig oder automatisch in den letzten Jahren zurückgegangen wäre. Trotz der grundlegenden Veränderung ihrer verkehrspolitischen Lage nach dem Kriege ist es den deutschen Häfen in den letzten Jahren gelungen, ihre Stellung als führende europäische Stückgut- und Massengutumschlagsplätze wieder zu erlangen. Gerade in der Gegenwart werden in den deutschen Seehäfen erhebliche Anstrengungen gemacht, um diese Bedeutung durch Erweiterungen der Kapazitäten und Verbesserungen der Zugangswege auch künftig zu erhalten. Der Güterumschlag der deutschen Seehäfen hat sich seit Kriegsende trotz aller Schwierigkeiten von Jahr zu Jahr erfreulich verbessert. Im Jahre 1960 konnten in den deutschen Seehäfen etwa 79 Mio. Tonnen — das sind 83 % mehr als im Jahre 1936 — umgeschlagen werden. Diese günstige Entwicklung des deutschen Seegüterumschlages hat offenbar auch im Jahre 1961 angehalten. So wurde im August 1961 das Ergebnis des gleichen Monats des Vorjahres nicht unwesentlich übertroffen. Hierbei sind insbesondere bei den Massengütern Mineralöl, Kohle und Getreide sowie beim Sack- und Stückgut erhebliche Verkehrszunahmen zu verzeichnen. An den im Verkehr zwi-

schen ausländischen und deutschen Häfen gelöschten und geladenen Gütermengen war die deutsche Seeschiffahrt in den letzten Jahren mit durchschnittlich 40 % beteiligt. — S —
Flaggenanteil am Schiffsverkehr in Rotterdam

1. Halbjahr 1961

	Anzahl der Schiffe	1000 NRT
alle Flaggen	12 304	29 379
Davon:		
Niederlande	3 901	4 713
Bundesrepublik	2 480	4 486
Großbritannien	1 615	4 452
Norwegen	1 039	3 933
Liberia	249	2 316
Schweden	626	1 755
Frankreich	310	1 065
Italien	155	987
Dänemark	359	904
USA	181	837
Griechenland	132	659
Belgien	98	505
Panama	84	487
Japan	55	266
UdSSR	146	238
Finnland	186	220
sonstige 33 Flaggen	688	1 556



Die Produktion wuchs schneller

Statt 2140 Millionen im Jahre 1937 lebten 1960 rund 38 Prozent mehr Menschen auf der Erde, nämlich 2954 Millionen. Um auch nur den Versorgungsstand von 1937 aufrechtzuerhalten, hätte die Gütererzeugung bis heute allgemein um 38 Prozent steigen müssen. Tatsächlich aber wird die Bevölkerungsexplosion an Vehemenz durch die Ausweitung der Weltproduktion an industriellen Gütern bei weitem übertroffen. Die Erfolge im Kampf gegen den Hunger sind weniger überzeugend. Die Produktion der wichtigsten Getreidearten nahm zum Beispiel nur um 65 Prozent zu.

Flottenumschau

Im Monat September wurden für die Bundesmarine zwei Boote vom Stapel gelassen und drei kleine Flugsicherungsboote sowie ein schnelles Minensuchboot in Dienst gestellt. Das MS-Boot „Atair“ vom Typ 55 ist 47,2 m lang, 6,9 m breit und hat 2,2 m Tiefgang. Es hat etwa 250 ts Wasserverdrängung. Die beiden Maybach-Diesels von je 1800 PS wirken auf zwei Verstellpropeller und verleihen dem Boot eine Geschwindigkeit von 24 Knoten. Die Besatzung zählt 38 Mann.

Ende September kehrten mehrere Schulschiffe der Bundesmarine von ihren Auslandsreisen nach Kiel zurück. Sie liefen auch einige Hafengebiete an, die in früheren Zeiten selten oder gar nicht von Kriegsschiffen aufgesucht wurden. Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ besuchte, von Madeira kommend, den Hafen von London und erhielt einen Liegeplatz in der Nähe der Tower Pier. Seit etwa 30 Jahren war dies der erste Höflichkeitsbesuch eines deutschen Marinefahrzeuges in diesem Welthafen.

Die Aufnahme war sehr freundlich. Die Schulfregatte „Graf Spee“ hat auf der Rückreise von den USA den Hafen Hamilton/Bermudas und Ponta Delgada/Azoren angelaufen. Die Schulfregatte „Brommy“ und die Boote „Brummer“ und „Biene“ — die beiden letzten sind M-Boote des Typs 35 — sind über Sevilla, Bayonne, Liverpool, Edingburgh und Calais nach Kiel zurückgekehrt.

In der zweiten Septemberhälfte besuchten die dänischen Minensuchboote „Asvig“ und „Mosvig“ den Kieler Hafen. Die etwa 200 ts großen neuen M-Boote des Typs „Asvig“ werden in einem Bauprogramm hergestellt, das von Dänemark und den USA gemeinsam finanziert wird. Drei weitere Boote dieses Typs sollen in den kommenden Monaten abgeliefert werden. Im Rahmen der NATO-Übung „Fresh Water“ liefen 3 Schnellboote und später 5 Landungsfahrzeuge der Bundesmarine im September den dänischen Hafen Korsör an, der als Versorgungstützpunkt gilt.

Zur Schifffahrtsausstellung „Salon Nautique“, die jedes Jahr im Herbst am Seine-Ufer im Stadtkern von Paris stattfindet, wurden die beiden Minensuchboote „Arcturus“ und „Scorpion“ des 3. MS-Geschwaders entsandt. Die Boote fuhren von Le Havre die Seine aufwärts in die französische Hauptstadt. Die Ausstellung „Salon Nautique“ gab in den letzten Jahren einen guten Überblick über die französische Schifffahrt, über den Segel- und Motorbootport, die Rettungsmittel auf Schiffen und Booten, die Radarverwendung in der See- und Flußschifffahrt und über die modernen nautischen Geräte. Es ist erstaunlich, welches Interesse die Erwachsenen und Schüler aus Paris und Umgegend dieser Schifffahrtsausstellung entgegenbringen. Mehrere deutsche Firmen beteiligten sich regelmäßig an der Ausstellung und den Vorführungen.

Als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Flottenchefs Konteradmiral Johannesson wurde am 1. September als neuer Befehlshaber des Kommandos der Flotte in Glücksburg der Flottillenadmiral Smidt ernannt.

Das britische Bergungsschiff „Reclaim“, ein Fahrzeug von etwa 200 ts Wasserverdrängung mit 100 Mann Besatzung, das zugleich Versorgungsschiff eines Minensuchgeschwaders ist, lief den Hafen Travemünde an. An Bord dieses Schiffes werden britische Taucher ausgebildet. Für die Ausbildung von Schwimmtauchern, Schiffstauchern, Bergungs- und Minentauchern, Kampfschwimmern und sonstigem Taucherpersonal der Bundesmarine war es wertvoll, mit den britischen Spezialisten in Erfahrungsaustausch zu treten.

Der 1955 in Dienst gestellte britische Flugzeugträger „Ark Royal“, ein Schiff von 246 m Länge und 53 000 ts Wasserverdrängung, wurde mit einer Staffel von Hubschraubern ausgerüstet, die speziell für die U-Boots-Bekämpfung vorgesehen sind.

Die USA stellte den kernenergiegetriebenen Kreuzer „Long Beach“ in Dienst. Die etwa 1000köpfige Besatzung des 216 m langen Schiffes steht unter dem Kommando von Captain Wilkinson, dem früheren Kommandanten des atomgetriebenen U-Boots „Nautilus“. Über die Geschwindigkeit dieses Schiffes, das nicht an eine Brennstoffergänzung gebunden ist, wurde noch nichts bekannt.

Die neuen sowjetischen Zerstörer der Kildin-Klasse (3500 ts, 38 Knoten) sind auf dem Vor- und Achterschiff mit Raketenabschußrampen ausgestattet. Es wird vermutet, daß es sich hier um Flugabwehrraketen handelt. Ältere Zerstörer der UdSSR wurden an die kleinen Ostblockstaaten abgegeben. Bulgarien verfügt über etwa 5 Zerstörer, 4 Fregatten, 20 Schnellboote und etwa 50 weitere Kleinfahrzeuge; die rumänische Marine hat etwa die gleiche Größe.

— R —

Sport an Bord

„Hurrikan Emsstein“

Wir riefen von See aus den „SC Chicagoer Wanderers“ an und machten für den Einlaufftag in Chicago ein Spiel ab. Während des Treffens wurden laufend Spieler ausgetauscht und ausprobiert. Das Ergebnis war entsprechend hoch. Wir verloren 3:17! Kannten aber nun unsere Elf. Dieses Spiel wurde zusammen mit den „Wanderers“ als Gründung unserer Schifffahrtsgesellschaft gehörig gefeiert. Gleich am nächsten Tag spielten wir Emsstein gegen die „Francisca Sartori“ und gewannen 5:2. Nur wenige Tage später konnten wir ein Spiel in Toronto gegen die Mannschaft des norwegischen Dampfers „Bengazi“ mit 5:1 gewinnen. Nachdem während der Deutschlandliegezeit Sporttrikots und Fußballschuhe angeschafft worden waren, schlugen wir in Montreal unser Schwesterschiff MS „Lahnstein“ mit 8:1 Toren.

Glücklich doch leicht angeschlagen verließen wir den vom Regen stark aufgeweichten Platz, um am nächsten Tag dort wieder gegen die „Montrose“ anzutreten. In einem harten aber fairen Kampf, bei dem schon nach fünf Minuten unser rechter Verteidiger ausfiel, und wir mit 10 Mann weiter spielen mußten, wurden wir mit 1:3 Toren geschlagen. Allerdings hatten wir Torchancen genug, aber unserem ganzen Sturm steckte noch das Spiel des Vortages in den Beinen und die sonst so gefürchtete Schußkraft fehlte. Zwei Pfosten- und ein Lattenschuß lassen jedoch erkennen, daß unser Gegner nur mit Glück gewonnen hatte. In Cleveland konnten wir diese Niederlage im Spiel gegen die „Tindfjell“ mit 9:1 wettmachen. Nun wurde sich für das Rückspiel gegen die „Wanderers“ vorbereitet. Leider war unser rechter Verteidiger immer noch nicht wieder fit, so daß wir in Chicago mit einem Mann Ersatz spielen mußten. Die restlichen Besatzungsmitglieder waren als Schlachtenbummler mitgekommen und der Beifall nahm kein Ende, als wir nach 9 Minuten unser 2:0 schossen. In der 13. Minute verwandelten unsere Gegner einen Elfmeter zum 2:1. Kurz vor der Halbzeit konnten wir unseren Vorsprung auf 3:1 erweitern. Aufatmend gingen wir mit diesem Ergebnis in die Halbzeit. In der zweiten Halbzeit versuchten unsere Gegner mit allen Mitteln, den Anschlußtreffer zu erzielen. Wir zogen jedoch beide Halbstürmer zurück, und ein Elfmeter wurde gehalten. Ein großes Handicap war für uns die ameri-

kanische Spielweise. Nur unser leicht angeschlagener linker Läufer wurde in der Halbzeit ausgetauscht, während die „Wanderers“ laufend ihre abgekämpften Spieler auswechselten, so daß wir immer gegen frische, ausgeruhte Spieler kämpfen mußten. Am Spielschluß stand es immer noch 3:1! Vom Trainer der „Wanderers“ wurde uns mitgeteilt, daß wir die erste Schifffahrtsgesellschaft seien, von denen die „Wanderers“ geschlagen wurden. Schon jetzt wird weiter für die nächste Begegnung in ca. 2 Monaten in Chicago trainiert. Auch ein freier Nachmittag in Detroit wurde trotz des regnerischen Wetters genützt, um ein weiteres Spiel auszutragen. Wir forderten die Mannschaft der „Grindfjell“, eine der besten Mannschaften im Skandinavienpokal, heraus und konnten sie mit 6:2 Toren schlagen. Nach den ersten 15 Minuten in Toronto gegen die „Manchester Progress“ hatten wir uns warm gespielt und konnten ihren Überraschungsangriff, der zum 1:0 führte, durch ein Gegentor wettmachen. Trotz viel Pech glückte uns kurz vor Schluß der ersten Halbzeit der Führungstreffer. Gleich zu Beginn der zweiten Halbzeit drehte unser Sturm gewaltig auf. Ball für Ball knallte unhaltbar ins Tor und bei Spielende stand es 11:1 für uns.

Besonders zu erwähnen ist auch das große Verständnis und Entgegenkommen des Kommandos, so daß unsere Mannschaft, in der Offiziere, Ingenieure, Deck-, Maschinen- und Bedienungspersonal spielen, immer vollzählig antreten konnte.

Axel Dirks

„Karen Boltten“



Wir trafen unser Schwesterschiff die „Charlotte Boltten“ in Tampico und man forderte uns, nachdem das Stichwort „Fußball“ gefallen war, zu einem Spiel auf. Die erste Halbzeit stand gut für uns und wir gingen sogar mit 2:1 in Führung. Doch dann machte sich das bessere Training und Zusammenspiel der Gegner bemerkbar. Mit einem 7:2 für die Herausforderer kamen wir geschlagen an Bord. Trotzdem hatte der Sportgeist gesiegt, denn alle waren nun begeistert von dem Gedanken weiterzuspielen.

In Savannah schon kam es zu unserem nächsten Spiel. Eine Mannschaft des Schiffes „Woltersum“ (holl.) wollte gegen uns antreten. Am Abend nach allgemeinem Feierabend trafen wir uns. Es war ein schönes, faires Spiel und mit der untergehenden Sonne erkämpften wir mit einem 6:1 unseren ersten Sieg. Es kam bald zu einem nächsten Treffen. In Hamilton auf den Bermuda-Inseln lagen wir mit einem englischen Schiff, der „Essequibo“, zusammen. Wir befürchteten erst die berühmte englische Fußballkunst. Doch entweder spielen wir nun durch unser übereifriges Training einen guten Fußball oder die Engländer hatten ihren schlechten Tag. Auf jeden Fall errangen wir uns den nächsten schönen Sieg mit einem entschiedenen 6:0.

Durch zwei so siegreiche Spiele recht mutig geworden, wollen wir nun keine Chance mehr verpassen und jedem Aufforderer ein hartes aber faires Spiel liefern.

Jürgen Thevagt

Fortsetzung Seite 16

Seeleute auf der Höhe (2100 m)

Vom Wachmann geweckt, aus der Koje springen und unter die eiskalte Dusche, war an diesem Tage eins. Alles ging schneller und freudiger. Das war auch verständlich, denn wir brauchten heute nicht zuzutören, sondern hatten zwei freie Tage genommen, um eine Fahrt nach Guatemala-City zu starten. Fünf muntere Besatzungsmitglieder hatten sich dem III. Offizier angeschlossen.

Engzusammengedrängt sitzen wir in dem „Litugua“, der uns von Puerto Barrios über eine erst nach dem Kriege erbaute Straße in die Metropole dieses Landes bringen soll. Links und rechts, an den Berghängen wachsen tropische Pflanzen, wie zum Beispiel Kakteen, Palmen und ähnlichen. Vereinzelt liegen kleine Ortschaften in der Nähe unseres Weges. Schilf, Lehm und Palmenblätter bilden den Hauptbestandteil der Hütten. Größtenteils sind die Bewohner Indianer und Mestizen, die heute ihr tägliches Brot hauptsächlich als Plantagenarbeiter oder Viehhirten verdienen. Wegen des Viehtreibens wird die Fahrt des öfteren verlangsamt oder sogar gestoppt; denn die Rinder und Schafe werden zu ihren Weideplätzen über die Straße getrieben. Eine Arbeit, die trotz zahlreicher Gauchos recht langsam voran geht. Vereinzelt wird herzhaft gegähnt. Müde ist allerdings niemand. Die Ohren drücken und rauschen, das Hörvermögen sinkt beträchtlich. Dies ist ein Zeichen dafür, daß es bergauf geht. Etwas anderes ist dafür aber eingeschlafen, das sind unsere Beine. So kommt die kleine Erholungspause nach 170 km nicht nur dem Fahrer, sondern auch uns sehr gelegen.

Die Fahrt geht weiter, wir rumpeln durch Felsenschluchten und kurven in Serpentin. Langsam, aber stetig, ändert sich das Landschaftsbild. Die anfänglichen Tropenpflanzen verschwinden, sie werden von Laub- und Nadelbäumen verdrängt. Während wir im Hafen nur mit Shorts bekleidet waren, kann man hier ohne weiteres eine lange Hose und ein Jackett vertragen.

Kurz vor Mittag betreten wir nach zweimaligem Verlaufen unsere Agentur. Freundlichst werden wir empfangen und nach einer deutschen Pension (Mertins) geleitet, die für die beiden nächsten Tage unsere Bleibe sein soll. Höchst überrascht über die freundlichen Zimmer halten wir Einzug.

Nachmittags fahren zwei Wagen bei der Pension vor. Unser Hauptagent nebst Gattin und ein Mitarbeiter holen uns zu einer Fahrt nach Antigua, der ehemaligen Hauptstadt des Königreiches Guatemala ab. Unser Weg führt unter anderem an der Villa des Präsidenten der República de Guatemala vorbei. Auch jetzt geht es noch bergauf. 2100 m — in einer solchen Höhe waren einige von uns noch nie.

Doch nun taucht plötzlich eine Märchenstadt vor uns im Talkessel auf, eine Stadt, die anscheinend nur aus Ruinen besteht — Antigua. Aber beim Näherkommen entdeckt man doch, daß ein großer Teil bewohnt ist. Nur das Äußere hat man nicht verändert, um das Historische zu erhalten. Was hat diese Stadt nun aber eigentlich auf sich?

1541 wurde Antigua, die damalige Hauptstadt Guatemalas, durch Wasserausbrüche des Vulcano de Agua (3900 m), welcher im Süden liegt, teilweise zerstört. Neuaufgebaut bekam sie 1566 vom spanischen König Phillip II. den Namen „My Noble y Muy Geal Ciudad de Santiago de los Calleros de Guatemala.“ Gleichzeitig wurde sie eine der drei Hauptstädte des spanischen Reiches in Amerika. (Lima und Mexiko).

1717 ereignete sich die erste größere Naturkatastrophe. Die 40 000 Einwohner zählende Stadt wurde durch die Lavamassen des Vulcano de Fuego und einem Erdbeben zerstört. 3000 Häuser sowie die meisten Kirchen und Klöster wurden dem Erdboden gleichgemacht. Die Obdachlosen fanden in den umliegenden Ortschaften eine neue Heimat.

Wiederaufgebaut wurde die Stadt vom Gouverneur de Rivas, doch die nun 60 000 Einwohner zählende Gemeinde wurde von einer zweiten Katastrophe im Jahre 1773 heimgesucht. Die zu diesem Zeitpunkt auf der Höhe ihres Ruhmes stehende Stadt, wurde erneut durch ein starkes Erdbeben erschüttert. Die Bevölkerung flüchtete während der Stöße auf Felder und freie Plätze, um von den einstürzenden Fassaden nicht lebendig begraben zu werden. 10 Minuten nach dem ersten Beben folgte ein zweites. Dieses Mal jedoch weitaus stärker; es war so furchtbar, daß die Stadt innerhalb der nächsten Minuten in einen Trümmerhaufen verwandelt wurde.

1850 wurde die Kirche La Merced, das Kloster Santa Catarina und der Palast Ayupatinalimo wieder aufgebaut. Mittlerweile bevölkerte sich die Stadt von neuem. Nachdem die Regierung von Guatemala Antigua als nationales Monument bezeichnet hat, dürfen neue Häuser nur in dem damaligen Kolonialstil erbaut werden. Antigua wird heute mit Recht als das Pompeji Amerikas bezeichnet. — Nun wollen wir uns in der kurzen Zeit, die wir hier oben sind, das Wichtigste ansehen. Der erste Weg führt zur Kathedrale, welche ehemals die prächtigste Kirche der Stadt war. 1542 begann der Bau, 1560 war er vollendet. Heute stehen nur noch die äußeren Mauern dieser als Basilika erbauten Kirche sowie kleiner Teile der Gewölbe. Vereinzelte Wandgemälde lassen auf den großen Prunk dieser Kirche schließen.

Gegenüber liegt die Universität Don Carlos, erbaut im maurischen Stil. Seit 1677 fanden regelmäßig Vorlesungen für Jura, Medizin, Theologie und Fremdsprachen statt. Eine große Sammlung von Gemälden und Holzschnitzereien, Altären und kirchlichen Ornamenten aus den zerstörten Bauwerken der Stadt befinden sich heute in diesem als Museum ausgebauten Gebäuden.

Charakteristisch für Antigua als spanische und damit römisch-katholische Stadt sind die vielen Klöster. Das bekannteste ist neben De Christo, La Merced und La Coñpania de Jesus das Kloster von San Francisco. Die Westfassade mit zwei massivkonstruierten Türmen wurde durch die Naturkatastrophen 1733 fast vollständig zerstört. Die anderen Teile hielten stand, fielen aber 1917 einem neuen Erdbeben zum Opfer. Die Reste der Basilika weisen noch heute auf die Würde dieser Häuser hin. Vor kurzem fand an diesem ehrwürdigen Ort, nachts unter freiem Himmel bei Mondschein und Kerzenlicht, die Aufführung der 9. Sinfonie von Ludwig van Beethoven statt. Ganz Antigua war an diesem Abend auf den Beinen, um sich diesem Kunstgenuß, eingebettet in echte Romantik, hinzugeben.

In Antigua blühte vor einigen Jahren der Fremdenverkehr, so wird auch heute der damit zusammenhängende Handel mit Souvenirs, Glücksbringern u. ä. aufrecht erhalten. Vor den historischen Denkmälern, auf den Straßen, überall, wo man seinen Fuß hinsetzt, wird man angehalten, etwas Besonderes zu kaufen. Den Wert der angebotenen Waren kann man als Außenstehender und Laie in keiner Weise erkennen. Die Preise gehen durch einfaches Handeln oft um 50 Prozent und mehr zurück.

Mit sinkender Sonne machen wir uns wieder auf den Heimweg. Nach einem kurzen Drink in der Villa des Herrn Bunge erwartete uns in unserer Pension ein Abendessen mit mehreren Gängen. Doch was geschieht nun? So fragen wir uns und einen deutschen Mitbewohner der Pension. Er sei selber noch sehr jung und habe einiges Interesse am Nachtleben, solange es im erträglichen Rahmen bleibe. Er müsse uns aber leider enttäuschen, denn in der City seien nur drei bis vier Nachtlokale. Sie seien aber sehr teuer. Empfehlen könnte er uns „El Gallito“, welches einem ehemaligen Berliner gehöre.

Also auf zum El Gallito. Schon beim Öffnen der Tür klingen uns eigenartige Musik und Rhythmen ans Ohr. Das kann nur eine Marimba sein! Wir haben Recht; von einer 14 Mann starken Band spielen acht auf einer langen, zweitaligen Marimba, einem Schlaginstrument. Uns zu Ehren läßt Herr Müller, der Besitzer, nach einer kurzen Begrüßung einige deutsche Lieder spielen.

Die Fortsetzung unserer Streifzuges durch die Prärie findet im „Cocos“ und „Givanni“ statt. Einige tanzen, die anderen erzählen sich was, es wird gelacht und gescherzt. Keiner nimmt dem anderen etwas übel, auch wenn dieser noch so durch den Kakao gezogen wird.

Dann machen wir das einzig Richtige, brechen unseren Streifzug ab und legen uns schlafen. Ein Tag, an dem wir viel gesehen, erlebt und Eindrücke gesammelt haben, ist damit zu Ende. Nach dem Frühstück, das uns von Indianerinnen serviert wurde, fahren wir mit einem Bus zu dem Relief von Guatemala. Wir sind über die hohen Berge und tiefen Täler, also über die Höhenunterschiede, überrascht. Die Gipfel einiger Vulkane liegen über 4000 m hoch.

Nachdem wir die Villa des Präsidenten bereits bewundert hatten, ziehen wir nun zum Regierungsgebäude weiter. Ein dienstfertiger Fremdenführer, der leider nur Spanisch spricht, nimmt uns in Empfang und führt uns in den prunkvollen Ballsaal. Auf einer Bühne sind die Plätze für den Präsidenten nebst Gattin und dessen Minister. Handgewebte Teppiche, welche die Unterwerfung der Indianer von den Spaniern zeigen, verzieren die Wände.

Neben der Kathedrale, die leider gerade jetzt renoviert wird, befindet sich eine kleine primitive Markthalle. Hier und in den umliegenden Geschäften bieten die einheimischen Indianer ihre Waren an. Das viele Gewebe fällt uns besonders auf. Wandteppiche, Tischdecken mit Servietten, Jacken, Taschen — alles mit der Hand gearbeitet — findet man hier vor. Bevor wir einkaufen, schauen wir uns erst einmal alles genau an, um Vergleiche ziehen zu können. Um sicher zu gehen, werden wir von einer Agenturangehörigen begleitet, die im Handeln kundig ist.

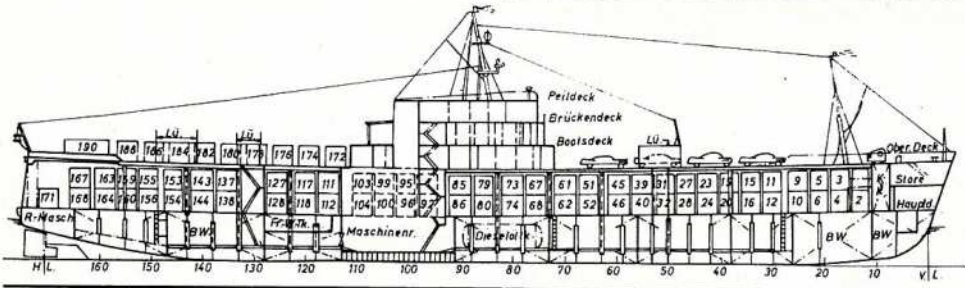
Die Uhr rückt unerbittlich vor. Wir müssen unsere Sachen packen und Abschied nehmen. Wir bedanken uns bei Frau Mertins und vor allen Dingen beim Vorsitzenden des deutschen Clubs in Guatemala. In der Agentur sagen wir Herrn Bunge und seinen Mitarbeitern auf Wiedersehen. Als äußeres Zeichen unseres Dankes überreicht der III. Offizier einen Blumenstrauß. Wir wissen, daß wir damit natürlich in keiner Weise das ausgleichen können, was sie alles Gutes an uns getan hatten.

Die Heimreise im wiederum voll besetzten Bus verlief verhältnismäßig ruhig. Es wurde wieder gegähnt, wie auf der Hinfahrt, diesmal aber nicht wegen des Knackens in den Ohren, sondern, weil wir nach dem vielen Gesehenen und Gehörten tatsächlich müde waren. Nach kurzem Zurückmelden fielen wir in unsere Kojen. Zwei Tage, die uns allen wohl unvergessen bleiben, lagen hinter uns. In ein paar Stunden beginnt der Alltag wieder, und wie immer wird es dann heißen „törn to!“

Uwe Vogt

2000 Tonnen Stückgut in 6 Stunden

ohne Ladegeschirr laden oder löschen können Schiffe wie die hier abgebildete „Floridian“ (4684 BRT) der Erie und St. Lawrence Corporation. Diese Containerschiffe gehen mit dem Heck an die Pier. Bewegt und gestaut wird die gesamte Ladung per Gabelstapler. Interessant ist, daß in den Decks unter der Fahrbahn der Gabelstapler, dem Hauptdeck, nur Ballast gefahren wird, wie der Seitenriß zeigt. Nach Tankern und Massengutfrachtern sind diese Containerschiffe der dritte Frachtschiffotyp ohne eigenes Ladegeschirr.



500 Tonnen pro Stunde und nur ein Winchmann

Vom Klappläufer an der Rah (einfach, doppelt oder spanisch) bis zum Ladebaum für Dampfer war kein weiter Weg. Mit diesem Prinzip des Ladebaums jedoch schien die Entwicklung der bordeigenen Ladetechnik lange Zeit zu stagnieren. Als das erste Flugzeug der Welt seine ersten Metersprünge vollführte, bestand das Ladegeschirr aus Ladebäumen und Winden. Heute, knapp 60 Jahre später, befördern riesige Düsenclipper die Fahrgäste in ein paar Stunden über den Atlantik. Auf unseren Schiffen wird immer noch mit Ladebaum und Winden gearbeitet.

Hie und da ein paar Kräne an Deck, ein deutsches vervollkommnetes Schwergutgeschirr, das schien der ganze Fortschritt zu sein. Gewiß, die flinken Kulis mit Riesenkräften, die kleinen Gabelstapler, veränderten das Bild und die Methode an der Kai. Aber an Bord blieb alles beim Alten. Nur für Autos gibt es wirklich Neues. Ein waagrecht ausfahrbarer

Träger mit Laufkatze und einer Art Fahrstuhl, mit dem Autos durch eine Ochsenpforte durch die Bordwand geladen und gelöscht werden, ist das Allerneueste auf diesem Gebiet. Jedoch nur für Autos und obendrein noch auf einem Fahrgastschiff, wohl dem fortschrittlichsten, das fährt, der britischen „Canberra“.

Daß Tanker und Massengutfrachter auf eigenes Ladegeschirr ganz verzichten, kann man nur als einen landseitigen Erfolg im Fortschritt der Verladetechnik beurteilen. Diese Schiffe haben sich dafür in Abhängigkeit von Spezialhäfen begeben.

Dennoch hat es den Anschein, als ob in der Verladetechnik der Schiffe selbst nun endlich neue Wege beschritten würden. Aller Voraussicht nach werden nämlich kombinierte Massengut- und Containerschiffe der Zukunft wieder eigenes Ladegeschirr haben. Das ist so konstruiert, daß ein einziger Mann 500 Tonnen Schüttladung pro Stunde löschen kann. Mit Containern soll dieses Geschirr 10 000 Tonnen und mehr in 70 Stunden schaffen. Gabelstapler mit Paletten haben sich bereits durchgesetzt. Container sind im Vormarsch, und wenn dieses neue Ladegeschirr für Schüttladung und Stückgut (in Containern) sich bewährt, dann hätte man den Trockenfrachter ohne Mast und Ladebaum, der in jedem Hafen in „no time“ mit eigenem Geschirr (zur Not auch mit eigener Besatzung) laden und löschen hönnte. Dann hätte auch die Verladetechnik an Bord den Anschluß an den allgemeinen technischen Fortschritt gefunden.

Wie arbeitet dieses neue Ladegeschirr?

Es ist eine zusammenklappbare Brücke quer über die Luken, die längsschiffs sämtliche

Luken befahren kann. Sie ist ausgerüstet mit Greifern, Laufkatze, Schüttelrampe und teleskopartig nach Land zu ausfahrbarem Ladebaum (als Verlängerung der Brücke), der Greifer, Containergeschirr oder Förderband bis zu 30 Meter querab von der Bordwand arbeiten lassen kann. Dabei fährt die Kabine des einen Mannes, der Winch- und Decksmann in sich vereinigt, mit der Brücke von vorn nach achtern, und mit der Laufkatze von der Luke nach außenbords hin und zurück.

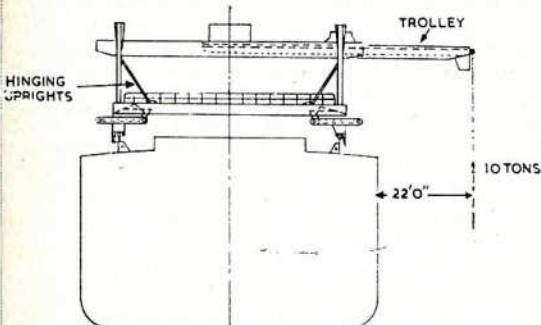
Hier sind, scheint uns, wirklich neue Überlegungen angestellt worden und neue Ideen verwirklicht. Diese „Algonquin“-Verladeeinrichtung von Mac Gregor International und Clarke Chapman & Co., die mit dem bisher erreichten Minimum an Menschenkraft und dem Maximum an Zeitersparnis unabhängig von Hafen- und Kaianlagen arbeitet und obendrein noch einen Massengutfrachter in ein Containerschiff verwandeln kann, weist viele Merkmale auf, die gerade auf diesem Gebiet das Herkömmliche abgelösen in der Lage wären. Wie die deutsche Mac Gregor Gesellschaft m.b.H. Bremen mitteilt, wird diese Verladeeinrichtung zur Zeit in Newcastle erprobt und soll auf einem norwegischen Massengutfrachter eingebaut werden. —Schp—

Turbinen für Supertanker

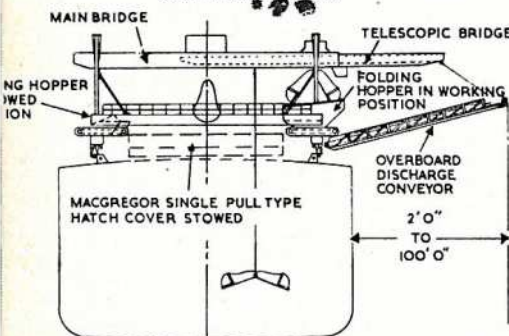


„George L. Parkhurst“

Nicht nur der Großdiesel ist im Vordringen, sondern auch die Schiffsturbinenanlagen, deren Grenze bisher bei etwa 22 000/20 000 WPS (max/min) für 69 000 tdw-Tanker lag. Die größte in den Niederlanden gebaute Schiffsturbinenanlage ist jetzt von der Werkspoor N.V., Amsterdam, fertiggestellt worden und leistet etwa 26 500 WPS. Diese Maschine ist für den ersten der drei etwa 86 000 tdw großen Tanker bestimmt, die von der Verolme Verenigde Scheepswerven, Rozenburg (Niederlande), für die ESSO-Gruppe gebaut werden. Dieser Ezzo-Tanker ist in der zweiten Hälfte des Septembers 1961 im Baudock aufgeschwommen. Die Kiellegung erfolgte vor einem Jahr. Das Riesenschiff ist 260,8 m ü. a. lang, 34,29 m auf Spanten breit und wird einen Tiefgang von über 19 m haben! Der Bau dieses Schiffes mit einem derartigen Tiefgang beweist die Richtigkeit der Anlage von Tiefwasserhäfen (Europoort für Rotterdam, Scharhörn/Neuwerk für Hamburg usw.). Die Riesenturbine wird dem Tanker eine Geschwindigkeit von 17,5 Knoten geben. W. N.

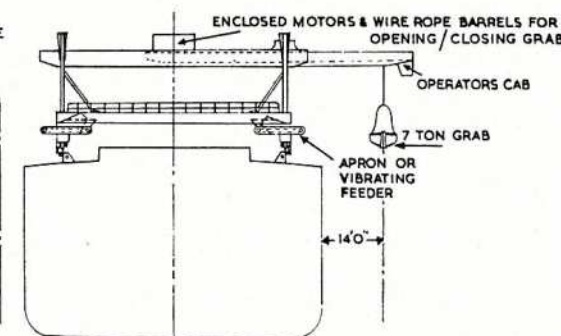


„ALGONQUIN“ LOADING/UNLOADING EQUIPMENT ARRANGED FOR LOADING PALLETIZED OR CONTAINERISED CARGO.



„ALGONQUIN“ LOADING/UNLOADING EQUIPMENT IN WORKING POSITION DISCHARGING BULK CARGO VIA OVERBOARD DISCHARGE CONVEYOR. DISCHARGE CAPACITY 500 TONS/HR.

OTHER CAPACITIES ALSO AVAILABLE.



„ALGONQUIN“ LOADING/UNLOADING EQUIPMENT IN WORKING POSITION DISCHARGING OR LOADING BULK CARGO VIA GRAB.

Städte, die im Meer versanken

Pastor Jürgen Spanuth, ein ernsthafter Laienforscher, ist fest davon überzeugt, daß das sagenhafte Atlantis vor seiner nordfriesischen Heimat, in Sichtweite von Helgoland, versunken ist. Froschmänner und Taucherglocken wurden eingesetzt. Sie fanden — kein Atlantis. Pastor Spanuth glaubt immer noch an sein Atlantis. Es kann nicht unsere Aufgabe an dieser Stelle sein, in den Streit der Meinungen einzugreifen. Wir berichten, was man so weiß: „Was ist mit Atlantis, der versunkenen Welt, und was mit den Städten, die im Meere versanken?“

Eigentlich wissen wir nichts von Atlantis. Zwar hat uns der griechische Philosoph Plato Regierungsform, Transportwesen und Handel von Atlantis genau geschildert, aber belegt hat Plato seine Berichte nicht.

Wir müssen annehmen, daß das sagenhafte Land — wenn überhaupt — etwa mit der Sintflut der Bibel (die Bibel erwähnt auch andere Schriften) versunken ist. Ernsthafte Forscher nehmen an, daß der Kontinent zwischen Europa, Afrika und Amerika etwa 10 000 v. Chr. versunken ist, aber Reste von ihm beiderseits des großen Wassers erhalten blieben.

Pastor Jürgen Spanuth ist dem Nordsee-Atlantis verfallen. Er weiß, daß manche größere Städte im Meer versanken, und daß das ihm benachbarte Husum wahrscheinlich entstand, weil der Wasserwolf Rungholt fraß. Rungholt?

An den deutschen Küsten sind zwei Städte versunken, deren Namen im Volksmund lebendig sind. Vineta, an der Ostsee, und Rungholt, an der Nordsee. Sage und Tatsache mischen sich in den Darstellungen, die heute die Küstenmenschen von diesen Vorgängen erzählen.

Die Bewohner von Usedom, der pommerschen Ostseeinsel vor dem Stettiner Haff, meist Fischer, sind bereit zu beschwören, daß sie des Nachts die Glocke von Vineta hören. Und die Fischer an den nordfriesischen Küsten wissen mit Sicherheit zu sagen, daß Rungholts Tote sie auf ihren Fahrten begleiten.

In Usedom sprechen die Einwohner von einer unendlich reichen Seestadt, die draußen auf der Höhe ihres Streckelberges versunken ist. Nach dem Namen dieser Stadt, Vineta, ist eine Sandbank benannt, die sich vor Usedom hinzieht. Als hier am 14. August 1771 zwei holländische Schaluppen aufliefen, entsandte die preußische Regierung eine Kommission, die den Boden der Untiefe untersuchen sollte. Die Herren behaupteten, Marmormauern und Alabasterpfeiler festgestellt zu haben, leider hatten sie versäumt Beweisstücke zu liefern. Den Usedomern schwoll die Brust, sie hatten recht gehabt. Am 24. Juli 1891 lief der Passagierdampfer „Cuxhaven“ auf der Sandbank auf. Einige Leute ertranken. Von ihren Leichen fand man nie eine Spur. Nun stand es für die Usedomer fest, Vineta behält die Toten, „die größte Stadt nach Konstantinopel ist vor Usedom versunken“.

Als man später mit modernen Taucherausrüstungen die Untiefe abschnitt, fand man mehr Felsblöcke — es waren Findlinge — als man erwartet hatte. Die nüchternen Hafenhauer holten sie herauf und bauten aus ihnen die Mole von Stralsund. Heute dürfen wir mit leidlicher Gewißheit annehmen, daß im 12. und 13. Jahrhundert an der Peenemündung eine große Stadt gelegen hat, die einstmal „Jumnes“ hieß! Aus dem wendischen Jumnes wurde durch Lateinisierung und Sprachverhuzzung Vineta. Dieses Vineta ist ein großer Hafen gewesen, fünfmal haben die Dänen ihn zerstört, zuletzt 1120. Seit dieser Zeit lag Vineta verödet und verlassen, ein Ruinenfeld. In der größten aller historischen Sturmfluten der Ostsee, in der riesenhaften Allerheiligen-Flut von 1305 (die Jahreszahl liegt nicht genau fest), versanken die Türme der Stadt im Meer. Die Flut war so stark, daß sie die Insel Ruden von Tügen trennte und den Gau Jom der Insel Usedom überspülen konnte. Vineta hat es gegeben. Vineta ist in der Fluten Schoß gesunken, doch schwerlich „lassen ihre Zinnen gol-

dene Funken widerscheinend auf dem Spiegel sehn“. Der Sand der Ostsee hat sie längst begraben.

Rungholt ist nach allen Forschungsergebnissen keine Stadt gewesen, nicht einmal ein Hafen, sondern ein Bauernstädtchen hinter dem Deich. Der Boden, auf dem Rungholt lag, hatte sich im Laufe der Jahrhunderte allmählich gesenkt, die Deiche waren nicht erhöht worden. Die Dörfer waren reich, stolze Bauern bestellten ihre Äcker, wertvolles Vieh stand in den Ställen. Am Marcellus-Tag des Jahres 1362 stieg urplötzlich der Blanke Hans, die sturmgepeitschte Nordsee, über die vernachlässigten Deiche. Dreißig Kirchspiele fraß der Wasserwolf. Rungholt war das bedeutendste. Wer sich vor der stürzenden Flut retten konnte, wan-

Der Bandenchef, der ein U-Boot besaß

Auf Korsika, der französischen Mittelmeer-Insel, die einen Napoleon gebar (250 000 Einwohner), tobt der Krieg zwischen Schmugglern und den Zoll-Polizisten heftiger denn je. Viele Jahre war Ruhe, bis — ja, bis die Wellen der Bucht von Sagone die Leiche des Antoine Paolini ans Land warfen. Die Brust des Mannes war von Salven aus Maschinenpistolen zerfetzt.

Paolini hat die Zöllner gewarnt. Er hat auch die Italiener unterrichtet. Er hat gesagt: „Ich habe meine Leute fest in der Hand. Es geschieht kein Mord, kein Raub, keine Seeräubererei — nur Schmuggel. Wie wir das treiben wißt ihr, die Franzosen, die Italiener, die Spanier.“ Die Polizei wußte es. Sie wußte, daß Paolini ein U-Boot besaß. Wer will es einem Küstenmenschen verwehren, ein U-Boot zu besitzen? Andere sind Eigner schneller Rennboote, schnittiger Segler. Die Polizei wußte auch, daß der Häuptling der Schmuggler mit seinem U-Boot an verkehrsarmen, malarieverseuchten Küsten landete, um Ware zu übernehmen. Mit der „Quarantäne-Ware“, vor allem mit Zigaretten, belieferte er auf hoher See die „Fischer“ von Marseille, Genua und Barcelona. Er honorierte gut, er verlangte Sauberkeit im Geschäft. Es ist kein Fall bekannt geworden, daß er seine Auftraggeber oder seine „Fischer“ ihn betrogen.

Und eines Tages trieben ihn die Wellen auf den Strand. Hunderte von Frauen auf Korsika beteten für seine schwarze Seele, denn er war ein ungewöhnlich schöner Mann. Doch wer schoß ihn tot? Die Wellen der Bucht von Sagone plappern, doch sie plappern nichts aus.

Und nun tobt der Schmugglerkrieg. Die Polizei in Ajaccio, der Hauptstadt von Korsika, hat den Mord zur Kenntnis und zu den Akten genommen. Die Innenministerien in Paris, Rom und Madrid nahmen ihn zur Kenntnis. Interpol, die internationale Polizeiorganisation, wurde nicht bemüht. „Ich warne ...“ hatte Paolini gesagt. Er, der ein Abgott für unzählige Frauen Korsikas war, ein Idol der korsikanischen Fischerjugend.

Die Korsen sind eine Rasse eigener Art, daraus erklärt sich auch wohl die blutige Härte des Schmugglerkrieges. Unter Paolini gab es diese Härte nicht. „Ich liebe mein kleines Vaterland und bin um seinen Ruf für die Fremden besorgt ...“, erklärte er den Zöllnern. Eine Rasse eigener Art! Ligurer sind die Urväter der Korsen. Es kamen Griechen, es kamen Etrusker und Karthager. Seefahrer von allen Küsten des Mittelmeeres landeten und blieben zum Teil auch auf Korsika. Denn die Frauen sind dort bezaubernd schön. Die Bauern pflanzen in den

derte tiefer ins Land hinein. Es liegt die Vermutung nahe, daß das neu gegründete Husum (1354) sein rasches Wachstum den Zuwanderungen der Rungholt-Bauern verdankt.

An Englands Ostküste, so berichtet die Historie, versank einst das große und reiche Dunwich. Dunwich war eine alte römische Siedlung, einer der mächtigsten englischen Nordseehäfen. Dunwich versank unter einer schrecklichen Sturmflut des 14. Jahrhunderts. Zweihundfünfzig Kirchen soll die Stadt besessen haben.

An der Küste der Krim ertrank kurz vor der Zeitwende Khersonesus, eine große Skythen-Stadt. Die Skythen waren Reitervölker, warum sie sich eine Stadt am Meer bauten, weiß man nicht. Die Russen gruben Reste der Stadt aus, die wahrscheinlich unter einem Seebeben starb. Im Jahre 1692 ging Port Royal, der berühmte Seeräuberhafen an der Karibischen Küste, durch eine Sturmflut unter. Ungeheure Schätze müssen auf dem Grunde des Meeres liegen. Unzählige Expeditionen suchten nach dem Schatz der „Goldenen Horde“, doch keiner der Expeditionen ist mit Schätzen beladen heimgekehrt. Denn das Meer behält, was ihm gehört. Auch Atlantis.

Tälern die Edelkastanie, Oliven, Wein, die Bürger werken fleißig, die Fischer fangen Fische — und alle schmuggeln. Dunkle amerikanische Organisationen liefern über das internationale Tanger — Marokko — vor allem gute amerikanischen Zigaretten.

Auf Korsika schmuggeln alle, so oder so. Solange Paolini oberster Bandenchef war, war Ruhe. Heute tobt der Buschkrieg ... — top —

Ich, das Fruchtschiff

Als man mir das Ergebnis meiner 75 Reisen vorlegte, war ich doch ein wenig erstaunt.

Während meiner 6 Jahre Fahrzeit befand ich mich 1773 Tage 01 Std. 37 Min. auf See. Dagegen lag ich nur 137 Tage 02 Std. 33 Min. im Hamburger Hafen und in Frankreich 77 Tage 02 Std. 14 Min.

Aber gefahren bin ich, Tag und Nacht, genau 660 684 sm.

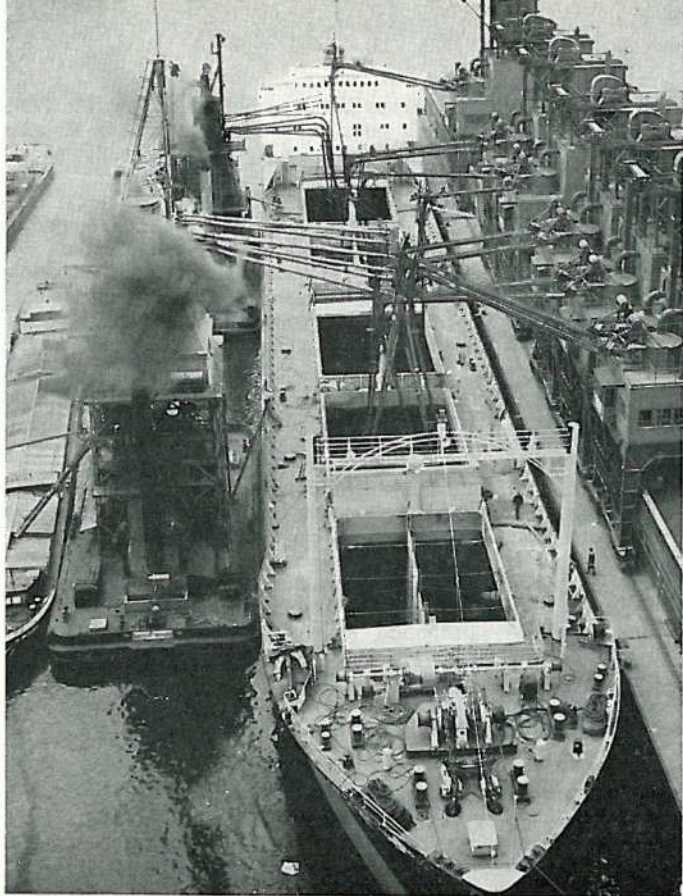
Das sind 1 223 587 km, mit anderen Worten, **ich bin ca. 30mal um unsere Erde gefahren.** Ich beförderte insgesamt 101 189 t Ladung.

Davon waren 6981,54 t ausgehende Tonnage und 93 208 t Bananen zurück. Würde man diese Ladungsmenge in Kühlwaggons der Bundesbahn umladen, so könnte man damit 6786 Waggons à 15 t füllen. Diese Waggons würden eine Strecke von immerhin 85 km Länge ergeben, 135 lange Züge à 50 Waggons — und ein kleiner Zug mit nur 36.

Die 93 208 t Bananen entsprachen 5 583 598 Stauden. Gewicht einer Staude also ca. 16 kg. Wenn man mit 70 Bananen an einer Staude rechnen würde, so wären das 390 851 860 Stück gewesen. Diese aneinandergereiht: 70 353 km, also könnte man bald eine Bananenkette doppelt um die Erde legen.

Man hat dann noch den Wert der von mir beförderten Tonnage berechnet. 0,60 DM für ein kg. Das ergibt: 55 924 800 DM. Also, ich bin ein vielfacher Millionär.

Das mögen nun für viele Menschen nur tote Zahlen sein, aber denen kann ich sagen, daß ich jederzeit in der Lage bin, für jeden deutschen Bundesbürger eine Banane pro Jahr von Westindien nach Deutschland zu befördern.

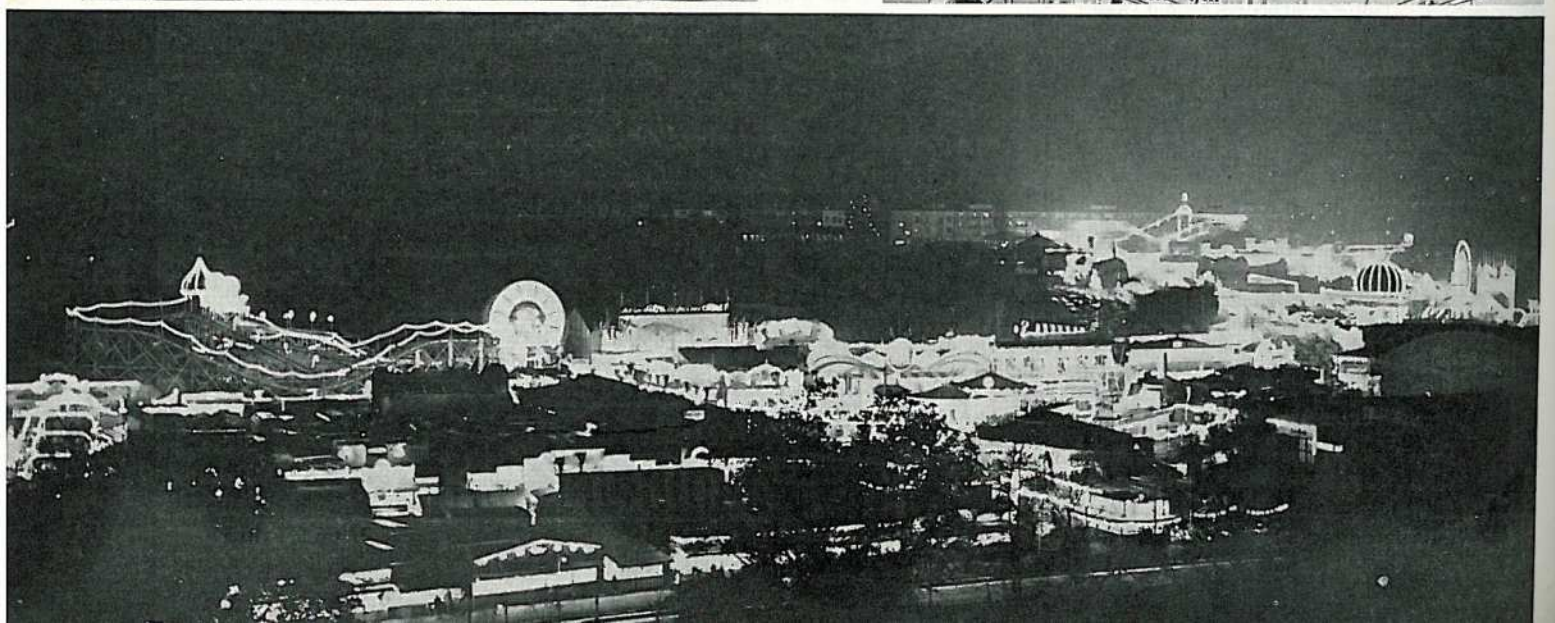
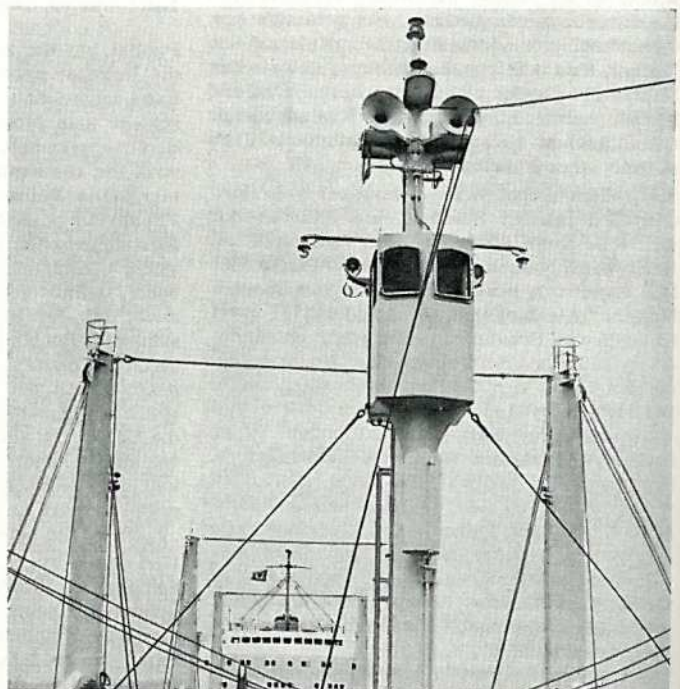
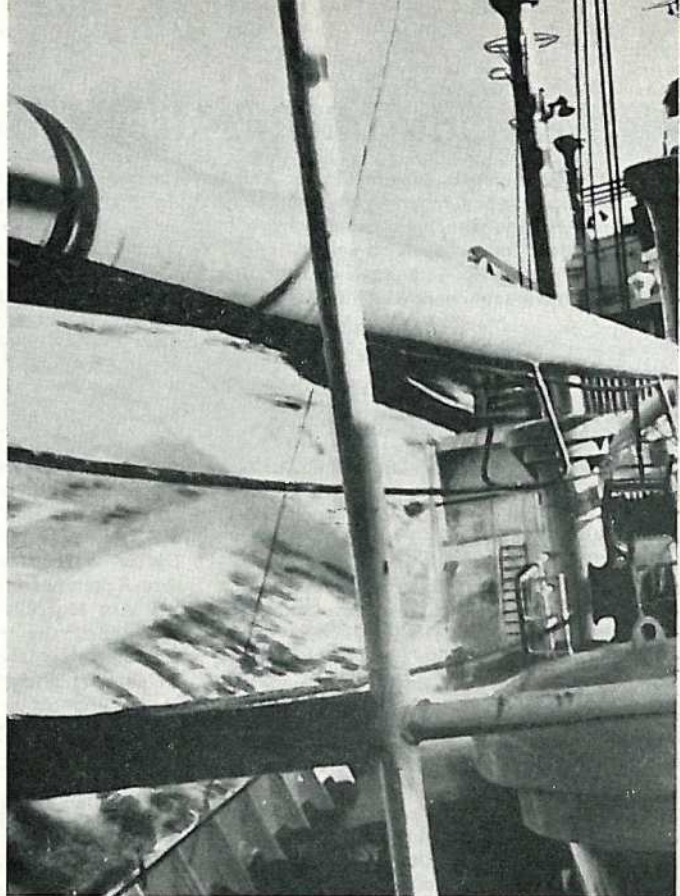
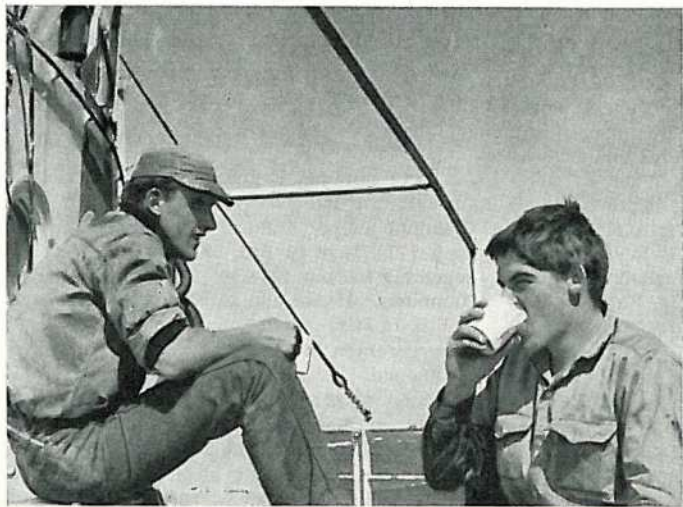


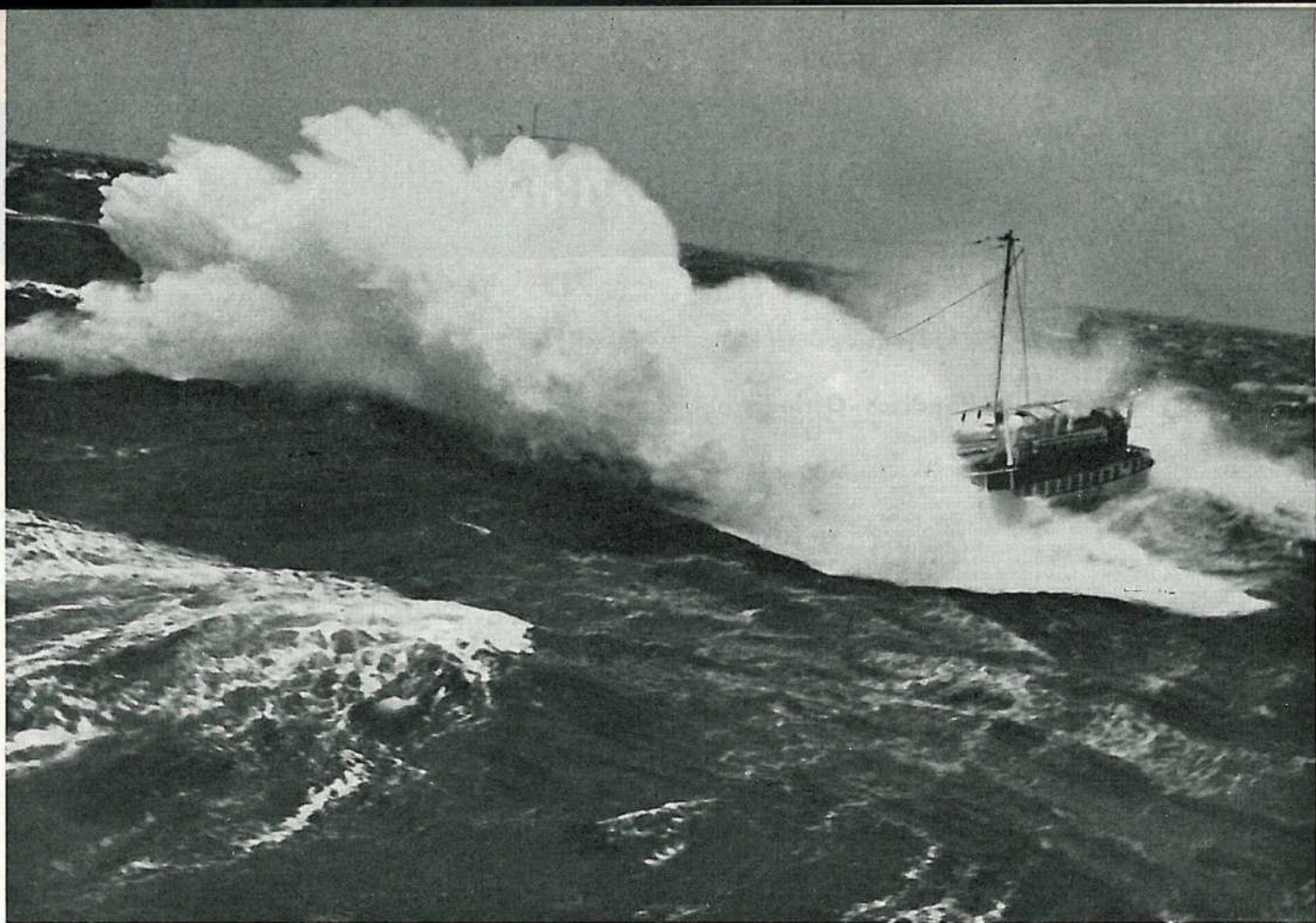
Wal dem een sien Uhl in 13 800 t Weizen löschie in Bremen MS „Regina“ einer Baseler Reederel in 15 Stunden. Da staunt und freut sich der Empfänger und der Seemann — wundert sich, daß immer die besten Häfen die kürzesten Liegezeiten haben müssen (links oben).

Das ist schon mehr als „holprige Chaussee“. (Wettbewerbfoto von Leichtmatrose Klaus Henning) — rechts oben.

Wenn doch alle Schnulzenfabrikanten sehen und erleben könnten, wie Seeleute wirklich aussehen und sind. (Foto aus einem reedereiseitig ausgeschriebenen Fotowettbewerb von Schiffskoch Walter Schmidt) — links Mitte.

Bremer Freimarkt bei Nacht (unten).





Die Mastkabine mit eingebauten Kommando-
elementen, die den Ausguck vollkommen
schützt, haben neuerdings auch Massengut-
frachter mit Brücke achtern und langem Vor-
deck, wie hier die „Scandia Clipper“ (siehe
Kehrwieder 7/61 „Vom Mastkorb zur Mast-
kabine“) — links.

Das fällt den Leuten an Land immer am schwersten zu begreifen, daß nämlich ein Schiff, fried-
lich im Hafen, mit einer Besatzung in Feiertagsstimmung, etwas ganz anderes ist, als ein Schiff,
auf See, einsam der höheren Gewalt preisgegeben, mit einer Besatzung im harten Einsatz von
Pflichterfüllung und Verantwortung.





Die Freiwache



Aus der Geschichte der Seeschifffahrt X.

Der Japan-Handel der Holländisch-Ostindischen Compagnie

Von Ludwig Dinklage

Viele Jahrhunderte hindurch blieb Japan von aller Welt abgeschlossen. Blättern wir einmal in seiner Geschichte, so finden wir, daß um 660 v. Chr. die japanische Zeitrechnung begann. Ein angeblicher Sohn der Sonnengöttin, der Tenno Jimmu, war der Gründer des Reiches und des Herrscherhauses. Ihm gehörte alles Land, das er seinen Beamten, den Schogunen, Daimyos und Samurais, zu Lehen gab. Über Korea wanderte chinesisches Kulturgut in das Inselreich ein. Um 400 n. Chr. folgte die Schriftkunst und 552 der Buddhismus. Immer noch hielt sich Japan streng von der Außenwelt abgeschlossen. Jeder Japaner, der sich mit Chinesen, Indern, Malaien oder sonst einem von der Außenwelt in Verbindung setzte oder ihn in das Land hineinschlepfen ließ, war dem Tode verfallen. Erst um 1550 gelang es den Portugiesen, Zutritt zu den Inseln zu bekommen und Missionare an Land zu setzen, die die Bevölkerung das Christentum lehrten. Viele Japaner ließen sich von dem Missionar Franz Xaver bekehren und taufen. Ihm folgten Johannes Ferdinand und Casmus Turenis. Die Zahl der Jesuiten nahm kein Ende. Immer mehr Japaner traten zum römisch-katholischen Glauben über darunter auch verschiedene Daimyos. Die Mönche brachten es sogar fertig, eine japanische Gesandtschaft nach Rom zu schicken, um dem Papst ihre Demut zu erweisen. Reich beschenkt kehrte diese wieder in ihr Vaterland zurück.

Leider aber waren die Jesuiten nicht nur die Vorkämpfer ihres Glaubens, sondern sie verfolgten auch ihre eigenen Pläne in der Politik. Ganz Japan wollten sie den Portugiesen in die Hände spielen. Eine Reihe von Daimyos und Samurais waren bereits auf ihrer Seite, und alle Vorbereitungen waren getroffen, den Tenno zu beseitigen, als die Verschwörung entdeckt wurde. Sofort griff der Schogun zu. Alle Christen, einerlei ob jung oder alt, ob arm oder reich und dazu die ganze Familie, wurden sofort gefangen gesetzt und ohne langes Federlesen enthauptet, verbrannt, der Länge nach durchgesägt, zerhauen, auf kupfernen Platten gebraten, erdrosselt, aufs Kreuz genagelt, an den Füßen aufgehängt, zwischen Mühlsteinen zerrieben, in siedendes Wasser geworfen und was sie sonst für qualvolle Todesarten erfanden. Selbst die Kinder wurden vor den Augen der Eltern in kleine Stücke zerhackt. Mit Stumpf und Stiel sollte das Christentum ausgerottet werden.

Dieses Morden begann im Jahre 1613 und hielt bis 1626, also volle dreizehn Jahre an. Es hatte denn auch den Erfolg, daß sich nicht ein einziger Christ mehr auf den Inseln befand.

Auf diese Weise wurde nicht nur das Christentum vollkommen ausgerottet, sondern auch alle Europäer von den Inseln verbannt. Kein Portugiese durfte mehr einen Fuß auf japanischen Boden setzen. Dieser strenge Abschluß von der Außenwelt hielt bis zum Jahre 1637 an. Erst jetzt erhielten die reformierten Niederländer das Vorrecht, mit Japan einen freien Kaufhandel zu führen.

Wie dieser freie Handel vor sich ging, soll uns der Wundarzt Walther Schultze, der im Jahre 1662 mit dem Fleuttschiff „Venenburg“ der Achtbaren Holländisch-Ostindischen Compagnie eine Reise nach Japan machte, schildern. Er schreibt in seinem Bericht vom 30. Juni 1663 darüber aus Batavia:

Eines Tages hieß es, daß der Kommandeur Borth eine Flotte für Japan auszurüsten hatte. Unter den dafür ausgewählten Schiffen befand sich auch die „Venenburg“, auf der ich als Wundarzt diente. Eine größere Freude konnte mir gar nicht widerfahren. Von Japan hatte ich schon viel Wunderbares gehört. Nun sollte ich es selbst erleben, denn es ist von allen ostindischen Ländern und Inseln immer noch das geheimnisvollste.

Neben vielen Burgen und festen Schlössern, in denen die Daimyos und Samurais wohnen, soll es hier viele große Städte geben. Man spricht von Meaco, Sakkay, Osaka und Nagasaki und auch von Jedo, wo der Kaiser von Japan, der Tenno, wohnt. Erst 1637, als das Christentum in Japan völlig ausgerottet war, erhielten wir reformierten Niederländer das Vorrecht, mit Japan einen freien Kaufhandel zu führen. Wir waren dabei jedoch in unserer Bewegungsfreiheit derart behindert, daß wir keine Gelegenheit fanden, über Glaubensfragen zu reden. Schließlich sind wir Holländer in Glaubensangelegenheiten erheblich toleranter als die Jesuiten.

Ein Dekret der Schoguns hatte der Achtbaren Holländisch-Ostindischen Compagnie zunächst die Stadt Firando als Handelsplatz zugewiesen. Ein paar Jahre später wurde es dann Nagasaki. Das war unser Ziel.

Mit drei Fleuttschiffen unter dem Befehl von Kommandeur Borth, darunter auch die „Venenburg“, segelten wir von Batavia ab.

Uns immer einander in Sichtweite haltend, segelten wir durch die Karimata-Straße in das Südchinesische Meer und erreichten ohne Zwischenfälle Kiuschu, die südlichste Insel Japans, an deren Westseite die Stadt Nagasaki liegt. Schon lange hatten wir die hohen Berge in Sicht, doch als wir die Stadt selbst erkannten, mußten wir drei Schüsse abfeuern. Das war das Zeichen für die japanischen Aufseher, mit ihren Soldaten an Bord zu kommen. Wir sahen auch bald darauf, wie sie uns in ihren Schuten entgegenruderten.

Kaum daß sie an Bord gekommen waren, mußten wir alle an Deck kommen. In eine

große Liste wurde jeder von uns eingetragen mit Alter, Namen und was wir an Bord zu tun hatten. Keiner durfte auf den Schiffen sein, der nicht Seemann war oder zu den Schreibern des Kaufmanns gehörte. Mir selbst als Wundarzt wurden Schwierigkeiten gemacht. Von einer Krankenbehandlung schienen die Japaner wenig zu halten. Wie ich von ihnen hörte, kennen sie kaum Mitleid. Wenn die Gesunden auch ihre Speisen kochen und die Getränke anwärmen, so wird das bei den Kranken nicht gemacht. Es gibt wohl einige Quacksalber, die Tee aus Wurzeln und Kräutern mischen und sie den Kranken eintrichtern, doch die übrigen Speisen und Getränke werden ihnen roh und ungekocht vorgesetzt. Auch vom Aderlassen wollen sie nichts wissen. So bleibt der Kranke meist sich selbst überlassen.

Nun waren wir vor Anker gegangen an der Stelle, die die Aufseher befohlen hatten. Die Flagge wurde niedergeholt, wir mußten unser Boot und die Schute zu Wasser setzen, die die Japaner mitnahmen. So blieben wir ohne eine Verbindung mit dem Land. Eine japanische Schildwache blieb an Bord, die jeden unserer Schritte genau beobachtete. Wehe, wenn wir etwas taten, was gegen den Erlaß des Schoguns verstieß. Selbst Abfälle und Unrat über Bord werfen durften wir nicht, wenn wir uns nicht den schwersten Strafen aussetzen wollten. Zwei japanische Sampans mit Soldaten umkreisten ständig jedes der drei Schiffe und paßten auf, daß keiner an Land schwamm oder sich ein Japaner an Bord einschmuggelte. Das war auf der Fleute „De Walvisch“ der Fall. Aber die Wachen hatten das gemerkt. Sie zogen den armen Kerl aus dem Kabelgatt, wo er sich versteckt hielt, und schlugen ihm dann mir nichts dir nichts den Kopf ab. Die Leiche wurde über Bord geworfen.

Nach ein paar Tagen kamen die Bonzen an Bord. Sie hockten sich mit untergeschlagenen Beinen an Deck nieder und ließen sich jede Kiste und jedes Faß öffnen. Damit aber jeder wußte, daß sie höheren Standes waren, mußten wir kostbare Teppiche an Deck ausbreiten. Zum Öffnen der Kisten und Kasten brach-

ten die Bonzen ihre eigenen Kulis mit. Die Bezahlung dieser Arbeitskräfte war natürlich unsere Sache. Über alle Waren wurde sorgfältig Buch geführt. Der Kaufmann, der Schiffer und die Steuerleute durften bei dieser Arbeit wohl zuschauen, doch zu sagen hatten sie nichts. Es geschah immer nur das, was die Bonzen anordneten.

Inzwischen war das ganze Schiff von oben bis unten durchsucht worden. Nichts blieb den Bonzen und ihren Kulis verborgen. Alles wurde in die Liste eingetragen. Dann wurde diese sorgfältig abgeschrieben, von dem obersten Bonzen unterzeichnet und gesiegelt und von einem Schnellläufer zum Schogun gebracht. Andere Bonzen hatten während dieser Zeit die Kajüten und Mannschaftsräume und selbst unsere Seekisten nach Gebetbüchern, Heiligenbildern, Kreuzfixen, Rosenkränzen, Paramenten, Devotionalien und Hauspostillen durchsucht. Alles was sie fanden, wurde in eine Tonne eingeschlagen und an Land geschafft. Dasselbe geschah mit allen niederländischen oder portugiesischen Münzen. Diese Fässer wurden dann verschlossen, versiegelt und an Land geschafft.

Die Soldaten hatten ebenfalls viel zu tun. Sie sammelten alle Waffen wie Musketen, Pistolen, Pieken, Säbel, Schwerter ein, nahmen aber auch die Luntens und das Pulver mit und brachten alles an Land. Am liebsten hätten sie auch noch unsere schweren Stücke mitgenommen, doch das war ihnen wahrscheinlich zu unständlich. So begnügten sie sich mit einer gründlichen Untersuchung der Geschütze, ob diese auch geladen waren.

Ein paar Wochen mußten wir hier warten, Tag und Nacht von den Posten bewacht. Endlich kamen die Warenlisten mit dem Siegel des Schoguns aus Jedo zurück. Nun ging erst das richtige Leben los. Alle Kisten und Kasten, Ballen und Fässer wurden durch die Kulis an Land gebracht und in den Packhäusern aufgestapelt. Vorher wurde natürlich wieder jedes Frachtstück versiegelt. Wehe dem Japaner, der sich an diesen Gegenständen vergriff. Man würde mit ihm kurzen Prozeß machen.

Die Packhäuser standen am Hafen draußen vor der Stadt und waren von einem hohen Zaun umgeben. Nur die Bonzen und ihre Hilfskräfte hatten hier Zutritt.

Keiner von uns, nicht einmal der Kaufmann oder der Schiffer durften an Land. Das war uns allen bei Todesstrafe verboten. Ich habe mich gewundert, daß sich ein so stolzes Volk wie das holländische eine solche demütigende Behandlung gefallen läßt, sind wir doch sonst in allen ostindischen und chinesischen Gewässern Herrscher und Könige und fürchten uns vor nichts. Vor den Japanern aber krochen wir ins Mausloch. Aber schließlich wollten wir ja mit ihnen Geschäfte machen und nahmen deshalb die unendlich vielen Erniedrigungen in Kauf.

Bei diesem langen Warten — es ging schon seit Wochen so — wurde unser Proviant knapp und die Köche hatten auch kein Holz mehr für ihre Herde. Der Schiffer wandte sich an den Fähnrich von der Schildwache. Das schien ein freundlicher Mann zu sein. Er gab dem Seevogt ein Zeichen und in kurzer Zeit wurde das, was wir brauchten, an Bord geschickt.

Endlich — wir schrieben bereits Oktober — war die Marktzeit gekommen. Von nah und fern fanden sich die japanischen Kaufleute in Dejima — so heißt der Platz, auf dem die

holländischen Packhäuser stehen — ein. Unsere Kaufleute von den Schiffen und ihre Diener durften nun endlich an Land und mußten ihre Waren ausbreiten. Den Platz verlassen durften sie aber auch jetzt nicht und sie durften auch nicht mit den japanischen Kaufleuten reden, die außerhalb der Palisaden in Zelten wohnten. Hunderte von Zelten standen dort. Der Schiffer, die Steuerleute und alle Schiffsgesellen aber mußten weiterhin unter strenger Bewachung an Bord bleiben.

Der Handel wickelte sich sehr schnell ab. Die holländischen Waren fanden reißenden Absatz. Die japanischen Aufseher sprachen ein paar Brocken Holländisch und konnten so als Dolmetscher und Vermittler dienen. Manche waren recht bestechlich. Schob man ihnen heimlich etwas zu, daß sie schneller als ein Taschenspieler in ihren Gewändern verschwinden ließen, lobten sie die Waren und redeten den Käufern gut zu.

Nach einigen Tagen waren wir völlig ausverkauft. Nun schleppten die Japaner ihre Waren herbei. Es waren Porzellan- und Lackwaren, sowie Seide, Kupfer und Silber. Alles war wohlfeil zu haben. Was hier nur ein paar Pfennige kostete, wird nachher in Amsterdam zu vielen guten Reichstalern feilgehalten.

Endlich hatten unsere drei Fleuten, die „Venenburg“, „De Walvisch“ und die „Walcheren“, ihre neue Ladung japanischer Waren übergenommen. Nun durften wir auch keine Zeit mehr versäumen. Die Fässer mit unseren Kreuzfixen und Gebetbüchern, die Tonnen mit den Gold- und Silbermünzen wurden uns wieder an Bord gebracht, wir erhielten unsere Schute und unser Boot zurück und dann mußten wir noch einmal wieder mit alle Mann an Deck kommen, wo man aus der Liste unsere Namen vorlas und wir vortreten mußten. Wieder war es auf der Fleute „De Walvisch“, wo ein Mann fehlte. Es war ein malaiischer Decksjunge, ein Bengel von etwa zwölf Jahren. Seine Freunde und Verwandten in Batavia hatten ihm erzählt, daß die Japaner alle jungen Leute dort behielten, um Soldaten aus ihnen zu machen. Er hatte sich in der Hinterpick versteckt.

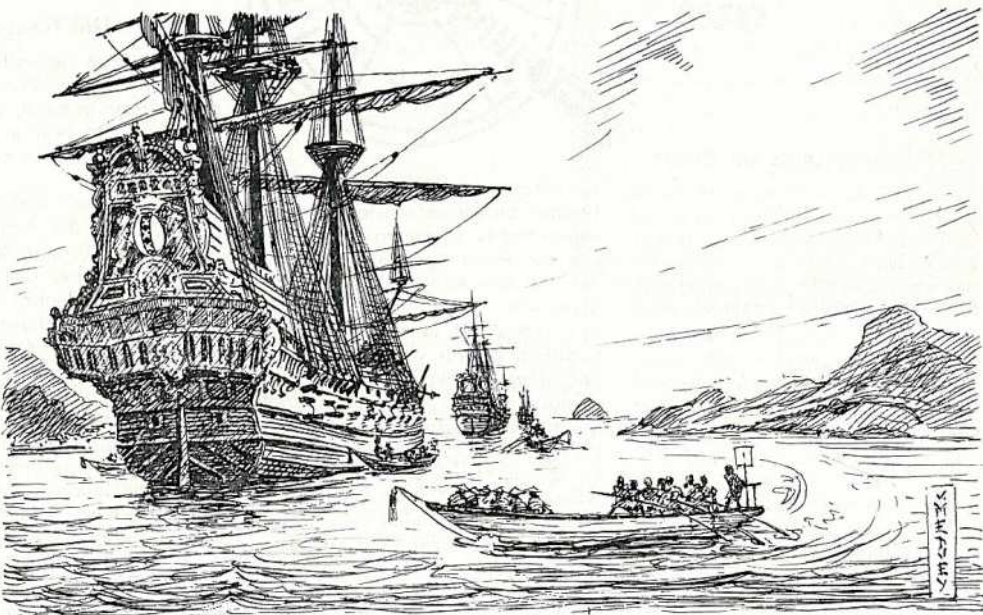
Die andern Schiffe hatten schon ihre Anker gehievt und die Segel gesetzt. Durch die Aufregung auf der „Walvisch“ kam man mit diesen Manövern in Verzug. Kurzerhand kappten die Japaner die Ankertrassen, und ihre Galalis schleppten das Fleutschiff aus dem Hafen.

Auch unsere Rückreise nach Batavia verlief ohne irgendwelche Zwischenfälle. Dort angekommen, lieferten wir unsere wertvolle Ladung an die Lagerhäuser ab, von wo sie dann mit der nächsten Retourflotte nach Amsterdam gebracht werden sollten.

Schiffe kamen und gingen. Noch immer lag die „Venenburg“ vor Batavia. Juni, Juli und der halbe August verstrichen. Die Retourflotte machte sich reisefertig. Singend zog noch das Schiffsvolk durch die Straßen. Von Amboina, von den Molukken, von Ceylon und der Malabarküste kamen Soldaten zurück. Ihr Kontrakt war abgelaufen. Drei Jahre Dienstzeit in Ostindien waren vorbei. Sie kehrten wieder in die Heimat zurück. Hatten sie hier das Glück, den Reichtum gefunden? Die meisten waren enttäuscht. Eine schleichende Krankheit im Körper, Malaria, Dysenterie, rote Ruhr, Verwundungen und Verstimmlungen, scharfe, von den übermenschlichen Strapazen gezeichnete Gesichter, müde und trübe die Augen,

das waren die Soldaten, die drei Jahre Busch und Dschungel hinter sich hatten. Kaum zehn vom Hundert kehrten wieder in ihre Heimat zurück, nach Flandern und in die Ardennen, nach Hannover und nach Hessen, nach Oldenburg und in die Eifel, nach Holstein und in die Pikardie. Die wenigsten von ihnen waren

dem es keine roten Ameisen und keine Cobraschlängen, keine Skorpione und keine Vogelspinnen gibt, in ein Land, in dem jeder Weg sicher ist, wo kein Krummesser aus dem Busch geschleudert wird, wo auf einsamen Pfaden keine vergifteten Bambusspitzen den Fuß verletzen, gegen die es keine Rettung gibt. Sie



Holländer, im Grunde genommen nur die Fähnriche und die Kapitäne.

Ich sah die Soldaten, ich sah die Schiffsgesellen. Alle nahmen sie Abschied. In sechs Monaten, oder in neun, werden sie wieder zu Haus sein, in ihrem kleinen sauberen Häuschen, in

welchen durch liebliche Wälder wandern, in denen sich friedlich die Hirsche und Rehe tummeln und man nicht jählings von Tigern und Pantheren zerrissen, von Nashörnern zertrampelt wird und kein Büffel sie auf die Hörner nimmt.

Über drei Jahrhunderte lang hat sich Japan noch von der Außenwelt abgeschlossen. Nur unter den schwierigen und demütigenden Bedingungen konnten die Europäer dort ihre Tauschgeschäfte vornehmen. Lief ein Schiff aber in Seenot einen japanischen Hafen an, strandete es gar an den Küsten, so gingen die Schogune und ihre Untergebenen mit aller Härte gegen die Schiffbrüchigen vor. Besonders waren es die amerikanischen Walfänger, die in jenen Gebieten dem Portwal nachstellten und dort in Seenot gerieten. Gelang es ihnen, sich aus den finsternen Verliehen zu befreien, erfuhr die Welt von den maßlosen Grausamkeiten. Das erweckte den Zorn der Nordamerikaner. Sie verlangten, daß die Regierung Kriegsschiffe zum Inselreich entsandte, die Unmenschlichkeiten zu unterbinden. 1852 segelte ein amerikanisches Geschwader unter Commodore M. C. Perry nach Japan. Unter den Drohungen seiner Waffen gelang es diesem am 1. Juli 1857 die Häfen Hakodate und Nagasaki dem Fremdenverkehr zu eröffnen. Die Aufhebung der Abschließung war die Geburtsstunde für ein neues Japan, das sich mehr und mehr den europäischen Verhältnissen anpaßte und im Boxeraufstand von 1900 gegen China bereits ein ebenbürtiger Bundesgenosse der westlichen Großmächte war.

Wer ist wer?

William Froude

Einen gewaltigen Schritt vorwärts machte der Schiffbau durch die wissenschaftlichen Forschungen des schottischen Schiffbauingenieurs Sir William Froude. Dieser Name ist jedem Schiffsoffizier schon irgendwo einmal begegnet. Dem Schiffbauer aber sind die Froude'schen Erfahrungen über den Schiffswiderstand, über das Gesetz der Konstanten oder die Gleichungen für die Rollbewegungen der Schiffe das tägliche Brot. Man kann Sir William Froude und ebenso seinen Sohn R. E. Froude, mit dem er eng zusammenarbeitete, wohl als den Vater der Schleppversuche hinstellen.

Wohl hat es vor Froude schon Männer gegeben, die an Hand von maßstabgerechten Modellen, die sie in einem Kanal schleppten, versuchten, die nötige Maschinenstärke für eine geforderte Geschwindigkeit zu errechnen. Es

sei hier nur an die Franzosen Dupny de Lôme oder Bourgois erinnert, die in den Jahren 1840 bis 1866 Schleppversuche anstellten.

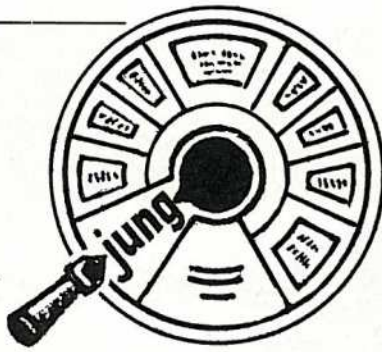
Diese Versuche riefen auch die britische Admiralität auf den Plan, den Schiffbauingenieur Froude, der über eine eigene Schleppanlage in Torquay verfügte, zu beauftragen, mit dem ihm zur Verfügung gestellten Kriegsschiff, der 1179 t großen Sloop „Greyhound“, Schleppversuche durchzuführen. Froude baute ein maßstabgerechtes Modell dieses Schiffes und schleppte es aus. Die so erhaltenen Werte verglich er mit den Werten, die sich aus den Meilenfahrten ergaben und lieferte somit den Beweis für das Gesetz der korrespondierenden Geschwindigkeiten. Die ermittelten Werte wurden in einer Tabelle zusammengestellt, die als Froude'sche Zahlen noch heute eine große Rolle spielen.

*Für höchste
Ausprüche*

M M EXTRA

**M M DER GROSSE
DEUTSCHE SEKT**

Telegraf auf



Höllmaschine an Bord

Das norwegische Motorschiff „Brita Borg“ war von Oslo aus nach Batavia unterwegs. Man hatte Ladung von Rangoon und Singapur geladen und außerdem 32 Passagiere an Bord. Wetter war prachtvoll. Kurz hinter Malta kam Sturm auf. Die meisten Passagiere waren unter Deck, nur ein gewisser Cesare Scamborini, der in Genua an Bord gekommen war, lief stundenlang über die Planken. Irgendeine Unruhe schien ihn zu treiben. Manchmal blieb er auch vor der Kapitänskajüte stehen, zögerte — um dann seine Wanderung wieder aufzunehmen. Einmal meinte der Steward Meyer, ein waschechter Berliner, zu Kapitän Asbjörn: „Wat ick sahren wollte, Herr Kapitän: Dieser Italiener da, der erst in Genua in unseren Eimer geklettert ist, der — der scheint nicht alle Töne uff der Zither zu haben!“ Auch Asbjörn war das längst aufgefallen. Er hatte beobachtet, wie Signore Scamborini an der Reling stand, mit bösen Augen auf die See starrte und seine drohend erhobenen Fäuste gegen einen unsichtbaren Feind schüttelte.

Eine Stunde später brachte Olsen, der erste Offizier, ihm den Italiener in die Kabine. Scamborini begann ohne jede Einleitung: „Morgen mit zwölf Uhr wird die ‚Brita Borg‘ nicht mehr existieren! Alles wird vernichtet sein — kein Mensch mehr leben!“ — „Nehmen Sie doch bitte Platz, Signore“, antwortete Asbjörn. Dann wies er auf die Wetterkarten. „Sie sorgen sich unnütz! Morgen haben wir eine spiegelglatte See.“ Der Italiener machte eine abwehrende Handbewegung. „Ich habe keine Sorge um mich — sonst hätte ich doch die Höllmaschine nicht an Bord gebracht!“ — „Die — die was?“ platzte Asbjörn heraus. „Die Höllmaschine. Sie befindet sich in einer Kiste mit dem Signum ‚CS 412‘.

Ich habe kontrolliert, daß sie in Genua in jedem Fall mit verladen wurde! Aber jetzt will ich nicht mehr. Ich wollte mit einer — einer Person, die hier an Bord ist, gemeinsam sterben.“ — „Es handelt sich um eine Dame?“ — „Ja“, nickte Scamborini nach einigem Zögern. „Natürlich ist es eine Narrheit, wenn ich Ihnen jetzt alles sage, ich bringe mich ja selbst um den größten Augenblick meiner Rache, aber...“ — „Darf ich wissen, wie die Dame heißt?“ — „Nein!“ entgegnete Scamborini bestimmt. „Und nun beeilen Sie sich! Vielleicht registriert das Uhrwerk nicht genau — es wäre furchtbar!“

In den Frachtlisten wurde tatsächlich eine Kiste mit dem Signum „CS 412“ festgestellt.

Der nächste Morgen brachte blauen Himmel und eine sanfte See. Alle waren froher Stimmung und freuten sich auf einen Ausflug nach Kairo, der für den kommenden Tag geplant war. Nur Cesare Scamborini saß zerknirscht in der Kajüte des Kapitäns. Er war völlig zusammengebrochen und weinte wie ein Kind. Asbjörn spürte immer mehr, daß dieser Mensch krank war. Ein armer Irrer. Solche Leute an Bord behagten ihm nicht. Sie brachten Unruhe, Scherereien und wer weiß, was noch mehr. So fielen ihm einige Steine vom Herzen, als er hörte, daß Scamborini nicht erst in Bombay, sondern bereits in Suez das Schiff verlassen wollte. „Also schön“, schloß er die peinliche Unterhaltung.

„Wir werden die Sache begraben und vergessen. Schaden ist ja keiner Seite entstanden. Die Kiste wird als verlustig gemeldet. Sie haben beim Zahlmeister einen Betrag von fünfzig Pfund zur Deckung der Schadenssumme hinterlegt — das wird dann mit der Versicherung verrechnet. Damit ist dann alles erledigt.“ Er reichte ihm die Hand. „Versuchen Sie die — die Dame und ihre Eifersucht zu vergessen, Herr Scamborini! Es gibt ja so viele Frauen auf unserer schönen Welt — und bestimmt ist auch für Sie eine dabei...“

Der Kerl ist verrückt! kombinierte Asbjörn erneut, als er den Italiener am nächsten Tage das Schiff verlassen sah. Wie ein geschlagener Hund kletterte der unglücklich Verliebte über das Fallreep und verschwand im Gewühl des Hafens.

Nur ein Verrückter konnte auf die Idee kommen, einen großen Wecker in eine Kiste mit Lumpen zu stecken und das dann für eine Höllmaschine halten. Natürlich hatten sie an dem Abend auf dem Hinterdeck die geheimnisvolle Kiste sofort geöffnet und dann die Bescherung gesehen... Sie hatten sie über Bord geworfen. Erst nach drei Monaten kam die „Brita Borg“ nach Oslo zurück. Im Büro seiner Linie erwartete Kapitän Asbjörn eine Überraschung. Es handelte sich um die Kiste „CS 412“. Sie war bei zwölf internationalen Gesellschaften mit sehr hohen Beträgen versichert gewesen. Jede der Firmen hatte den Schaden vergüten müssen.

Nur Lloyds, bei denen im Konnossement der auffallend kleine Betrag von fünfzig Pfund verzeichnet stand, und die durch die hinterlegte Summe nichts eingebüßt hatten, waren dadurch stutzig geworden. So kam die Sache ins Rollen; und Cesare Scamborini mußte sehr bald schon,

da die Spürhunde der Interpol gnadenlos auf seine Spur gesetzt waren, seine bisherigen Kulissen der norwegischen und italienischen Gardinen mit der weniger interessanten Szenerie schwedischer Gardinen vertauschen. Rolf Arena

Die Neuen

Fast immer im Heimathafen bekommen wir Neue an Bord. Es sind die ganz Neuen gemeint, die Jungs, die ihren ersten Schritt in unseren Beruf tun, an Deck, in der Maschine, in der Pantry.

Wir waren auch mal neu, und wir wissen, wie es uns damals ergangen ist. Das vergißt man nicht. — Weg von Müttern und hinein ins Bordleben! Ja, die Mutter blieb zurück, auch der Vater und auch der Freund oder die Freundin. Und dann hatte man dagestanden mit der Arbeit, von der man noch nichts verstand, und alles hieß anders: Schotten, Fullbrass, Bilge, Ständer, Politiker, Pottlot, und die Uhrzeit gabs auf einmal in Glasen. Alle Pflichten waren unbekannt, anders und neu: Wachablösung, Backschaft, Törn to, Wahrschauen, Freilager, Zollliste, und Farbe waschen. Der Erste, der Zweite und der Dritte, Bootsmann und Storekeeper und Kochsmaat: Alle wollten was von einem, alle hatten uns was zu sagen, alle durften mit uns schimpfen, uns ansprechen, anlüften, in Trab bringen, jagen. Alle wollten was von uns, und alle wußten und konnten alles viel besser, als wir. Ganz plötzlich waren wir zu allem, ja zum lächerlichsten und Einfachsten zu dämlich. Und dann kam irgendwann Daddeldu. Alle freuten sich, und für uns war es das Schlimmste. Jetzt auf einmal wollte keiner mehr was von uns. Wir waren für alle dagewesen, und nun war keiner mehr für uns da. Keiner, den wir hätten fragen können: „Hab ich großen Mist gemacht? Was ist mit dem Kompaßschlüssel los, den ich suchen sollte? Wie muß ich Überstunden ansprechen? Und was ist ein Ziehschein?“ Oder bloß: „Sag, bin ich wirklich so komisch, daß sie alle über mich lachen?“ Oder bloß: „Jetzt um diese Zeit habe ich immer mein Mädchen abgeholt.“ — Kein Mensch, kein einziger Mensch war für den Neuen da, für den neuen Menschen. Und es hat nur an einem Haar gehangen, daß dieses „Nix als weg von der Seefahrt“ bei uns die Oberhand gewonnen hätte.

Viele, viele gehen nur deshalb, weil sie an Bord keine Menschen werden können, sondern zu lange „Neue“ bleiben.

Wir waren auch einmal Neue. Die Frage, ob es den anderen genauso gehen soll, wie uns, oder ob sie es besser haben sollen, ist zu allererst eine Frage nach Größe oder Kleinheit unseres Charakters. Für unseren Beruf jedoch ist es eines der schwierigsten Nachwuchsprobleme. Es gibt schon Schiffe, auf denen geeignete Leute zuständig sind für die Neuen. Zuständig für die neuen Menschen an Bord. Sie brauchen gar nicht mal so bemoost zu sein. Sie brauchen nur nicht vergessen zu haben, wie es ihnen selber ging, als sie neu waren. H. P.

Das Elektrizitätswerk unter Wasser

Ulrich Dunkel

Der zwei Meter lange und gut fünfzig Pfund schwere Zitteraal in den schlammigen Gewässern des nördlichen Südamerika ist ein Leckerbissen für die Indianer, sein Fang jedoch gefährlich. Er teilt mit dem Schwanz recht schmerzhaft Schläge aus, die wie ein elektrischer Stromstoß den Körper durchzucken.

Erst verhältnismäßig spät hat man der seltsamen Fähigkeit dieser Fische nachgespürt. Dabei wurde festgestellt, daß das „Elektrizitätswerk“ des Zitteraaals im Schwanz sitzt, ja, vier Fünftel der Gesamtlänge des Körpers überhaupt eine einzige, voll aufgeladene Batterie darstellen. Der Fisch wurde an einen Stromkreis mit verschiedenen starken Glühlampen angeschlossen. Sie leuchteten auf. Auch die Spannungen konnten gemessen werden. Sie betrugen bis zu fünfhundert Volt. Das entspricht einer Stromleistung von rund vierzig Watt.

Zu den schwimmenden Elektrizitätswerken gehören auch die meisten Tiefseefische. Ihre oft unheimlichen, bizarr wie grotesk geformten Gestalten, ihr Leuchten und Strahlen, ihre glimmenden Laternen von roter und blauer Farbe, die sie vor sich einhertragen, lassen sie uns wie Wunder in der geheimnisvollen Meereswelt erscheinen. Viele von ihnen sind selbst nicht fähig, Licht zu erzeugen. Sie müssen es sich von anhaftenden Bakterien „borgen“, die sie auf ihren Wanderzügen mit sich durch die ewige Nacht des Meeres tragen.

Andere Fische wieder, die tanzen den Irrlichtern oder hellerleuchteten Ozeandampfern gleichen, sind Selbsterzeuger des Lichtes. Bestimmte Drüsen, die leuchtenden Schleim ausscheiden, bilden bei diesen Fischen die Lichtquelle. Sie gruppiert sich vorwiegend um den Kopf, in der Nähe des oft riesenhaften, zähnestarrenden Maules oder der großen, vielfach teleskopartigen Augen. Es gibt auch Fische in der Tiefsee, die keine Augen besitzen. Vor ihrem Rachen hängt dann an einer peitschenförmigen Rute eine glimmende Lampe. Sie genügt wohl, um die Beute anzulocken, die dann direkt in ihr Verderben schwimmt. Ein- und ausschaltbare Scheinwerfer, nach allen Seiten beweglich, benutzen andere Fische, um das Jagdgebiet auszuleuchten.

Das Licht der Tiefseefische, das der Jagd dient, der Verständigung zwischen den Partnern, der Artzugehörigkeit, als Lockmittel, der Erhellung des dunklen Lebensraumes und als warnendes Hecklicht an der Schwanzflosse, entsteht in einem chemischen Prozeß. Aber es ist ein „kaltes“ Leuchten, das von den Fischen ausgeht, ein Licht ohne Wärme.

(Aus dem interessanten, mit 15 Illustrationen des Tiermalers W. Eigener geschmückten Buche „Geheimnisvolle Tierwelt“, Adolf Sponholtz-Verlag, Hannover.)

Mit Humor geht alles besser

Eine Speisekarte, die uns auffiel (Red.)

Geleitboot „Köln“		Werftprobefahrt	
Speisebetriebe ZUM WERFTPUDEL . . .			
5.00	Wecken	6.00	Aufstehen
		7.00	Kaffee
8.00	Frühstück: Milchsuppe, Eier nach Wunsch Frische Brötchen ab LABOE . . .		
10.00	Heimkehrer-Bouillon		
12.00	Erbsensuppe nach Bootsmanns-Art Gedämpfte Rinderbrust (aus dem Hinterviertel) Risotto / Sahne-Meerrettich / Petersilienkartoffeln Tiefwasserkompott (Backobst) Vanillensauce		
15.00	Kaffee auf die Brücke / Würfelzucker		
18.00	Auswandererpasteten / Kartoffelpüree Aufschnitt, Käse, Brot und Butter		

Ende des amtlichen Teils

Änderungen vorbehalten: Diese können eintreten durch Seeschaden, Ruderschaden, Dachschaden, Trunkenheit, Feuer oder auch Ausbleiben von Feuer (in der Kombüse), Ramming, Torpedotreffer oder Auseinanderfallen des ganzen Schiffes . . .

Mitteilung der Küchenleitung: Es wird noch einmal betont, daß uns Besucher jederzeit willkommen sind — ganz zu schweigen von Helfern, beispielsweise Handwerkern, die in Rudeln auftreten, um an einer beliebigen Stelle in der Kombüse — einen Schraubenzieher anzusetzen. Die Kombüse ist während der Geschäftsspitze sogar darauf eingerichtet, ganzen Hausfrauenvereinen Platz zu machen, sofern sich das mit der Sicherheit des Schiffes selbst ver-

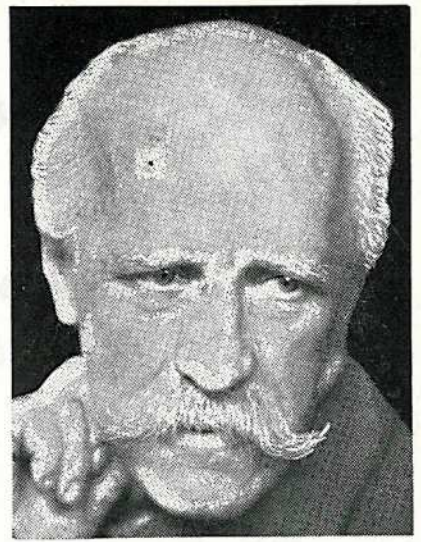
trägt! An verschiedenen Stellen sind Liegestühle diskret aufgestellt, wenn es angezeigt ist, daß ein Besucher infolge des entstehenden Gedränges der Erschöpfung nahe ist . . .

Der zum Abendbrot vorgesehene Gurkensalat kann leider nicht gereicht werden, da der Lieferant bis zum Loswerfen die Gangway nicht gefunden hatte. Es muß angenommen werden, daß der Arglose einen uns gegenüberliegenden Zerstörer mit unseren Gurken ausgerüstet hat — nachdem er ihn für einen Ami gehalten und sich von diesem ein höheren Tip versprochen hat. Die Lotsenbrüderschaft, die in der Nähe unserer Pier ein Klubhaus unterhält, scheidet bei derartigen Verdächtigungen allerdings aus . . .

Zum hundertsten Geburtstag

Fridtjof Nansen

Geb. am 10. X. 1861
bei Oslo,
gest. 13. V. 1930
in Lysaker



Der norwegische Polarforscher, Zoologe und Philantrop überquerte im Jahre 1888 als erster auf Hundeschlitten die Inlandeisdecke Grönlands und versuchte später den Nordpol zu erreichen. Im Nordatlantik führte Nansen meereskund-

liche Forschungen durch. Nach Ende des ersten Weltkrieges war der Norweger erfolgreich für Flüchtlingsfragen und bei Hunger-Hilfsaktionen tätig, wofür er 1922 den Friedensnobelpreis erhielt.

Mitteilung der Bordfeuerwehr: Die mitreisenden Bayern, Schwaben und ähnliche Völker, die der Donauschiffahrt innerlich noch näherstehen als den Erscheinungen an der Wasserkante, seien dahin beruhigt, daß der Verpflegungsbetrieb in der gewohnten Weise weitergeht, falls bei einem der heute zu fahrenden Drehkreise das Schiff zum Kentern kommen sollte. Wenn der Pudel nicht mit Bordmitteln wieder aufgerichtet werden kann, so werden die Fahr-

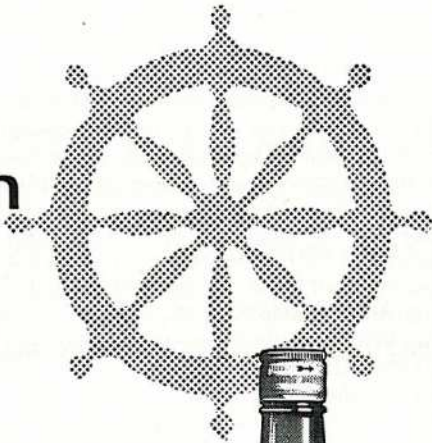
gäste vom Hubschrauber der Seeberufsgenossenschaft mittels Dosenöffner aus dem Schiffsboden herausgeschnitten. Aussteigen erfolgt in der gewohnten Reihenfolge: weiße Essenmarken zuerst, dann rote, blaue usw. . .

Hiermit beenden wir für heute den unterhaltenden Teil, in der Befürchtung, es könnte Seewasser in die Rotation gelangen. Wir verabschieden uns —

„im Zeichen des Drehkreises“ . . .
Peter Kn.

H140

Auf richtigen Kurs gehen



... auch in puncto Genuß, das ist seemännische Tradition von alters her. Ein rechter Fahrensman 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

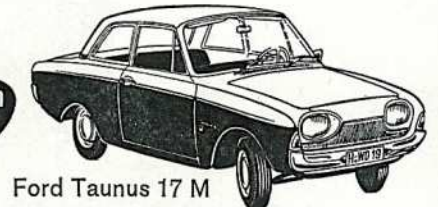
Hansen-Rum



Wenn Sie ein Auto brauchen, das schon am Kai auf Sie wartet —



wegen LEIH wagen
UNION
fragen



Ford Taunus 17 M

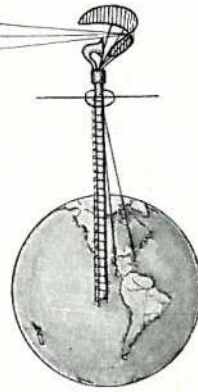
SELBSTFAHRER UNION

in mehr als 45 deutschen Städten · Europa- und Überseedienst

Bremen	Feldstraße 116-118	Ruf: 49 46 79
Bremerhaven	Hafenstraße 26	Ruf: 4 35 20
Cuxhaven	Meyerstraße 3	Ruf: 42 32
Flensburg	Niedermai 15	Ruf: 42 53
Hamburg 13	Mittelweg 31-32	Ruf: 44 88 44
Kiel	Hamburger Chaussee 54-56	Ruf: 8 22 00
Lübeck	Nebenhofstraße 7	Ruf: 2 89 16



Blickpunkt



Wie wir unser Brot essen

An Land wurde das Erntedankfest gefeiert. Vielleicht ist dieses Fest für uns, die wir herausgenommen sind aus dem Zyklus der Jahreszeiten, eines jener Feste, die wir am allerwenigsten entbehren. Ganz besonders heute scheint es uns nicht viel zu sagen zu haben. Gerade wir sind auch am allerwenigsten mit dem festen Boden, dem Acker, der Scholle, verbunden. Auf See gibt es nicht Saat und Ernte. Aber es gibt Brot auf See, mehr als das, es gibt das tägliche Brot. Was hat es damit auf sich?

An Land bei uns daheim gibt es Aktionen für das Brot der Armen in der Welt. Jeder wird aufgerufen. Man wird aufgeklärt, daß zwei Drittel der Menschheit heute hungern, buchstäblich hungern. Wir Fahrenden wissen das, wir kennen die ausgemergelten Gestalten in Lumpen, die uns bettelnd Konservendosen über die Reling halten. Wir an Bord haben unser Brot, und wir wissen, daß es im Vergleich zu denen mit

den Konservendosen unvergleichlich reichlich bemessen ist. Deshalb geht es uns persönlich gar nicht um dieses Brot aus Mehl und Sauerteig. Wir leiden keinen Mangel daran. Daß wir es daher selbstverständlich hinnehmen und uns weiter keine Gedanken darüber machen, wenn wir es essen, sollte unsere Zivilisations- und Kulturpessimisten nicht gleich in Wehklagen über unsere Undankbarkeit oder Übersättigung ausbrechen lassen. Tatsächlich ist es ja nur ein gutes Zeichen für die Wohlgeordnetheit, in der wir an Bord leben, daß wir absolut sicher sein dürfen, daß es für unsere Arbeit auch Brot gibt. Es waren ja nie die besten Zeiten, in denen soviel vom Brot die Rede war, in denen das Brot zu einem Politikum ersten Ranges avancierte. „Gebt ihnen Brot und Spiele“ als Schlagwort einer morbiden Herrschaft. Brot als Kampfruf im Klassenkampf. — Es ist zunächst nichts Beklagenswertes dabei, wenn der Begriff Brot für uns nicht solch aufrührerisch-explosiven Inhalt hat. Mit dem Brot als materielle Speise, wie es uns laut Speiserolle zusteht, hat es also scheinbar seine Ordnung bei uns.

Unter dem Begriff „tägliches Brot“ verstehen wir jedoch viel mehr, als nur Leibeshahrung. Wir verstehen darunter unser gutes Tagewerk, unser Auskommen mit Kameraden, Mitarbeitern und Vorgesetzten. Bordgeist und Bordklima ist einbegriffen. Unsere Gesundheit und die unserer Familie daheim, unser Verhältnis zu ihr, und auch, was wir Glück nennen und Pech, all das gehört zu unserem täglichen Brot. Einbegriffen ist weiterhin, daß unser Weizen blüht in unserem beruflichen Streben; Erfolg und Nackenschläge, ob wir Gelegenheit haben, uns zu bewähren, ob unsere Bewährung anerkannt wird, ob wir schuldig wurden, gerecht blieben und uns Gerechtigkeit widerfuhr, ob wir frei leben, denken und reden dürfen: auch alle diese Dinge machen in der Summe unser tägliches Brot. Wurde es uns, so sinken wir abends oder nach der Wache müde in die Koje und dürfen sagen, daß wir ein gutes Tagewerk vollbracht haben.

Aber nicht jeder Tag ist wie der andere. Kein Mensch kann immerzu mit voller Ladung und Proviantlast ins Glück segeln. Keiner weiß das besser als der Seemann.

Hier jedoch wird ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem „täglichem Brot“ und dem Brot, das wir als Nahrung zu uns nehmen, offenbar. Es wird nämlich immer dann ein guter Tag gewesen sein, wenn wir auch das gebackene Brot bewußt und dankbar hingenommen haben, ein besserer Tag ganz bestimmt, als wenn wir es allzu selbstverständlich, allzu fordernd aßen. Was ist das doch für ein weiter Weg von der Saat über die Sorge des Wachsens und Reifens, über die Erntearbeit, bis es vom Müller und Bäcker zu uns auf den Tisch kommt. Und wieviel Menschen waren daran beteiligt, die es uns bereiteten. Wir und die Unseren dürfen es essen, weil wir Arbeit haben und weil nicht zuletzt eine Vielzahl von sozialen Institutionen dafür eingeschaltet sind, daß es gerecht verteilt wird, das Brot. Das muß durchaus nicht so sein. Bei denen mit den Konservendosen ist es nicht so. Wir sollten uns doch dessen bewußt sein, daß wir der größten aller Sorgen enthoben sind, wenn sichergestellt ist, daß wir Brot zu essen haben.

Es zeigt sich, daß es in Wahrheit durchaus nicht gleichgültig ist, wie wir unser Brot essen. Denn am Brot hängt das Leben. Hunger ist bitter, ja, anhaltender Hunger kann den Tod bedeuten. Wie einer zu seinem Brot steht, so steht er auch zu seinem Leben. Man kann es gleichgültig kauen, dumpf und stumpf. Man kann bedachtsam und sparsam damit umgehen oder es verschwenden, ja wegwerfen. Mit einer Gabe aber, die durchaus nicht gewährt werden muß, und die viele Menschen auch wirklich nicht haben, geht man sorgsam um und zollt ihr Achtung.

Wer diese ehrende Einstellung zu dem Brot hat, das er isst, der hat sie auch zu allen anderen Dingen des Lebens, hat sie auch und vor allem zu seinen Mitmenschen. Wer dem Brot gibt, was des Brotes ist, der wird auch keinen Mangel haben an dem, was wir tägliches Brot nennen, der ist ausgefüllt im Alltag des Bordlebens und an seinen Feiertagen.

Wer aber sein Brot, das er isst, nur konsumiert, der konsumiert auch das tägliche Brot und wird dabei nur immer ärmer. Solche Konsumenten machen aus ihrem Beruf einen Job, machen aus dem Bordbetrieb eine Rennbahn für Radfahrer und aus ihrer Freizeit und Privatleben öde Langeweile inmitten von technischem Komfort. Sie glauben, die Institutionen genügen, das Seemannsgesetz, der Feuer- und Manteltarif, das Dienstatler und die Beförderung, um ihnen das tägliche Brot zu sichern. Diese Institutionen sind jedoch in unserem Lebensschiff wie die Maschine. Die wird von Menschen erdacht und gebaut. Maschinen brauchen Brennstoff. Den müssen wir uns aus der Erde holen, den machen wir nicht selbst. Er ist schon da. Für unser Lebensschiff ist das tägliche Brot der Brennstoff. Wir müssen darum bitten. Wir machen es nicht selbst. Es ist schon da. Schp.



HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken 31 49 44

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

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



Klar bei Schmünzelaüge



Eine Sturmwarnung

Trümmer

Karl Diems war Lehrer an einer Seefahrtschule, vor langer Zeit. Er war ebenso tüchtig, wie auch bekannt für seine verschrobene Ausdrucksweise, die manchmal seinen Hörern das Ernstbleiben schwer machte. Eines Tages begann er seine Vorlesung mit den Worten: „Also, meine Herren, wenn wir den Sextanten ins Auge fassen, dann zerfällt er zunächst in mehrere Teile . . .“

Darauf ertönte eine nachdenkliche Stimme aus dem Hintergrund: „Tja, diese Trümmer sind nicht mehr zu gebrauchen. Und das Auge ist auch futsch!“

Kaum glaublich!

Die „Fidelio“ kam von Hamburg. Am Kai von New Orleans warteten die Hafearbeiter schon auf ihren Auftritt. Sie deckten die Luken ab. Was sie erblickten, ließ die hartgesottenen US-Amerikaner baß erstaunen. Auf den Kisten und Ballen krochen spähend zwei Hamburger Bürger herum, Ihren eingefallenen Wangen entsprossen Stoppeln mit Vollbart-Reife.

Die beiden Hamburger, ein Tallymann und ein Stauervize, beachteten ihre amerikanischen Kollegen überhaupt nicht. Emsig studierten sie die Beschriftung der Kisten und Ballen und verglichen sie mit den Listen, die sie in ihren Händen schwenkten.

Plötzlich rief der eine triumphierend:

„Ick heff se! Wer hett nu recht hatt, Du Tühnbüdel? Dat Kollo Galveston WS 276/2 is doch dorbi!“

Woraufhin beide befriedigt an Deck kletterten und sich nach der nächsten Abfahrt nach Hamburg erkundigten.

Hebht wi nich!

Anlässlich eines Artikels in einer Illustrierten hatte man sich auf der Brücke über die letzten Häft-

linge in Spandau unterhalten. Fragt der WO seinen Rudergänger, einen Jungmann, wer denn eigentlich Rudolf Heß wäre.

Antwort: „Keine Ahnung!“

Kurze Zeit darauf wird der Jungmann von seinem Wachkollegen, einem Matrosen, am Ruder abgelöst. Er übergibt Ruder und Kurs. Im Hinausgehen hält er plötzlich an und fragt den Matrosen:

„Kennst Du einen Rudolf Heß?“

Der überlegt einen Moment, schüttelt dann den Kopf und sagt:

„Nööö, von achtern ist der jedenfalls nicht!“

Geheimtip!

Hinnerk kam frisch aus der Mosesfabrik am Falkensteiner Ufer. Mit Feuereifer stürzte er sich in die praktische Seefahrt. Den Feuereifer hätte er gar nicht so dringend nötig gehabt. Die Pflichten kamen von allein auf ihn zu und sagten: „Guten Tag, fein, daß du da bist!“ Wo Hinnerk ging und stand, winkte ihn jemand heran, der mehr zu sagen hatte als er, und übertrug ihm irgendeine Arbeit. Odje fühlte unter seinem Wollswater eine stille Sympathie für den Jungen. Er nahm ihn beiseite. „Nix gegen Schulen un so, mien Jung! Sind ja woll nützlich.

Aber was die richtigen Finessen vonne Seefahrt sind, die lernt man bloß an Bord. Kanns an Deck rumspazieren, soviel du willst. Kein ein stört dich. Is man nur 'n kleiner Trick dabei. Inne rechten Hand immer 'n Eimer! Inne linken 'n Lappen!“

Alte Schule

Sie war jung und er war jung, und beide waren verliebt. Sie trug Shorts und er trug Shorts, und sie gaben sich ungeniert.

Hinter dem Schornstein, wo der Aufenthalt für Passagiere nicht verboten ist, umhalsten und küßten sie sich vor aller Augen.

Kapitän Peters, noch aus der alten Schule, kam nicht umhin, das junge Glück zu bemerken.

Er sagte zu seinem Ersten: „Möchte bloß mal wissen, was die tun, wenn sie allein sind!“

*



Gesundheit!

BASTÉ & LANGE
SCHIFFSVERPROVIANTIERUNG
DECK-, MASCHINEN- UND KAJOTAUSRÜSTUNGEN
HAMBURG 11 · SANDTORKAI 27
TELEFON SA.-NR. 36 62 08
WILHELMSHAVEN · TEL. 21 371 · TELEGR.: PROVISIONS HAMBURG

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

Gegr.  1851
Schaar & Niemeyer
Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung
HAMBURG-FREIHAFEN
Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46
Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

**Auslands-
Umzüge**



**Heinrich
Klingenberg**

Hamburg Winterhuder
Weg 6-10
Bonn Bornheimer
Straße 131

Die Kleinen zu Haus ???
ein Spielzeug aus dem „PUSPI-HAUS“
Hamburg 36, Dammforstraße 1, Ruf 35 25 15

Kostenlosen Katalog über:
STEIFF STOFFTIERE
bitte anfordern.

FLEISCHMANN HO
MÄRKLIN HO
TRIX HO
ROKAL TT 12 mm



Neues deutsches Seemannsheim in Kopenhagen

Am 2. September wurden die Räume des neuen deutschen Seemannsheimes in Kopenhagen in einer schlichten Feierstunde eingeweiht. Die Deutsche Seemannsmission unterhielt Jahrzehnte hindurch bis zum Kriegsende in Kopenhagen ein eigenes Seemannsheim, das mit dem Ausgang des Krieges verloren ging. In den Jahren nach dem Kriege sind die deutschen Seeleute in Kopenhagen wie in den vielen größeren und kleineren dänischen Provinzhäfen von der dänischen Seemannsmission betreut und auch mit deutschem Lesestoff versorgt worden. Die dänische Seemannsmission will diese Aufgabe in den Provinzhäfen ihres Landes auch weiter ausüben, hat aber im Jahre 1959 die Deutsche Evangelische Seemannsmission gebeten, in Kopenhagen wieder eine eigene Station zu errichten. Dem im Frühjahr 1960 nach Kopenhagen entsandten Seemannsbetreuer, Diakon Hermann Birschhoff, wurden zunächst gastweise 2 Räume im dänischen Seemannsheim in Kopenhagen zur Verfügung gestellt, bis es nach vielen Mühen gelang, jetzt eigene Räume zu beziehen.

Das neue Seemannsheim befindet sich auf der Insel Amager, Strandgade 14 (Ecke Torvegade) in einer verkehrsmäßig zu den Nordhäfen und den Südhäfen Kopenhagens besonders günstigen Lage. Es umfaßt ca. 150 qm, darunter eine Küche, einen großen Aufenthaltsraum, der nach Belieben in 2 Räume unterteilt werden kann (mit Gelegenheit zum Tischtennis und zu Brettspielen und dergl.), sowie einen Leseraum mit einer reichhaltigen Bücherei und vielen deutschen Tageszeitungen und Zeitschriften.

Kommandowechsel

im Hamburger Seemannsheim „Stella Maris“ Seemannspastor Msgr. Prälat Aton Feltmann, der große, gütige Freund aller Seemänner ohne Gesangbuchunterschied, verließ aus gesundheitlichen Gründen am 1. Oktober sein Werk, das „Stella Maris Heim“ in Hamburg, um die Mürwiker Gemeinde zu übernehmen. Zu seinem Nachfolger ist Pastor Hinsel vom Bischof von Osnabrück ernannt worden.

Fortsetzung: Sport an Bord

Rotterdam-Pokal

Am 8. August 1961 wurde die Besatzung der „Travestein“ vom Deutschen Seemannsheim in Rotterdam zu einem Fußballpokalspiel aufgefordert. Es handelt sich um einen Wanderpokal, der jährlich unter Schiffsmannschaften ausgespielt wird und eine Stiftung des Deutschen Seemannsheimes ist.

Zu den Spielen hatten sich vier Mannschaften gemeldet. Die Mannschaft der „Travestein“ trat gegen 16.30 Uhr bei starkem Wind gegen die Mannschaft der „Marburg“ an. Da sich unser Schiff auf der Ausreise befand, und ein großer Teil der Besatzung neu an Bord war, konnte man sich von dem Können der Mannschaft in der vorgenommenen Aufstellung natürlich kein Bild machen. Die erste Halbzeit

zeigte jedoch, daß man hier eine glückliche Hand gehabt hatte; denn trotz des starken Gegenwindes gab es einige gefährliche Situationen vor dem gegnerischen Tor. So war das 0:0 zur Halbzeit von unserer Mannschaft verdient erkämpft. Die zweite Halbzeit zeigte dann die Überlegenheit der Travestein-Mannschaft. Das Spiel fand fast nur in der gegnerischen Hälfte statt. Es hätten wohl noch mehr Tore fallen können, wenn nicht der Wind vielen Spielern ein genaues Schießen unmöglich gemacht hätte. So trennten sich die Mannschaften mit einem 2:0-Sieg der „Travestein“. Nach dem Spiel durften wir erfahren, daß somit schon der Pokalsieger festgestellt war, da während des ersten Spieles die beiden anderen Mannschaften ihre Zusage zur Teilnahme am Pokalspiel zurückgezogen hatten. Der Pokal, welcher im Vorjahr von der „Schwabenstein“ als erstem Schiff gewonnen worden war, wurde dann mit einigen herzlichen Worten eines Vorstandsmitgliedes des Deutschen Seemannsheimes unserer Mannschaft überreicht. Außerdem wurde uns noch ein Ehrenpokal übergeben, der zur Erinnerung an diesen Sieg an Bord aufgestellt worden ist. Braams

Seemannsheim Rotterdam meldet:

Mai 1961	
Stephanitor — Ansgaritor	4:0
Kelkheim — Syllum	5:2
Freienfels — Zeevaartschool (holl.)	2:4
Togo — Ben Loyal (engl.)	2:2
Vollumnia — Ben Loyal (engl.)	0:2
Senator Possel — Octavia	3:0
Jersbeck — Clangulla (engl.)	5:0
Gonzenheim — Erpel	0:0
Anita Thyssen — Cap Frio	0:0
Stephanitor — Rivierpolitie (holl.)	3:2
Cap Roca — Kaapland	2:2
Sabratha — Trautenfels	1:5
Stephanitor — Sabratha/Trautenfels	1:0
Kaapland — Walvis Bay	1:6
Ostertor — Kina (dän.)	4:1
Trautenfels — Felshaven (holl.)	5:2
Rothenstein — Methan	2:3
Fischbek — Roeiers Eendracht (holl.)	1:2
Ganter — Albatros	4:3

Juni 1961	
Stephanitor — Quadriga	3:0
Albert Janus — Zeevaartschool (holl.)	1:2
Ansgaritor — Chilean Reeler (engl.)	6:0
Gonzenheim — Else	7:3
Cap Delgado — Ledstein	2:1
Sabratha — Berkersheim	8:0
Stephanitor — van Uden (holl.)	3:0
Cläre Hugo Stinnes — Laverkussen	2:0
Methan — Zeevaartschool (holl.)	0:6
Reinhart Lorenz Russ — Vava (schwed.)	1:5
Stephanitor — Ostertor	3:0
Nordmeer — Patrocles (engl.)	2:1
Stephanitor — Ruys (holl.)	2:4
Eschersheim — Roeiers Eendracht (holl.)	4:7
Adria — Albatros	5:3
Weserstein — Ysvogels (holl.)	3:3
Stephanitor — Hamburg	4:0
Tazacorte — Nordland	1:1
Domsheide — Saint Merriel (engl.)	3:3
Übena — Hamburg	0:4
Nordland — Ysvogels (holl.)	3:4
Ether Schulte — Ludwigshafen	1:2
Ether Schulte — Syrte	0:1
Stephanitor — J. C. Ertel	5:1
Ostertor — N.R.V. (holl.)	1:5
Levante — Syrte	1:2
Stephanitor — Ansgaritor	2:1
Levante — Saint Merriel (engl.)	8:0
Stephanitor — Neckarstein	4:0
Gonzenheim — Ysvogels (holl.)	4:1
Stephanitor — Karroo	1:2
Frankfurt — Hannover	2:9

Juli 1961	
Adolf Leonhardt — Stolzenfels	1:0
Stephanitor — Zeevaartschool (holl.)	1:1
Stephanitor — van Uden (holl.)	1:4
Stephanitor — Vendelsö (schwed.)	4:0
Syllum — Phillippia (Liberiaschiff m. chin. Besatzung)	0:1
Stephanitor — Ysvogels (holl.)	2:3
Syllum — Phillippia (s. o. — chin.)	4:8
Albatros — Heidelberg	1:5
Anita Thyssen — Phillippia (s. o. — chin.)	2:3
Stephanitor — Sabratha	3:4
Stephanitor — Phillippia (s. o. — chin.)	0:1
Hannover — N.P.R.C. (holl.)	2:1
Hannover — Rheinland	5:1
Karroo — Gonzenheim	3:0
Stephanitor — Blankenburg	3:2
Ansgaritor — Johannes Russ	3:1

Stephanitor (Deck) — Stephanitor (Maschine)	2:1
Erpel — V.N.S. (holl.)	4:3
Johannes Russ — Cap Delgado	4:1
Anita Thyssen — Ysvogels (holl.)	1:0

August 1961

Vogtland — Havenloodsen (holl.)	0:7
Cap Norte — Roeiers Eendracht (holl.)	4:7
Vogtland — Adria	2:6
Marburg — Anita Russ	3:1
Adolf Leonhardt — Ysvogels (holl.)	1:5
Marburg — Travestein	0:2
Walvis Bay — Reinhart Lorenz Russ	3:0
Walvis Bay — Augustenburg	5:0
Ansgaritor — Havenloodsen (holl.)	2:0
Bochum — portugiesisches Schiff (Name?)	0:7
Adolf Leonhardt — Uhenfels	0:0
Adolf Leonhardt — Carsten Russ	4:0
Adolf Leonhardt — Schwabenstein	0:1
Uhenfels — N.R.V. (holl.)	2:2
Sonderburg — Kaapland	0:2
Adolf Leonhardt — Eschersheim	3:2
Adolf Leonhardt — Ansgaritor	0:5
Roland Russ (1) — Roland Russ (2)	6:0
Tazacorte — Solingen	2:2
Adolf Leonhardt — Sabratha	2:0
Sabratha — Ben Reoch (engl.)	5:2
Adolf Leonhardt — V.N.S. (holl.)	2:5

September 1961 (1. Woche)

Adolf Leonhardt — Cap Palmas	1:1
Kulmerland — Cap Roca	1:5
Stephanitor — Kaapland	2:2



Seefahrtsschule Hamburg

Am 22. 9. 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Jan Andersen, Gert von Appen, Klaus Bauer, Dieter Braun, Horst Czekay, Jörg Fischer, Albert Funke, Ernst Harm, Hans-Ulrich Jacob, Dietrich Kruska, Wilhelm Kumpfert, Hartmut Krüger, Peter Leder, Garrit Leemreijze, Wolfgang Matthies, Franz Müller, Klaus-Dieter v. Müller, Reimer Peters, Ulrich Pohl, Harald Rodewald, Jürgen Weser, Herold Wiemer, Dieter Wulf.

Am 2. Oktober 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Walter Bartscher, Klaus Blume, Heinz Bollmann, Erich v. Borstel, Dieter Butendich, Jan Derlien, Hans-Eberhard Dreckmann, Hans Ehlers, Erich Hermann, Uwe Janzén, Christian Jebe, Johann Jürgensen, Otto Kaempf, Klaus Kasper, Karlheinz Keuch, Wilfried Koch, Hartmut Kohl, Michael Kohlrausch, Uwe Kramer, Artur Lutz, Heinz Martens, Klausjörn Meyer, Eckart Möller, Klaus Mohr, Klaus-Peter Nagel, Dieter Pijarowski, Hinrich Rogge, Heinz Volt.

Seefahrtsschule Lübeck

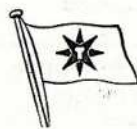
Am 9. September 1961 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren: Hans-Hermann Bergert, Manfred Berliner, Ortwin Cramer, Walter Diercks, Helmut Ermer, Peter Hess, Friedrich Hohl, Holger Kasper, Günter Kassner, Peter Kaule, Werner Krause, Jochen Landt, Albert Langer, Günter Mehlhorn, Gerold Pfeiffer, Roland Schneider, Konrad Sikorski, Dieter Stegmann, Günter Thomsen, Horst Wagner.

Seefahrtsschule Leer

Am 29. September 1961 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren: Harald Backer, Hubert Bartsch, Dieter Binneweis, Wübbo Brandt, Hermann Buss, Georg Bygus, Bernhard Fackeldey, Johannes Fockenga, Heinrich Hanses, Hans-Georg Hemken, Wilhelm Janssen, Theodor Kock, Reinhard Mennenga, Harro Müller, Johann Noeken, Heinrich Quesl, Horst Sablotny, Georg Sparringa, Georg Taute, Otto ter Veen.

Die 1960 ausgestellten Patente

87 Befähigungszeugnisse A 1
288 Befähigungszeugnisse A 2
177 Befähigungszeugnisse A 4
195 Befähigungszeugnisse A 5II
244 Befähigungszeugnisse A 5
286 Befähigungszeugnisse A 6
1217
44 Befähigungszeugnisse B 1
33 Befähigungszeugnisse B 2
64 Befähigungszeugnisse B 4
37 Befähigungszeugnisse B 5
178
854 Befähigungszeugnisse C 1
374 Befähigungszeugnisse C 2
330 Befähigungszeugnisse C 3
453 Befähigungszeugnisse C 4
328 Befähigungszeugnisse C 5
2373
34 Befähigungszeugnisse C 6



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

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

DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS-BANK A.-G. HAMBURG

Fernruf: 322037

Fernschr.: 0214029

Zinsgünstige Kapitalanlage

mündelsicher - lombardfähig - deckungsstockfähig



Prämienbegünstigtes Sparen

verbessert Zinsertrag

Inhaberschiffspfandbriefe zu 6%
Ankauf vermitteln alle Banken und Sparkassen

ZILLERTAL BLEIBT ZILLERTAL
HAMBURG - ST. PAULI

HANDELSCHULE



HAMBURG

HERMANNSTRASSE 18
Ruf: 33 65 59

FROMM

Schule für Rede und Erfolg

Schüler beweisen den Erfolg unserer Methode

Öffentlicher Einführungsabend Donnerstag, 26. Oktober 20 Uhr, Colonnaden 17

Spielzeug-Rasch
Gerhart-Hauptmann-Platz 1
zwischen Mönckeberg- und Steinstraße · Ruf 33 79 22
Annahme von WKG-Schecks

ERTTEL

BEERDIGUNGS-INSTITUT

Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

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

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

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

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

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

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!

Erhältlich im Fachhandel u. a. bei:
BREMERHAVEN: Fa. Varoog, Bürgermeister Smidstr. 137
HAMBURG: Schuhwaren Busch, Johanniskloster 14/15, Schuhwaren Schleicher, Dittmar-Koel-Str. 12
KIEL: Fa. Gotthard, Wall 65
NÜRNBERG: Schuhversand - Pöhlmann, Fürtherstr. 326 RN, Medica-Versand, Herm. Rauh, Karolinenstr. 47 RN

N = Nachnahmeversand
R = Reparaturmöglichkeit

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

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

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



GEORG P.

Möller

GEGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

Knifflige Sachen

Silbenrätsel 1

Aus den Silben ar — au — di — dys — er — ge — gen — go — i — in — ku — maß — nar — nie — no — o — ra — re — seus — so — top — tri — um — va — vik

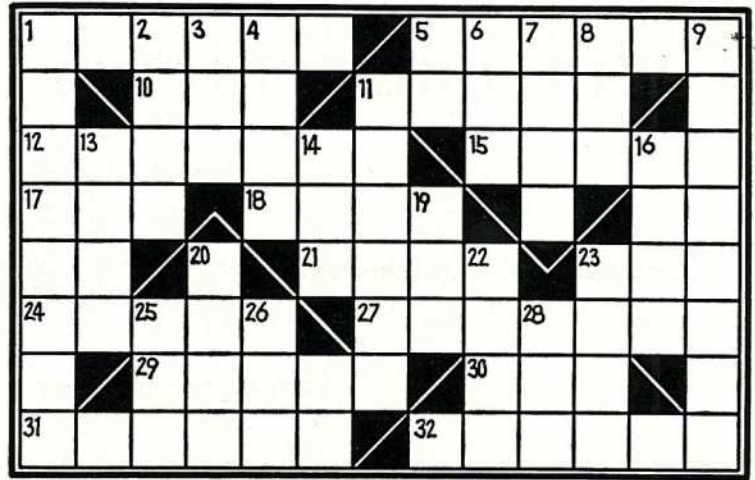
sind Wörter nachstehender Bedeutung zu bilden. Bei richtiger Lösung des Rätsels nennen die Anfangs- und Endbuchstaben der zu suchenden Wörter, von oben nach unten gelesen, zwei technische Begriffe der Schifffahrt.

1. Norwegischer eisfreier Hafen
2. Fluß in Italien, an ihm liegt Florenz
3. luftleerer Raum
4. verschieden schwere Atomarten des gleichen chem. Grundstoffs
5. Stadt in Thüringen
6. Fähigkeit, Größen zu schätzen
7. älteste Stadt an der Mosel
8. dunkelblauer Farbstoff
9. listenreicher Held vor Troja
10. Körperorgan

Silbenrätsel 2

Aus den Silben a — au — bull — do — el — ge — in — jak — ka — king — la — meer — mit — nan — nung — ra — ron — stab — su — tel — ur sind Wörter nachstehender Bedeutung zu bilden. Bei richtiger Lösung des Rätsels nennen die Anfangs- und Endbuchstaben der zu suchenden Wörter, von oben nach unten gelesen, drei Schiffstypen.

1. Sagenhaftes Goldland
2. Organisation von Handwerkern
3. Stadt in China
4. Seitenfenster am Schiff
5. Staudenpflanze
6. weibl. Vorname
7. Gewässer zwischen Europa und Afrika
8. Sportboot, Einsitzer

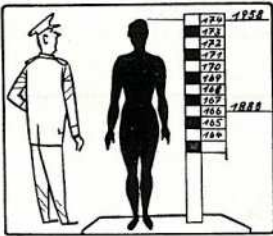


Das große Kreuzwort-Rätsel

Wa a g e r e c h t : 1. Hauptstadt des Irak, 5. mundartlich: Brodem, 10. elektrisch geladenes Teilchen, 11. Wohlgeruch, 12. Geisteskrankheit, 15. griechischer Dichter, 17. Tierpark, 18. überlieferte Erzählung, 21. Darstellung von Dingen auf einer Fläche, 23. Roman von Kipling, 24. Kurort in Graubünden, 27. wegen seiner Fälle berühmter Fluß in Nordamerika, 29. Hoch- und Angriffsruf, 30. Getränk der Germanen, 31. junger Kabeljau, 32. Verbindung zwischen starren Teilen, die deren Bewegung ermöglicht.

S e n k r e c h t : 1. Schwerer Schneesturm in Nordamerika, 2. Übertragungsvermerk auf einem Wechsel, 3. Goldmünze in Siam, 4. Gewürz, 6. ungekocht, 7. Liebesgott, 8. englischer Männername, 9. Name der Altmark, ursprünglich: Grenzland im Norden, 11. Halsentzündung, 13. hohler Rundkörper, 14. Nebenfluß der Donau, 16. arabischer Fürstentitel, 19. dänischer weiblicher Vorname, 20. Brauch, 22. Schachfigur, 23. Haus eines Tagelöhners, 25. Sitz des Gehörs, 26. französisch: Bogen, 28. Kolloid.

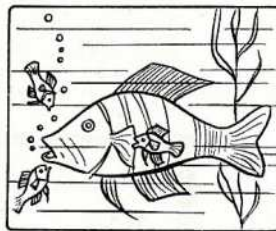
Die schlaue Kiste



Werden die Menschen größer?

Nach einer schweizerischen Feststellung ist die Durchschnittsgröße von Wehrpflichtigen innerhalb von 70 Jahren von 166,5 cm auf 173,5 cm, also um 7 cm gestiegen. Ähnliche Beobachtungen machen auch andere Staaten und nicht nur die Militär-, sondern auch die Schulbehörden. Hand in Hand damit ist ein schnelleres Wachsen und früheres körperliches Reifwerden zu beobachten. Über die Ursachen dieser Entwicklung gehen die Meinungen noch weit auseinander. So können z. B. die Ultraviolettstrahlen der Sonne, der die Jugend heute viel mehr ausgesetzt ist, dazu beitragen. Radiowellen, Erdstrahlen, Großstadtlärm und verdorbene Luft mußten als Gründe herhalten. Ernsthaftige Forscher behaupten auch, daß es einfach eine gesetzmäßige Weiterentwicklung der Menschheit sei, in diesem Fall also eine durchaus normale Angelegenheit.

Von Fischen, die andere putzen
Große Fische sind oft von kleineren begleitet, von denen sie regelrecht „geputzt“ werden. Von den Schuppen, aus den Kiemen, ja sogar aus dem Maul holen sie Parasiten heraus. Diese „Putzer“ sind unter dem Namen „Lippfische“ bekannt. Sie genießen den Schutz des stärkeren Wirtsfisches. Durch senkrechte Wippen mit dem Hinterkörper bieten sie ihrem Wirtsfisch ihre Dienste an. Interessant ist, daß es eine ganz andere Fischart gibt, die dem Lippfisch zwar ähnlich sieht, in Wirklichkeit aber ein arger Räuber ist. Ja, er tarnt sich, um möglichst



ungefährdet an sein Opfer heranzukommen, als Lippfisch, indem er Flossenschlag und das Wippen mit dem Hinterkörper nachahmt. Sein Biß ist sehr schmerzhaft. Die von ihm angefallenen Fische zucken heftig zusammen und suchen ihr Heil

in der Flucht, obwohl sie größer und stärker sind.



Die Geburtsstunde des Wetterdienstes

Ohne Wetterdienst und Wettervorhersage können wir uns heute unser Leben gar nicht mehr vorstellen. Der Bauer, der Urlauber, der Seemann, der Flieger und viele andere sind ständige „Kunden“ des Wetterdienstes. Zu früheren Zeiten traten ohne vorherige Warnung plötzlich Wetterkatastrophen ein, und eine solche Katastrophe gab schließlich den Anlaß zum Aufbau des Wetterdienstes. Als 1854 ein fürchterlicher Orkan die französischen Kriegsschiffe, die gerade Sewastopol belagerten, durch große Zerstörungen kampfunfähig machte, beschloß der damalige französische Kriegsminister den Aufbau eines Warndienstes. Der Astronom Leverrier schuf die wissenschaftlichen Grundlagen. Der Telegraph war schon erfunden und verband die meisten europäischen Länder miteinander. So entstand 1863, von Frankreich ausgehend, der erste telegraphische Wetterdienst.

Das ist das Ei des Columbus

So nennt man die überzeugend einfache Lösung eines Problems. Bei einem Gastmahl sagte man zu Columbus, daß jeder andere vor ihm Amerika hätte entdecken können. Columbus nahm statt der Antwort ein Ei und fragte, wer es aufrecht hinstellen könne. Es gelang niemandem, doch Columbus setzte das Ei mit einem leichten Schlag aufrecht auf den Tisch und es blieb stehen. Oft fällt aber nur einem Genie eine so einfache Lösung ein.

Woher stammt der Mond?

Vieles deutet darauf hin, daß der Mond einst zur Erde gehörte, aus der er durch irgendein Ereignis herausgerissen und in den Weltraum geschleudert wurde. Möglicherweise lag die Mondmasse einst im Pazi-



fischen Ozean, freilich zu einer Zeit, als es noch keine Meere gab. Im Pazifischen Ozean fehlt die Granitoberfläche, die die anderen Meere besitzen. Andererseits besitzt der Mond keinen schweren Eisenkern wie die Erde, kann also durchaus dem Oberflächengestein der Erde entstammen.



C. PLATH

FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

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

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

schrritten auf den Gebieten der medizinischen Frühdiagnostik, der Unfallchirurgie sowie der Psychologie.

Anders entwickelte sich die Zahl der gemeldeten Unfälle. Von 100 000 Versicherten erlitten 1950 einen leichten Unfall 8929; 1959 waren es 13 762. Hier erfolgte also eine Zunahme um nahezu 54 %! Es sind keineswegs nur Bagatellschäden, Unfälle kleiner und geringfügiger Natur, die in diesen Zahlen ihren Niederschlag finden. Der Umfang der Gefährdung des Menschen scheint größer, ihre Stärke und Tiefe geringer geworden zu sein.

Der Internationale Navigation Congress

tagte vom 11.—20. September in Baltimore. 700 Teilnehmer, Hafenfachleute, Ingenieure und technische Experten aus aller Welt zählte diese internationale Fachveranstaltung, die alle vier Jahre stattfindet. Die Themen waren unter anderem: „Atomship im Hafen“, „Sichere Hafengebiete“, „Tag- und Nachtnavigation“, „Fortbewegung durch Schubschlepper“. Die Tankerfachleute wiesen darauf hin, daß die neuen Supertanker mehr als nur tiefes Wasser im Hafen erfordern, wenn sie ihre volle Kapazität ausnutzen wollen. In diesem Zusammenhang war von schwimmenden Trennungsdämmen die Rede, von Inselhäfen und von der Verwendung von Nylonrossen mit Zugdämpfern.

Regensegel überflüssig

würden im Bremer Überseehafen, wenn das Projekt, ihn bahnhofshallenartig zu überdachen, realisiert werden sollte. Dieses Dach würde 55 m hoch und 1,5 km lang sein.

Neubau „Alte Weser“

muß nach Untersuchungen durch Experten vermutlich statisch neu berechnet und neu konstruiert werden. Am 28. Juli waren bei der Verankerung des neuen Sockels zwei Menschen ums Leben gekommen.

Der größte Kabelleger der Welt

lief am Sonntag, dem 24. September, auf der Schlieker Werft in Hamburg vom Stapel. 11 200 BRT ist die „Long-Lines“ groß und kostet der American Telephone & Telegraph Comp. 10 Mill. Dollar. Sie soll im Frühjahr 1963 im Pazifik in der Reparatur und Neuverlegung von Fernkabeln eingesetzt werden.

Hubschrauber für Seenot-, Lotsen- und Feuer-schiffe

sollen an der Elbemündung von der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung Hamburg eingesetzt werden, wenn die zur Zeit laufenden Versuche von Start und Landung auf fahrenden Schiffen unter verschiedenen Wetterbedingungen zu einem positiven Ergebnis führen.

Auto rammte U-Boot

im schwedischen Hafen Lysekil. Der PKW war abgestellt, hatte sich selbständig gemacht, war eine abschüssige Straße hinunter, in den Hafen hinein, und vierkant gegen den Turm eines U-Bootes gesaut.

SCHUHHAUS AM HAFEN



Alle Arten Straßen- und Berufsschuhe

Musikdampfer wurde Arbeiterwohnschiff

und zwar die aus dem Konkurs der Arosa-Line „übriggebliebene“ 16 230 BRT große „Arosa-Sun“. Zu diesem Zweck wechselte sie ihren Liegeplatz von Bremerhaven nach Ijmuiden.

„Hoheitsgewässer der sogenannten DDR gesperrt“

belehrt ein Zonenmarineleutnant den Kapitän des „Delphin 3“ (267 BRT), nachdem er auf der Reise von Holtenu nach Stettin auf der Höhe von Kap Arkona durch 2 Schüsse vor den Bug gestoppt worden war. Diese Heldentat eines deutschen Marineoffiziers einem deutschen Kapitän gegenüber würde, wenn sie Schule machte, das 300 Jahre alte internationale „Recht zur harmlosen Durchfahrt“ auf den Kopf stellen und die Seefahrt überhaupt unmöglich machen.

Eine Kaianlage auf der Wiener Herbstmesse 1961

fand das größte Interesse aller Besucher. Das komplette Modell aus Hamburg weist eindringlich und anschaulich auf die Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen Österreich und Hamburg hin.

Ein Unterwasser-Fernaug

leistete gute Dienste bei der Erforschung der günstigsten Lagerung einer geplanten Gas-Pipeline, die Erdgas aus der Sahara nach Frankreich bringen soll.

Tanker aus Breslau

für die Vereinigte Arabische Republik sind nach einer Meldung der „Trybuna Ludu“ kürzlich abgeliefert worden. Es handelt sich um die ersten Einheiten einer größeren Serie von 500-BRT-Tankern. 17 weitere sollen noch in diesem Jahr gebaut werden.

Tankerstatistik

Die Welttankertonnage ist per 1. Juli 1961 auf 67 745 801 tdw gestiegen. Bei den Neubauten liegen die Turbinentanker an der Spitze. Mit Neubaufträgen liegen Großbritannien und Norwegen vorne. Mit einem Auftragsbestand von 1 991 700 tdw nehmen die Werften der Bundesrepublik den vierten Platz ein.

Die Gefahr des „Eisernen“

wurde Besatzung und Schiff eindringlich demonstriert, als sich ein deutsches Motorschiff Ende Juli dieses Jahres mit Bodenschaden an der Mole anstatt im automatisch angesteuerten Hafen von Friedrichshafen wiederfand. Der Steuermann, mit seinem eisernen Rudersmann allein auf der Brücke, hatte das Bewußtsein verloren und keiner hatte gemerkt, daß das Schiff alleine weitersteuerte. Das hätte nicht passieren können, wenn die Brücke ordnungsgemäß besetzt gewesen wäre.

10 Kollisionen an einem Tag

ereigneten sich auf Elbe und Weser am Wochenende des 3. September. Der erste Herbstnebel hatte die Schifffahrt überfallen. Ernste Schäden sind Dank des vorsichtigen Manövrierens aller Beteiligten nicht eingetreten.

Anrüster aller Seefahrer

ARTHUR BUSCH

Berufs- u. Sportkleidung
HAMBURG 11
Johannisbollwerk 14-15
Landungsbrücken



Seit 1891

Verbesserungsvorschläge

von Werner Kybart

Beim Malen des Schornsteins ereignete sich folgender Unfall: Ein Matrose stürzte von der Stellage. Dabei schlug er im Fallen so unglücklich auf die Belegklampe des Stellagentampens auf, daß er sich einen komplizierten Fußbruch zuzog und ins Krankenhaus eingeliefert werden mußte.

Bei einem mir bekannten Unfall gleicher Art blieb ein Matrose mit dem Allerwertesten auf dieser Klampe hängen und war ebenfalls krankenhausreif.

Um solchen Unfällen abzuwehren, möchte ich vorschlagen, die Belegklampen für Schornsteinstellungen in Zukunft nicht mehr senkrecht, sondern waagrecht am Schornstein oder sogar nur noch an Deck anzubringen.

Dann sind sie nicht mehr gefährliche Spießer wie bisher.

Ebenso ist es mit den Belegklampen für Antennen und Flaggleinen an Masten und Ladepfosten. Diese könnten doch auch waagrecht angebracht werden.

Belegen kann man an einer waagrecht stehenden Klampe genau so gut wie an einer senkrecht stehenden.

Wird die Klampe in der Waagerechten mit der Rundung des Mastes mitgebogen, so bildet sie für seitlichen Verkehr auch kein Hindernis.

Ein Sturz vom Schornstein oder Mast geht selten ohne Verletzungen ab, aber dabei auch noch aufgespießt zu werden . . . ich danke!

von F. Passchl

Um den ewigen Trouble an Bord wegen geleisteter Überstunden abzuwehren, empfehle ich folgende Regelung. Beiliegende Aufstellung muß als Abreißblock gedruckt werden. Der Durchschlag bleibt im Block.

Schiff:

Datum:

Es wurde gearbeitet
von: und von: Uhr
von: und von: Uhr

Gesamtarbeitsstunden:

Davon Überstunden:

Geleistete Arbeit während der Überarbeit:

.....

Unterschrift:

Dienstgrad:

1. Offizier:

(Dieser Zettel muß am nächsten Morgen beim 1. Offizier abgegeben sein.)

Auflösung von Seite 15

„Das große Kreuzwort-Rätsel“:

Waagrecht: 1. Bagdad, 5. Wrasen, 10. Ion, 11. Aroma, 12. Irrsinn, 15. Homer, 17. Zoo, 18. Sage, 21. Bild, 23. Kim, 24. Arosa, 27. Niagara, 29. hurra, 30. Met, 31. Dorsch, 32. Gelenk.

Senkrecht: 1. Blizzard, 2. Giro, 3. Dos, 4. Anis, 6. roh, 7. Amor, 8. Sam, 9. Nordmark, 11. Angina, 13. Rohr, 14. Nab, 16. Emir, 19. Eli, 20. Usus, 22. Dame, 23. Kate, 25. Ohr, 26. arc, 28. Gel.

Silberrätsel 1

1. Narvik, 2. Arno, 3. Vakuum, 4. Isotop, 5. Gera, 6. Augenmaß, 7. Trier, 8. Indigo, 9. Odysseus, 10. Niere = Navigation — Kompaßrose

Silberrätsel 2

1. Eldorado, 2. Innung, 3. Nanking, 4. Bullauge, 5. Arostab, 6. Ursula, 7. Mittelmeer, 8. Kajak = Einbaum + Kogge + Barke

Fotos und Zeichnungen: Bremer Lagerhaus Ges., Archiv, S. 8; Deike Matern S. 2, 13, 14, 15, 18; Globus Schaubild S. 3 u. 19; E de Jong S. 8; G. List Titelfoto; W. Lüden S. 9; H. v. Medvey S. 11; W. Nootbaar S. 6 u. 8; Seefahrt-Verlag GmbH, Archiv, S. 1 u. 6; Gebr. Sulzer, Archiv, S. 9; U. Wiecker S. 4.

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



„Hein gibt schon wieder an mit seiner neuen Giro-Kontonummer!“

Es ist eine altbekannte Tatsache, daß sich Geld um so leichter ausgibt, je mehr man davon mit sich herumträgt. Warum wollen Sie sich dieser „Gefahr“ aussetzen, wo Sie es mit einem Girokonto viel bequemer, sicherer und angenehmer haben können! Wer mit der Zeit geht, und die Vorteile einer bequemen Zahlungsweise zu schätzen weiß, zahlt bargeldlos.

„Was nützt dem Seemann sein Geld...“

Ist eine Rechnung zu begleichen, eine Zahlung auf Spar- oder Bausparkonto zu leisten oder Bargeld vom Girokonto abzuheben, so füllen Sie nur ein Überweisungsformular oder einen Scheck aus, und alles andere erledigen wir für Sie.

Ihre Giroüberweisungen erreichen jeden Empfänger, ganz gleich ob er persönlich ein Konto besitzt oder nicht.

Für die Erledigung Ihrer Überweisungsaufträge wählt die Sparkasse stets den schnellsten Weg. Im Ortsverkehr können die überwiesenen Beträge, bei rechtzeitiger Einlieferung der Überweisung, noch am gleichen Tage gutgeschrieben werden. Nach anderen Orten werden Überweisungsaufträge über DM 500,— sowie als eilig gekennzeichnete Aufträge im Eilüberweisungsverkehr ausgeführt. Das bedeutet, daß in der Regel der Betrag schon am folgenden Tag dem Konto des Empfängers gutgeschrieben werden kann.

Ihr Girokonto nimmt natürlich auch Eingänge aller Art auf: Anweisungen von anderen Konten, Bareinzahlungen, Scheckeinreichungen, den Erlös aus Wertpapierverkäufen sowie den Gegenwert aus der

Einlösung von ausländischen Zahlungsmitteln, Zins- und Dividendenscheinen.

Bei regelmäßig in gleicher Höhe wiederkehrenden Zahlungen, wie für Miete, Beiträge, Prämienlose, Überträge auf Spar- und Bausparkonten sowie Überweisungen von Rechnungen an Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, Krankenkassenbeiträge usw. lohnt es sich für Sie, uns einmalig einen Dauerauftrag für diese Zahlungen zu erteilen. Wir führen dann alle Ihre Aufträge stets prompt und termingerecht für Sie aus.

Als Inhaber eines Girokontos erhalten Sie von der Sparkasse Kontoauszüge, die über alle Vorgänge auf Ihrem Konto Aufschluß geben. Sie können diese Auszüge bei der kontoführenden Kassenstelle selbst oder durch einen Bevollmächtigten in Empfang nehmen oder aber sich diese auch per Post zustellen lassen.

Zahlreiche Arbeitnehmer aus allen Berufssparten haben bereits die Vorteile des bargeldlosen Zahlungsverkehrs erkannt und sich diese zunutze gemacht. Auch Ihnen kann ein Girokonto nützlich sein.

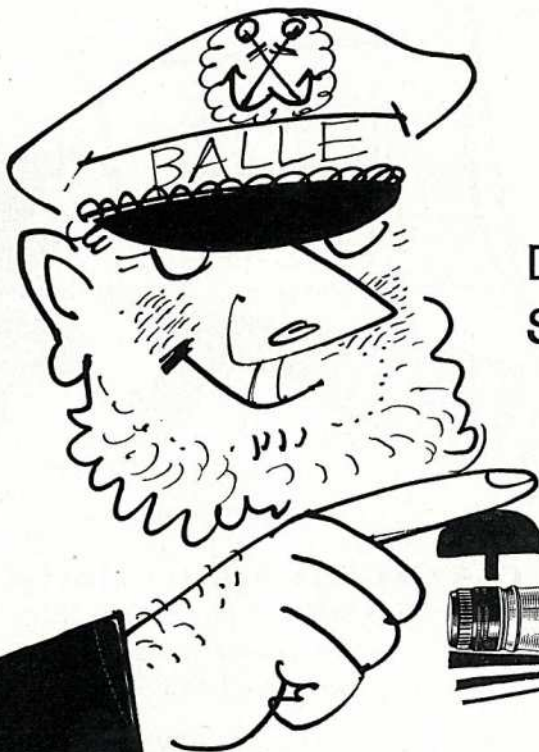
Kommen Sie zu uns. Wir beraten Sie gern.

Im Land Hamburg:

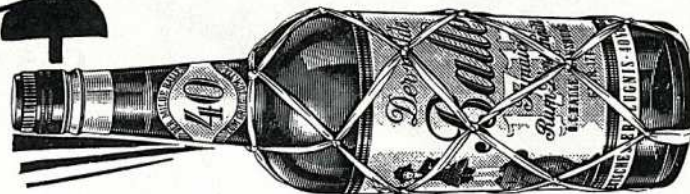
Hamburger Sparcasse von 1827 Neue Sparcasse von 1864 Öffentliche Bausparkasse Hamburg
mit ihrer Girozentrale
Hamburgische Landesbank

Im Land Bremen:

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



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



der milde **Balle**

Durch Desertion kann man nicht auswandern

Das Entweichen vom Schiff an einem Ort außerhalb des Geltungsbereiches des Grundgesetzes kann unter gewissen Umständen als strafbare Handlung ausgelegt werden. Ich will hier aber nicht über Straftaten und deren Tragweite berichten, sondern ich möchte aus meinen Erfahrungen in der Personalarbeit bei der Seeschifffahrt die Desertion und ihre Folgen von einer anderen Seite beleuchten. Dabei möchte ich mich auf die Fälle beschränken, in denen ein Besatzungsmitglied sein Schiff mit der bewußten Absicht verlassen hat, nicht wieder an Bord zurückzukehren. Gelegentlich kommt es vor, daß ein Seemann in irgendeinem ausländischen Hafen sein Schiff verpaßt. Ein derartiger Fall rechnet zunächst nicht unter Desertion, denn meistens kann eine Rückführung auf eigene Kosten zum Schiff sehr bald durchgeführt werden.

Betrachten wir die Desertationen eines längeren Zeitraumes, so müssen wir feststellen, daß es überwiegend Jugendliche und kurz befahrene Seeleute sind, die desertieren. Es ist erklärend, daß gerade diese jungen Leute leicht Lockungen und Versprechungen in überseeischen Häfen folgen, die ihnen oft von unbekanntem „Landsleuten“ angetragen werden, ohne daß sie sich Gedanken über die Folgen ihrer Handlungsweise machen. Darüber geben uns zwei Briefe Aufschluß, die unter vielen ähnlicher Art an uns geschrieben wurden.

Sehr geehrte Herren!

Am 19. Dezember 1959 habe ich als Messersteward in Brisbane, Australien, das Turbinenschiff „H“ Ihrer Reederei unter der Führung des Herrn Kapitän Sch. unerlaubterweise verlassen. Ich bin mir bewußt, daß ich damit gegen die Seefahrtsbestimmung verstoßen habe. Dafür bitte ich heute um Entschuldigung. Derzeit war ich noch ein unerfahrener Junge, der sich die Welt anschauen wollte und nicht über die Konsequenzen nachdachte. Heute möchte ich nun anfragen, ob es in Zukunft wieder möglich ist, bei Ihrer Reederei zu fahren. Ich wäre sehr glücklich, wenn ich wieder als Messersteward meinen Dienst versehen könnte.

Hochachtungsvoll
H. Rh.

Sehr geehrter Herr E.!

Vielleicht wissen Sie auch schon, daß sich unser Sohn Walter wieder auf der Heimreise befindet. Es ist doch alles anders gekommen wie sich die Jungens das vorgestellt haben. Wir sind froh, daß er wiederkommt, denn für ein fremdes Land ist er noch zu jung. Er hat sicher die Gelegenheit, Ihnen einiges von dort zu berichten. Wie er uns schrieb, werden sie am 28. 5. mit MS „L.“ in Bremen sein. Es wird wohl für die Jungens eine gute Lehre sein.

Ihnen recht herzliche Grüße
Familie G.

Bei einiger Überlegung müßte jedem klar werden, daß für einen Daueraufenthalt in einem überseeischen Staat vorher bestimmte Einreiseformalitäten zu erledigen sind. Man kann nicht einfach sein Schiff im Stich lassen, ohne eine Aufenthaltsgenehmigung des Gastlandes zu besitzen. Jedem Seemann sind die Paßkontrollen beim Anlaufen eines Hafens bekannt, die schon bei einem Kurzaufenthalt während der Liegezeit des Schiffes durchgeführt werden. Schenken Sie deshalb Aussagen Unbekannter keinen Glauben, auch wenn diese noch so vielversprechend sind. Selbst in Australien, einem Land, in dem das Einwandern desertierter deutscher Seeleute eine Zeit lang sehr erleichtert wurde, sind inzwischen die Einwanderungsbestimmungen wieder verschärft worden.

Eine Desertion kann unter Umständen recht kostspielige Folgen haben, wenn der Desertierte aufgegriffen wird. Da über jede Desertion dem zuständigen Konsulat von der Schiffsleitung Mitteilung gemacht wird, erfolgt die Fahndung nach dem Deserteur umgehend und meistens

mit Erfolg. Nach dem Ergreifen eines Deserteurs entstehen zunächst Internierungskosten in Höhe von ca. 15,— DM pro Tag bis zum Zeitpunkt der Möglichkeit eines Rücktransportes. Diese Möglichkeit kann mitunter lange auf sich warten lassen, so daß sich eine lange Internierungszeit ergibt. Die Internierungskosten setzen sich zusammen aus Kosten für die Unterbringung, für verabreichte Toilettenartikel, für die ärztliche Betreuung einschließlich der Kosten für verabreichte Medikamente sowie Behördengebühren. Uns sind Rechnungen bis zu einer Höhe von 850,— DM bekannt, die natürlich der Inhaftierte zurückerstaten muß, auch wenn sie zunächst vom örtlichen Agenten der Reederei verauslagt worden sind. Zu diesen Kosten kommt der Betrag für die Heimbeförderung hinzu, wofür 15,— DM pro Tag erhoben werden. Erfolgt die Heimbeförderung auf Grund einer Mitnahmeanweisung eines deutschen Konsulats, so wird der Betrag zunächst vom Deutschen Auswärtigen Amt verauslagt und ist nach Rückkehr an dieses zurückzuerstaten, was mitunter zu jahrelangen Ratenzahlungen verpflichtet.

Ich möchte noch erwähnen, was drei desertierten Seeleuten auf den Philippinen passiert ist: Diese drei Mann wurden recht bald aufgegriffen und zunächst in ein Internierungslager gesteckt, wofür jeder mit 15,— DM pro Tag „Pensionskosten“ belastet wurde. Außerdem zog man sie mehrere Wochen lang zu Straßenbauarbeiten im Inneren des Landes heran, so daß sie genügend Zeit hatten, über ihren Leichtsinns nachzudenken und sich doch sehr nach ihrem Schiff zurücksehnten. Nach ungefähr zwei Monaten schließlich waren sie so weich, daß sie einem Rücktransport per Flugzeug auf eigene Kosten zustimmten, weil man sie abschieben wollte. Ich glaube, diese drei Abenteurer sind für alle Zeiten vom Desertieren geheilt. Wü.

Quer durch die Last

Arbeitsunfälle in der Seefahrt 1960

In den zur See-Berufsgenossenschaft gehörenden Betrieben der Seeschifffahrt, einschließlich einiger Nebenbetriebe, ereigneten sich im Berichtsjahr 11 018 (10 535) Unfälle.

Verglichen mit den im Jahre 1959 ermittelten Unfallzahlen ergibt sich für 1960 eine Zunahme von 4,58 %. Die Zahl der Versicherten stieg von 67 097 geringfügig auf 67 386 um 0,40 %.

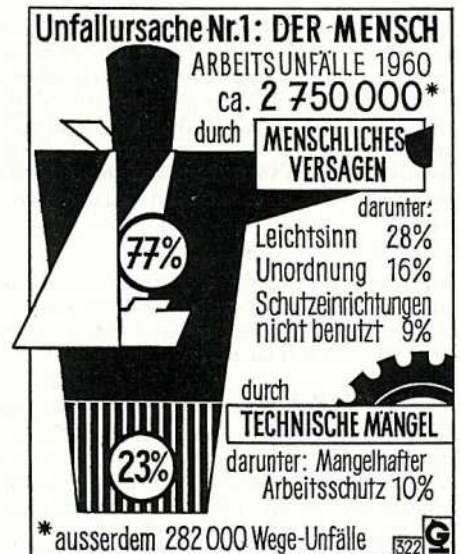
Bedauerlicherweise hat sich auch die Unfallhäufigkeit, bezogen auf die Zahl der Versicherten, um 0,8 % erhöht.

Zum Vergleich die Unfälle in den Jahren
1957: 44 schwere Unfälle, davon 6 tödliche
1958: 52 schwere Unfälle, davon 4 tödliche
1959: 70 schwere Unfälle, davon 6 tödliche
1960: 99 schwere Unfälle, davon 4 tödliche.

76 % der Unfälle ereigneten sich beim An- und Abdecken der Luken, Betreten oder Verlassen der Laderäume und bei halbgeöffneten Luken. Im einzelnen verteilen sich die Unfälle wie folgt,

- 27 Unfälle beim An- und Abdecken der Luken,
- 21 Unfälle beim Betreten oder Verlassen der Laderäume,
- 27 Unfälle bei halbgeöffneten Luken
- 2 Unfälle ungeklärt,
- 17 Unfälle aus verschiedenen Ursachen,
- 1 Unfall bei Arbeiten auf Autodecks,
- kein Unfall bei Arbeiten mit McGregorluken.

Nicht unerwähnt bleiben sollen die durch Trunkenheit verursachten Unfälle. 1960 verunglückten 14 Personen infolge von Trunkenheit tödlich, obwohl die Unfallverhütungsvorschriften den übermäßigen Alkoholgenuß verbieten.



Gefahren am Arbeitsplatz

Etwa 2 750 000 Unfälle ereigneten sich im vergangenen Jahre in den Betrieben der Bundesrepublik und Westberlins, weitere 282 000 passierten auf dem Wege zur oder von der Arbeit. Auch wenn dabei zu bedenken ist, daß Beulen und Schrammen mitzählten, bleiben diese Zahlen noch erdrückend genug. Allerdings sind nur 23 Prozent aller Arbeitsunfälle auf technische Mängel zurückzuführen, mehr als drei Viertel dagegen auf menschliches Versagen; darunter steht Leichtsinns an erster Stelle.

Todesrate der Arbeitsunfälle in zehn Jahren um 35 % gesenkt!

In den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts, also von 1950 bis 1959, gelang es der betrieblichen und überbetrieblichen Unfallverhütungsarbeit der gewerblichen Berufsgenossenschaften, die Todesrate der Arbeitsunfälle um 35 % zu senken!

Dieser Rückgang in der Schwere des Arbeitsunfalls — der Wegeunfall nahm infolge der allgemeinen Zunahme der Verkehrsunfälle eine andere Entwicklung — ist den gemeinsamen Bemühungen von Berufsgenossenschaften, Sicherheitsingenieuren, Unfallvertrauensmännern, Betriebsführern und Betriebsratsmitgliedern ebenso zu verdanken wie den Fort-



KARL GRAMMERSTORFF

Schiffsmakler - Befrachter

Kiel-Holtenua

Hamburg - Brunsbüttelkoog

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

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

Lindolin-Farben



ÜBER 130 JAHRE

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

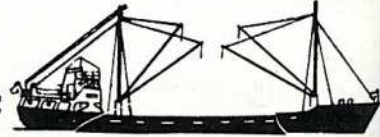
für Schiffsböden - anticorrosive antifouling

und für Oberwasseranstrich innen- und außenbords die altbewährten

Lindolin-Qualitäten

LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt



Alles für den Seemann

Maßschneiderei für Uniform · Arbeitszeug

WILHELM LESCH

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

Drahtseile

Tauwerk - Bindfäden - Persenninge

WALTER HERING

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

See-Ausrüstung HÜBNER & BOLLWITT, Hamburg 11,

Vorsitzen 52 (Bei der Überseebrücke) · Tel. 34 35 28
BERUFSSKLEIDUNG (Eigene Anfertigung)
UNTERKLEIDUNG · REGENKLEIDUNG

Seemannsausrüstung

Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

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

Heinrich von der Aa

Ihr Leihwagen

steht vor der Gangway · Type nach Ihrer Wahl Tel.: 24 62 34

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

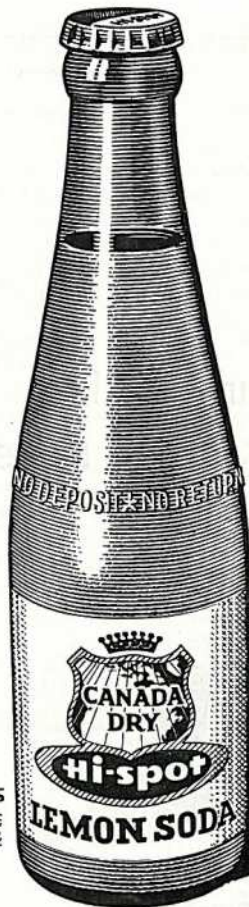
für jeden Schiffstyp

für jede Ruderanlage

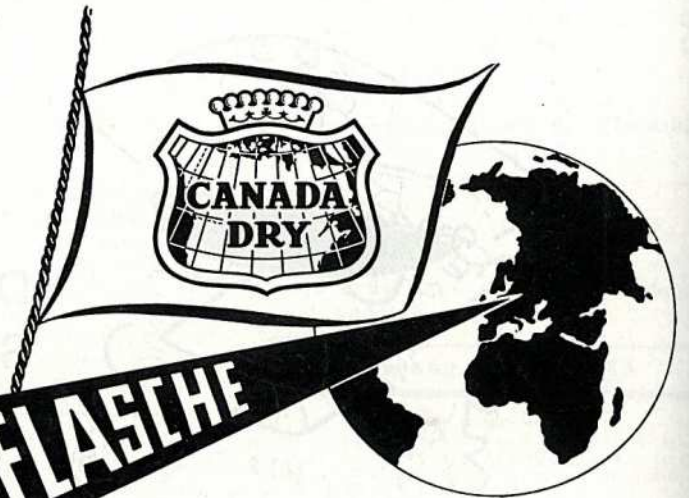
für alle Kreiselfabrikate

AEG - Selbststeueranlagen

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: Hafendruckerei. Einzelbezug (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 6.—.



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