Postverlagsort Hamburg
C 4095 E

Kehrwieder

Aus dem Inhalt:

Die Katastrophe

Ein marktwirtschaftlicher Sündenfall?

Kolonien-Schiffe und ein guter Stern

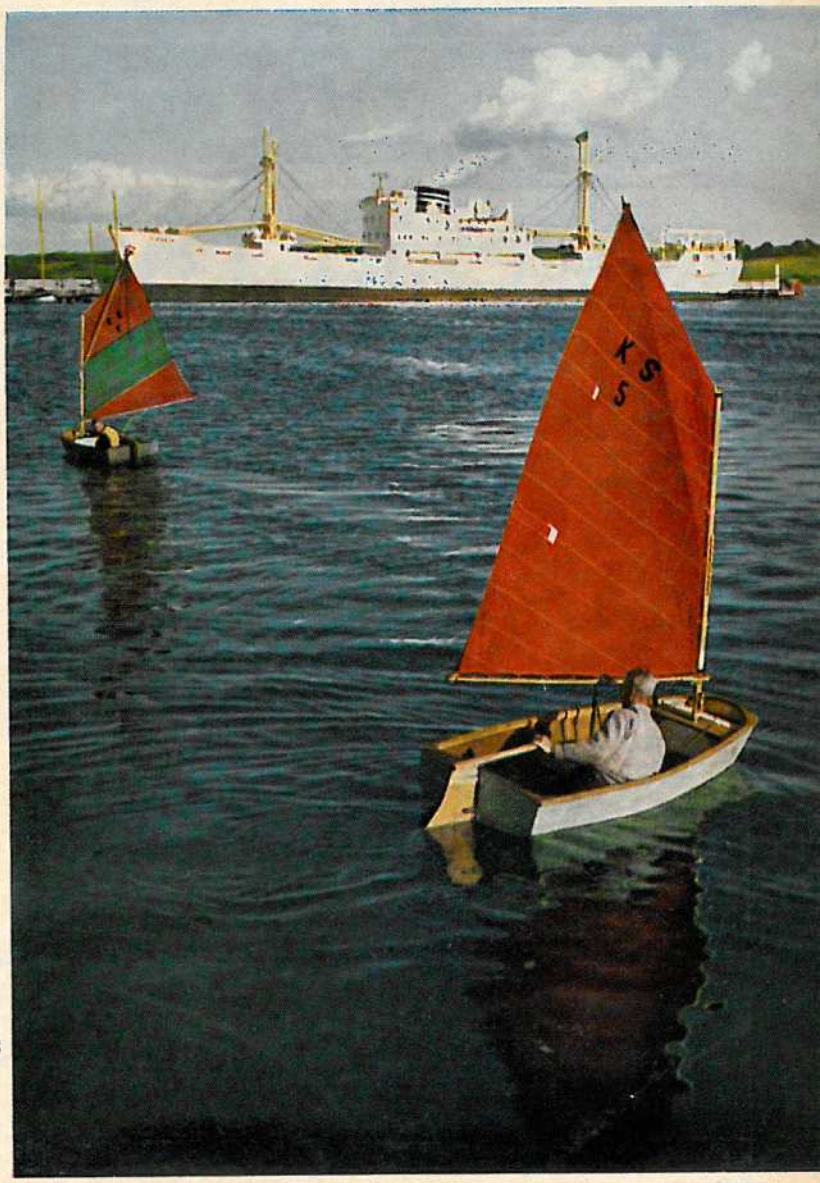
Unsere Ladung: Tabak

Die „Connector", das erste Schubboot

Reise in die Ostzone

Ein Element — zwei Berufe

Der erste Schiffsdiesel



März 1962 Nr. 3

Jahrgang 6

DEUTSCHE WERFT HAMBURG

CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

STAUEREIBETRIEB · Vorsetzen 54 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Tel. Sa.-Nr. 31 14 41

SCHIFFSMAKLER
SPEDITEURE

JOHS. FRITZEN & SOHN

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

KIEL
BERLIN
HAMM (WESTF.)
HAMBURG
WILHELMSHAVEN
NEW YORK

GEGR. 1881

GEORG P. Möller

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

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

RAFFAY & CO.
VOLKSWAGEN

AUSSTELLUNG UND VERKAUF
Ballindamm 35, Johnsallee 3 · Ruf 44 14 91
Winterhuder Marktplatz 18 · Ruf 48 98 65
Weidenstieg 5a / Ecke Eppendorfer Weg
Ruf 49 47 11

Kehrwieder

6. Jahrgang | März 1962 | Nr. 3

Am Peilkompaß

Die Katastrophe

Deiche und Astronautik

Von höherer Gewalt, unter der jedes Seemannsleben steht, von Winterstürmen, die jedes Jahr wieder den blanken Hans an die Küste schicken, und von Mitläufern des technischen Komforts auf unseren Schiffen, die die See nicht duldet, von alledem hatte „Kehrwieder" schon in den vergangenen Monaten viel zu berichten. Eine Sturmflut, wie sie so katastrophal kein Mensch, weder auf See noch an den Küsten, schon gar nicht in den Städten, noch für möglich gehalten hätte, gilt es nun nachzuzeichnen.

Sonnabend, den 17. Februar

Ein Orkan fegt über die Nordsee, rast gegen die Deiche, drückt in die Flußmündungen.

Katastrophenalarm an der Nordseeküste

melden die Zeitungen. Die Aufmachung ist winzig, beinahe verschwindend im Vergleich zu den riesigen Balken von Buchstaben, die n a c h diesem Wochenende den Lesern das Unfaßliche vor Augen führen sollen. Der Orkan, Vorbote größeren Unheils, entwurzelt Bäume, setzt Dächer auf die Straßen. Zwei Menschenleben sind zu beklagen.

48 Stunden später wird man den Orkan vergessen haben. Beziehungsreich lautet eine andere Überschrift, größer als jene vom Katastrophenalarm:

Pockenpusteln mit Mückenstichen verwechselt.

In den großen Häfen nahm man den Katastrophenalarm zur Kenntnis, gewiegt in einem trügerischen Sicherheitsgefühl, das vielen den Tod bringen sollte. Sicherheitsgefühl, obwohl im Kreis Husum bereits die ersten Deiche gebrochen waren, obwohl das Deutsche Hydrographische Institut einen Hochwasserstand von 3,50 m über normal voraussagte. Auf derselben Seite unterrichtet eine andere Überschrift, ebenfalls größer als jene des Katastrophenalarms, daß den Bauern geholfen werden solle, mit Geld. Eine finanzpolitische Maßnahme. 8 Tage später ist vom grünen Plan keine Rede mehr, nur noch von zerstörten Bauernhäusern, obdachlosen Bauern und von Seuchenalarm.

Montag, den 19. Februar

Die erste und die letzte Seite und noch ein Blatt in der Mitte gehören der Flut. Fotos sprechen eine unerhörte Sprache: Das Meer ist in die Bereiche der Menschen gedrungen, und sie sind hilflos geworden über Nacht. Licht, Heizung, Gas, Telefon, alles hat sie verlassen. Sie hungern und frieren. Wasserwüste über Autobahnen und Straßen, in den Höfen, den Gärten, den Friedhöfen, Wasserwüste in den Häusern, in den Ställen, in den Kirchen. Mietblöcke wie Felsenriffe im Meer.

Was war geschehen? Meteorologisch eine Addition der Anziehungskraft der Sonne und des Mondes mit einem Orkan.

Was war die Wirkung? Die Zeitungen berichten noch wie mit angehaltenem Atem, wie in Verwirrung über die unermeßliche Fülle entsetzlicher Tatsachen.

Mehr als 100 Tote in Hamburg — 75 000 Obdachlose — Tod und Zerstörung wie in den Bombennächten — vorbildliche Hilfsbereitschaft der Hamburger — alle Schulen geschlossen — das Verhängnis kam in Minuten!

Und die ersten Reportagen über Polizeieinsatz mit Peterwagen, wie zum Beispiel: „Wir stehen mit unserem Wagen vermutlich (!) in Moorwerder. Da hängen Leichen in den Bäumen. Andere liegen auf den Dächern von Siedlungshäusern."

Unter der Überschrift — N e u g i e r — schreibt „Die Welt" über den sonntäglichen Stadtverkehr an Hamburgs heimgesuchter Küste: „Der Strom von Fahrzeugen, das Heer von Amateurfotografen, es war wie beim Ausverkauf, — beim Ausverkauf des Anstandes, des Taktes, der Disziplin."

Es ist noch kein Zusammenhang ersichtlich. Die Leser der Montagsblätter verstummen vor der Flut und die Redaktionen können die Flut der Schreckensnachrichten noch nicht ordnen. Sie ist ihnen buchstäblich über den Kopf gewachsen. Der große Überblick fehlt noch, der Überblick über den totalen Sieg der Natur über die Zivilisation.

Dienstag, den 20. Februar

Heute erst wird das Ausmaß ersichtlich.

Allein Hamburg befürchtet 400 Tote — 20 000 Menschen eingeschlossen — Großzügige Hilfe der Bundesregierung beschlossen — Sturmflutschäden nicht versichert —

Die ersten neunmalklugen Skribenten melden sich. Sie sind immer zur Stelle mit leichter Hand und spitzer Feder, nicht mit zupackenden Händen:

Wer hat Schuld?

Auf den Straßen der geprüften Städte, bei den übernächtigten Hilfsmannschaften der Bundeswehr, des Roten Kreuzes, des Technischen Hilfwerkes, der Polizei und der Feuerwehr, bei den Zehntausenden von freiwilligen Helfern beiderlei Geschlechts, kurz an der Front der Not, da fragt keiner nach Schuld. Hier haben die Zeitungen ganz entschieden etwas Falsches zu verkaufen versucht, kein Mensch will es haben. Schuld? Die Stadtverwaltung, diese oder jene Behörde, die Deichvogte vielleicht, das Warnsystem? Sollte irgendeiner von ihnen die ganze ungeheure Last der Schuld aufgebürdet bekommen? Nein. Nur eine kleine Minderheit jener, die helfen könnten, durch Geld oder durch Aufnahme von Obdachlosen, die helfen könnten und es nicht tun, die sind es, die jetzt von Schuld sprechen. Sie kehren vor fremden Türen, weil ihre eigene zu schmutzig ist.

Die Kirche spricht von Schuld in jenen Tagen, die Kirche, die unter anderem sofort hunderttausend D-Mark aufgebracht hat, dazu Lastzüge voll Kleidung. Aber es ist die Schuld, die jeder mit sich herumträgt, die die Kirche meint. Sie mahnt zur Selbsterkenntnis und lädt ein zum Abladen vor dem Altar der christlichen Nächstenliebe, sofort und ohne zu zögern.

Die jugendlichen Helfer: Der Erste Bürgermeister von Hamburg soll noch ganz und gar unübliche und bewegte Worte für sie finden, für diese Armee von Halbstarken und Nylonhexen, die plötzlich von Mopedsätteln herab- und aus Kellerbars herauskamen. So, wie man sie kennt, waren sie zur Stelle: in Lederjacken und mit rotlackierten Fingernägeln, in den Schlauchbooten und auf den Rettungsstationen. Und sie waren glücklich, der erstaunten Umwelt demonstrieren zu können, was in ihnen steckt, wenn ihnen eine Aufgabe gesetzt ist, eine wirkliche Aufgabe. Weitere Schlagzeilen am dritten Tage nach der Katastrophe:

Was wären wir ohne Bundeswehr — Dringendste Not überwunden — Hubschrauber bergen immer noch pausenlos Eingeschlossene — Der Pastor von Finkenwerder läutete Sturm.

Er läutete, bis er zusammenbrach. Einen Tag lang war er vermißt. Später fand man ihn da, wo er sich am Ende seiner Kraft hingeschleppt hatte.

Fast 100 Deichbrüche im Alten Land — Von zwei Seiten kam die Flut auf Waltershof — Man wird jahrelang arbeiten müssen — Autobahn noch immer gesperrt — Totenlisten — Nicht gaffen, helfen — Seuchengefahr, 2000 Kadaver — Deutsche und dänische Froschmänner auf Vermißtensuche — Schiffsbetrieb wieder normal.

In norddeutscher Art haben die am meisten Betroffenen ohne viel Federlesens angefangen aufzuräumen. Sie tun das Notwendige mitten im Schlamm, im Chaos. Welch eine Bedeutung bekommt dieses Wort in diesen Tagen: Das Notwendige, das, was die Not wendet. Aber immer noch nicht ist zu übersehen, welch ungeheure Not gewendet werden muß. Dennoch, die Ansätze, das Chaos zu ordnen, sind unübersehbar.

Mittwoch, den 21. Februar

Hart im Raum stoßen sich die Gegensätze. Die Armee der Helfer setzt sich aus allen Schichten zusammen. Hilfsangebote kommen aus der ganzen Bundesrepublik, ja aus der ganzen Welt, — ausgenommen Ostdeutschland, wo es die Machthaber verbieten. Die Helfenden stoßen im Raum der großen Flut auch auf Plünderer, auf solche, die im Trüben fischen. Man empört sich über Bauern, die Bundeswehrsoldaten Äpfel, das Stück für DM 0,20 verkaufen. Einem Gastwirt hat man seinen Ausschank zusammengeschlagen. Er nahm im Katastrophengebiet für eine Tasse Kaffee DM 1,50!

POLITIK

Die Offensive der Kennedys

Ohne viel Vorreden zu machen, kamen zwei Brüder des Präsidenten Kennedy nach Europa, nach Berlin. Man kann wohl sagen, daß das etwas abenteuerlich anmutende Unternehmen geglückt ist. Überall wo die Kennedys auftraten, schlugen ihnen die Herzen entgegen. Und die Boys kamen nicht mit leeren Händen. Am stärksten waren die Eindrücke wohl in Berlin. Was Robert Kennedy, der Justizminister, in Berlin verkündete, das ging über das hinaus, was das offizielle Amerika bisher zugesagt hatte. „Berlin soll nicht nur existieren, sondern leben, wachsen und gedeihen". Dieser Spruch Robert Kennedys wurde unterstrichen durch die Zusage großzügiger Investitionen der amerikanischen Wirtschaft in Berlin. Ebenso wichtig ist aber der persönliche Kontakt, den Robert Kennedy in seiner frischen unbekümmerten Art mit der Bevölkerung Berlins herzustellen wußte. Die Berliner stellten ihm viele Fragen, und er beantwortete sie klug und ausreichend, so weit sie überhaupt aus dem Stegreif zu beantworten waren. Was übrig blieb, waren Erkenntnisse, die der Minister in Washington dem Präsidenten und weiterhin dem amerikanischen Volk zu unterbreiten haben wird.

Freundschaft mit Iran

Nicht so triumphal, aber darum nicht ohne hohe politische Bedeutung war ein anderer Besuch, den die Bundesrepublik erlebte. Es handelt sich um den Besuch des persischen Ministerpräsidenten Ali Amini. In der Nähe des Bonner Hotels, in dem er wohnte, lärmten persische Studenten und gaben ihrer Unzufriedenheit mit dem Staatsmann aus ihrer Heimat Ausdruck. Warum dies? Ali Amini war gekommen, um Hilfsquellen für sein Land zu erschließen, für sein Land, das seit Jahren mit schweren Krisen zu kämpfen hat. Von Schah Reza Pahlevi im Mai des vergangenen Jahres an die Spitze der Regierung berufen, hat sich Ali Amini mit allen Kräften und mit allen geistigen Mitteln, die ihm als Jurist und Volkswirt zur Verfügung stehen, um soziale Reformen bemüht. Selbst aus einer sehr begüterten Familie kommend, griff er energisch die Bodenreform an und führte sie zu einem großen Teil durch. Seine Gegner setzen sich vornehmlich aus Anhängern des früheren Ministerpräsidenten Mossadek zusammen. Wenn es einem Politiker Persiens je ernst war mit dem Kampf gegen die Korruption und dem Kampf gegen den Radikalismus, so ist das bei Ali Amini der Fall. Es ist nicht zu leugnen, daß Mossadek eine katastrophale wirtschaftliche Lage hinterlassen hat. Sie zu beseitigen und dem Lande die Möglichkeit eines neuen Aufstieges zu geben, ist Aminis Ziel. Iran, das einstmals als mächtiges Kaiserreich Persien eine Rolle in der Weltgeschichte spielte und das heute seines Öles wegen von Freunden und Feinden sehr umworben wird, hat es bisher verstanden, seine Selbständigkeit zu bewahren. Mit Deutschland hat es stets gute Beziehungen aufrechterhalten.

Kontrolle der Rüstung — Abrüstung?

Dem Kreml scheint der Gegensatz Peking—Moskau doch mehr Kopfschmerzen zu machen, als er sich anmerken läßt. Es ist nicht zu leugnen, daß aus dem ideologischen Streit auch ein Widerstreit der politischen Interessen geworden ist. Zu den Rätseln, die der Kreml der Welt in den letzten Wochen aufgab, sind neue gekommen. Die Entstalinisierung hat ihre Wellen aus dem Bereich der Sowjetunion hinaus in die Ostblockstaaten getragen. Ist das Gipfelangebot Chruschtschows ernst gemeint? Der indische Verteidigungsminister Krischna Menon hat eine Abrüstungskonferenz mit 18 Regierungschefs einen „Zirkus" genannt. Sollte überhaupt eine Abrüstungskonferenz zustandekommen, so zeichnen sich zwei Verhandlungspunkte ab. Und zwar einmal die schon im September des vergangenen Jahres erzielte Grundsatzeinigung zwischen den sowjetischen und amerikanischen Unterhändlern, zum anderen die Forderung des Westens auf Überwachung der Rüstung, während die Sowjets nur die Kontrolle der Abrüstung zugestehen wollen. Mit andern Worten: wenn hundert Raketen auf jeder Seite zerstört sein sollten, wollen die Amerikaner auch den verbleibenden Stand kontrollieren, während die Sowjets nur die Zerstörung inspizieren lassen wollen, nicht aber den Restbestand.

Vereinigte Staaten von Europa heben kalten Krieg auf

Mehr und mehr setzt sich die Erkenntnis durch, daß die Vereinigten Staaten von Europa auf dem Wege sind, Tatsache zu werden. Damit wächst auch die Zuversicht, daß es nicht die Waffen sein werden, die unsere Zukunft bestimmen, sondern der friedliche Wettbewerb der Wirtschaft. Wer es sich einmal einfallen läßt, darüber nachzudenken, wie hoch das Bruttosozialprodukt der Vereinigten Staaten von Europa sein wird, das im Laufe eines Jahres hervorgebracht werden kann, wird überrascht sein. Es dürfte größer sein als das der USA. Damit fällt die Krisentheorie des Kommunismus, und der kalte Krieg verliert seine Schärfe.

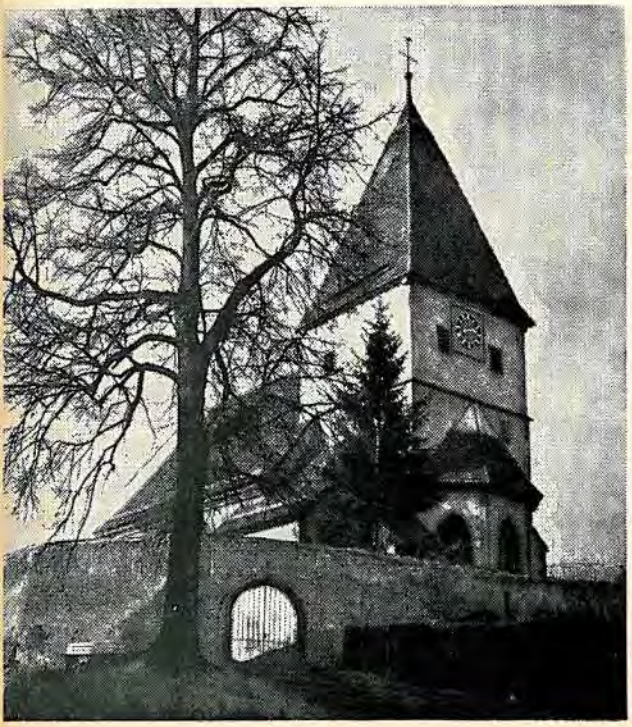
In dem übernationalen Handelsgebiet des Gemeinsamen Marktes sind bisher die Länder Belgien, die Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Holland, Italien und Luxemburg vertreten. Sie präsentieren rund 170 Millionen europäische Konsumenten.

Großbritannien ist auf dem besten Wege, sich ebenfalls anzuschließen. Sollten Norwegen, Dänemark und der Freistaat Irland folgen — und daran ist nicht zu zweifeln —, dann ziehen in diesen zehn Ländern 270 Millionen Menschen an einem Strang. Die Industriegüter und landwirtschaftlichen Erzeugnisse werden dann so frei ausgetauscht werden, wie das jetzt etwa in den Bundesländern der USA der Fall ist. Diese wirtschaftliche Stärke wird auch der Kreml anerkennen und seine Konsequenzen ziehen müssen.

Fließende Grenzen am Himalaja

Wenn zwei sich streiten, freut sich der Dritte. Der Dritte ist in diesem Falle Indien. Es versucht, aus den Spannungen zwischen Moskau und Peking Kapital zu schlagen. Als der indische Ministerpräsident Nehru — dessen Partei bei den großen indischen Wahlen einen gewaltigen Erfolg erzielt hat — vor einigen Jahren in Peking weilte, fiel sein Blick auf Landkarten, auf denen die Grenze zwischen Indien und China falsch gezogen war, natürlich zu Gunsten Chinas. Auf seine bestürzte Frage antwortete ihm der chinesische Ministerpräsident Tschu En-lai, daß es sich um alte Karten aus der Zeit Tschiang Kai-schecks handele. Heute sieht die Sache anders aus. Denn genau in den vorgemerkten Gebieten haben sich chinesische Soldaten eingenistet; sie dringen immer weiter vor. Die verschwiegene Invasion erstreckt sich bis in große Höhen des Himalaja. Hier seien Grenzen überhaupt nicht festgelegt, sagen die Chinesen. Nehru hat widersprochen, jedoch ohne Erfolg. Und nun bemüht sich Indien um ein engeres Freundschaftsverhältnis zur Sowjetunion, da diese allein in der Lage sei, dem Vordringen Chinas Einhalt zu gebieten.

Fritz Roßberg



Unser schönes Deutschland

Alte Wehrkirche
im Würmtal, Württemberg
zur Osterzeit

Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft - Handel – Verkehr
Wirtschaft - Handel – Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wi aft – Handel – Verkehr
Wirtschaft – Handel - Verkehr – Wirtschaft
Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr - Wirtschaft - Handel - Verkehr

Ein marktwirtschaftlicher Sündenfall?

Vor einigen Tagen veröffentlichten deutsche Zeitungen die Meldung, daß der deutschen Handelsflotte zur Förderung ihrer Wettbewerbslage aus dem Bundeshaushalt eine Strukturhilfe von 80 Millionen DM zur Verfügung gestellt werden soll. Dieser Betrag soll als Zinsbeihilfe und als Rationalisierungshilfe zur Gewährung von Abwrackprämien und Neubaudarlehen bereitgestellt werden. Mit dieser noch der Zustimmung des Bundestages bedürfenden Maßnahme sei die Bundesregierung — so verlautet es weiter — Anträgen gefolgt, die schon vor längerer Zeit im Anschluß an die Aufwertung der D-Mark vom Bundesverkehrsministerium, den Küstenländern und dem Verband Deutscher Reeder gestellt waren.

„Blauer Plan"

Diese Meldung hat in verschiedenen Kreisen des In- und Auslandes zu lebhaften Erörterungen geführt. Skandinavische Schiffahrtskreise wiesen mehrfach auf ihre ernsthafte Beunruhigung über diese Subventionierung der deutschen Seeschiffahrt hin. Eine führende deutsche Zeitung stellte fest, daß eine solche Subventionspolitik im Falle der Seeschiffahrt nicht der letzte Schluß sein könne. Die gleiche Stimme erwähnt auch das Schlagwort vom „marktwirtschaftlichen Sündenfall". Hiermit meint man, daß Subventionen in einer freien Marktwirtschaft keinen Platz haben, und daß es nicht Angelegenheit des Staates, sondern Sache der Unternehmer sei, sich einer veränderten Marktlage anzupassen. Andere Stimmen vertreten die Ansicht, daß nach der grünen nunmehr auch die blaue Front erfolgreich den Marsch nach Bonn angetreten habe mit dem Ergebnis, daß der „grüne Plan" der Landwirtschaft künftig noch durch den „blauen Plan" der Seeschiffahrt ergänzt werde. Diese Kreise sehen auch keinen Unterschied zwischen der seit Jahren erfolgenden Subventionierung der Landwirtschaft und den angekündigten Strukturhilfen für die Seeschiffahrt.

Was sind Subventionen?

Ob diese Stimmen berechtigt sind, hängt im wesentlichen davon ab, ob die geplante Schifffahrtshilfe im echten Sinne als eine Subvention gebrandmarkt werden kann. Ein Griff zum Wirtschaftslexikon zeigt, daß in der theoretischen Nationalökonomie alle Zahlungen des Staates an Unternehmungen als Subventionen bezeichnet werden, die erfolgen, ohne daß der Staat hierfür eine wirtschaftliche Gegenleistung erhält. Auf den ersten Blick ist man also durchaus geneigt, sich der Auffassung anzuschließen, daß die Unterstützung der Seeschiffahrt tatsächlich mit einer Subventionierung gleichgesetzt werden muß. Die Frage ist nur, ob man sich mit einer derart formalen Feststellung wirklich begnügen kann. Wie man jedem beliebigen Wirtschaftslexikon weiter entnehmen kann, dient diese Begriffsdefinition der Subvention stärker der haushaltsmäßigen Charakterisierung dieser Zahlung als ihrer wirtschaftspolitischen Beurteilung. Daher ist mit dieser formalen Feststellung im Grunde überhaupt nichts gewonnen. Daß der Staat Zahlungen leistet, ohne eine Gegenleistung zu erhalten, wußte man auch schon vorher. Daß Zahlungen geleistet werden, ist überhaupt nicht der entscheidende Punkt. Worauf es ankommt, ist vielmehr die Frage, aus welchem Grunde diese Zahlungen erfolgen, welchen Zweck sie erfüllen sollen und — im Hinblick auf den marktwirtschaftlichen Sündenfall — wie sie sich auf den Wettbewerb auswirken.

Die Notwendigkeit der Strukturhilfe für die deutsche Seeschiffahrt ergibt sich aus der Tatsache, daß die deutsche Handelsflotte immer noch unter einer wesentlich ungünstigeren wettbewerblichen Ausgangsbasis zu leiden hat als die konkurrierenden Flotten des Auslandes. Die deutschen Reeder haben für ihre Kriegsverluste bisher keine staatliche Entschädigung erhalten. Sie waren also darauf angewiesen, den Wiederaufbau ihrer Tonnage überwiegend mit Krediten zu finanzieren. Was dieses bedeutet, weiß jeder, der von der Kapitalintensität der Schiffahrt und den hohen Schiffbaupreisen auch nur die geringste Vorstellung hat. Auch heute sind der Eigenkapitalanteil nach wie vor sehr gering und die für das Fremdkapital aufzubringenden Zinsen außerordentlich hoch. Dem Ausland dagegen ist eine derartige Schulden- und Zinsbelastung überhaupt nicht bekannt. Als weitere Erschwerung im Wettbewerbskampf der deutschen Reeder tritt hinzu, daß ausländische Staaten ihren Reedereien auf steuerlichem Gebiet häufig großzügige Förderungsmaßnahmen einräumen. Daher konnten sich die ausländischen Reedereien in der letzten Zeit sehr viel schneller an die modernen wirtschaftlichen und technischen Veränderungen im internationalen Seeverkehr anpassen als es den deutschen Reedern möglich war.

Unter diesen Gesichtspunkten und insbesondere vor dem Hintergrund, daß die wettbewerbliche Unterlegenheit der deutschen Flotte weitgehend auf staatlichen Maßnahmen beruht, ist es im wirtschaftspolitischen Sinne geradezu unsinnig, die angekündigten Strukturhilfen des Bundes mit dem Begriff der Subvention zu identifizieren. Diese Hilfe des Bundes ist einfach die notwendige Folge der Tatsache, daß es immer noch nicht gelungen ist, den finanziellen Wiederaufbau unserer Flotte zu konsolidieren. Diese Maßnahmen als Subventionierung zu charakterisieren, entspricht auch keineswegs der Auffassung und den Bestrebungen der deutschen Reeder. Die deutschen Reeder sind seit jeher geradezu subventionsfeindlich gewesen und hätten sich nie dazu bereitfinden können, an ihre Regierung ein Subventionsbegehren zu stellen. Auf der anderen Seite ist es aber nicht unbillig, wenn sie erwarten, daß sie von der Bundesregierung nach dem entschädigungslosen Verlust ihrer Tonnage in die Lage versetzt werden, wirksam mit ausländischen Reedereien auf den Frachtenmärkten zu konkurrieren. Es geht also eigentlich gar nicht um eine Unterstützung der deutschen Handelsflotte, sondern lediglich um die Anpassung ihrer Wettbewerbsbedingungen an das konkurrierende Ausland.

Diese Anpassung ist ausschließlich eine staatliche Aufgabe. Auch von einem marktwirtschaftlichen Sündenfall kann überhaupt keine Rede sein. Auf der einen Seite wird der Wettbewerb im Inland durch die Strukturhilfe zugunsten der Seeschiffahrt überhaupt nicht beeinflußt. Der Wettbewerb auf den Frachtenmärkten hingegen wird hierdurch nicht beeinträchtigt, sondern gerade gefördert.

4,6 Milliarden DM für den grünen Plan

Auch der Vergleich mit der Subventionierung der Landwirtschaft steht auf sehr tönernen Füßen. Das ergibt sich auf den ersten Blick bereits aus der Unterschiedlichkeit in der Höhe der Förderungsmaßnahmen. Der deutschen Landwirtschaft wurden in den letzten fünf Jahren insgesamt 4,625 Milliarden DM vom Bund zur Verbesserung ihrer Wirtschaftslage zur Verfügung gestellt. Diese Hilfe wird 1961/62 mit 1,4 Milliarden DM einen neuen jährlichen Höhepunkt erreichen. Bei der Landwirtschaft handelt es sich ausschließlich darum, daß die Produktionseinrichtungen der Betriebe dem heute für erforderlich gehaltenen Grad der Mechanisierung und Rationalisierung nicht mehr entsprechen. Ein konjunkturelles Problem oder eine von fremden Staaten ausgeübte Beeinflussung ihrer Wettbewerbsbedingungen kennt die deutsche Landwirtschaft nicht. Das ergibt sich nicht zuletzt daraus, daß die Verkaufserlöse der Landwirtschaft seit 1954 um fast 50 % gestiegen sind.

*

Die eingangs zitierten Stimmen machen sich die Beurteilung der tatsächlichen Situation unserer Handelsflotte also wirklich etwas zu leicht. Die angekündigten Strukturhilfen des Bundes für die Seeschiffahrt umschließen eine staatliche Aufgabe, und es handelt sich hierbei weder um Subventionen noch um Maßnahmen, die mit dem „grünen Plan" gleichzusetzen sind. Es geht vielmehr um die Wettbewerbsfähigkeit und damit um die Existenzgrundlage der gesamten deutschen Handelsflotte. Diese Wettbewerbsfähigkeit kann nur dann gesichert werden, wenn es möglichst bald gelingt, die sich auf die Reedereien immer noch nachteilig auswirkenden Folgen des Krieges und nicht zuletzt auch die Aufwertung der DM sobald wie möglich zu überwinden.

26,5 Milliarden Mark wurden 1961 mehr verdient als 1960. Mehr geleistet — mehr Güter und Dienstleistungen hervorgebracht — hat die Wirtschaft aber nur für 13,5 Milliarden. Dies Mißverhältnis trieb die Preise in die Höhe. 13 Milliarden Mark waren nötig, um die Preissteigerungen des Jahres 1961 zu bezahlen.

Flottenumschau

Die Bundesmarine stellte zwei 18 Jahre alte Räumboote (150 t) außer Dienst, die noch Verwendung als Wohnboote finden sollen. Hierfür wurde das 250 t große Schnelle Minensuchboot „Orion", ein Neubau von Abeking & Rasmussen, in die Flotte eingereiht. Das Boot gehört zum Typ 55, der mit zwei Maybach-Dieseln von je 1800 PS und zwei Escher-Wyss-Verstellpropellern eine Geschwindigkeit von 24 kn erreicht und als geeignetes Räumfahrzeug für die Ostsee gilt.

Das sechste Geleitboot, das am 3. Februar in Hamburg vom Stapel gelaufen ist, wurde auf den Namen „Braunschweig" getauft. Taufpatin war Frau Martha Fuchs, Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig. Von diesem 2100 t großen Schiffstyp sind „Köln" und „Emden" bereits im Dienst. Die Boote haben eine kombinierte Antriebsanlage aus Dieselmotoren und Gasturbinen, sie können nach Dazuschalten der Turbinen 30 kn laufen. Die Aufbauten der Fahrzeuge sind aus Leichtmetall. Die Anordnung der Antennen der Ortungsgeräte ist besonders günstig gestaltet. In diesem Frühjahr wird voraussichtlich mit dem Stapellauf von zwei Zerstörern der „Hamburg"-Klasse zu rechnen sein.

Ende Januar ist das zweite 350-t-U-Boot der Bundesmarine in seinem Baudock in Kiel aufgeschwommen. Dieser Neubau gehört zu der geplanten Serie von 12 Schnorchel-U-Booten, die mit 44 m Länge recht klein erscheinen. Die Antriebsanlage besteht aus Dieselmotoren und Elektromaschinen. Die Bewaffnung umfaßt acht Torpedorohre. Das Vorschiff der Boote ist verhältnismäßig breit und gerundet, so daß man von einer Tropfenform des Schiffskörpers sprechen kann.

Im Rahmen des an eine Werft in Hamburg vergebenen Auftrags über den Bau von Landungsbooten sollen vorerst zwei Fahrzeuge von etwa 60 t und zwei Fahrzeuge von 200 t Wasserverdrängung hergestellt werden. Der kleine Typ soll einen Panzer, der größere drei Panzer aufnehmen können. Die Boote sollen etwa 10 kn laufen. Gemessen an den amerikanischen Landungsfahrzeugtypen, die zehn Panzer laden, sind diese Boote klein.

Das nigerianische Küstenwachboot „Enugu" (150 t) besuchte in der ersten Februarhälfte den Hafen Hamburg. Die frühere britische Besitzung Nigeria erhielt 1960 ihre Unabhängigkeit, sie ist so groß wie Deutschland und Frankreich zusammen und mit etwa 32 Millionen Einwohnern der volkreichste Staat Afrikas. Im Lande werden 200 Dialekte gesprochen. Das Boot steht unter der Führung eines britischen Seeoffiziers. Die Besatzung der „Enugu" litt etwas unter unserem naßkalten und windigen Winterwetter. Der britische Kreuzer „Tiger" (11 700 t) besuchte Bremen, das kleine niederländische Minensuchboot „Van Versendaal" den Kieler Hafen.

Der Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Zenker, besuchte Anfang Februar Behörden und Verbände in Hamburg, Ende Februar führte er Besprechungen über allgemeine Marinefragen in den USA durch.

Die nach der Ost- und Westküste Südamerikas ausgelaufenen Schulfregatten „Hipper" und „Graf Spee" haben nach kurzem Aufenthalt in Lissabon einen Hafenplatz auf den Kap Verdischen Inseln angesteuert. Die beiden Schiffe sollen in der zweiten Junihälfte wieder in Kiel eintreffen.

Eine Bootswerft an der Weser hat zwei 29 m lange Küstenwachboote für die Türkei fertiggestellt. Die mit Daimler-Benz-Motoren ausgestatteten Boote erreichen eine Geschwindigkeit von 29 kn und sehen wie moderne Streifenboote der Wasserschutzpolizei oder der Finanzverwaltung aus. Sie wurden auf einem türkischen Frachter verladen.

Nach Angaben des amerikanischen Magazins „Newsweek" besitzt die U d S S R rund 30 U-Boote, die in der Lage sind, Raketen mit 500 km Reichweite in aufgetauchtem Zustand abzuschießen. Bei der allgemeinen Unsicherheit der Angaben über die Neuerungen in der sowjetischen Flotte ist auch diese Veröffentlichung mit Vorbehalt aufzunehmen. Die USA verfügen z. Z. über etwa 8 Polaris-U-Boote, die je 16 Raketen von 2000 km Reichweite unter Wasser abschießen können. Der Wettlauf der beiden größten Marinen um den Bau von Raketen-U-Booten geht offensichtlich weiter.

Der US-Flugzeugträger „Constellation", ein konventionell angetriebener Großträger von 75 000 t, machte Anfang d. J. seine Erprobungsfahrten. Im Dezember 1960 brach auf diesem Schiff ein Brand aus, der etwa 50 Menschen das Leben kostete, großen Schaden anrichtete und die Indienststellung der „Constellation" um etwa 1 Jahr hinausschob. Der moderne Träger ist mit Flugabwehrraketen bestückt.

Der vierte britische Lenkraketenzerstörer der County-Klasse, die „London", befindet sich in der Ausrüstung. Das Schiff wird mit Seaslug- und Seacat-Raketen, Flugkörpern britischer Herstellung ausgestattet und kann einen Hubschrauber mit sich führen.

Die Ausstattung von größeren Zerstörern und Fregatten mit Raketen und Hubschraubern setzt sich in den großen Marinen mehr und mehr durch. Die USA-Marine will etwa 130 Zerstörer modernisieren, damit diese Schiffe annähernd den Anforderungen entsprechen können, die an einen neueren Zerstörer gestellt werden. Die Umbaumaßnahmen betreffen vor allem die Fahrzeuge der „Allen M. Summer"-Klasse (3000 t) und des etwas größeren „Gearing"-Typs.

Die personelle Stärke der N A T O - M a r i n e n betrug Anfang 1962: US-Navy 710 000 Mann Marine, 200 000 Mann Marinekorps; Großbritannien 120 000 Mann; Frankreich 80 000 Mann; Bundesrepublik Deutschland 28 000 Mann; Türkei 25 000 Mann; Niederlande 21 000 Mann; Canada 20 000 Mann; Griechenland 12 000 Mann; Portugal 8 000 Mann; Dänemark 6 000 Mann; Norwegen und Belgien je 5 000 Mann. Von der italienischen Marine, die über 5 Kreuzer, 8 Zerstörer, 30 Fregatten und Korvetten, rund 30 Schnellboote, 10 U-Boote und viele Kleinfahrzeuge verfügt, fehlen neuere Angaben über die Personalstärke. —R—

Sport an Bord

Sie spielten in Goa

Auch im neuen Jahre waren wir von der „Dorthe Oldendorff" trotz Mannschaftswechsel und ohne Trainingsmöglichkeit kräftig und begeistert am Ball.

Nach einer dreiwöchigen Liegezeit in Bremen ging es nach Karachi, wo nacheinander gegen 3 Gegner gespielt wurde.

Den ersten Gegner, eine Landmannschaft aus Karachi, die vor unseren Fußballschuhen viel Respekt hatte, konnten wir knapp mit 3 : 2 schlagen.

Der Muskelkater war noch nicht vorüber, als einige Tage später gegen die Mannschaft des MS „Ivinghoe Beacon" angetreten wurde. Gegen die gut zusammenspielende Mannschaft unterlagen wir 4 : 3 und mußten auch im Rückspiel wieder 2 : 1 einstecken, denn der Gegner schoß in den letzten 5 Minuten noch mit viel Geschick 2 Tore.

In G o a, wo in Vasco de Gama bei großer Hitze gegen Auswahlspieler der dortigen Mannschaften gespielt wurde, gab es einen harten Kampf und viel Schweiß. Zwar mußten wir wieder 3 : 2 einstecken, doch schwächte auch diese Niederlage weder den Mut noch die Begeisterung.

Während der nächsten Reise, die nach dem La Plata führt, freuen wir uns auf Spiele mit einheimischen oder Schiffs-Fußballmannschaften und hoffen auf bessere Erfolge.

Kapt. A. Hans

MS „Paul Rickmers" — 14. Ostasienreise

In Amsterdam spielten wir zum ersten Male zusammen. Unser Gegner war das MS „Dorthe Oldendorff". Mit 5 : 1 konnten wir das Spiel gewinnen. Wir waren mit der Leistung unserer Mannschaft sehr zufrieden. Umstellungen brauchten kaum vorgenommen werden. Im großen und ganzen trugen wir alle neun Spiele mit der gleichen Mannschaftsaufstellung aus.

In London gewannen wir bei strömendem Regen gegen die Mannschaft des MS „Montan" mit 4 : 1 Toren. Das Ergebnis fiel etwas zu hoch aus, da wir unserem Gegner spielerisch nicht überlegen waren.

In tropischer Hitze trugen wir zwei Spiele in Shanghai aus, die wir hoch gewinnen konnten. Gegen MS „Elisabeth Berger" gewannen wir 4 : 0 und gegen die „Corona" 10 : 0.

In Dairen spielten wir innerhalb einer Woche fünf Mal. Im ersten Spiel war MS „Adolf Leonhardt" unser Gegner. Mit 4 : 1 bezwangen wir ihn. Am nächsten Tag hatten wir die Mannschaft des norwegischen MS „Lillevann" als Gegner. 5 : 0 hieß es am Spielende für uns. Drei Tage später starteten wir unser drittes Treffen. Der Gegner hieß MS „Friedenau". Wir sahen ihn einige Tage vorher, als er im strömenden Regen gegen „Adolf Leonhardt" gewann. Die Mannschaft flößte uns ein wenig Respekt ein.

In den ersten Spielminuten verursachte unser Verteidiger einen Elfmeter, den der Gegner unhaltbar zum 1 : 0 verwandelte. Bis zur Halbzeit konnte unser Mittelstürmer das eine Tor wieder wettmachen. In der zweiten Halbzeit gelang unserem Sturm nach gutem Zusammenspiel das 2 : 1. Bis zum Spielende änderte sich an dem Ergebnis nichts mehr.

Am folgenden Tag wollte die „Lillevann" in einem Revanchespiel gegen uns antreten. In der zweiten Halbzeit ließ die Kondition der Norweger merklich nach. Wir legten ein Mannschaftsspiel hin wie nie zuvor und gewannen 9 : 2.

Im letzten Spiel traten wir gegen eine kombinierte russische Schiffsmannschaft an. Unsere Gegner waren die MS „Mettalurg Baykov" und „Askolo". Bei stürmischem Wind wurde das Spiel angepfiffen. Gleich in den ersten Minuten schossen die Russen ein Abseitstor, das zum Glück nicht anerkannt wurde. Wenige Minuten später verwandelten sie nach einer Drangperiode einen Freistoß zum 1 : 0. Der Ball wurde mit Unterstützung des Windes in den Winkel getragen. Kurz vor der Halbzeit schossen die Russen noch ein Abstaubertor. Bei der Abwehr eines Eckballes wurde unser Torwart vom eigenen Verteidiger gestört. So konnte der gegnerische Mittelstürmer ungehindert zum 2 : 0 einschießen. Nach Wiederanpfiff spielten wir mit dem Wind. Uns gelang jedoch nur ein Tor, so daß wir eine 2 : 1-Niederlage hinnehmen mußten.

Hoffentlich können wir auf der 15. Reise wieder eifrig am Ball bleiben. Ernst-Otto Bredow

Kolonien — Schiffe und ein guter Stern

Von M. Ahlers

Zu einem wahren Volksfest gestaltete sich das Eintreffen des ersten deutschen Schiffes, das nach dem Kriege wieder einen südwestafrikanischen Hafen anlief. Viele Deutsche aus dem Binnenland waren eigens zur Begrüßung an die Küste gekommen.

Eingeleitet wurde die aktive Kolonialpolitik des Deutschen Reiches durch ein Telegramm, das Bismarck am 24. April 1884 an den deutschen Konsul in Kapstadt richtete. Der Kanzler beauftragte darin Konsul Lippert, „amtlich zu erklären, daß Lüderitz und seine Niederlassungen unter dem Schutz des Reiches stehen." Mit diesem denkwürdigen Telegramm dokumentierte das Reich nicht nur seinen Willen, sich in die Nationen der Kolonialmächte einzugliedern, sondern zugleich wurde damit die erste deutsche Kolonie, Südwestafrika, aus der Taufe gehoben.

Das Land war schon zu Ende des 15. Jahrhunderts in das Blickfeld der Europäer gerückt, aber die portugiesischen Entdecker (Bartholomäus Diaz u. a.) lernten zunächst nur die unwirtliche und unbewohnbare Küstenwache, die Namib, kennen. Sie wußten nicht, daß schon in 100 Kilometern Entfernung von der Küste sich die weiten, für extensive Viehzucht vorzüglich geeigneten Gras- und Buschsteppen in das Innere erstrecken. Sie ahnten auch nichts von den Bodenschätzen und den überaus günstigen Lebensbedingungen für Europäer.

Die anfängliche Politik der damaligen kaiserlichen Regierung zielte darauf ab, das neuerworbene Kolonialland nach dem Muster der holländischen und englischen Ostindischen Kompagnie durch große und kapitalstarke Gesellschaften kolonisieren und verwalten zu lassen. Doch sollte sich sehr bald erweisen, wie verfehlt der eingeschlagene Weg war. Statt Ansiedler ins Land zu ziehen, verwandten die verschiedenen, mit z. T. sehr weitgehenden Privilegien und Konzessionen ausgestatteten Gesellschaften ihr Kapital auf großangelegte Bergwerksexpeditionen. Sie gaben das ihnen übertragene Farmland nicht an Ansiedler aus, sondern hielten es aus Spekulationsgründen zurück oder verkauften es nur zu stark erhöhten Preisen.

Die eigentliche staatliche Siedlungstätigkeit begann erst, nachdem die Eingeborenen niedergerungen worden waren. Die Deutschen selbst hatten ihnen die Feuerwaffen in die Hand gegeben und sie gelehrt, damit umzugehen.

Nach der Vernichtung der Hereros am Waterberg am 12./13. August 1905 und der endgültigen Niederwerfung des Volkshelden der Hottentotten, Hendrik Witbooi, wurde durch kaiserliche Verordnung alles den Eingeborenen gehörende Land eingezogen und zu Kronland erklärt. So wurde der Weg freigekämpft für die planmäßige Ansiedlung Deutscher in Südwestafrika. Viele Angehörige der Schutztruppe blieben nach ihrer Entlassung aus dem Truppendienst im Lande und erwarben zu unvorstellbar günstigen Bedingungen Farmbesitz aus den Kronländereien. Eine verstärkte Einwanderung aus Deutschland setzte ein, wo der koloniale Gedanke rasch populär geworden war. Doch der erste Weltkrieg bereits brachte das Ende der deutschen Kolonialherrschaft. Südwestafrika wurde als Mandatsgebiet unter Verwaltung der Südafrikanischen Union gestellt. Rund 7000 Deutsche, fast genau die Hälfte aller in Südwest Lebenden, wurden bei Kriegsende ausgewiesen. Ein starker Einwandererstrom ergoß sich aber aufs neue nach Südwest, als im Jahre 1926 die Einwanderung wieder freigegeben wurde. Seitdem ist die Zahl der im Lande ansässigen Weißen ständig gestiegen, so daß heute etwas mehr als 50 000 Europäer in Südwest wohnen. Ein hoher Prozentsatz davon sind Deutsche, etwa 15 000 bis 18 000.

Im Verlaufe des zweiten Weltkrieges wurden keine Deutschen ausgewiesen, wohl aber etwa 1800 deutsche Männer interniert.

Jeder dritte Weiße ist also heute deutschstämmig. Aus dieser Tatsache erklärt sich die große Bedeutung, die das Deutschtum in Südwestafrika und insbesondere die deutsche Sprache sich bis heute bewahrt haben.

Entsprechend stark ist der Anteil, den das deutsche Bevölkerungselement noch heute am Wirtschaftsleben des Landes nimmt. Handelshäuser wie Metje & Ziegler, Wecke & Voigts, Woermann, Brock & Co., Rudolf Schuster Ltd., alle in deutscher Zeit gegründet, befinden sich nach wie vor im Familienbesitz ihrer deutschstämmigen Gründer. Manche der genannten Firmen sind mit Filialniederlassungen in vielen Städten vertreten.

Jeder Deutsche liest die fünfmal wöchentlich in der Landeshauptstadt Windhoek erscheinende deutsche Tageszeitung. Mit allergrößtem Interesse verfolgt man die wirtschaftlichen und politischen Ereignisse in Deutschland und nimmt regen Anteil an allem Geschehen im Stammland.

In keinem Teil des ehemaligen deutschen Kolonialbesitzes hat sich eine so starke Konzentration von Deutschen behaupten und bis heute einen so starken Einfluß auf Kultur und Wirtschaft ausüben können, wie gerade in Südwestafrika, in der ersten, größten und wertvollsten einstigen deutschen Kolonie.

„Schiffe können sinken, aber nicht ein guter Stern, wie ihn die Deutschen Afrika-Linien haben", meinte einmal Felix Graf v. Luckner, der „Seeteufel". Er sprach damit das entscheidende Wort! Denn schon Carl Woermann und alle seine Nachfolger bis heutigentags glaubten an ihren guten Stern und ließen sich von ihm leiten.

Noch heute tragen die Schiffe der Deutschen Afrika-Linien die gleichen Schornsteinmarken wie vor 78 Jahren. Damals stand Afrika in einer nach Ländern aufgeteilten Tabelle, betreffs seewärtiger Einfuhr, noch unter „ferner liefen".

Die Eroberung des schwarzen Kontinents begann mit regelrechten Expeditionen nach der westafrikanischen Küste, zum Teil sogar noch über Brasilien. Bis 1849 Carl Woermann das erste Schiff direkt nach Westafrika dirigierte. Und 1854 verließ dann der „eigens für Afrikafahrt" gebaute Dreimastschoner „Liberia" Hamburg. Mit jenen Fahrten war noch so viel Seefahrer-Romantik verbunden, wie man sie heute nicht einmal mehr erträumen könnte. Die Kapitäne wurden zu Kaufleuten. Sie handelten und verhandelten, bis sie für ihre Ware Palmöl und Elfenbein erstanden hatten. Das aber kostete die Schiffe zu viel Zeit.

Darum errichtete Carl Woermann Faktoreien in Liberia, Französisch-Äquatorial-Afrika und Kamerun, daß die Segler fortan nur als Transporter zu fahren brauchten. Die Afrikaflotte konnte dadurch bereits 1879 auf 12 Segelschiffe erweitert werden.

Die Kolonisation aber forderte Aufgaben von Woermann, die Reedertätigkeit weit überstiegen. Inzwischen war auch sein befähigter Sohn Adolph mit gleichem Interesse beim Afrika-Geschäft. Er gründete 1885 die „Woermann-Linie", die Afrikanische Dampfschiffs-Actiengesellschaft, die Handels- und Reedereibetrieb voneinander trennte. Fünf Jahre später folgte die Gründung der „Ostafrika-Linie", eine ertragreiche Frucht deutscher Kolonialpolitik. Bei Ausbruch des ersten Weltkrieges fuhren 23 Dampfer für diese Konsortium-Reederei. Die Woermann-Linie aber hatte es schon damals auf 29 eigene Dampfer gebracht sowie 11 Küstenfahrzeuge. Für beide Reedereien aber fuhren jährlich unzählige Seeleute auf den grauen Schiffen nach West- und Südwestafrika, in die Südafrikanische Union, von Aden bis Lourenco Marques, von New York bis Kapstadt. Am 4. Mai 1911 starb Adolph Woermann, der große Mann, auf den Bismarck das Wort vom „Königlichen Kaufmann" geprägt hatte.

Der Stern der Afrika-Linien aber war damit nicht erloschen. Er leuchtete zwar während zweier Weltkriege nur noch recht matt. Doch er blieb im Verborgenen, bis sich wieder ein Mann fand, der die Geschicke der Deutschen Afrika-Linien lenkte.

Im Jahre 1950 nahm der ehemalige Seeoffizier John T. Essberger, der 1924 ein eigenes Schiffsunternehmen unter dem Motto des Carlyle-Wortes: „Arbeiten und nicht verzweifeln!" gegründet hatte, den Wiederaufbau der Deutschen Afrika-Linien in die Hand. Und ihm erstrahlte für seine unendlichen Mühen, seinen Wagemut, seine Energie und Zähigkeit der gute Stern wieder hell und klar.

Niemand war darüber glücklicher als die Südwester und alle Fahrensleute von fern und nah, die ihrer Afrika-Linie die Treue gehalten hatten.

Der Wiederaufbau aber war nur möglich, weil an Land und an Bord gleicher Geist und gleiche Zusammengehörigkeit herrschten. Und weil die Deutschen Afrika-Linien von Männern geleitet wurden, die von jeher bis heute den Menschen in den Mittelpunkt des Seefahrtsgeschäftes gestellt hatten.

So wurden die Worte Graf Luckners, des Oldtimers und Kap Horners, wirklich und wahrhaftig, durch die Jahrzehnte hindurch, in Leistung verwandelte Energie. Das sollte nicht nur den Deutschen Afrika-Linien zum Ansporn gereichen, sondern allen deutschen Schiffahrtsunternehmungen mit ihren Menschen an Land und an Bord — und nicht zuletzt den auch heute noch heimatverbundenen Deutsch-Südwestafrikanern.

Schiffe und Kolonien können vergehen, aber nicht ein guter Stern.

Unsere Ladung: TABAK

Die Zigarette war drei Jahre lang in Deutschland einzig gültige und einzig praktikable Währungspraxis. Die Ami wurde sogar zu einer Art Siegerin des zweiten Weltkrieges. Im Mittelmeer gibt es heute noch eine Flotte von U- und Schnellbooten eigens für den Zigarettenschmuggel. Jeder Seemann weiß, welch einen Zauberstab, welch ein Sesam öffne dich ein paar Zigaretten an den Küsten der fünf Kontinente bedeuten. Es gibt Zigarren, die man sich genüßlich zwischen die Zähne steckt, und es gibt Zigarren, auf die man lieber verzichtet, weil sie doch nur dazu taugen, sie sich hinter den Spiegel zu stecken. Der alte indianische Brauch der Friedenspfeife ist noch lange nicht aus der Welt. Im Gegenteil zwischen allen Ständen, Hautfarben und Religionen, zwischen uns und allen möglichen Leuten an Land, sind ein paar Gramm Tabak immer noch der erste Brückenschlag von Mensch zu Mensch. Manche Konzerne der Tabakindustrie bilden in einigen Staaten schon beinahe einen Staat im Staate, und was allein in der Bundesrepublik für Tabakwaren jährlich ausgegeben wird, geht in die Milliarden — alles nur für ein bißchen blauen Dunst.

Wir sind es, wir auf unseren Schiffen, die das Rohprodukt für diesen kostbaren blauen Dunst über See transportieren, damit beispielsweise auch in Hintertupfingen jeder in den Tabakladen gehen kann, um zu wählen zwischen Kautabak, Krüll- und Feinschnitt, zwischen Zigarren und einem erdrückenden Angebot an Zigaretten.

Das Befördern gerade dieser Ladung bedeutet einen entscheidenden Abschnitt auf dem langen und komplizierten Wege des Tabaks vom Samenkörnchen bis zum blauen Dunst oder bis zum „Duft der großen weiten Welt".

Smoketime, — wer würde es wagen, an Bord mit diesem Brauch zu brechen? Mancher würde vielleicht eher ohne Wachablösung, ohne „törn to" und Daddeldu auskommen, als ohne Smoketime. Was in England die Teatime, zu Hause in den Büros die Kaffeepause, und im Hamburger Hafen Foftein ist, das ist auf unseren Schiffen die Smoketime.

Der „große Manitou", Häuptling und Herr des Lebens, sprach: Wo einer die Friedenspfeife raucht, muß der Tomahawk ruhen.

Vom Tabakklistier zur echten Importe

Kurz nachdem Columbus von der Sitte des Tabaktrinkens berichtete —, schon im 3. Jahrhundert — huldigten die Ureinwohner Amerikas mit Tabakbrandopfern dem „Großen Geist" — wurden in Portugal die ersten Tabaksamen eingeführt. Jean Nicot, Frankreichs Gesandter am portugiesischen Hof, und Namensgeber des Nikotins, empfahl das Kraut in seiner Heimat, und bald war es in Frankreich als unfehlbares Heilmittel im Gebrauch. Vorerst nur in Apotheken war es erhältlich, und wurde als Arznei gegen Kopfschmerzen ärztlich empfohlen, ja, es wurde sogar als Beruhigungsmittel gegen Magenbeschwerden mittels Klistier verabreicht. Die erste Nachricht von einer deutschen Tabakeinfuhr hat dann auch sowohl mit den Holländern als auch mit den Hamburgern etwas zu tun: 1623 kaperten die Holländer ein aus Portugal kommendes Hamburger Tabakschiff. Bereits Mitte des 17. Jahrhunderts waren die Häfen Hamburg, Bremen und Amsterdam Hauptumschlagplätze für Tabak auf dem Kontinent. Schon 1752 mußte ein strenges Exerzierreglement der Hamburger Bürgergarde das Marschieren mit der Pfeife im Mund, wie es bei den Hanseaten eingerissen war, untersagen. In Hamburg wurde 1788 die erste deutsche Zigarrenfabrik, 1812 die erste deutsche Zigarettenfabrik errichtet. Die Hamburger Zigarren wurden übrigens nach Cuxhaven gebracht, und wenn sie von dort wieder zurückkamen, waren es dann „echte Importe".

Tabakkultur

Dieser Geschäftstrick war vermutlich der einzige „blaue Dunst" in der Geschichte des Tabaks. Im allgemeinen verrät diese Geschichte

Tabaktrocknung in Virginia.

eine echte Rauchkultur, die zahlenlose Kunstwerke hervorgebracht hat: Meißner Porzellanpfeifen, reichverzierte Reibeisen für Schnupftabak, Fetischpfeifen — den Karaiben wurde mit Rauch der Mut zum Kampf eingeblasen — wertvolle Tabatieren, Tonpfeifen aus England und Holland und Pfeifenköpfe aus Elfenbein und Merschaum. Die silberne Opiumpfeife aus China spricht genauso für die ostasiatische Rauchkultur, wie der Seidentabaksbeutel aus Korea. Indianische Tomahawkpfeifen, Zigarettenservice der Petersburger Manufaktur von 1852, Porzellantabakköpfe aus Holland, meterlange Oberförsterpfeifen und kostbare Zigarettenspitzen sind weitere Zeugnisse dafür, wie der blaue Dunst seit vielen Jahrhunderten Künstler und Handwerker in aller Welt angeregt hat.

Anbau

Der Tabaksamen ist einer der feinsten, die die Natur hervorbringt. Auf ein einziges Gramm gehen schon 12 000 Körnchen.

Tabak wird heute in allen Weltteilen angebaut. Aus dem vorderen Orient jedoch stammt seine am höchsten entwickelte Kultur. Den Anbau dieser kostbaren Genußmittelpflanze jedoch geradezu industriealisiert zu haben, ist das Verdienst der Amerikaner. In den Staaten Virginia, Carolina, Kentucky, Tennessee, Georgia und Florida gedeihen, im Gegensatz zu den kargen Böden in Kleinasien, dem Kaukasus und Mazedonien, üppige meterhohe Stauden von kräftigem Wuchs und ebensolchem Geschmack. Die zarten Gewächse des vorderen Orients hingegen wurden, ähnlich dem Wein, zu feinstem Wohlgeschmack veredelt.

Die Aussaat erfolgt zunächst in Holzkästen mit Nährerde, die zur besseren Verteilung des feinen Samens mit Holzkohle oder Sand untermischt ist. Wenn die Pflänzchen 4 Blätter angesetzt haben, werden sie in Reihen verpflanzt. Ein Tabakfeld hat Ähnlichkeit mit einem Kartoffelacker. Nach dem großen Botaniker Linée gehört der Tabak zusammen mit der Kartoffel bezeichnenderweise zur Familie der „Tröster" (Solanaceen).

Wenn die rosa Blütenkrone der Tabakpflanze voll aufgeblüht ist, beginnt die Ernte. Sie zieht sich über Wochen hin. Je nach Anbaugebiet

Zehn Sklavinnen trugen im 19. Jahrhundert zu einem Pascha eine Wasserpfeife als Geschenk des Sultans, Sklavinnen inbegriffen.

und Sorte sind die Methoden dabei verschieden. Beispielsweise werden im Orient die Blätter vorzugsweise nachts gepflückt „bevor die Fliegen erwachen", wie man dortzulande sagt. In Virginia hat man riesige Erntemaschinen entwickelt. In Kentucky und Tennessee wieder erntet man nicht Blatt für Blatt, sondern die ganze Pflanze. Das einzelne Blatt muß vollreif sein, damit es schnell trocknet und seine Süße behält. Der Vergleich mit den Weintrauben der Spätlese liegt hier nahe. Die zuletzt geernteten Blätter sind die besten.

Im Orient trocknet die Sonne die frischen Blätter. In den USA trocknet man in Schuppen mit Heißluft.

„Zum Sortieren hat Allah die Weiber geschaffen". Wochenlang sind sie damit beschäftigt, die einzelnen Blätter zu Bündeln von je 10—20 Blatt zu sortieren oder an Fäden aufzureihen. Werden diese Bündel oder die ganzen Pflanzen unter Druck gelagert, so verwandeln sich gewisse organische Stoffe zu neuen, für den Rauchgenuß besonders wertvollen Bestandteilen. Dieser chemische Vorgang unter Einfluß von Druck, Hitze und Feuchtigkeit bedeutet als Fermentation für den Tabak dasselbe, wie das Gären für den Wein. Nach dem Trocknen und der Fermentation ist aus der Pflanze bereits eine wertvolle Handelsware geworden.

Orienttabake gehen je nach Ursprungsland in verschiedenartig verpackten Ballen und die amerikanischen Tabake in großen Fässern oder Kisten zu den Märkten. Hier ist die einzige Frage auf den Straßen und beim Wein: Wie steht's? Damit sind Güte, Menge und Einträglichkeit der Tabakernte gemeint. Tänze im Orient und Familienfeste auf amerikanischen Märkten, durchdrungen von dem einzigartigen würzigen Duft, kennzeichnen die Faszination, die von diesem Produkt ausgeht.

Diese Berliner des Jahres 1848 verlangten vom Ministerpräsidenten nichts als „roochen", was damals auf den Straßen noch verboten war.

Der Versand in „Schweineköpfen" (hogsheds), den Tabakfässern, ist älter als die Erfindung des Automobils.

● ● Im Laderaum

Bei uns an Bord bereits soll nach der Trocknung und Fermentation die Ruhe beginnen, die der Tabak unbedingt braucht, damit er den letzten Grad an Geschmacksreife erhält.

Die wichtigsten Grundsätze für das Stauen dieser äußerst wertvollen Ladung lauten:

Absolut trocken, jeder Tropfen verrät durch Verfärbung die Beschädigung. (Regen! Schweißwasser! Ausdünstung anderer Ladungen! Feuchtes Stauholz!)

Absolut sicher vor Fremdgeruch (von anderen Ladungen).

Die besonderen Grundsätze beim Verladen von Ballen, besonders von jenen, die nur in Deckblätter verpackt sind:

Niemals senkrecht stellen, sondern waagerecht, absolut glatt übereinander und frei von Ecken und Kanten.

Amerikanischer Faß- oder Kistentabak ist darüber hinaus sorgfältig vor Wärme und Staub zu schützen.

Es versteht sich von selbst, daß bei Übernahme dieser Ladung besonders scharf über **„gute Beschaffenheit"** zu wachen ist. Auch nur leicht deformierte oder irgendwie beschmutzte Fässer dürfen auf keinen Fall angenommen werden.

Weil der Veredelungsprozeß des Tabaks, wie oben erwähnt, bereits im Laderaum beginnt, und Ruhe dazu nötig ist, sind Umstauungen tunlichst zu vermeiden, und auch beim Laden und Löschen muß bedacht werden, daß Tabak besonders empfindlich gegen Stoß und Druck ist.

Über Belüftung — Drücken oder Absaugen — sowie für die optimale relative Luftfeuchtigkeit für die einzelnen Tabaksorten lassen sich in diesem Rahmen außer dem Hinweis auf unser Standardwerk Rotermund/Koch **Die Ladung** Band II Seite 269 ff. keine detaillierten Empfehlungen geben.

Nach dem Löschen

wird das „aging" unserer kostbaren Ladung, nämlich das Älter- und Reiferwerden, in den Lagerhäusern zunächst fortgesetzt. Mit Raffinesse und äußerst behutsam wird der schlafende Tabak dann in den Fabriken aus Ballen oder Fässern erweckt. Ähnlich wie beim Kaffee oder Tee kommt nun die weitere Verarbeitung des edlen Rohstoffes zu Industrieprodukten nicht ohne die Geschmacksnerven des Menschen aus. Die jeweils richtige Mischung kann nur durch angestrengtes Rauchen von Experten gefunden und festgelegt werden. Aber die Herstellung dieser Mischung für eine absolut gleichbleibende Produktion von Milliarden Zigaretten über Jahre hinaus bei wechselnden Erntequalitäten ist das eigentliche Betriebsgeheimnis jeder Tabakfabrik. Die Kunst liegt hier darin, jede Über- oder Unterdosierung der verschiedenartigen Mischungsbestandteile (Provenienzen) absolut sicher auszuschließen. Zur Herstellung der verschiedenen Rauchtabake, der Zigarren und der Zigaretten, werden wahre Wunderwerke von Maschinen eingesetzt. Diese sind beispielsweise ausgerüstet mit fotoelektrischem Auge zur Kontrolle von Format, Tabakmenge und Papier oder mit einem Druckwerk, das pro Minute 1500 Markenaufdrucke auf Zigarettenpapier oder -Pakkung schafft.

Die Prozesse und Vorgänge, die aus dem Tabakblatt, wie wir es anlanden, das verkaufsfertige Produkt entstehen lassen, sind heute derartig verfeinert und kompliziert, daß sie sich zu einer regelrechten Spezialwissenschaft entwickelt haben. Diesem Umstand trägt heute bereits ein erstes Tabaktechnikum Rechnung, das in 6 Semestern Tabakingenieure ausbildet.

Schp.

Unterlagen, Zeichnungen und Fotos sind mit freundlicher Genehmigung der Firma H. F. & Ph. F. Reemtsma dem Buch „tabago" entnommen.

Vor der Erfindung der Pfeife rauchte man so.

Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschiffahrt

XV.

Die „Connector", das erste Schubboot

Von Ludwig Dinklage

„Wat sick nich allns op See rümdriwt, dat Poseidon dat allns tolett!" höre ich neben mir einen alten Fahrensmann sagen, als gerade ein Schubschlepper, ein paar mit Sand beladene Kähne vor sich herschiebend, die St. Pauli-Landungsbrücken elbabwärts passiert.

„Alles schon einmal dagewesen, nichts Neues", könnte ich mit Ben Akiba sagen. Ich erinnerte an die englische Konstruktion der „Connector", die vor hundert Jahren die Welt bewegte.

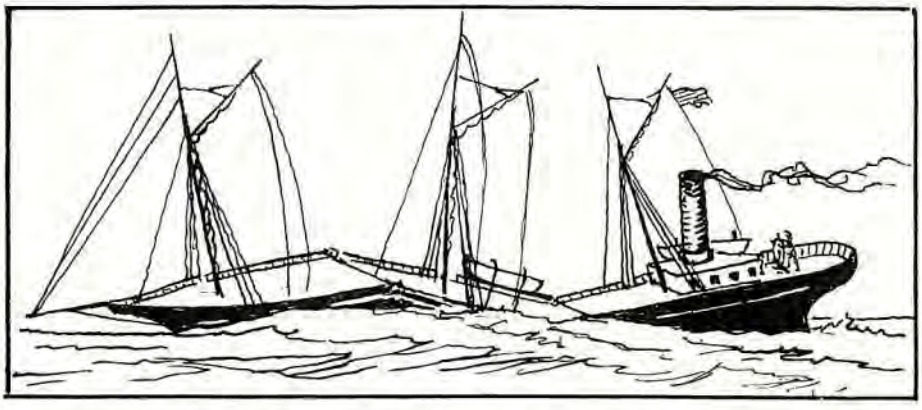
„Ssüh mol kiek, denn geeft dat in de goode oole Tid ook al öberspönsche Lüd?" konterte mein Fahrensmann.

„Wie man's nimmt, die ‚Connector' war eben ihrer Zeit voraus. Die meisten Erfindungen, die zu früh gemacht werden, werden leicht als verrückt angesehen."

„Un wat is dat för'n Schipp, düsse ‚Corrector', oder wo heet dat Ding?"

„Connector" hieß dieses Ding, ein lateinisches Wort, das von connectere herkommt, etwas miteinander verbinden, verknüpfen. Dieser „Sebastian", der da eben mit seinen Sandschuten vorbeijuckelte, könnte auch den Namen „Connector" führen. Aber nun einmal zu seiner Geschichte.

Das letzte Mal schon habe ich erzählt, was für Probleme zu lösen waren, die Steinkohlen von den Kohlenhäfen an der englischen Ostküste nach London und den vielen kleinen Küstenplätzen zu befördern. Jahrhundertelang hatten dieses Geschäft die kleinen Briggs, Schoner



und auch die Küsten-Barges gemacht. Herr Dempster hatte 1844 versucht, dieses Problem mit seiner „Problem" zu lösen. Doch mit dieser eigenartigen „Problem" wurde dieses Problem nicht gelöst. Und doch mußte es gelöst werden. Die Dampfmaschine machte sich um die Mitte des vorigen Jahrhunderts auch in der Schifffahrt immer mausiger. Und Dampfer brauchen nun einmal Kohlen, ungeheure Mengen Kohlen. Hunderte und aber Hunderte dieser kleinen Segler schipperten Tag und Nacht vom Tyne zur Themse, von der Themse zum Tyne und konnten doch den Hunger vieler gieriger Kesselmäuler nicht stillen. Hinzu kamen die Wartezeiten beim Laden und Löschen. Nein, so ging das einfach nicht weiter.

Eine Werft in Blackwall an der Themse fand die Lösung.

Der Plan, den die Ingenieure dieser Werft hatten, leuchtete ein. Es fanden sich viele Interessenten zusammen, die die Shipping Union Ltd. gründeten und eine ganze Flotte dieser Schiffe auf die Reise schicken wollten. Aber die alten Janmaaten von den Teeklippern, den Black-Wall-Fregatten, den Ostindienfahrern, die Ende Juli 1863 dieses neuartige Gefährt auf der Themse dahinkriechen sahen, haben sicher auch gesagt „Wat sick nich allns op See rümdrifft, dat Poseidon dat allns tolett!"

Kriechen ist wohl nicht ganz der richtige Ausdruck, denn mit der Geschwindigkeit war es bei den damaligen Maschinenschiffen sowieso nicht weit her. Man müßte besser robben sagen, wenn uns dieser Ausdruck auch vom letzten Soldatsein her noch meterlang zum Hals heraushängt. Träumte man oder hatte man doch zuviel von dem schalen Ginger Ale getrunken? Dieses Gefährt dort auf den trüben Fluten kroch oder robbte dahin wie eine Raupe auf einem Kohlblatt. Dort wo das Wasser nicht so kabbelig war, wirkte das Schiff wie ein normaler Dampfer. Klippersteven, wie es damals Sitte war, drei in gleichen Abständen stehende Masten trugen je ein Schonersegel und ganz achtern stieß ein Schornstein dicken schwarzen Qualm aus. Das allerdings war etwas Neues, denn Maschinen im Hinterschiff kannte man damals noch nicht. Außer dieser Tatsache gab es also nichts Bemerkenswertes an dem Schiff.

Aber jetzt, hinter dem Knick der Themse, da wo das Wasser wieder bewegt war, dort fing das Schiff wieder an zu robben, so wie die Raupe auf dem Kohlblatt. Oder wie die sagenhafte Seeschlange, die die alten Segelschiffsjantjes wohl alle schon einmal gesehen haben wollten, aber die Wissenschaftler nicht anerkennen wollten, weil noch kein Zoologe solch ein Vieh in Spiritus in seiner Gelehrtenstube stehen hatte.

Das war gar nicht nur ein Fahrzeug, das waren ja drei Schiffe, wie einer bemerkte, der es in der Zeitung gelesen. Drei Schiffe waren es tatsächlich, zwei Segelschiffe vorn und ein Dampfer achtern. Das vorderste sah aus wie das Vorschiff eines normalen Frachtseglers. Sein keilförmiges Heck paßte in einen Ausschnitt am Vorderschott des zweiten Schiffes, das wiederum in ein Keilstück auslief, das in den vorderen Einschnitt des dritten Schiffes hineinpaßte. Alle drei Schiffe waren durch Bolzen, Gelenke und Scharniere miteinander verbunden, so daß sie eine Einheit bildeten. Die beiden vorderen Teile konnten segeln, der hintere Teil hatte seine Schraubenmaschine.

Eine Londoner Zeitung schrieb über dieses Schiff: „Es wird eines der Teile, aus denen das Fahrzeug besteht, in einem Hafen loswerfen können, um seine Fracht zu löschen, während der Rest die Reise zum Endhafen fortsetzt. Bei der Rückfahrt kann dann das zurückgelassene Stück angesetzt werden, wie ein Güterwagen in einen Zug eingereiht wird. Durch diese Erfindung läßt sich viel Zeit sparen. Das Schiff braucht nicht in einem Hafen zu warten, in dem ein Teil der Ladung gelöscht werden soll: Der Gedanke der Erfinder war also goldrichtig. Aber sie konnten noch mehr Vorteile vorweisen. Da war einmal der geringe Tiefgang im Verhältnis zur Länge und Laderaumkapazität, so daß auch die vielen kleinen flachen Häfen bedient werden konnten. Zum anderen waren die Gelenkverbindungen der einzelnen Schiffsteile nicht so starr, daß im hohen Seegang oder gar bei Strandungen diese nachgeben konnten und damit ein Durchbrechen des Schiffes verhindert wurde. Drittens holte man wegen der geringen Breite eine ganz erhebliche Geschwindigkeit heraus. Und endlich konnte man durch Umlegen von ein paar Hebeln jedes Teilstück schnell vom andern lösen, sollte ein Feuer ausbrechen, was damals mit der Kohlenladung gar nicht so selten war, oder ein Schiffsteil leckspringen.

Der Zeitungsmann, der die Probefahrt miterlebt hatte, war jedenfalls ganz begeistert von dieser Erfindung. Er schrieb: „Auf der Probefahrt der „Connector" hatten wir Wissenschaftler und Marinefachleute zu Gast an Bord. Vor Erith lösten wir das Mittelstück, auf dem wir uns befanden, und gingen am Südufer der Themse zu Anker, indes unser Achterschiff das Vorschiff weiter vor sich herschob. Inzwischen ließen wir uns auf dem Mittelstück ein leckeres Mahl schmecken und stießen auf den Erfolg des Schiffes an. Wenn auch das Wasser durch die vielen Schiffe mit Schaulustigen recht aufgewühlt war, so gestaltete sich die Fahrt doch recht reizvoll und löste allgemeine Befriedigung aus."

So befriedigend schien diese Erfindung aber doch wohl nicht gewesen zu sein. Sicher hat die Verbindung der einzelnen Teile noch recht viele Kinderkrankheiten gehabt und wird bei schwerem Wetter, wofür die Nordsee ja bekannt ist, oftmals versagt haben. Da auch die Kohlenverlader nicht viel von dem neumodischen Kram zu halten schienen und lieber bei ihren alten Segelschiffen blieben, ging der Schiffahrtsgesellschaft bald das Geld aus und sie konnte an die technischen Verbesserungen nicht mehr denken. Sie wurde also bald wieder aufgelöst. Die „Connector" verschwand wieder von der See. Nur vergilbte Stiche dieses Wunderschiffes hängen noch heute in manchen Londoner Hafenkneipen.

Und doch war die Erfindung der Blackwall-Werft nicht ganz umsonst gewesen. Spätere Geschlechter nutzten sie aus. So auch die Amerikaner. Auf den Gewässern der USA, dem Ohio, dem Mississippi, dem Missouri und den damit zusammenhängenden Wasserwegen be-

wegen sich lange Schleppzüge, die vornehmlich Steinkohlen in die Seehäfen bringen. Schleppzug ist auch hier nicht der richtige Ausdruck. Man sollte Schubzug sagen, denn ein Dampfer, analog dem Hinterschiff der „Connector", schiebt eine Reihe von Prähmen vor sich her. Und diese Prähme sind untereinander und mit dem maschinengetriebenen Schubschiff durch sinnreiche Geräte verbunden, so daß sie ein festes Ganzes abgeben und wie ein einziges Fahrzeug wirken. Sie besitzen auch die gleiche Manövrierfähigkeit, was bei den vielen Windungen der Flüsse, der Sandbänke und der Strömungen durchaus nötig ist.
So werden je nach der Breite des Fahrwassers Züge von 50 bis 60 Prähmen zusammengestellt, die ein einziges Schubboot mit 2000 PS Leistung vor sich her schiebt. Dabei ist jeder einzelne Prahm 50 Meter lang und 8 Meter breit. Ein solcher Schubzug besitzt dann, bei einer Breite von 90 Metern, die stattliche Länge von 600 Metern. Man kann sich leicht ausrechnen, welche ungeheuren Mengen von Kohlen, Erz oder Getreide in einem solchen Zug zur Küste gebracht werden können.
Von Nordamerika aus hielt das Schubschiff dann seinen Einzug in andere Länder und kam so auch zum Rhein und zur Elbe, zum Hamburger Hafen. Es wird aber wohl noch eine Weile dauern, bis es hier zu einer genau solchen Selbstverständlichkeit geworden ist wie zwischen New Orleans und Minnesota.
Aber wer denkt dabei noch an die Blackwall-Werft und die „Connector"?

Der Orkan von Port Elizabeth

Von Karl Fritz Ludwig

In einem alten ostfriesischen Bauernhaus in der Nähe Emdens fand ich ein vergilbtes Foto an der Wand hängen. Dieses stellte einen flachen Sandstrand dar, auf dem die Wracks von zahllosen Schiffen herumlagen. Im Vordergrund standen ein paar Leute, die sich diesen Schiffsfriedhof ansahen. Freundlicherweise überließ man mir das Bild, mit dem man dort doch nichts Rechtes anzufangen wußte, und ich forschte seinem Ursprung nach, was dann auch von Erfolg gekrönt wurde. In meinem Elternhaus verkehrten außerordentlich viele Segelschiffskapitäne. Und nun erinnerte ich mich, daß man einmal davon gesprochen hatte, wie im Jahre 1902 ein Orkan die südafrikanische Küste verheert hatte. Ganz besonders aber wurde die Reede von Port Elizabeth von ihm heimgesucht. Da derartige Schiffskatastrophen immerhin zu den Seltenheiten gehören, ist sie es wert, einmal wieder ins Gedächtnis zurückgerufen zu werden.
Am 14. Juli 1902 traf die eiserne Bark „Hans Wagner" aus Hamburg, 945 BRT, 1877 in Sunderland erbaut, Kapitän J. Müllmann, auf der Algoa-Bucht an der Ostküste Südafrikas ein und legte sich vor Port Elizabeth in einem Abstand von anderthalb Seemeilen von Land zu Anker. Die Reede ist zwar nach Norden und Westen gut geschützt, doch gegen Stürme aus östlicher oder südöstlicher Richtung vollkommen offen. Aus diesen Richtungen aber pflegen Stürme, die man dort „Black Southeasters" nennt, erst zu Beginn der südlichen Sommerzeit, also im Oktober, einzusetzen, im Südwinter dagegen — die „Hans Wagner" traf ja im Juli ein — recht selten sind. Die auf Sicherheit gehende Hafenordnung von Port Elizabeth schreibt unter anderem vor, daß Segelschiffe, die hier auf Reede ankern, ihre Bramrahen möglichst an Deck nehmen, aber die Mars- und Untersegel während der Liegezeit stets gerefft untergeschlagen an den Rahen bleiben sollen, damit bei Brechen der Ankerketten das Schiff jederzeit klar ist, sich von Land freizukreuzen. Die Hafenordnung warnt aber davor, die Bramstengen nur zu streichen, anstatt sie ganz an Deck zu nehmen, weil sie sonst das Setzen der Marssegel behindern. Aus diesen Vorschriften dürfte zur Genüge hervorgehen, daß ein Ankern auf der Reede von Port Elizabeth nicht gerade zu den Annehmlichkeiten des Seemannslebens gehört. Die „Hans Wagner" sollte auch die größte Katastrophe miterleben, die sich je in dieser Bucht zugetragen hat.
Einen kleinen Vorgeschmack, was sich hier alles ereignen kann, bekam die Bark bereits am 16. August. In einer orkanartigen Bö brach die Backbord-Ankerkette. Die Steuerbord-Kette hielt jedoch, und sicher ritt das Schiff den Sturm ab. Zwei Tage später konnte auch der verlorene Anker wieder gefischt werden. Im Verlauf der nächsten beiden Wochen hatte nun die „Hans Wagner" ihre für Südafrika bestimmte Ladung fast gänzlich gelöscht. Der bisher nur frische Südost nahm am 31. August plötzlich an Stärke zu. Sicherheitshalber wurden 80 Faden Kette gesteckt. Um 10 Uhr abends war bereits ein voller Black Southeaster daraus geworden, und um Mitternacht hatte dieser Orkanstärke erreicht. Das ranke, hoch aus dem Wasser ragende Schiff arbeitete natürlich sehr schwer. Dauernd wuschen die Seen über Deck. Um 2.30 Uhr brach die Steuerbord-Kette. Der Steuerbord-Anker war für das Schiff besonders wichtig, denn dieser hatte den ganzen Zug auszuhalten. Jetzt bestand die große Gefahr, daß eine Unterströmung das Schiff faßte und es herumriß. Die Backbord-Kette lag bereits vor dem Bug. Schleunigst ließ man den dritten Anker fallen. Bevor dieser jedoch gefaßt hatte, brach auch die Backbord-Kette. Nun drehte das Schiff vor den Wind und segelte vor Topp und Takel auf Land zu, ehe überhaupt die Möglichkeit bestand, sich von der Küste freizukreuzen. Eine halbe Stunde nach dem Brechen der ersten Kette stieß die Bark bereits an Grund und legte sich quer nach Backbord. Ungestüm jagten die Seen über Deck. Bei Tagwerden erkannte die Besatzung, die in die Wanten geflüchtet war, daß ihr Schiff nicht der einzige Leidtragende dieser Nacht gewesen war. Der ganze Strand war bereits mit Wracks besät. Vier Mann von andern Schiffen, die sich an Trümmertellen festgeklammert hatten, konnten von den Hamburgern geborgen werden. Zwischen 10 und 11 Uhr vormittags gelang es dann der gesamten Besatzung einschließlich der vier von ihr geretteten Männer, unversehrt an Land zu kommen.
In dieser Orkannacht vom 31. August zum 1. September 1902 waren siebzehn Segelschiffe, sechzehn Leichter und zwei kleine Dampfer von ihren Ankerketten gerissen und auf den Strand geworfen worden. Dabei büßten siebzig brave Seeleute aller Nationen ihr Leben ein. Zwei größeren Dampfern, deren Ketten ebenfalls gebrochen waren, gelang es unter Mühe und Not, die hohe See zu gewinnen. Unter den Seglern befanden sich allein sechs deutsche Schiffe, nämlich neben der Bark „Hans Wagner" der Reederei H. D. J. Wagner, Hamburg, die Braker Bark „Nautilus" von A. H. Arnold, deren Kapitän J. J. Assing und die gesamte vierzehnköpfige Besatzung ihr Grab in den Wellen fanden, eine Bark „Thekla", die Elsflether Bark „Coriolanus" von J. F. Ramien, die Emder Bark „Emmanuel" von A. Hemmes sen unter Kapitän J. Tuitzer und die Elsflether Bark „Arnold" von Adolph Schiff unter Kapitän B. Haverkamp. Auch von der „Coriolanus" waren zwei Mann ertrunken.
Die Bark „Hans Wagner" mußte kondemniert werden. Bei der Versteigerung wurde das Wrack für 109 Pfund Sterling von dem Norweger E. A. Aaby aus Drammen erworben, der die Bark tatsächlich wieder abbrachte und unter dem Namen „Drammersen" in Dienst stellte.
Durch ein Besatzungsmitglied der Bark „Emmanuel" wird das Bild dann wohl in die ostfriesische Bauernstube gelangt sein.

Wer ist wer?

FRITZ KRUSE

Ein Seemann durch und durch war Kommodore Fritz Kruse der Hamburg-Amerika Linie. Am 4. Juni 1874 in Stettin geboren, schlug er die Seemannslaufbahn ein. Als junger Mann von 25 Jahren, nachdem er sein Steuermannspatent in der Tasche hatte, heuerte ihn im Dezember 1899 die Hapag als IV. Offizier an. Seine Beförderungen zum III. und zum II. Offizier gingen sehr schnell, denn bald hatte man selbst oben im Reedereikontor erkannt, daß Fritz Kruse ein vorzüglicher Seemann war, der mit dem Schiff „lesen und schreiben" konnte. 1901 mußte er dann in Stettin wieder die Schulbank drücken, um das Patent als Schiffer auf großer Fahrt, das heutige A 6, zu machen.

Zehn Jahre lang, von 1903 bis 1913, fuhr Kruse als I. Offizier auf Hapagschiffen, bis er endlich mit der Führung des D. „Suevia" (3789 BRT) betraut wurde. Nur eine Reise machte er mit diesem Schiff, dann gab man ihm das Kommando über den 16 960 BRT großen D. „Cleveland", das damals drittgrößte Schiff der Hamburg-Amerika Linie. Aber auch hier machte er nur wenige Reisen auf der Nordatlantik-Route. Als 1913 die Hapag ihr Riesenschiff, die 52 117 BRT große „Imperator", damals größtes Schiff der Welt, in Dienst stellte, kam er hier als Kapitän an Bord. Die Führung der „Imperator" lag in Händen von Kommodore Ruser.
Nach dem Kriege übernahm er im Zuge des Wiederaufbaues der Hapag-Flotte eine ganze Reihe von Schiffen als Kapitän.
Besonders bekannt wurde Kapitän Kruse als Führer des Passagierdampfers „New York" (21 867 BRT), durch seine umsichtige Leitung der Rettungsaktion des norwegischen D. „Sisto" in der Nacht vom 18. auf den 19. Dezember 1934. 16 norwegische Seeleute wurden auf dem Nordatlantik bei sehr schwerem Wetter von der sinkenden „Sisto" geborgen. Für diese ausgezeichnete seemännische Leistung wurde er zum Kommodore ernannt.
Bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1938 führte Kommodore Kruse die größten Passagierschiffe der Hapag, nämlich „Resolute" (19 703 BRT) und „Reliance" (19 802 BRT). Diese fuhren nicht nur im Nordatlantik-Dienst zwischen der Elbe und New York, sondern er machte mit ihnen auch zahlreiche Weltreisen.

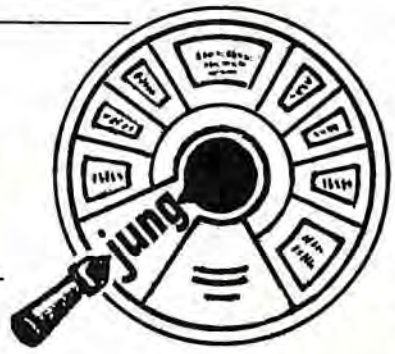
wa.

Fastmoker

Überall, wo wir mit unseren Schiffen hinkommen, sind sie unsere Freunde, unsere Helfer. Wir kennen sie in allen Hautfarben und in den abenteuerlichsten Kostümen. Wenn sie mit gestreiftem Kittel, an der Küste Buscherump genannt, angetuckert kommen, dann können wir ganz sicher sein, daß wir mit unserem Schiff wieder einmal nach Hamburg gefunden haben. Irgendwie haben wir sie gern, diese Kollegen in aller Herren Länder. Fix und geschickt, wie sie sind, und immer bereit, mit uns auf Seemannsart zu scherzen.

Wenn die Schmeißleine an Land fliegt oder wenn unsere Leinen ins Wasser klatschen, dann kommen wir wieder irgendwo an oder wir fahren irgendwo ab. Seefahrt ist ja nicht nur fahren. Moke fast und leggo, das macht sie erst zu dem, was sie uns bedeutet.

Telegraf auf



Was tut ihr für die Wiedervereinigung?

Eindrücke und Gedanken eines jungen Bundesrepublikaners während eines Besuches in der Sowjetzone

Ich saß im Zug Hamburg—Berlin und sah aus dem Fenster. Noch war ich in Westdeutschland, aber vor mir lag der „Eiserne Vorhang" und dahinter „die Zone". Die Geräusche des Zuges dröhnten mir in den Ohren, als wollten sie sagen: „Wo willst du hin? — Was willst du dort?" Ich wollte zu Verwandten nach „drüben", wollte dort Eindrücke sammeln, überprüfen, ob alles stimmt, was in den Zeitungen steht. Ich wollte versuchen, mir ein möglichst klares Bild von den dortigen Zuständen zu machen, um dann hier von meinen Eindrücken berichten zu können, um meine Umgebung durch Selbsterlebtes aufzurufen: „Tut mehr für den Osten und für die Wiedervereinigung, die drüben haben es nötig. Seid nicht so träge und gleichgültig, t u t e t w a s !

Und da war sie schon, die Grenze. Plötzlich: Ein Kreischen — der Zug stand. — Kontrolle. — Ein Uniformierter drängte sich durch die teils stehenden teils sitzenden Menschen, verlangte Einreisegenehmigungen, fragte, wieviel Geld man bei sich habe, ob man etwas umtauschen wolle, erinnerte daran, daß alles Geld wieder mitgebracht werden müsse, ließ hier und dort einen Koffer öffnen, sah ihn durch und ging weiter.

Dann, nach einer langen Zeit, ein Ruck — wir fuhren wieder. Die Grenze — vorbei —, wir waren in der Zone! Noch sahen die Felder gepflegt aus, aber je weiter wir uns von der Grenze entfernten, desto schlimmer war es um den Boden bestellt. Auf den Äckern stand das Unkraut, und den Häusern fehlte der Putz. Alles sah verkommen aus! Endlich kamen wir in Magdeburg an. Ich stand auf dem Bahnsteig und begrüßte meinen Onkel. Und dann sah ich sie: Parolen, Parolen, überall Parolen! Eine hieß: „Es lebe die Deutsche Demokratische Republik, der einzige rechtmäßige deutsche Staat!" Oder: „Hoch die sozialistische Einheitspartei, die für die Bürger um Einigkeit und Freiheit kämpft!" Eine andere lautete: „Kämpft für den Frieden!" — Welch ein Widerspruch in sich!

Und diese Schlagwörter, auf großen und kleinen Schildern, an Häuserecken, auf dem Pflaster, auf Spruchbändern — quer über die Straße gespannt —, überall fand ich sie wieder.

Bald saßen wir im Wagen und fuhren zu meinen Verwandten, so erzählt unser junger Freund im „Hamburger Jugendbrief". Dort ging ich dann, von allen Erlebnissen müde geworden, früh ins Bett. Kurze Zeit, nachdem ich mich hingelegt hatte, wurde die Stille von einem gleichmäßig anhaltenden Dröhnen unterbrochen, das mal lauter, mal leiser, immer näher kam. Panzer, russische Schwimmpanzer, ununterbrochen.

Die Nachmittage verbrachte ich mit Besuchen. Verwandte, Freunde, Nachbarn, alle wollten mit mir sprechen, mit einem Menschen aus dem Westen! Und es vergingen selten mehr als fünf Minuten, bis nicht die eine, für sie immer wichtige Frage gestellt wurde: „Wie steht es eigentlich mit der Wiedervereinigung? Was tut ihr dafür? Denkt ihr auch daran, daß es ein geteiltes Deutschland gibt, oder ist die Ostzone für euch schon ein zweiter Staat geworden?" — Was sollte ich nun darauf antworten!

„Wir tun alles, was wir können; wir hoffen darauf, bald wieder mit euch vereint zu sein, wir denken immer an euch!" Oder: „Wir halten es zwar für wünschenswert, aber da wir wissen, daß nicht alle Wünsche in Erfüllung gehen kön- darauf aufgegeben?"

Nun, ich versuchte, ihnen unsere allgemeine Haltung zu erklären, soweit es in meiner Macht stand: Das Zusammengehörigkeitsgefühl ist vorhanden — man erkennt unseren Wunsch in den Demonstrationen —, nen, so haben wir die Hoffnung aber zum Schluß müssen wir abwarten, was die Regierung unternehmen wird, wie sich die Staatsoberhäupter verhalten werden, was dabei herauskommen wird.

Viele meinen, dadurch, daß sie eine Regierung gewählt haben, die ihre Ziele verfolgt, eine Wiedervereinigung anzustreben, hätten sie ihrer Pflicht Genüge getan. Es scheint ihnen, als stände nicht mehr in ihrer Macht — außer Hoffen und Warten!

Abends beschäftigten wir uns dann mit Radio, Fernsehapparat oder der Zeitung; alles, was ich las, sah und hörte, hatte politische Tendenz. In den Lesefibeln der Kleinen war von den klugen Pionieren, die nur Gutes für den Sozialismus taten, und in den kabarettistischen Veranstaltungen oder Hörspielen von den schlechten Kapitalisten und den guten sozialistischen Aktivisten die Rede. Die Aktivisten trugen selbstverständlich den Sieg davon.

Aus dem Radio tönte mir entgegen, wie von uns gedacht werden sollte; sie bezeichneten uns als Staatsverbrecher, die nur auf Geld aus seien und aus diesem Grund auch ihre Landsleute im Osten verraten oder besser noch verkauft hätten. Und der größte Verbrecher schien der Bundeskanzler mit seinem Kabinett zu sein; denn diese „Adenauer-Clique" führe das deutsche Volk, also sie und die Rebellen im Westen, durch die Einführung von Atomwaffen in das sichere Verderben. Wenn s i e aber die Atomwaffen einführten, so sei es etwas anderes, denn sie täten es nur um des Friedens willen.

In den Zeitungen wurde ebenfalls auf uns gehetzt; denn wir, die wir angeblich nicht so gut und reichhaltig lebten wie sie, versuchten mit allen Mitteln, die Genossen zur Republikflucht zu überreden und seien ihnen noch dabei behilflich! Wir verherrlichten die westdeutschen Verhältnisse, so daß rund ein Drittel mit der Begründung auswandere, daß es für sie bei uns „wirkliche Freiheit" und „bessere Lebensbedingungen" geben würde. Es würden ihnen Versprechungen gemacht — gute Verdienstmöglichkeiten und Unterkommen — die meist demagogischer Art seien und sich als Trugschlüsse erwiesen. Die Täuschung wäre eine beliebte Methode, mit der wir die leichtgläubigen Genossen in den „nicht rechtmäßigen" deutschen Staat holen wollten.

Das mußte ich mir jeden Tag anhören, und wenn ich nicht gewußt hätte, wie es bei uns wirklich ist, hätte ich es fast glauben können, so überzeugend wurde alles vorgebracht. Ich war entsetzt und enttäuscht. Nun wollte ich auch wissen, was sie in der Kirche sagten, ob sie uns da vielleicht schon zur Hölle verdammt hätten. Ich ging am letzten Tage also in die Kirche und hatte eine große Überraschung.

Nach Beendigung der Predigt bat der Pastor seine Gemeinde, aufzustehen und Gott um die Wiedervereinigung zu bitten. Er hatte damit seine Existenz aufs Spiel gesetzt, aber das war ihm unwichtig.

— Diese Jungen schreien nicht ahoi

24 Jungen waren es, die auf dem Segelschulschiff „Passat" unter dem Protektorat des Kuratoriums Marinejugend an dem zweiten 10tägigen Kurzlehrgang teilnahmen. 24 Jungen aus allen Ländern der Bundesrepublik. Schüler und Lehrlinge aus den verschiedensten Berufen, die auf der Seemannsschule Priwall und unter den Rahen, zwischen den Brassen und auf den tadellos gescheuerten Decksplanken des alten P-Seglers unter kundiger Führung einen ersten Begriff davon bekamen, wie es in der Seefahrt wirklich zugeht. Denn Kapitän Lubkowski und seine Ausbilder machen 10 Tage strammen Dienst mit diesen Jungs.

360 Grade sind 32 Striche, das will gelernt sein.

Als wir sie besuchten, waren sie noch keine acht Tage an Bord, und schon war der Eindruck, den seemännische Kameradschaft und Disziplin bei ihnen hinterlassen hatten, an ihren Gesichtern abzulesen. Erstaunlich auch, was sie schon alles gelernt hatten von der Praxis der Seefahrt in den wenigen Tagen. Unterricht und Anschauung, wie sie realer nicht sein können, hatten bereits so manche sattsam bekannten falschen Vorstellungen bei ihnen ausgeräumt. Das zeigten ihre Antworten auf Fragen aus unserer Praxis eindeutig. Gerade weil ihnen auf der „Passat" nichts vorgemacht und auch nichts erspart wird —, rein Schiff mit allen Schikanen — sind sie so begeistert über ihre Teilnahme an diesem Kursus. Das betonen sie immer wieder, und

ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"
bewährt auf Schiffen von 45 Nationen
ANSCHÜTZ SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFAHRT ANSCHÜTZ

auch, daß ihre Schulkameraden und Kollegen in der Heimat sie darum beneiden.

Durchaus nicht alle Jungen beabsichtigen eine Laufbahn in der Handelsschiffahrt zu beginnen. Ein Teil will zur Bundesmarine und andere lernen bereits einen Landberuf. Sie betätigen sich im Seesport, kommen zusammen in seemännischer Kameradschaft, und sind nebenbei noch auf dem besten Wege zu verantwortungsbewußten Staatsbürgern und guten Europäern. So sind sie junge Vorposten des Seefahrtsgedankens in einem Land, das zwar viele Küsten hat, aber sich immer noch auf dem Weg zu einer seefahrenden Nation befindet.

— Schp —

Erster Offizier ohne Paddel op grote Fohrt

Wi hewt uns op de Reis uns lüttes Arbeidsboot to een fixes Sailboot optokelt. De begeisterten Sailers wärn ok fix bi de Hand, un in de Hobens an de Westküst, wo immer vormiddogs en stieben Landwind weiht und nohmiddogs eene frische Seebries, dor mokt dat ok fixen Spoß mit dat Dings. De Freewachen holten sik denn immer de Erlauvnis von den Oln, un af gung de Post. Sünndogs ward ok mol den ganzen Dag wegblewen. Wi harn genog Verplegung un ok een goden Sluck mit, un achterrut sleppten wi denn ok een poor fishinglines. Fungen hewt wi zwor nix, ober dorfor sind wi fix krüzt. Dor dat Boot keen Sweert har, mussen wi af un to ok mol tum Damper torüchpullen.

Eenes Dogs, dat wär op de Reed von Esmeraldas, eenen lütten Bononenhoben in Ecuador, dor gung uns Erst O. op grote Fohrt. Ober he har den Strom von den Fluß nich bereekent, un so keem se vörn Dunkelwarden nich mehr torüch.

Dat folgende het uns Storekeeper woddergewen:

De verplietschte Bootstur

Bi uns dor achter op de Puup dor liggt en lüttes Boot. Dat is woll for de Arbeid god un mol for grode Fohrt. De Erst von uns hätt anners dacht un plietsch op siene Ort. De nimmt dat Boot dor boben dol un mokt dormit ne Fohrt. Erst tokelt he dat Dings mol op, denn wriggen wull he nich. Woto hewt wi hier stieben Wind, de all de Sailers driwt. De Fohrt geiht los mit stolzer Brust, dat antoseen wär een Genuß. Columbus eenst wär nich so stolt, dat Schipp wär domols ok ut Holt. De meist von uns de blewen an Bord, manch een wär froh, manch een hätt knurrt. Solang dat Dag, gung dat jo god, se wärn jo veer Mann in dat Boot. Doch as dat schummert un ward duster, dor wär uns all soon beten bang. Wi wussen wol dor wär wat Not um veer Mann in dat lütte Boot. De Käpn lett den Krüzer dol, all wulln se helpen, snell wär he vull. Un tuckert los nu in de Nacht, dor hätt ok keen mehr von uns lacht. Denn ut soon Spoß ward manchmol Ernst. Doch gung de Sok noch eenmol god. Se keem torüch, half sünd se fohrt, half gung to Fot. Un de Morol von de Geschicht: go sailn one Paddel nich.

Horst-Heinz Becker, Hans Sietz

Rangliste der deutschen Schlager im Februar 1962

1. Mexiko

Wir gratulieren! Bob Moore hält sich tapfer mit seinem Orchester an der Spitze. Dem Anschein nach ein Zeichen dafür, daß Mexiko den Ansprüchen des Schlagerpublikums durchaus gerecht wird.(?)

2. Tanze mit mir in den Morgen . . .

Unser Traumschlager kam laut Marktforschung an 2. Stelle. Hauptsache, nach durchtanzter Traumnacht kein böses Erwachen am nüchternen Morgen! Aber daß es das nicht gibt, dafür sorgt ja zuverlässig Gerhard Wendland mit seinem goldenen Schlagerfavoriten, als Garant einer Zauberbrille . . .

3. Sauerkraut Polka

Gus Backus mischte Polka-Rhythmus mit Geschmack. Und Sie wissen ja, über Geschmack soll man nicht streiten! Jedenfalls brachte er sein Leibgericht vom 7. auf den 3. Platz, beachtlich, zumal es sich um Sauerkraut handelt.

4. Hämmerchen Polka

Chris Howland kam in die Favoriten-Klasse. Wieder eine Polka! Wie würden sich unsere Großeltern selig darüber gefreut haben.

5. Schwarze Rose Rosemarie

Peter Kraus, ehemaliger deutscher Elvis, singt von Rosemarie am Missouri. Ein mixtum compositum von Fremde und Heimat. Wer's mag — mag's mögen. Hermann Löns (dessen Herz — Sie wissen ja — sieben Jahre nach Rosemarie schrie!) hört jedenfalls nicht mehr, welch' zahlreiche Verehrerschar in aller Welt „seine heimliche Geliebte" inzwischen hat. Sieben Jahre braucht bestimmt keiner am Missouri zu warten, oder . . .

M.

Zum 50. Geburtstag

Wernher von Braun

Geboren am 23. III. 1912 in Posen, lebt in den USA

Der deutsche Raketenkonstrukteur Wernher von Braun hat wesentlichen Anteil an der Entwicklung der Raumfahrtforschung. Seit 1945 lebt der Forscher in den Vereinigten Staaten und zählt dort zu den führenden und maßgebenden Fachleuten.

NORA

hält was es verspricht

Diese Plastikschuhe bieten gerade in der Schiffahrt 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
DM 7.75—10.75

Modell TONI
Modell TOM (ölfest)
Gr. 36—45
DM 12.50—16.75

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

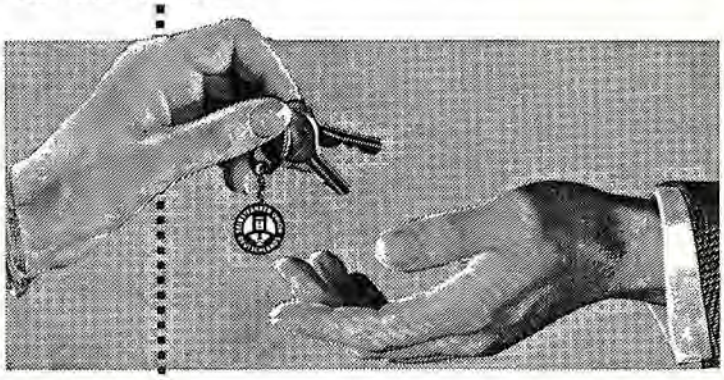
Dieser Plastik-Stiefel ist im Fachhandel erhältlich u. a. in folgenden Geschäften:
BREMEN Bedarfsart. f. Schiffsbes., Thalen, Wallering 2, BREMERHAVEN Fa. Varoga, Bürgermeist Smidtstr. 137 HAMBURG: Schiffsausrüstung Feddersen, Kajen 14-16 KIEL. Fa Gotthard, Wall 65 NORNBERG Schuhversand-Pöhlmann, Fürtherstr 326RN, NORNBERG Medico-Versand, Herm. Rauh, Karolinenstr. 47RN
N = Nachnahmeversand
R = Reparaturmöglichkeit

Modell THEO
Gr. 37—46
DM 9.50—10.50

Weitere Bezugsquellen und Prospekte durch:

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

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



wegen LEIH wagen UNION fragen

Ford Taunus 17 M

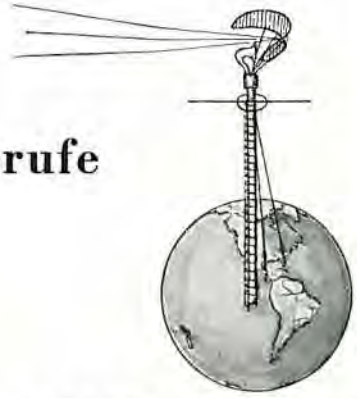
SELBSTFAHRER UNION

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**

Ein Element

Zwei Berufe



Es gibt wohl kaum ein Element, das die Menschen, die sich ihm verschworen haben, so stark prägt, wie das Wasser. Wer einen Beruf ausübt, der mit dem Wasser zu tun hat, dem sieht man das an. Salzwasser und weltweite Seefahrt, die gehören genauso zusammen wie Reeder und Seeleute.

Wie ist dieses Element beschaffen, das für Reeder und Seeleute das gleiche Berufselement ist? Was ist das für eine Substanz, die Charaktere formt, Physiognomien prägt, Gang und Haltung und sogar die Sprechweise beeinflußt?

Wasser hat keine Balken, die mit ihm zu tun haben, müssen schwimmen können. Die See ist unergründlich. Wer auf ihr leben will, muß Mut haben. Die See ist weit, geradezu Sinnbild der Unendlichkeit. So sind auch die Gedanken der mit der See verbundenen Menschen. Sie sind nicht eingeengt, niemals engstirnig, sondern frei. Pläne, Unternehmungen, die Einstellung zu den Mitmenschen und ihren Einrichtungen besitzen diese Freiheit, dieses große Format. Die Freiheit der Meere strahlt über auf die der Menschen, die auf und mit dem Meere leben.

Die See ist unberechenbar, wild und unbezähmt. Sie will starken Willen. Wer die See hier mißversteht, den schlägt sie, den vernichtet sie. Keinem Element hat der Mensch soviel an entschlossener Selbstbehauptung entgegenzusetzen wie dem Wasser.

Die Argonauten erlebten die See genauso wie heute wir. Unverändert von Anbeginn blieb sie sich treu. Doch unverändert blieb auch der Wechsel ihrer tausend Gesichter. Seit Ewigkeit schon führt sie ihr grandioses Schauspiel auf und braucht dazu nur den Wind und das Licht. Die Menschen der See sind sich selbst treu. Sie sind verläßlich, sie verbergen nichts. Offenherzig und aufgeschlossen begegnen sie jedermann, sie bieten sich dar überschaubar über den ganzen Horizont ihres Wesens. Doch sie wissen um die Tiefe des Geheimnisses des ewigen Wechsels. Die See, die immer neue, immer junge, lehrt es sie. Auf See gibt es keine ausgetretenen Pfade für Gewohnheitstiere. Die See verlangt immer neue und schnelle Entschlüsse, verlangt immer wieder Wagen. Jede Charterpartie, jedes neue Schiff, jede neue Linie, schließlich jede Reise sind das Ergebnis von Entschluß und Wagnis.

Die See ist glasklar und durchsichtig, dabei schillert sie in ganzen Farbenkaskaden. Doch sie spiegelt auch wider. Sie ist wie hartes Kristall, wenn sie zu Eis erstarrt, und schlitzt stählerne Schiffsleiber auf wie Konservendosen. Willig und gleichmütig trägt sie die gewaltigsten Lasten von Kontinent zu Kontinent. Wer käme ihr gleich an Stärke? Sie umschmeichelt weich und liebevoll einen schlanken Schiffsleib, aber sie kann ihn auch zerschlagen. Sie ist grausam und blind und wild. Sie ist fließend und hart wie Beton zugleich. Sie trägt nicht nur, sondern sie läßt auch versinken. Sie ist das gewaltigste Grab der Erde und sie gibt nichts mehr her aus ihrer schweigenden schwarzen Tiefe. Aber sie steigt auch hoch in die Atmosphäre, schwerelos in Dunst und Nebeln und Dämpfen. Die Wolken — nichts anderes, als verdunstete See. Sie ziehen über die Kontinente, regnen ab und die Wasser der See sind dann wie das Blut der Erde. Die Ströme und Flüsse laben und befruchten, wo sie hinkommen, und münden schließlich alle wieder ins Meer, ins Mütterliche, ins Meer, aus dem alles Leben stammen soll. Es liegt ruhig da, es tobt und wütet und brandet und zischt, es bäumt sich auf und jagt dahin, kein Granitfelsen ist ihm auf die Dauer gewachsen. Die See beruhigt und stärkt und tröstet, aber sie packt auch zu, verheerend und tödlich. Die See verbindet und trennt zugleich. Sie läßt sich überspannen mit einem Netz von Schiffahrtslinien, doch wo ein Orkan seine Bahn zieht, da durchschneidet er dies Netz wie Spinngewebe.

Niti Niti ist höchste indische Priesterweisheit. Niti Niti ist der Gott, nicht so und nicht so. Genau das trifft auch auf die See zu.

Wer mit Schiffen und auf See seinen Beruf ausübt, der muß, entsprechend dieser verwirrend dynamischen Vielgestaltigkeit der See, selbst vielseitig sein. Die Seefahrt findet nicht auf Schienen statt. Das wissen die Seeleute. Auch das Reedereigeschäft läßt sich nicht vom grünen Tisch aus führen. Reedereien sind keine Behörden, und Seeleute keine Beamte. Die See läßt sich nicht verwalten, sie läßt sich nur befahren, und muß immer wieder überwunden werden. Und dabei gibt es nicht nur Siege, nicht nur Sicherheit, sondern immer wieder das Risiko. Das gilt für den, der an Land das Geschäft mit seinen Schiffen wagt, und das gilt für den, der mit dem Schiff auf Reise geht. Unternehmer, Kaufmann, Gesetzeskundiger, Menschenführer, Organisator, Planer und Kalkulator, verbunden mit einer Art friedlichen Flottenadmirals, immer der See zugewandt, und nach ihren Gesetzen disponierend, das alles beinhaltet in etwa den Begriff des Reeders.

Was aber könnte er anfangen ohne die See, ohne die Schiffe, und ohne die Männer, die sie fahren? Genauso vielseitig wie die See selbst, dieses Element, das beide trägt und ernährt, müssen auch Seeleute sein. Seemännisch, technisch und in den verschiedensten Wissenschaften ausgebildet, gewissenhaft und verantwortungsbewußt, welt- und sprachgewandt, immer zum Wagen bereit und bereit auch, in Kameradschaft ganz auf sich selbst zu stehen, das alles bedeutet Seemann zu sein.

Die See selbst ist es, die Unternehmer und Seeleute verbindet, und die Seefahrt dazu, die mehr ist, als nur Seetransport: Der verlängerte Arm der nationalen und internationalen Wirtschaft, und was Repräsentation durch Leistung betrifft, so ist sie ein Politikum ersten Ranges. Reeder und Seeleute sind die Akteure des Welthandels und -wandels. Sie schaffen die Rohprodukte der Erde zu den Industrien, und die Fertigprodukte zu den Ländern, die sie für ihre Entwicklung dringend benötigen.

Auch das „Brot der Armen für die Welt" fährt auf unseren Schiffen über See. Was bei uns gekauft wird, was irgendwo in der Welt gekauft und benötigt wird, das meiste davon kommt über die See, die nicht so ist und nicht so — und die Männer braucht, deren Beruf es ist, mit ihr fertig zu werden.

Heinrich Schopper

Die Elemente der See und der Seefahrt sind Bewegung, Unternehmung, Aktion.

R. B. GREEN & SOERMANN
Farbenfabrik
Hamburg 11
Sämtliche Farben und Lacke für die Schiffahrt
Telefon 36 55 73

Der schwedische Frachter „Silona" (2261 BRT), in der Orkannacht 600 m weit mitten in eine Kuhkoppel an der Unterelbe unweit des Leuchtfeuers Balje gesetzt. An Bord ist alles wohl.

(Fortsetzung von Seite 1)

Hart im Raum der Spalten der Zeitungen stoßen sich an diesem denkwürdigen Tag Sieg und Niederlage des Menschen. Auf der anderen Seite des Atlantik ist ein Mensch in den Weltraum gestartet und hat die Erde dreimal umkreist. Auf der anderen Seite des Atlantik hat der Mensch bewiesen, wie er seit Anbeginn unentwegt gegen die Natur seinen Auftrag erfüllt: Macht die Erde Euch untertan. Bei uns hat die Natur bewiesen, daß sie von Menschen immer noch unbezwungen ist. Hie Jubel und Triumph, hie Niederlage und Lähmung. Kann es unvereinbarere Gegensätze geben, als den zwischen Wilhelmsburg und Cap Canaveral an diesem Tag? Nein, und dennoch führt eine Brücke von der Elbe nach Florida, von der Niederlage zum Sieg. Sie könnte der Niederlage zu ihrem Sinn verhelfen, sie könnte den Sieg dauerhaft machen. Diese Brücke heißt Demut. Und sie würde halten, denn die Demut ist das bescheidenste und zugleich kräftigste Kind jener Liebe, ohne die alles nichts ist.

Donnerstag, den 22. Februar

Das äußere Bild der Tageszeitungen sieht auf den ersten Blick allerdings nicht so aus, als ob diese Brücke gebaut und begangen würde. Die erste Seite gehört an diesem Tag eindeutig dem Triumph des amerikanischen Astronauten.

Nächste Rakete bereits im Prüfstand

Von Glenn wird gesagt:

Der Mensch siegte über die Anfälligkeiten der Technik.

Sollten die Küstenbewohner Norddeutschlands nicht Glenn und seinen mit recht hochgestimmten Amerikanern nicht etwas zu sagen haben? Etwa dies: Baut sie weiter aus, die Technik, aber haltet um Gotteswillen die Leitung zur ersten und letzten Energiequelle dieser Technik in Ordnung. Alle Technik bleibt doch Menschenwerk. Wir an Elbe und Weser haben es erfahren. Doch die Menschen selbst, — sind und bleiben sie nicht auch nur Werk?

Immerhin behauptet über zwei Spalten von insgesamt sechs die Katastrophe ihren Platz mit der Zeile:

Bisher 259 Tote geborgen — Über 1 Milliarde Schaden

Genauso wie das Ausmaß, das aus diesen Zahlen der Verheerung spricht, übersehbar wird, bleibt unübersehbar, was aus dem Raumflug wird.

Himmelsspion mit Geheimrakete gestartet

Freitag, den 23. Februar

Nicht mehr auf der Titelseite:

Hamburg braucht Kredit — Baubeginn der Deiche im Mai — Wer sind die Toten — Wirtschaft hilft Flutgeschädigten.

In der Presse des Wochenendes nach der großen Flut: Es wird so etwas wie eine Inventur der Katastrophe gemacht. Inventur der Opfer, des Schadens, der positiven und negativen meschlichen Eigenschaften. Auch ein erster Versuch, das Geschehen geistig zu bewältigen, erscheint in der „Welt".

Zeichen der Zeit

Und noch eine sprechende Zahl:

12 Retter gaben ihr Leben.

So schließt sich der Kreis. Am Wochenende vorher begann es mit einer kleinen nicht ernstgenommenen Meldung über Katastrophenalarm und acht Tage später zeigen alle Tagespublikationen einschließlich Fernsehen und Rundfunk, daß unbemerkt fast, das Leben sich angeschickt hat, weiterzugehen.

Am Montag, den 26. Februar, erscheinen ganzseitige Totenanzeigen mit Trauerrand. Der Bundespräsident und der Erste Bürgermeister halten in Hamburg vor einer überwältigenden Trauergemeinde auf dem Rathausmarkt für 277 Tote eine Trauerfeier ab. Am 20. März wird Bürgermeister Dr. Nevermann oder Innensenator Schmidt zu allen Seeleuten im Rahmen der Seemannsgrußsendung über die Sturmflutkatastrophe sprechen.

Im übrigen sehen die Überschriften am 10. Tag nach der großen Flut so aus:

Glenn sah rotglühende Brocken — Die zukünftige Katastrophenwarnung — Schöppner will gegen Richardson boxen — Größte Gefahr an den Deichen gebannt — Rauschgift für 80 Millionen D-Mark — Katastrophensonderausschuß wird eingesetzt.

Die Toten tun nichts mehr. Oder doch? Die Hinterbliebenen wissen es besser. Ihnen haben sie viel zu sagen. Schweigend, doch unüberhörbar. Von der höheren Gewalt, die so ähnlich ist dem Wasser, das sie labte, als sie lebten, und das sie dann verschlang. Von ihr sprechen die Toten und von der Brücke der Demut, die diese höhere Gewalt dennoch bauen will mit uns Lebenden, — die wir doch wohl alle zu den Überlebenden zählen. Der Wachoffizier

Gesundheitsdienst an Bord

Typhus:

Der Typhus wird durch einen Bazillus hervorgerufen. Zu Infektionen kommt es durch Verunreinigung mit Stuhl, Urin, Eiter. Besonders gefährlich sind Personen, die bis an ihr Lebensende, nach überstandenem Typhus im Stuhl, Typhusbazillen ausscheiden (Dauerausscheider). Epidemien können durch Verunreinigung des Wasserreservoirs ausbrechen, bzw. durch den Genuß von Milch, die in mit Bazillen infizierten Versandgefäßen geliefert wurde. Durch infizierte Hände und durch Fliegen können schließlich Nahrungsmittel aller Art infiziert werden. Als besonders empfänglich für die Typhuserkrankung gelten das 15.—55. Lebensjahr.

Die Inkubationszeit dürfte 1—3 Wochen betragen. Die Krankheit beginnt meist allmählich mit Müdigkeit, leichten Kopfschmerzen, Unlust zur Arbeit, Muskelschmerzen, Appetitlosigkeit, Frösteln. In der weiteren Entwicklung der Krankheit entsteht Fieber, Druckempfindlichkeit und Auftreibung des Leibes, oft Husten und trockene Bronchitis. Wir unterscheiden 3 Stadien im Fieberverlauf, und zwar Fieberanstieg, Fieberhöhe und Fieberabfall. In einfachen Fällen verteilen sich diese Stadien über 3—4 Wochen. Die mittlere Fieberdauer des Typhus beträgt meistens 6 Wochen. In manchen Fällen kann man auf der Höhe der Krankheit eine Unterbrechung des Fieber-Verlaufes durch Schüttelfröste und steilem Ausschlagen der Fieberkurve nach oben und unten beobachten. Verhältnismäßig häufig sind Furunkel und Abszesse. Die Mundschleimhaut ist trokken, die Zunge stark belegt, die Lippen können rissig werden. Sehr charakteristisch für die Typhuserkrankungen sind erbsen- bis bohnengroße ovale Geschwüre am Rand seitlich der vorderen Gaumenbögen. Auf der Höhe der Erkrankung besteht meist Appetitlosigkeit. Erbrechen ist selten. Während der Kranke zu Beginn der Krankheit meist unter Verstopfung leidet, kommt es im weiteren Verlauf zu den charakteristischen erbsensuppenartigen Stühlen. Die Gefahr der Darmblutung beginnt etwa in der zweiten Hälfte der zweiten Woche. Es kann zu erheblichen lebensbedrohlichen Blutverlusten kommen. Der weitere Krankheitsverlauf bringt die Gefahr des Durchbruchs eines Typhusgeschwüres mit sich und die Entwicklung einer Bauchfellentzündung. Zu bemerken ist, daß bei schwerkranken, benommenen Kranken dieser Durchbruch des Geschwürs nahezu unbemerkt verlaufen und nur aus dem raschen Verfall des Kreislaufes vermutet werden kann. Bezüglich des Kreislaufes ist die Pulsverlangsamung charakteristisch. Abgesehen von den bereits erwähnten Darmblutungen ist auf Nasenbluten, Zahnfleischblutungen, Hautblutungen zu achten. Bei benommenen Kranken können beträchtliche Blutungen aus der Nase oder dem Nasenrachenraum übersehen werden, wenn das Blut bei horizontaler Lage des Kranken in den Magen überfließt. Die Entwicklung einer Lungenentzündung ist äußerlich oft schon an der Zunahme der Temperatur erkennbar. Charakteristisch ist die Gleichgültigkeit des Kranken seiner Umgebung gegenüber (Benommenheit, Delirien). Die Muskeln sind druckempfindlich und schmerzhaft.

Begleiterscheinungen des Typhus:

Schwerhörigkeit, Augen- und Hornhautentzündungen, Hornhautgeschwüre, Geschwüre im Bereich des Kehlkopfes, Erkrankung der Ohrspeicheldrüsen, der Gallenwege mit auftretender Gelbsucht, Harnblasen- und Nierenerkrankungen.

Jünemann

„August Kühne Haus" in Bremen fertiggestellt

Die Firma Kühne & Nagel hat das neu erbaute „August Kühne Haus" in Bremen seiner Bestimmung übergeben. Mit Rücksicht auf die Flutkatastrophe wurde die für den 21. Februar vorgesehene Einweihungsfeier abgesagt.

Durch das „August Kühne Haus" erhält die Firma Kühne & Nagel an der gleichen Stelle, an der ihr 1944 durch Bomben zerstörtes Stammhaus gestanden hat, auch in Bremen wieder einen repräsentativen Firmensitz.

VEREINSBANK IN HAMBURG
ÄLTESTE HAMBURGER GIROBANK
ZENTRALE: HAMBURG 11 · ALTER WALL 20—30 · TELEFON: 361 061
32 FILIALEN UND ZWEIGSTELLEN IN GROSS-HAMBURG, CUXHAVEN UND KIEL

KNIFFLIGE SACHEN

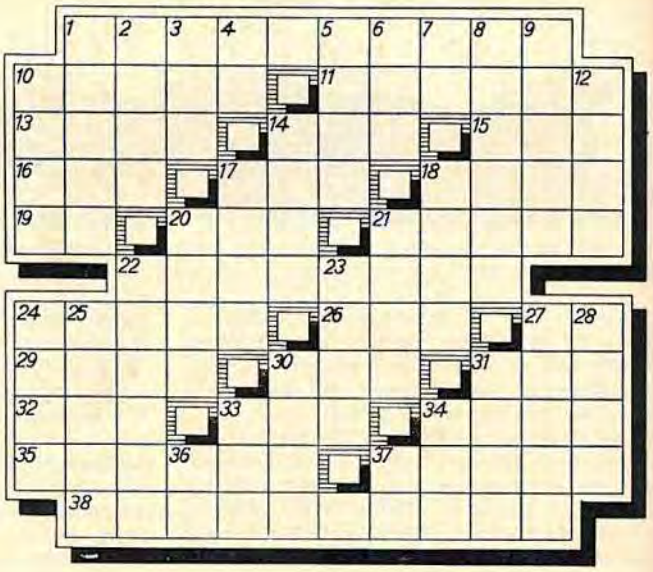
KREUZWORTRÄTSEL

»Wo die Nordseewellen . . . «

Waagerecht: 1. siehe Anmerkung, 10. Inselgruppe im Stillen Ozean, 11. werktätiges Schaffen, 13. Männername, 14. Sportausdruck für kampffertig, 15. Abkürzung für eine Windrichtung, 16. Warthezufluß, 17. ungarischer Würdenträger, 18. Sage, 19. Briefanschrift an unbekannte Personen, 20. Insel in der Irischen See, 21. Himmelskörper, 22. siehe Anmerkung, 24. Gewandung, 26. englische Anrede, 27. Abkürzung für ein Längenmaß, 29. Stadt in Frankreich, 30. Fragewort, 31. Gewandtheit, Schliff im Benehmen, 32. fränkischer Hausflur, 33. Strom in Afrika, 34. altspanische Münze, 35. flache Landstriche, 37. Departement und Fluß in Nordfrankreich, 38. siehe Anmerkung.

Senkrecht: 1. Gefährt, 2. römischer Liebesgott, 3. französisch: nein, 4. Zeichen für Gallium, 5. Feldweg, 6. Ansiedlung, 7. Strom in Sibirien, 8. Liedervortrag, 9. Metall, 10. Alpenhirt, 12. sie entscheiden das Fußballspiel, 14. Wolfsrachen, 17. Buch, 18. Sumpf, 20. Getreide, 21. französisch: Abend, 22. Schwesterstadt von Remscheid, 23. Lasttier, 24. Futterpflanze, 25. Bremer Schriftsteller, 27. nachhallender Ton, 28. Kurzform von Emilie, 30. Hinweis, Geste, 31. spanisch-amerikanische Münze, 33. niederdeutsche Verneinung, 34. Kurzname einer südamerikanischen Hauptstadt, 36. Zeichen für Nickel, 37. Flächenmaß.

Anmerkung: 1., 22. und 38. sind drei ostfriesische Inseln und bekannte Nordseebäder.



Tierbeschreibung

Ein mächt'ger Strom im fernen Land
sei dir als erstes Wort genannt.
Es folgt ein Tier voll Kraft und Mut,
das willig seine Arbeit tut.
Und hast du beides dann vereint,
so ist das Tier im Bild gemeint.

Leicht gemacht

Ein Körperteil, der diesem Riesen eigen,
soll unserm Zwecke immer dienlich sein.
Ein Zeichen setz davor! Dann wird sich zeigen
der Name einer Hauptstadt, links vom Rhein.

Die schlaue Kiste

Warum verbluten wir nicht?

Wenn wir uns verletzt haben, fließt das Blut noch kurze Zeit aus der Wunde, bis es schließlich verkrustet. Warum hört der Blutstrom auf?

Das Blut enthält einen Stoff, das Fibrinogen, in gelöster Form. Tritt das Blut aus der Wunde, dann wird dieser Stoff fest. In dieser Form nennt man ihn Fibrin. Zusammen mit den roten Blutkörperchen bildet er eine feste Kruste, die das Blut stillt und das Eindringen von Krankheitserregern verhindert. Außerdem ziehen sich die verletzten Blutgefäße zusammen, wodurch der Blutstrom zur Wunde gehemmt wird. Es erfolgt eine Umleitung über andere Blutgefäße. Menschen, deren Blut das Fibrinogen nicht enthält, können schon bei der kleinsten Wunde verbluten. Man nennt sie „Bluter".

Gefährlich ist's den Leu zu wecken . . .

Zu den bekanntesten Gedichten Friedrich von Schillers (1759—1805) gehört das „Lied von der Glocke". In vielen Strophen zeichnet der Dichter das genaue Bild eines Glockengusses, verwoben mit der Schilderung aller Stationen des menschlichen Lebens. Um den Ausbruch eines Bürgerkrieges zu veranschaulichen, heißt es: „Gefährlich ist's, den Leu zu wecken, verderblich ist des Tigers Zahn, jedoch der schrecklichste der Schrecken, das ist der Mensch in seinem Wahn!"

Warum fällt der Stein zur Erde?

Wird ein Stein auf einem beliebigen Punkt der Erde losgelassen, so fällt er immer zur Erde hin. Welches ist die Ursache?

Zwei beliebige Körper, gleichgültig, aus welchem Material sie bestehen, ziehen sich gegenseitig an. Der Physiker nennt diese Kraft die Gravitationskraft. So zieht die Erde nicht nur den Stein an, sondern der Stein zieht auch die Erde an. Da der Stein jedoch viel kleiner ist, fällt er zur Erde hin und nicht die Erde zu ihm. Die Ursache dieser Kraft ist noch nicht ganz geklärt. Man vermutet einen Austausch von kleinen Körperchen, den „Gravitonen", die Energie transportieren und sich mit Lichtgeschwindigkeit fortpflanzen. Aber mehr kann man nicht mit Bestimmtheit sagen.

Metalle werden geklebt

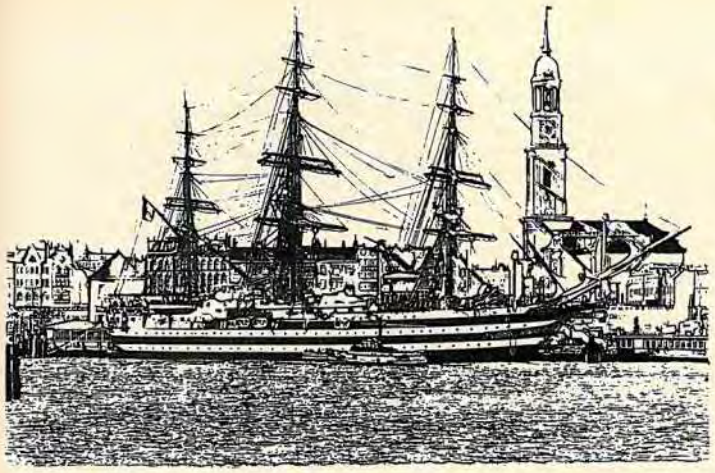
Hochfeste Leichtmetall- und Stahllegierungen können oft wegen der auftretenden hohen Temperaturen nicht geschweißt werden, weil sie dann an Festigkeit verlieren. Beim Nieten oder Schrauben treten übermäßige örtliche Spannungen auf. Deshalb ist man dazu übergegangen, solche Werkstoffe miteinander zu verkleben. Die Spezialklebstoffe sind außerordentlich fest: an einen einzigen Quadratzentimeter Klebfläche kann man ein schweres Personenauto hängen.

HAPAG LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken 314944

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

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



wichtig + stop + fuer alle schiffsbesatzungen +++
die n o v a, eine krankenversicherung in hamburg, hat eine unfallversicherung gegruendet. + stop +
damit haben alle schiffsbesatzungsmitglieder die moeglichkeit, ihren gesetzlichen unfallschutz wirksam zu ergaenzen. + stop +
es wird neuartiges in der kranken- und unfallversicherung geboten. + stop +
lassen sie sich die ausserordentlich guten und preiswerten tarife der nova versicherungen zusenden. + stop
ein anruf oder eine karte genuegt und die gewuenschten unterlagen erhalten sie kurzfristig. + stop +++

NOVA
VERSICHERUNGEN

Hamburg - Alte Rabenstr. 2 Tel. 44 62 61

Herz auf dem rechten Fleck

Wir hatten einen neuen II. Ing. bekommen, frisch von der Schiffsingenieurschule, und mit nagelneuem Patent. Der III. Ing. war bereits in den Jahren, und gehörte schon zum festen Bordinventar, als das Schiff noch gar nicht vom Stapel gelaufen war. Er trug sein Herz im allgemeinen genauso auf dem rechten Fleck, wie seine Hose stets etwas auf dem unrechten Fleck saß, nämlich tief unter seinem Bauch. So ganz neu waren seine Hosen allerdings auch selten. „Ich verstehe nicht", sagte der frischgebackene II. Ing. zum III., „wie man in Ihrer Stellung mit so einer schmuddeligen alten Hose herumlaufen kann". „Ja, ich stehe eben auf dem Standpunkt", erwiderte der III.:
„Es kommt nicht auf die Kleider, sondern auf den Menschen an. Was macht es, wenn meine Hose schäbig ist, Hauptsache, ein warmes Herz schlägt darunter."

Chinesischer Krimsche

Klar bei Schmunzelauge

Der Philosoph

Ein philosophisch veranlagter Seemann schüttelte nachdenklich den Kopf: „Sehen Sie sich diesen Anzug an, den ich mir kürzlich angeschafft habe. Die Wolle ist aus Australien. Gewebt ist der Stoff in Italien aus einem in Manchester gesponnenen Kammgarn. Genäht ist der Anzug in Göteborg auf amerikanischen Maschinen. Gekauft habe ich ihn in Stockholm."
„Nun, und was soll daran so merkwürdig sein?"
„Ist es vielleicht nicht merkwürdig, daß so viele Menschen an einem Anzug verdienen konnten, den ich noch gar nicht bezahlt habe?!" ...

Angebote

Das Schiff ist abgesoffen. Seemannslos. Hein und Fietje haben sich in ein Rettungsboot retten können. Und da schwimmen sie nun auf dem großen Ozean herum und nach schmalzigen Seemannsliedern ist ihnen nicht zumute. Wat nu? Meint Fietje, ich bin für beten. Gott hilft dem Seemann in der Not, nur steuern muß er selber. Also beten sie. Lieber Gott, komm zu uns auf die See, wenn Du uns rettest, wir wollen auf St. Pauil all' unsere Schulden bezahlen. — Das hat der liebe Gott offenbar überhört, ist ja auch kein rechtes Angebot. — Und dann, Gebet Nummer zwei: Wir wollen am Tage höchstens eine Buddel Rum trinken. — Das hat der liebe Gott auch überhört. — Und dann, Gebet Nummer drei: Wir werden nur noch ‚kleine Biere' trinken (schiefe sagt man in Hamburg), keine Halben und nicht mehr aus 'n Buddel. — Da schreit Hein auf: „Fietje, hör auf mit die Angebote. An Steuerbordseite kommt ein Schiff über die Kimm ..." Und so kamen sie glücklich um Kap Horn.

Bus in Palermo

In südlichen Gegenden werden bekanntlich auch die Hände zum Sprechen benötigt. Aus diesem Grunde hat man jetzt in Palermo in den Autobussen Schilder mit der Bitte angebracht: „Ziehen Sie den Fahrer nie in Ihre Unterhaltung — er braucht beide Hände für das Steuerrad!"

„Ihnen würde eine längere Seereise guttun".

Krankenpflege

„Na", fragte der III. Offizier den Moses, dessen Kammerkollege eine leichte Erkältung hatte, „hast du bei deinem Macker Fieber gemessen, wie ich dir gesagt habe?"
„Jawoll, ich habe von der Brücke das Barometer abgeschraubt und es ihm auf den Bauch gelegt. Es zeigte auf ‚sehr trocken', da habe ich ihm eine Buddel Bier gegeben, und nun ist er schon wieder gesund".

Private Dienstauffassung eines Inspektors

„Hauptsache, meine Frau ist beschäftigt und ich habe meine Ruhe!"

Für den ernsthaft suchenden Seefahrer steht zur Verfügung
Ihre Eheanbahnung Frau KOGEL-TISCHLER
Hamburg, Dammtorstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 348670 ab 11 Uhr
Einmalig. Aufnahmebeitrag - **Honorar nur bei Erfolg** - Prospekt gratis u. diskret

JAUCH & HÜBENER
Versicherungsmakler
HAMBURG 11 · Trostbrücke 3
Mülheim/Ruhr Berlin Frankfurt a./M. München
Saarbrücken Wien

Seemannsmissionar Friedrich Schlage wird 90

Friedrich Schlage, der Altdiakon der Deutschen Seemannsmission in Hamburg, feiert am 25. 2. 1962 seinen 90. Geburtstag. Mehr als 50 Jahre hat er als Seemannsmissionar in Hamburg gewirkt. Geboren in Boizenburg/Elbe führte ihn sein Lebensweg über Schwerin mit Schulbesuch und Buchbinderlehre und Wismar zur Hermannsburger Mission. Von dort kam der Jubilar am 1. 8. 1899 zur Seemannsmission nach Hamburg, der er bis zur Vollendung seines 80. Lebensjahres angehörte. Unzähligen Seeleuten hat er in den Jahrzehnten helfen können und die alten Old-timer sprechen von Vater Schlage mit größter Hochachtung.

Seefahrtschule Hamburg

Am 20. 2. 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf großer Fahrt (A 6)** folgende Herren:
Jens Baumgarten, Wilfried Baumgarten, Dethloff Döscher, Ernst Dührkop, Günter Eilers, Uwe Engel, Volker Flege, Hermann Gau, Horst Gutzmann, Manfred Haarhaus, Norbert Hähnel, Gerd Heinrich, Wilhelm von Husen, Horst Johst, Ulrich Jonas, Hans Köhn, Josef Liese, Jürgen Loose, Wolfgang Marrek, Uwe Möller, Werner Offermann, Thor Reichensperger, Wolfgang Strache, Otto Viktorin, Hubert Walter, Horst-Jürgen Wilharm.

Schiffsingenieurschule Hamburg

Absolventen des Wintersemesters 1961/62

Schiffsingenieur I (C 6)
Edgar Berg, Jes, Bonde, Dieter Burdorf, Günter Denkewitz, Wilhelm Draack, Jürgen Haase, Wolfgang Hohlweger, Adolf Jabs, Jörn Jessen, Peter Klammer, Adolf Lange, Franz Litfin, Horst Loga, Günter Voss, Heinz Wülbern, Justus Marxen, Hans Meyer, Hans-Jürgen Meyer, Herbert Meyer, Heinrich Nicolaisen, Hans-Jürgen Nolof, Alfred Ordowski, Fritz Osse, Richard Pommée, Rolf Richter, Herbert Roemer, Uwe Schäffer, Heinz Scheel, Karl-Heinz Schuldt, Werner Wegener, Werner Zirpins, Friedrich Brinkmann, Hans Busemann, Gerhard Eggers, Ewald Ehehalt, Gert Grobe, Joachim Groth, Albert Huchthausen, Wolfgang Jensen, Klaus Kasch, Karl-Eduard Klepp, Alfred Lindenau, Ernst Lüdemann, Werner Neumann, Hans-Christian Oldag, Jörg Orths, Jürgen Otromke, Karlheinz Rehfeld, Heinz Rieche, Edgar Riehl, Klaus Sander, Walter Symanczyk, Gerhard Scharnberg, Joachim Schenk, Hans Vogeley, Erich Waterstradt, Fritz Wilamowski, Alfred Witt, Otto Zahn.

Schiffsingenieur II (C 5):
Peter Bernkopf, Horst Bohn, Peter Dreeßen, Karl-Heinz Duve, Hubert Erkelenz, Heinz Fette, Werner Fuchs, Dieter Gass, Klaus Heitmann, Klaus Herbst, Dieter Höser, Wilhelm Iden, Hans Jürgen Jentzsch, Peter Johnke, Manfred Kempe, Hark Ketels, Karl-Heinz Kühl, Peter Löge, Jürgen Menk, Detlef Miede, Peter Mohrmann, Walter Oberfell, Werner Oldenburg, Karl-Heinz Pieper, Dieter Pohley, Hansjoachim Schley, Hans-Joachim Seeger, Johannes Sperling, Klaus Swinka, Friedrich Themlitz, Jürgen Vollmer, Gernard Westphal, Heinz Wittkugel, Klaus Ackermann, Erwin Bahlke, Wolfgang Berrens, Horst Blohm, Peter Bruns, Rolf Burmester, Klaus Diedrich, Erich Engel, Hans-Dieter Friedrich, Kurt Gerkens, Jürgen Moreno, Heinrich Hübinger, Klaus Linge, Herbert Lorenz, Hinrich Ott, Klaus Pählke, Wolfgang Reichardt, Claus Reimers, Manfred Schmautz, Frieder Schmidt, Willi Sperling, Fritz Sterneck, Uwe Thal, Horst Wilkens, Dieter Bergmann, Harald Binoit, Ernst Blaschke, Willi Borgeest, Peter Butteweg, Hans Dieckmann, Heinz Fritschen, Manfred Gähle, Horst Gottfried, Georg Graf, Fritz Groth, Jürgen Imbeck, Walter Katzenburg, Hans Kohn, Dieter Kops, Kurt Mählmann, Gunter Moritz, Gerhard Peter, Alfred Priebe, Wolf Rönn, Claus Sander, Peter Scharff, Jens Seeger, Claus Siemssen, Wolfgang Schulz, Rolf Tiedemann, Peter Ulbrich, Joachim Wagner, Horst Weberlein, Heinz Witter, Horst Zandeck, Armin Bendix, Jürgen Bischof, Fritz Bock, Klaus Buchheit, Gunter Burmeister, Friedhelm Burmester, Horst Conraci, Peter Chmella, Erhard Darmer, Jochen Hirche, Ernst Hohengarten, Hans-Arno Kanitz, Werner Kraase, Peter Lietz, Peter Mencke, Peter Milde, Kurt-Dietrich Nüsken, Ernst Plihal, Jürgen Prestin, Konrad Quathamer, Christian Ravn, Horst Schamuhn, Helmut Schultz, Hans-Joachim Schulze, Hans Schuster, Hans-Werner Stern, Hans-Achim Steinhoff, Manfred Schneider, Rudolf Trede.

Seemaschinist I (C 4):
Jean Beetz, Winfried Block, Herbert Christophori, Gerhard Conrad, Günter Dienoort, Karl Dorgaten, Günther Feiskowsky, Horst Felten, Eduard Harms, Uwe Heimsen, Hermann von der Höden, Hans Jens, Walter Joppien, Karl-Heinz Kaempfe, Dieter Kastens, Uwe-Peter Kirfel, Herbert Koch, Hans-Georg Kranich, Willi Labe, Siegfried Laser, Frithjof Middelborg, Horst Ostwald, Werner Remling, Herbert Sattler, Christian Siemensen, Hans-Henning von Schönermark, Rudolf Schütt, Claus Stolting, Hans-Joachim Wronski.

Seemaschinist II (C 3):
Peter Ahlborn, Erhard Dannenann, Klaus Frosse, Hans Gloede, Edmund Helms, Konrad Jurgens, Wolfgang Kabus, Horst Knauth, Egon Krebs, Hans-Werner Lemke, Horst Lemke, Hans-Jürgen Lustig, Alfred Meinicke, Friedrich Meyer, Helmut Obernyer, Siegfried Plauschinat, Horst Pusch, Karl-Heinz Rathmann, Uwe Reimers, Rolf Rocer, Peter Sommer, Manfred Scheele, Herbert Schöttke, Günter Schostag, Robert Schweiß, Hansjürgen Steen, Hans-Manfred Tollner, Martin Tschirner, Heinz-Günther Weisweiler, Wolfgang Wist, Bernhard Zimmermann.

Schiffsingenieurschule Flensburg

Absolventen des Wintersemesters 1961/62

Seemaschinisten II (C 3)
Christian Asmussen, Klaus Borger, Günther Bollen, Kurt Dunkel, Knut Gehlsen, Klaus-Dieter Grundmann, Uwe Jans, Berndt Jurgensen, Hans Jung, Paul Kampen, Heinz Kuberek, Bruno Lettau, Dieter Liesener, Ludwig Ekkehard, Jan Markus, Ulrich Masuhr, Benno Nardemo, Achim Pistorius, Ingo Quaeschning, Wilhelm Rodenberg, Michael Sammel, Claus-Peter Scheurer, Klaus Scholz, Fred Sieuke, Bodo Stolzmann, Rudolf Tibursky, Gerhard Truberg, Herbert Weihe, Jürgen Wermbter, Klaus Westphalen, Dieter Will, Karl-Georg Witt, Dieter Woischon, Peter Wowra.

Seemaschinisten I (C 4)
Peter Albrecht, Klaus Andersen, Günther Behrend, Karl Blümel, Reimer Brüggmann, Harry Creplin, Otto Gentara, Hans-Joachim Gropius, Horst-Werner Groß, Hans-Dietrich Harrass, Eggert Hechler, Günter Hemme, Hans-Dieter Konig, Roland Leithe, Hans-Joachim Loock, Gerhard Lorenzen, Karl-Heinz Maidorn, Dieter Menster, Konrad Müller, Jürgen Ohrt, Dietrich Parpart, Klaus Peter, Heinrich Pohlmann, Dieter Röver, Alfred Schäfer, Hans-Joachim Schmidt, Werner Steckhan, Günter Strenge, Hansjörg Ströhler, Georg Wegner, Enno Wellhausen, Uwe Bamberg, Dieter Boeck, Jacobus de Buhr, Günter Clauser, Winfried Dobbrick, Lothar Dose, Manfred Dulies, Gerd-Rudolf Eilers, Anton Hansmann, Helmut Heim, Erich Heizmann, Hans-Otto Holst, Anton Jacobsen, Werner Jürgens, Uwe Karall, Hans Kislinger, Bernhard Krautwald, Günter Lichtenhagen, Bernd Poley, Gerhard Riemke, Uwe Schlinkmann, Georg Schönherr, Siegfried Tempel, Otto Urbscheit, York Vettereck, Hans Warming, Georg Wild.

Schiffsingenieur II (C 5)
Kurt Blosze, Klaus Blüthner, Horst Decker, Dietrich Hartmann, Dietrich Horn, Reiner Hoffken, Wolfgang Johner, Arnim Lück, Peter Möller, Peter Otterburig, Rudolf Pakleppa, Gert Reinhold, Kurt Römer, Heinrich Sahm, Hans-Peter Schlaikier, Bernhard Schoon, Helmut Schrot, Rolf Spachowsky, Axel Staskiewicz, Karl Strohmeyer, Adolf Stuntz, Jürgen de Veen, Siegfried Wolf, Hermann Abeln, Dieter Anders, Otto Behr, Wolfgang Binder, Karl Engelhardt, Uwe Fieguth, Klaus Gerhold, Wilfried Gringel, Hans Howe, Peter Kanow, Fritz König, Erich Meyer, Gerhard Mußfeld, Günter Paul, Uwe Sander, Michael Seidler, Erk Setzepfandt, Adolf Sombrutzki, Raimund Stegmann, Ulrich Stephan, Wolfram Werres, Friedrich Westphälinger, Erhard Witt, Karl-Heinz Alex, Roland Blüthner, Dieter Bonow, Klaus Bünning, Johannes Clausen, Rolf Cornils, Wolfgang Fromming, Lothar Gerstner, Georg Hipler, Hans-Joachim Janzer, Harald Jöhnk, Hans-Georg John, Dieter Kleinke, Lutz Klose, Helmut Maart, Neidhard Matschulat, Horst Mehrens, Harald Meusser, Rolf Neuendorff, Rolf Ott, Franz Petermaier, Franz Peters, Peter Petersen, Bernhard Reinig, Peter Rohrbeck, Uwe Sandersfeld.

Schiffsingenieur I (C 6)
Ernst-Heinrich Claussen, Geert Dams, Uwe Detlefsen, Klaus Ehlert, Horst Ellerhorst, Wilhelm Gosch, Hans-Walter Hansen, Thies Harbs, Hinrich Hinrichs, Uwe Höppner, Egon Jantzen, Klaus Jaudzims, Ernst Kerkovius, Dieter Küster, Hanno Lemon, Klaus-Jürgen Leng, Harald Lingenauer, Rolf Meier, Friedrich-Wilh. Meincke, Heinz Mumm, Fred Ohlsen, Friedrich Peters, Kurt Plambeck, Horst Wilker.

Funker (II. Klasse)
Klaus von Bargen, Erich Botermann, Rudolf Brüninghaus, Horst Cofalla, Hans-Uwe Düring, Heinrich Gerritz, Wolfgang Harkenthal, Elisabeth Hoeber, Bodo Quost, Eckard Reim, Borwin Westphal, Günter Wilkes.

Seefahrtschule Cuxhaven

Vom 11. bis 16. 1. 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2)** die Herren:
Peter Baltes, Rolf Behrmann, Uwe von Borstel, Rainer Brandes, Norbert Chust, Kurt Dongowski, Ocke Drewsen, Wilfried Eberhardt, Siegfried Eybe, Herbert Fehmer, Rolf Ferle, Albert Finkenstein, Werner Franz, Peter Frauenpreiß, Horst Frisch, Joachim Gornitz, Wolff Güther, Edgar Hartmann, Siegfried Hellwig, Ulrich Heyken, Dieter Hobel, Peter Jürgens, Horst Kemper, Horst Korner, Dieter Kröger, Klaus Laackmann, Jochen Mayerhof, Alfred Meyer, Herbert Odenthal, Rudolf Pommer, Jürgen Quilitzsch, Gerhard Renken, Klaus Rosenthal, Harry Rylke, Jürgen Schleich, Dieter Stüven, Peter Tiedje, Dieter Voss, Siegmund Wewer.
Vom 17. bis 19. 1. 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4)** die Herren:
Muthana Al Curtass, Rudolf Eberhardt, Walter Hennig, Bernhard Hoch, Harald Hoppe, Johannes Horwege, Horst Hübner, Heinz Jürgens, Hermann Kroncke, Peter Kühl, Werner Matthiesen, Harald Möhr, Dieter Oehlmann, Gerhard Poley, Cobers Reymers, Werner Rickmers, Detlef Schlichting, Frerich Schnuis, Hans-Jürgen Spruth, Kurt Steinbach, Lutz Steinbrecher, Peter Trueisen, Helmut Wagner, Reinhard Werther.
Vom 20. bis 23. 1. 1962 bestanden die Prüfung zum **Seemaschinisten II (C 3)** die Herren:
Herbert Bade, Martin Belde, Dieter Block, Helmut Drescher, Manfred Durdak, Karl-Heinz Felchusen, Horst Grimm, Erwin Harland, Klaus-Jürgen Hildebrandt, Hartwig Hoppe, Bernd von Husen, Paul Kasek, Reinhard Kreft, Hans-Dieter Lecour, Siegfried Marquardt, Jürgen Peter, Gerhard Peters, Rudolf Schilling, Günter Schroder, Willi Schulz, Willi Stiewe, Peter Theißen, Horst Tolksdorff, Herbert Wasserstraß, Günter Wesemann.
Am 24. und 25. 1. 1962 bestanden die Prüfung zum **Kapitän in großer Hochseefischerei (B 5)** die Herren:
Egon Brüning, Horst Diekmann, Waldemar Ehmann, Karl Goos, Horst Hennig, Jann Heyen, Alfred Hilker, Paul Joswig, Ottmar Krohn, Günter Möhring, Heinz Paprotzki, Otto Pascher.
Am 25. und 26. 1. 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann in großer Hochseefischerei (B 4)** die Herren:
Helmut Brüning, Uwe von Cölln, Karl-Heinz Engelking, Kurt Diekmann, Günter Golz, Erich Gorba, Friedrich Grote, Ulrich Holtz, Karl-Heinz Kahl, Klaus Kalus, Henry Kehde, Wolfgang Lüdtke, Jürgen Math, Herbert Mund, Kurt Pallusseck, Siegfried Romeike, Gerhard Rottwinkel, Walter Rust, Dieter Schlüter, Eberhard Schwellick, Bruno Steger.

Seefahrtschule Elsfleth

Am 14. Februar 1962 bestanden die Prüfung zum **Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5)** die Herren:
Paul Accola, Eugen Arndt, Hans Berkenheger, Uwe Blocking, Hans-Martin Freudenberg, Rolf von der Geest, Gerd Gerdes, Dieter Göhring, Dietrich Gors, Klaus Gunstmann, Johannes Hamann, Wilhelm Hatecke, Helmut Janssen, Joachim Jonas, Wilhelm Krämer, Adolf Lenz, Manfred Nagel, Sven Pohlit, Horst Schindler, Steffen Schmeiler, Hans Szymczak, Gustav Tausendfreund, Peter Theilsiefje, Peter Thronicke.

Die nächsten **Seemannsgrußsendungen** werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:
Seemannssonntag, den 22. März aus Hamburg
Seemannssonntag, den 19. April aus Hamburg
Änderungen der Frequenzen und Wellenlängen ab 4. 3. 62 für folgende Richtstrahler:

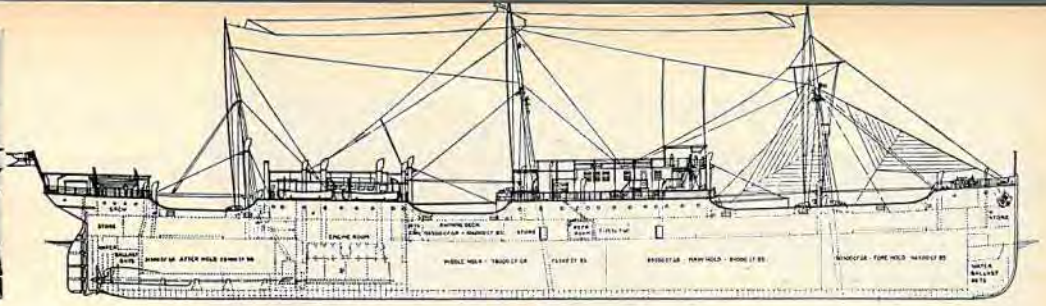
	GMT:	kHz:	m:
Fernost	8.00	17 845	16.81
	8.00	11 795	25.43
	8.00	9 735	30.82
Japan	11.00	17 815	16.84
	11.00	15 295	19.61
Mittelost	14.00	21 650	13.86
	14.00	17 875	16.79
Nahost	17.15	11 795	25.43
	17.15	9 735	30.82
Afrika	18.30	15 275	19.64
	18.30	11 715	25.61
Westafrika	20.30	11 925	25.15
	20.30	9 605	31.23
Südamerika	23.45	11 945	25.12
	23.45	9 735	30.82
Nordamerika Ostküste	1.15	9 640	31.12
	1.15	9 575	31.34
	1.15	6 100	49.18
Mittelamerika	3.00	9 735	30.82
	3.00	6 145	48.82
Nordamerika Westküste	4.15	9 640	31.12
	4.15	9 575	31.34
	4.15	6 100	49.18

Regelmäßige Zusendungen von Programmen auf die Schiffe können durch Herrn H. H. Schlünz, NDR Hamburg, Redaktion Seemannsgrußsendungen, veranlaßt werden. Bitte direkt dorthin zu schreiben.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

Die Fahrschule, die das Vertrauen der Fahrensleute seit langem genießt. **Wir vertreten Sie bei den Behörden.** Wir wissen, daß Ihre Zeit beschränkt ist. Wir stehen für Angehörige der Handelsschiffahrt auch abends und feiertags zur Verfügung. Rufen Sie uns bitte an (evtl. von See), schreiben Sie oder besuchen Sie uns. **Es ist uns stets ein Vergnügen, mit Fahrensleuten zu arbeiten.**

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



Der erste Schiffsdiesel wurde vor 50 Jahren auf MS „Selandia“ eingebaut

Am 22. Februar 1962 waren es 50 Jahre her, seitdem das erste seegehende Schiff mit einem Dieselmotor, das Fracht- und Passagiermotorschiff „Selandia“ der Östasiatisk Kompagni A/S, Kopenhagen, den Hafen von Kopenhagen verließ, um zu einer Reise nach dem Fernen Osten auszulaufen. Der Sprung vom stationären Dieselmotor zum Schiffsdieselmotor war gelungen und zwar besonders gut, denn auf der Jungfernreise der „Selandia“ (ca. 5000 BRT) ereignete sich an der Maschinenanlage so gut wie gar nichts an Unerwünschtem. So leitete denn diese Fahrt eine epochemachende Entwicklung im Schiffsantrieb ein, haben doch heute Schiffe mit einem Raumgehalt von insges. über 58 Millionen BRT Dieselmotorenantrieb.

Der geniale Rudolf Diesel war es, der 1892 seinen Entwurf über eine „Ölmaschine“ zum Patent einreichen konnte und somit den Siegeszug dieser Antriebsart gegen den herkömmlichen Dampfantrieb einleitete. Die Entwicklung nahm ihren Lauf. Am 5. Dezember 1910 wurde ein Kontrakt unterzeichnet über den Bau des ersten Dieselmotorschiffes der Welt. Dieses „Pionierschiff“ bekam die Klasse + 100 A 1 des Lloyds Register of Shipping und hatte bei einer Kapazität von 26 Passagieren eine Ladefähigkeit von etwa 7600 t. „Selandia“ war 112,77 m zwischen den Loten lang, 16,15 m auf Spanten breit und hatte eine Seitenhöhe bis zum Oberdeck von 9,14 m.

Der Antrieb des Neubaus bestand aus zwei Viertakt 8-Zylinder B&W-Dieselmaschinen mit einer Gesamtleistung von max./min. 2500/1800 PS, die der „Selandia“ eine Geschwindigkeit in beladenem Zustand von 10,5 bis 11 Knoten gaben. Die Kreuzkopfmaschinen arbeiteten mit 140 Umdrehungen in der Minute. Das epochemachende Schiff war niemals wegen Mangel an Beschäftigung oder zu Reparaturzwecken aufgelegt. Im Laufe der ersten 25 Jahre der Existenz des Schiffes legte die „Selandia“ eine Strecke, ohne Unfall oder größere Maschinenreparaturen, zurück, die dem 25fachen Umfang der Erde entspricht. Kurz vor Erreichung des 25jährigen Jubiläums wurde die „Selandia“ an die Norseman Steamship Company, Panama-City, verkauft und erhielt den Namen „Norseman“. Im Oktober 1940 wechselte das Schiff abermals die Flagge und fuhr unter dem Namen „Tornator“ für die Reederei A/B Finland-Amerika Line, einer Tochtergesellschaft der Finska Aangfartygs Aktiebolaget, Helsinki (Finnland). Am 26. Januar 1942 hatte das Schiff nahe Omaizaka zwischen Nagoya und Yokohama eine Grundberührung und sank vier Tage später.

Obgleich weder ein großes noch ein schnelles Schiff, gesehen mit den Augen unserer Tage, so war die „Selandia“ doch der Vorläufer des heutigen großen, schnellen Frachtmotor- (und Passagier-)Schiffes.

Der damalige deutsche Kaiser Wilhelm II besichtigte einen Nachbau der „Selandia“, die „Fionia“, und drückte dem damaligen dänischen König in einem Telegramm seine Bewunderung für die meisterhafte Ingenieursleistung der damaligen Zeit aus. Die Hamburg-Amerika Linie erwarb die „Fionia“ und taufte das Schiff in Anerkennung der Verdienste der dänischen Werft in „Christian X“ um.

W. Nootbaar

SCHIFFSUNFÄLLE

Das deutsche Motorschiff **„Antje Oltmann“** ist am Spikerooger Watt gestrandet. Schiff hat Maschinenschaden. Rettungsboot „Borkum“ war an der Unfallstelle.

Am 19. Februar meldet Borkum: MS „Antje Oltmann“ hat Maschine wieder klar und will versuchen, mit eigener Kraft nach Hamburg zu kommen.

Das deutsche MS **„St. Magnus“** (865 BRT), geriet in der Nacht vom 14./15. 2. etwa 60 sm westlich von Klaipeda (Memel) in Seenot und mußte infolge starker Schlagseite von der Besatzung verlassen werden. Sie wurde von dem deutschen D **„Fuhlsbüttel“** an Bord genommen. Das Fahrzeug war mit einer Ladung Kohlen von Klaipeda nach Sables d'Olonne unterwegs.

Durch den starken Sturm brach am 16. 2. die Ankerkette des Feuerschiffes **„Elbe 3“**. Das Fahrzeug wurde vorübergehend eingezogen und nach Cuxhaven geschleppt.

Auf der Schelde kollidierten am 4. 2. die beiden Motorschiffe **„Brandenburg“** und **„Darmstadt“**, wobei beide Schiffe leichte Beschädigungen erlitten. Sie ankerten zwecks Schadensfeststellung auf Vlissingen-Reede.

Das dänische Motorschiff „Villa“ (C. C. Viskum, 131 BRT, Heimathafen Strib) ist am 17. 2. südlich der Insel Moen in Seenot geraten. 2 Mann der Besatzung wurden vom deutschen Motorschiff **„Jan Suhr“** geborgen. Der Kapitän wird vermißt.

Der FD **„Bahrenfeld“** wurde mit Ruderschaden von dem FD „Zephyros“ von See kommend eingeschleppt. Bei Brunsbüttel wurde der Havarist von dem Schlepper „Fairplay V“ übernommen.

Das deutsche MS **„Mönkeberg“** (1087 BRT) geriet am 16. 2. auf Position 62° 41' Nord und 18° 28' West infolge Ruderschadens in Seenot. Das Schiff befand sich mit einer Ladung Heringen auf der Reise von Reykjavik nach Gdingen.

Das deutsche Motorschiff **„Zeus II“** (H. & C. Pohl und Sohn, 423 BRT, Heimathafen Bremen) ist überfällig. Die letzte Position war in der Nähe von Texel.

Der deutsche Fischdampfer **„Wesel“** (395 BRT) geriet am 13. 2. auf der Weser zwischen den Tonnen „Q“ und „R“ auf Grund. Das Fahrzeug konnte jedoch wieder freikommen und setzte seine Reise fort.

DAUMEN-NAVIGATION

Am 3. Januar 1962 um 17.45 Uhr ist das Motorschiff „Gloria“ im Värnersee auf dem Sillgrund aufgelaufen und hat Bodenschaden erlitten. Das Schiff ist am nächsten Tag mit Schlepperhilfe freigekommen und nach Vänersborg gebracht worden. Der wachhabende Steuermann hatte den Unfall verschuldet, weil er ohne Wissen des Kapitäns eine durch die Umstände nicht gerechtfertigte Kursänderung vorgenommen hatte. Den Kapitän trifft kein Verschulden. Nach dem Unfall ist sachgemäß gehandelt worden.

Das Seeamt mußte bei der Beurteilung dieses Unfalles dem Antrage des Bundesbeauftragten folgen. Das Schiff wäre niemals aufgelaufen, wenn der Steuermann den vom Kapitän festgelegten Kurs auch tatsächlich gesteuert hätte. Dem Steuermann hätten Bedenken kommen müssen, als er die anzusteuernde Tonne nicht in Sicht bekam. Zu diesem Zeitpunkt war die Benachrichtigung des Kapitäns zwingend notwendig geworden. Die Verhandlung hat gezeigt, daß der Steuermann ziemlich über den Daumen navigiert hat. Das Seeamt hatte deshalb auch über eine eventuelle Patententziehung beraten, aber dann doch von dieser Maßnahme abgesehen, weil dem Steuermann nicht zu widerlegen war, daß er doch gewisse Überlegungen angestellt hat. Dieser Unfall hat wieder einmal gezeigt, wie notwendig eine saubere Navigation ist. Der kleinste Fehler kann zu den größten Folgen führen. Der reine Schaden am Schiff ist in der Verhandlung mit DM 50 000,— beziffert worden.

VORSICHT UND SORGFALT

Am 30. 10. 1961 um 19.14 Uhr ist der deutsche Dampfer „K. B.“ am Fundybay östlich Cape Sharp aufgelaufen und hat Bodenschaden erlitten. Bei nur etwas mehr Vorsicht und Sorgfältigkeit hätte dieser Unfall vermieden werden können. Als die Lage unklar wurde, hätte der 1. Offizier unbedingt den Kapitän benachrichtigen müssen. Das Seeamt hat dem 1. Offizier das Befähigungszeugnis zum Seesteuermann auf großer Fahrt belassen, weil es glaubte, daß es sich bei dem 1. Offizier um ein einmaliges Versagen gehandelt hat und er in Zukunft seinen Dienst mit größter Sorgfalt verrichten wird. Sein A 6 wurde ihm jedoch entzogen.

Das Seeamt war der Meinung, daß der Kapitän nach Ablauf der Distanz, nach der eine Kursänderung vorzunehmen war, sich davon hätte überzeugen müssen, daß seiner Weisung entsprechend gehandelt wurde. Weiterhin machte das Seeamt dem Kapitän zum Vorwurf, daß er für die Nichtbesetzung des Ausgucks bei der Dunkelheit allein die Verantwortung trägt.

Kredite gibt - wie eh und je - diskret und schnell die . . .

WKG

WAREN-KREDIT-GESELLSCHAFT
Hamburg 1 · Bergstraße 1 · Ruf 322321
Ecke Rathausstraße

Auch in: Altona, Barmbek, Bergedorf, Eimsbüttel
Eppendorf, Wandsbek, Winterhude, Geesthacht

Rettungskreuzer schleppt Havaristen ein.

Vier Tage und Nächte trieb der Fischkutter „Helmuth" SK 19 aus Kiel hilflos mit Maschinenschaden in der Nordsee. Da keine Funkanlage vorhanden war, konnte sich die dreiköpfige Besatzung nicht bemerkbar machen und geriet schließlich in dem aufkommenden orkanartigen Sturm in schwere Seenot. Die Türen des Deckshauses wurden durch schwere Seen zerschlagen, die Reling wurde eingedrückt und Wasser kam in den Maschinenraum. Als der Kutter am Dienstag in die Nähe der Insel Helgoland trieb, versuchte die Besatzung, sich durch Flammensignale bemerkbar zu machen, wobei auch das Segel Feuer fing und verbrannte. Gleichzeitig gab man mit der Morselampe Notsignale ab. Der Havarist wurde 4 bis 5 sm südöstlich Helgolands gesichtet und der Rettungskreuzer „Hermann Apelt" der DGzRS alarmiert. Er lief sofort aus und brachte das halb voll Wasser geschlagene Fahrzeug mit seiner erschöpften und ausgehungerten Besatzung vor dem erneut aufkommenden Sturm nach Helgoland in Sicherheit.

Aus der seemännischen Sozialversicherung

Das Rentenanpassungsgesetz

Nachdem die 5. Verordnung über die Änderung der Bezugsgrößen in der Rentenversicherung sicherstellt, daß die im Jahre 1962 neu hinzukommenden Renten an die veränderten Lohnverhältnisse angepaßt werden, ist eine entsprechende Angleichung an diese Verhältnisse für die bereits laufenden Altrenten durch das 4. Rentenanpassungsgesetz vom 23. Dezember 1961 vorgenommen worden. Dieses Gesetz sieht eine Anpassung der Renten aus Versicherungsfällen der Jahre 1960 und früher an die Veränderungen der allgemeinen Bemessungsgrundlage für das Jahr 1961 um 5 % vor. Angepaßt wird der Rentenzahlbetrag für Januar 1962 ohne Kinderzuschüsse, vermindert um einen evtl. Sonderzuschuß und einen evtl. Steigerungsbetrag aus der Höherversicherung. Nach der Anpassung der Grundrente werden die genannten Rentenbestandteile wieder zugefügt. Dabei werden die Kinderzuschüsse in jedem Fall mit DM 44,40 angerechnet. Die persönliche Bemessungsgrundlage der Versicherten darf dabei die Beitragsbemessungsgrenze für das Jahr 1961 in Höhe von DM 10 800,— nicht überschreiten. Es ist also möglich, daß Renten mit einer sehr hohen persönlichen Bemessungsgrundlage nicht oder nur zum Teil angepaßt werden.

Alle Normalrenten, das sind Renten, bei denen Kürzungs- und Ruhensvorschriften oder sonstige Sonderregelungen nicht zu berücksichtigen sind, werden von der Post umgerechnet. Die sog. Sonderrenten und Renten, die nicht durch die Post gezahlt werden, stellen die Versicherungsanstalten um. Über die Umstellung erhält jeder Versicherte von der Post oder vom Versicherungsträger eine schriftliche Mitteilung. Bei den von der Post umzurechnenden Renten wird der für die Monate Januar bis März errechnete Nachzahlungsbetrag im Laufe des Monats März ausgezahlt. Die erhöhte Rente wird ab 1. April zur laufenden Zahlung angewiesen. Soweit Renten ganz oder zum Teil auf anderweitige Bezüge (z. B. Versorgungsbezüge, Unterhaltshilfen nach dem Lastenausgleichsgesetz, Leistungen aus dem Bundesentschädigungsgesetz) angerechnet werden müssen, hat der Gesetzgeber angeordnet, daß die auf Grund des 4. Rentenanpassungsgesetzes festgestellten Rentenerhöhungen bis Mai 1962 bei der Ermittlung des Einkommens unberücksichtigt bleiben.

Über die Beitragsbemessungsgrenze berichten wir in Ihrer nächsten Kehrwieder.

SCHUHHAUS AM HAFEN
Schleicher
DITMAR-KOEL-STRASSE 12
Alle Arten
Straßen- und Berufsschuhe

Auszeichnung verdienter Wetterbeobachter auf See im Jahre 1961

Auf Vorschlag des Seewetteramts hat der Herr Bundesminister für Verkehr folgenden Wetterbeobachtern auf See oder Förderern dieses Dienstes die Wetterdienstplakette für ihre mehr als 10jährige freiwillige und wertvolle Mitarbeit verliehen:

In der Handelsschiffahrt:

Gustav Adolf Bursch, Kapitän; Otto von Essen, Kapitän; Johannes Gewandt, Kapitän; Wilhelm Okun, Kapitän; Felix Rörden, Kapitän; Ulrich Rossdam, Kapitän; Johann Thieben, 1. Offizier; Johann Uebel, Kapitän.

In der Hochseefischerei:

Erwin Jaudszus, Funker; Hans Löwner, Funker; Otto Lucht, Kapitän; Heinrich Riebesehl, Funker.

Auf Feuerschiffen:

Erich Grelle, Kapitän; Walter Zimmermann, Kapitän.

Am 1. Januar 1962 waren vom Seewetteramt des Deutschen Wetterdienstes mit meteorologischen Instrumenten ausgerüstet:

217 Handelsschiffe, 74 Fischereifahrzeuge, 5 Sonderfahrzeuge.

Außerdem werden auf 36 Handelsschiffen Wetterbeobachtungen mit bordeigenen Instrumenten angestellt.

Verbesserungsvorschläge

Von Fr. Passehl

Fast alle größeren Schiffe haben jetzt Kühlräume für die Unterbringung des Proviants.

Schlage vor, daß der elektrische Durchlüftungsmotor außerhalb des Kühlraumes angebracht und die Welle durch die Wand geführt wird, so daß nur der Propeller im Kühlraum läuft. Dieses hat den Vorteil, daß die Kohle nicht mehr aufweicht, die sonst die Lamellen verschmiert und den Motor ausfallen läßt.

Harald H. Schuldt
(Reederei H. Schuldt, Hamburg)
65 Jahre

Am 23. Februar 1962 feierte Harald H. Schuldt seinen 65. Geburtstag. 1897 in Flensburg geboren, trat Schuldt 1923 in das bereits 1868 von seinem Großvater gegründete Reedereiunternehmen ein. Als dieses 1932 von Flensburg nach Hamburg verlegt wurde, übernahm er die Firma als Alleininhaber. Im Jahre 1939 wurde die Fruchtreederei Harald Schuldt & Co. gegründet, bei der Harald H. Schuldt ebenfalls persönlich haftender Gesellschafter wurde. Im zweiten Weltkrieg verloren die Reederei H. Schuldt und die ihr angegliederten Reedereien alle Schiffe. Dennoch gelang es unter führender Mitwirkung von Harald H. Schuldt, bereits im Jahre 1949 im Rahmen der Deutschen Orient-Linie GmbH., den Liniendienst mit dem Nahen Osten wieder zu eröffnen und diesen im Rahmen des Gemeinschaftsdienstes der Ozean/Stinnes-Linien kurze Zeit später auch auf die Vereinigten Staaten und Mexiko auszudehnen sowie die Tätigkeit der Fruchtreederei Harald Schuldt & Co. wieder aufzunehmen.

Harald H. Schuldt, der seit längerer Zeit bereits Mitglied des Verwaltungsrats des Verbandes Deutscher Reeder und des Vereins Hamburger Rheder ist, gehört seit dem Jahre 1958 dem Präsidium des Verbandes Deutscher Reeder an; in den Jahren 1960 und 1961 war er Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder. In den 9 Jahren, in denen Harald H. Schuldt den Vorsitz der Sozial-Kommission des Verbandes innehatte, sind unter seiner Führung wichtige sozialpolitische Probleme der Seeschiffahrt gelöst worden. Auch als deutscher Vertreter im General Council der International Shipping Federation und als eines der 15 Mitglieder der Joint Maritime Commission ist Harald H. Schuldt maßgeblich an der internationalen Schiffahrtsentwicklung beteiligt.

Auflösung von Seite 16

Kreuzworträtsel

Waagerecht: 1. **Wangerooge,** 10. Samoa, 11. Arbeit, 13. Egon, 14. Iit, 15. SSO, 16. Ner, 17. Ban, 18. Maer, 19. N.N., 20. Man, 21. Sonne, 22. **Langeoog,** 24. Kleid, 26. Sir, 27. km, 29. Lens, 30. Wer, 31. Pli, 32. Ern, 33. Nil, 34. Real, 35. Ebenen, 37. Aisne, 38. **Spiekeroog.**

Senkrecht: 1. Wagen, 2. Amor, 3. non, 4. Ga, 5. Rain, 6. Ort, 7. Ob, 8. Gesang, 9. Eisen, 10. Senn, 12. Tore, 14. Fang, 17. Band, 18. Moor, 20. Mais, 21. Soir, 22. Lennep, 23. Esel, 24. Klee, 25. Lerbs, 27. Klang, 28. Mile, 30. Wink, 31. Peso, 33. Nee, 34. Rio, 36. Ni, 37. Ar.

Rätselhafte Tierbeschreibung: Nil — Pferd = Nilpferd
Leicht gemacht: Rüssel — Brüssel

Zeichnungen und Fotos: K. Bitterling S. 20; Conti Press S. 1 u. 2; Deike Matern S. 2, 4, 13, 16 u. 17; Globus Mater S. 3; H. Janke S. 15; H. Jung S. 14; H. v. Medvey S. 8 u. 9; W. Nootbaar S. 19; F. K. Rausch Titelfoto; D. Smith S. 17; F. Spachmann S. 12; B. Staebner S. 16; J. Wichmann S. 10/11.

† Kropp
Beerdigungs-Büro »St. Anschar«
Tag- und Nachtruf 35 27 48/49
Gänsemarkt 19

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

Was nützet dem Seemann sein Geld . . .

Wie wär's mit einer hübschen runden Summe nebenher?
Sagen wir DM 10000,—!

Die können Sie nämlich gewinnen, wenn Sie beim Hanseatischen Prämiensparen mitmachen. Jeden Monat haben Sie die Chance, diesen Hauptgewinn oder viele weitere Geldpreise zu gewinnen. Und außerdem kommt noch einmal im Jahr die Zinsenauslosung mit einem Hauptgewinn von DM 25 000,— hinzu. Das lohnt sich!

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

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

Rund 450 000 Prämienlose werden zur Zeit jeden Monat ausgegeben. Über DM 4 Millionen wurden allein im letzten Prämiensparjahr an Gewinnen ausgeschüttet; eine Summe, die für sich selbst spricht. Seit Einführung des Hanseatischen Prämiensparens vor zehn Jahren ist die Zahl der ausgegebenen Prämienspar- und Zinsenlose auf über 50 Millionen gestiegen, und weit über 35 Millionen DM betrugen die Gewinne.

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

Und nun: Hinein ins Vergnügen! Frisch gewagt ist halb gewonnen. Regelmäßige Teilnahme führt am sichersten zum Erfolg.

Es freuen sich, für Sie tätig zu sein:

Im Land Hamburg:

Hamburger Sparcasse von 1827 **Neue Sparcasse von 1864** **Öffentliche Bausparkasse Hamburg**

mit ihrer Girozentrale

Hamburgische Landesbank

Im Land Bremen:

Die Sparkasse in Bremen **Städtische Sparkasse Bremerhaven** **Landesbausparkasse Bremen**

mit ihrer Girozentrale

Bremer Landesbank

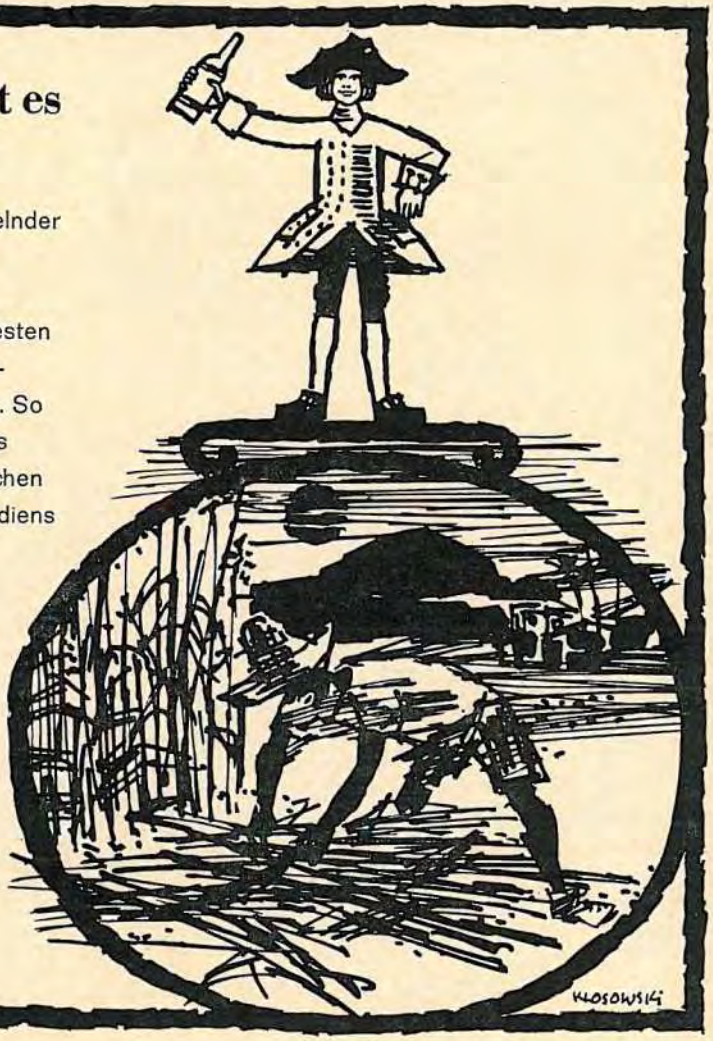
DM 8,90

Die Sonne bringt es an den Tag...

Feuchte Wärme über glutbrodelnder Erde, sengende Sonne über schattenlosen Feldern - das ist das treibende Klima der besten Zuckerrohr-Plantagen, der gefragtesten Rum-Provenienzen. So enthält auch jeder Tropfen des edlen milden Balle den tropischen Duft der fernen Inseln Westindiens und die unvergleichliche Geschmacksfülle, die Rum-Kenner an ihm lieben. Darum: wer ihn im Haus hat, hat Edles für viele Gelegenheiten. Wer ihn pur trinkt, genießt seine ganze Fülle.

Der milde Balle

ein Tropfen voller Herz und Feuer



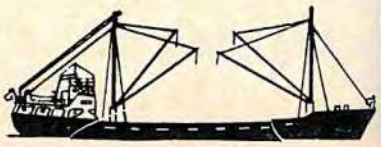
A.G.'WESER'

SCHIFFBAU
SCHIFFSREPARATUR
MASCHINEN-U. KESSELBAU

TRADITIONELLE HERSTELLER VON
ABDAMPF-TURBINEN ›BAUER-WACH‹
VULCAN-KUPPLUNGEN
VULCAN-GETRIEBEN

BREMEN
BREMERHAVEN
(SEEBECK)

LIEFERANTEN der Seeschiffahrt



Alles für den Seemann
Seemannsausrüstung - Maßschneiderei
WILHELM LESCH
Hamburg 11, Admiralitätstraße 39/40, Ruf 35 55 75

Drahtseile
Tauwerk - Bindfäden - Persenninge
WALTER HERING
Hamburg 1, Gotenstraße 6 „Kabelgatt"
Telefon 24 94 47/49

Imprägniermittel
... und für Persenninge:
SEGELTUCHSALBE
wasserdicht · tropenfest
FELDTOL-FABRIK · HAMBURG
Feldtol

Packungen
Dichtungsmaterial u. alle techn. Bedarfsartikel f. Deck u. Maschine - Großhandel, Im- u. Export
Sammel-Nr. 36 40 45 (4 Leitungen)
LOUIS TAXT Hamburg 11, Steinhöft 11

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

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

ZERSSEN & CO Gegr. 1839
Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal

SCHIFFSAUSRÖSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG
WILHELMSHAVEN

BEISSER GEBRÜDER
BEISSER GEBRÜDER
FLEISCHIMPORT
FLEISCHWARENFABRIK
EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME
EIGENE RÄUCHEREI
LANGJÄHRIGER LIEFERANT ERSTER DEUTSCHER REEDEREIEN UND SCHIFFSAUSRÜSTUNGSFIRMEN
HAMBURG 11 · SANDTORKAI 28
TELEFON: 36 58 92

Für den **FAHRENSMANN** direkter Schiffsanruf 31 04 04
oder Funkzentrale 44 11 81 ca. 1600 **TAXEN**
AUTORUF G.m.b.H. · HAMBURG 13

ERTEL
ST. ANSCHAR BEERDIGUNGS - INSTITUT
Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen
Alstertor 20 · Ruf 321121-23 · Nachtruf 321121 + 239303

auslands-umzüge
heinrich klingenberg
HAMBURG, WINTERHUDER WEG, 6–10 RUF: 220555
BONN, BORNHEIMER STRASSE, 131 RUF: 30303
SEIT 80 JAHREN SPEZIALISTEN

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

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