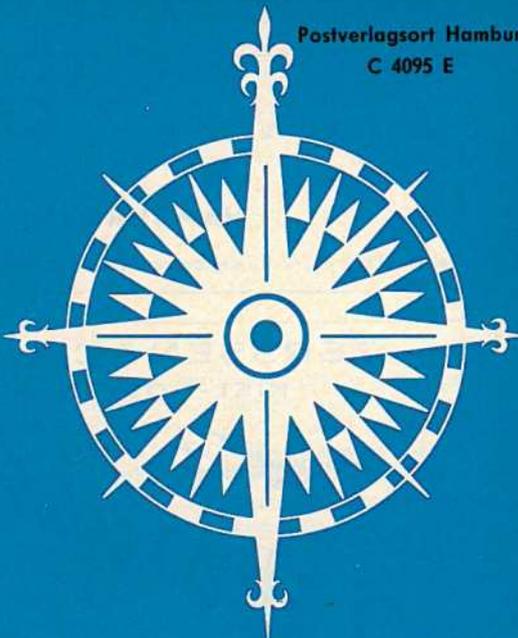
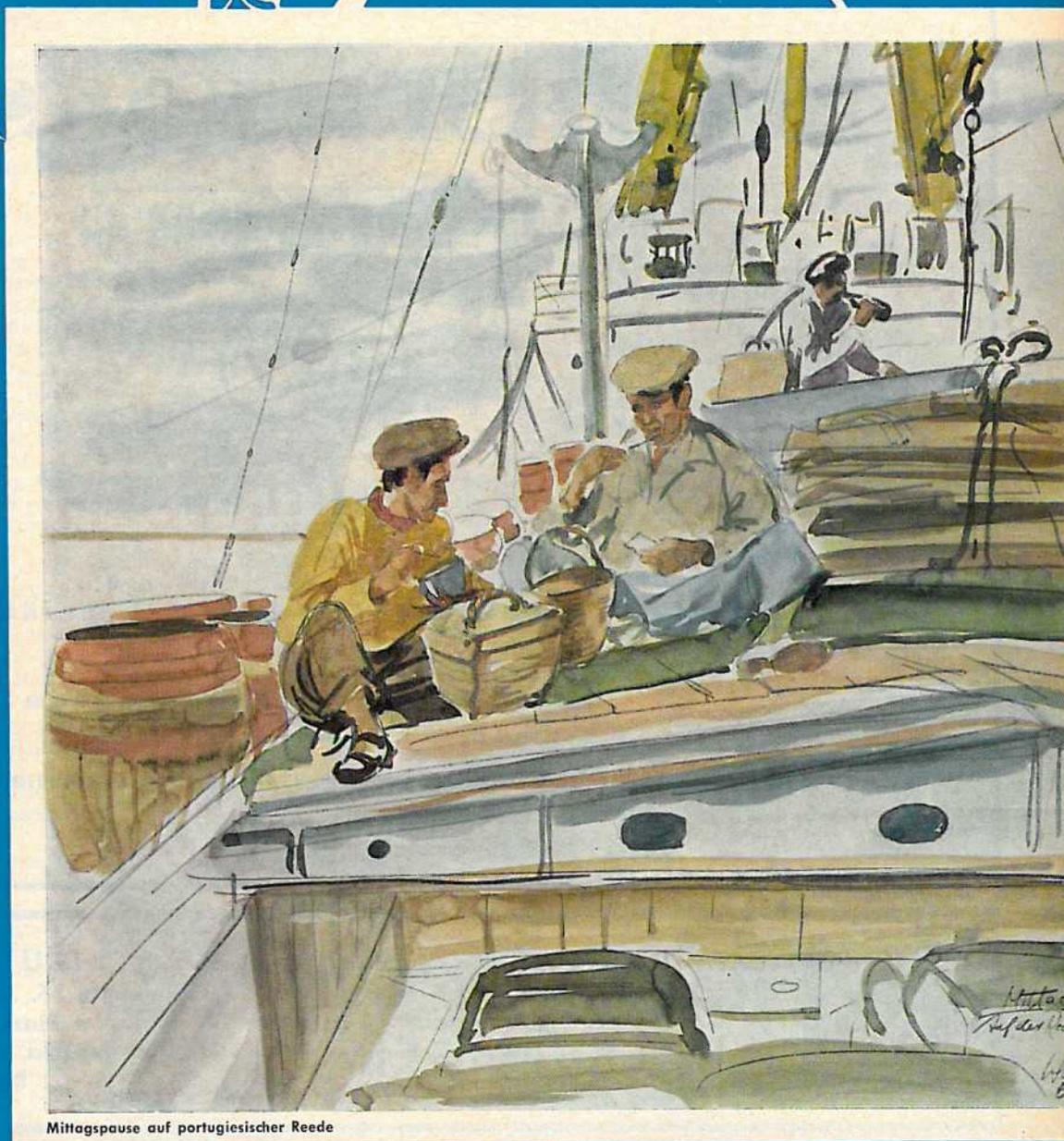


# Kehrwieder



## Aus dem Inhalt:

- Trend und Tradition
- Politik des Monats
- Was sind Abschreibungen
- Flottenumschau
- Sport an Bord
- In den Kordilleren: Kreuze statt Warnschilder
- Auf den Spuren Jack Londons
- Die Polynesier
- Was kostet ein Kraftfahrzeug
- Tiaré, das Mädchen aus Tahiti hat keine Angst mehr
- Wir und der Frieden
- Titanic-Katastrophe sachlich gesehen
- Klar bei Schmunzelaugen
- Quer durch die Last



Gegründet 1903 (1893)

# CARSTEN REHDER

Gegründet 1903 (1893)

**HAMBURG 11**

**SCHIFFSMAKLER**

**HAMBURG - ALTONA**

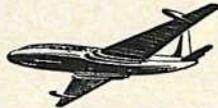
Telefon 33 72 45/47 - Telegramme: Rehdership - Fernschreiber 021-1590

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

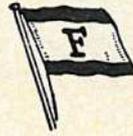
**ZERSSEN & CO** Gegr. 1839  
KIEL-HOLTENAU



*Luftpassagen*



THOMAS ENTZ TANKER G.M.B.H.  
NORDFRIESISCHE REEDEREI G.M.B.H.  
RENSBURG



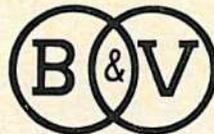
**SCHIFFSMAKLER  
SPEDITEURE**

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

**JOHS. FRITZEN & SOHN**

**KIEL  
BERLIN  
HAMM (WESTF.)  
HAMBURG  
WILHELMSHAVEN  
NEW YORK**

# BLOHM & VOSS AG HAMBURG



**Schiffbau**

**für Reparaturen 4 Schwimmdocks Gesamthebefähigkeit: 48 000 t**

**Maschinenbau - Turbinenbau**

Telegramm-Adresse Blohmwerk Hamburg · Telex Blohmwerk 0211047 · Telefon 311 61



**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

Mai 1962

Nr. 5

Trend ist ein moderner Begriff. Er beinhaltet zum Unterschied zur natürlich-harmonischen Entwicklung oder Entfaltung mehr einen dynamisch-angetriebenen Prozeß. Trend hat seine Wurzeln im Technischen. Tradition hingegen ist eine menschliche Größe, und zwar eine hochgradig ideale. Die Weitergabe von meist ungeschriebenen Gesetzen oder symbolhaften Bräuchen ist Sinn und Ziel der Tradition. Heute noch sind beispielsweise die Mitglieder der 600 Jahre alten Versammlung Eines Ehrbaren Kaufmannes verpflichtet, sich dem Ehrengericht der Handelskammer zu unterwerfen, wenn es um die Frage geht, ob ein Mitglied sich unehrenhaft verhalten hat. Treu und Glauben sind Sinn und Ziel dieser hanseatischen Tradition.

Der Trend in der Seeschifffahrt erhält heute Antrieb und Richtung von einer explosionsartig fortschreitenden Technisierung im Dienst kommerzieller Zweckbestimmtheit und unter dem Zwange wettbewerblicher Notwendigkeit. Rasche Veränderung im Schiffbau, bei den Schiffstypen, in den Fahrtgebieten, beim Schiffsantrieb sind seine Merkmale. Erhaltung, Festhalten und Unveränderlichkeit ist im Gegensatz dazu das Wesen unserer Tradition.

## Wohin geht der Trend in der Seeschifffahrt?

1939 zählte unsere deutsche Handelsflotte 2459 Schiffe mit 4 482 662 BRT, und im Jahre 1961, nach dem absoluten Nullpunkt des Jahres 1945 und jahrelanger Stagnation, weist sie bereits wieder annähernd gleiche Zahlen auf, nämlich 2454 Schiffe mit 4 771 080 BRT. Hinter diesen Zahlen steht eine knapp 12jährige Wiederaufbauleistung buchstäblich aus dem Nichts. Hier muß man sich fragen, ob dieser Wiederaufbau gelungen wäre ohne küstennahe Reedertraditionen in altbewährter Ergänzung zu seemännischen Traditionen. Tatsache ist, daß die Traditionen, die festgefügt und unzerstört, nur aus Geist und Haltung bestehenden Pfeiler waren, auf denen die kühnen Konstruktionen des fortschrittlichen Trends ihre sicheren Fundamente fanden.

Sehr aufschlußreich dafür, daß solche Größen wie Geist, Fleiß und Tradition, — alles Größen einer materiellen Substanz — ein Unglück in materiellen Vorsprung und Vorteil umprägen können, ist der Vergleich der altersmäßigen Zusammensetzung von Vorkriegs- und Nachkriegstonnage:

● Jünger als 10 Jahre war 1939 nur ein Viertel aller Schiffe, während dieser Anteil heute drei Viertel beträgt.

Richtung und Geschwindigkeit des Trends bezüglich der Schiffsgrößen zeigt drastisch folgende Gegenüberstellung:

● Am 1. September 1939 hatten wir 3 Schiffe über 30 000 BRT, am 1. Januar 1962 sind es 7, und während sich der Anteil der Schiffe über 8000 BRT in diesem Zeitraum nahezu verdoppelte, verringerte er sich bei Einheiten unter 8000 BRT um 21,5 Prozent.

Sieht man unser Berufsleben aus der menschlichen Perspektive, so ist der Augenblick der Lotsenübernahme auf dem Heimatrevier einer der wichtigsten der ganzen Reise überhaupt. Mit dem nächsten Maschinenmanöver wird auch die gesamte Besatzung umgeschaltet — auf privat. Der Lotse setzt einen dicken Strich unter die Seereise. So war es immer schon, doch auch hier zeichnet sich der Zeittrend ab. Die Neubauten der Lotsenversetzdampfer sind mit Hubschrauberlandedecks ausgerüstet.

Auch das Vordringen des wirtschaftlicheren Motors als Antrieb ist hier sehr aufschlußreich:

● Vor dem Kriege waren 241 Schiffe mit 25 Prozent der Tonnage Motorschiffe, und 1962 sind es 1001 Schiffe mit einem Anteil von 78 Prozent. 1939 waren 875 Schiffe kohlegefeuert, und 23 Jahre später sind es nur noch 11.

Darüber hinaus hat das Projekt des deutschen *Atomschiffsantriebes* greifbare Formen angenommen. Andere Ländergruppen vereinigen ihre Wirtschaftskraft, um diese Entwicklung im Zuge des Trends zum wirtschaftlicheren Schiff ebenfalls voranzutreiben. Während die deutsche Tendenz in dieser Richtung bedacht-same Gründlichkeit bei Ausschaltung der Gefahrenquellen erkennen läßt, zeigen britische Reederstimmen ein starkes Interesse an einer zügigen Entwicklung des nuklear getriebenen Schiffes. Sie sprechen bereits von großen Tankern und Massengutfrachtern mit 30 Knoten

## Am Peilkompaß

### Trend und Tradition

Geschwindigkeit und glauben, die hohen Baukosten durch Erhöhung des Auslastungsgrades (anstatt 180 Tage 300 Seetage im Jahr) ausgleichen zu können.

Ebenfalls aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Rationalisierung hat sich bei dem herrschenden Trend in der Typisierung der Schiffe eine merkliche Verlagerung vom Stückgut-schiff zum großen Massengutschiff und Tanker vollzogen. Sehr überzeugend ist die wesentliche Ursache:

● Ein 80 000-tdw-Tanker kann Rohöl zur Hälfte der Betriebskosten eines 16 000-tdw-Tankers befördern. Ähnlich liegen die Dinge bei Massengutfrachtern.

Bevölkerungszuwachs, immer höhere Ansprüche an die bestehenden Industrien und Industrialisierung der Entwicklungsländer beeinflussen stark auch den Trend zu immer differenzierteren Spezialschiffstypen. Zu den Schwergut- und Kühlschiffen aus der Vorkriegszeit kommen heute die Autotransporter, zum Teil als Mehrzweckschiffe gleichzeitig für Erz- und Getreidetransport konstruiert,

die Lastwagenfährschiffe, die Containerschiffe, und bereits 60 Einheiten zum Seetransport von stark komprimiertem oder tiefgekühltem (bis minus 160 Grad) Flüssiggas skizzieren den Charakter dieses Typisierungstrends.

Am weitesten vorgestoßen ist der Trend der Zeit bei der Realisierung des Gedankens, zur größtmöglichen Verringerung des Wasserwiderstandes die Schiffskörper möglichst weit aus ihrem Element herauszunehmen. Die Bewährung der Tragflügel- und Luftkissenboote, die bereits das drei- und vierfache der herkömmlichen Geschwindigkeit leisten, bedeutet eine Revolution im Schiffbau, die vor 20 Jahren noch als reine Utopie galt.

Radar in Verbindung mit drahtloser Telefonie, die aus stummen Reflexen auf dem Bildschirm sprechende Echos machen, und elektronisch automatisierte Trägheitsortung, die es ermöglicht, Zielorte in Blindfahrt zu erreichen, markieren den Vorstoß des Trends in der Navigation.

Container, bordeigene Gabelstapler und an Deck fahrbare Laderampen mit Laufkatzen und Greifern sowie Lukenverschlüsse, die per Knopfdruck manipuliert werden, charakterisieren den Trend in der Ladetechnik.

Automatisch aufblasbare Rettungsinseln mit einem Kran anstatt eines Davitpaares zum Aussetzen sowie selbsttätig Seenotzeichen sendende Bojen zeigen, wohin der Trend im Sicherheitswesen läuft.

## Welche Beziehung hat dieser Trend noch zur seemännischen Tradition?

Es werden immer Menschen bleiben, die die Schiffe fahren, wenn auch Menschen anderen Typs. Immer wird auch die See bleiben, auf der die Menschen die Schiffe fahren, die See, die mit 71 Prozent der Erdoberfläche noch von keinem Trend irgendeine Veränderung erfuhr. Diese Tatsachen bestimmen unverändert die traditionellen seemännischen Tugenden und deren ungeschriebene Gesetze, ohne die selbst der fortschrittlichste Trend zur Modernisierung unserer Seeschifffahrt ein totgeborenes Kind bliebe. Seemännisch ehrenvolle Tradition wird sich genau wie beim Wiederaufbau unserer Handelsflotte unverändert weiterhin als feste Verankerung im stürmischen Trend der Technik zu bewahren haben. Die Technik kann ausfallen, die See fällt niemals aus. Immer wieder wird sich zu erweisen haben, ob der Anker hält.

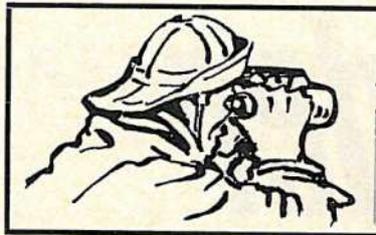
Der Wachoffizier



Es ist Besuchern der Sowjetunion aufgefallen, daß neben den alten Frauen, die das Stammpublikum der Kirchen bilden, mehr und mehr junge Menschen in den Kirchen zu sehen sind. Und es ist Kennern der russischen Literatur aufgefallen, daß in Kreisen hochgebildeter Wissenschaftler mehr und mehr die Frage aufgeworfen wird: existiert im Universum eine Kraft oder eine Macht, die über jedem menschlichen Konzept steht? Gewiß wird über den Gottbegriff dieser Art auch in der westlichen Welt diskutiert. Aber es gibt zu denken, daß sich unter den Männern, die im Lande des schroffen Atheismus, in der Sowjetunion, offen über dieses Thema sprechen, hervorragende Physiker, Astronomen und Mathematiker befinden. Wie der amerikanische Journalist Harrison E. Salisbury berichtet, hat der junge sowjetische Schriftsteller Tendrijakow das Problem so umschrieben: „Ich stelle mir Gott nicht so vor, wie er auf den Ikonen gemalt ist. Für mich ist Gott eine Art geistiges Prinzip, der Ursprung der Entstehung der Milchstraßen, der Sterne, der Planeten und alles dessen, was auf diesen Planeten lebt und sich fortpflanzt, von der winzigen Zelle bis zum Menschen.“

### Jugend in der Russisch-Orthodoxen Kirche

Wer jemals in östlichen Ländern war, kennt die auf Holz gemalten oder geschnitzten Tafelbilder mit der Darstellung heiliger Personen. Rußland steht seit Jahrhunderten in der Herstellung dieser Ikonen an der Spitze. Keine Umwälzung, auch die sowjetische nicht, hat es vermocht, die Ikonen auszumeren. Nach Jahren der Verfolgung ist neuerdings vom Kreml ein Verbot ergangen, mit Gewalt gegen die Gläubigen vorzugehen. Das bedeutet sicher nicht ein Einlenken, es handelt sich vielmehr um eine Nützlichkeitsmaßnahme. Unbequeme Priester oder Gläubige werden noch heute verhaftet, nach Sibirien verschickt oder sonstwie ausgeschaltet. Man konnte aber nicht verhindern, daß sich auch die sowjetisch erzogene Jugend mehr und mehr der Kirche zuwendet. Das braucht durchaus nicht im Widerspruch zur sowjetischen Grundhaltung zu stehen. Die größte Kirche Rußlands ist nach wie vor die Russisch-Orthodoxe Kirche. Der 31 Jahre alte Erzbischof Nicodemus versucht die Kirche der modernen Welt anzupassen. Während sein Vorgänger, der Metropolit Nikolai, das Ziel verfolgte, alle orthodoxen Kirchen der Welt unter dem Moskauer Patriarchat zusammenzufassen, will Nicodemus ökumenische Beziehungen zu möglichst vielen anderen Kir-



## POLITIK

chen pflegen und ist darum dem Weltkirchenrat beigetreten. Auch mit der Kirche von England sucht er Beziehungen. Das entspricht — so meint man — eher der Außenpolitik Chruschtschows als der Abschließung unter Stalin. Wenn die hier wiedergegebenen Beobachtungen Saliburys, der früher Korrespondent der „New York Times“ in Moskau war, Hoffnungen auf eine zukünftige Annäherung zwischen der westlichen und der östlichen Welt erwecken können, so sei doch vor allzu großem Optimismus gewarnt: noch ist die These des Kreml von der kommunistischen Weltrevolution nicht widerrufen.

### Wenn zwei dasselbe tun ...

Wer erinnert sich noch an das Entsetzen, das die ganze zivilisierte Welt überfiel, als im August 1961 die Sowjetunion ihr freiwillig gegebenes Versprechen auf Einstellung der Atombombenversuche brach und 32 neue Atombomben in den Äther jagte? Nun, manche Leute, auch im Westen, haben ein kurzes Gedächtnis. Als Präsident Kennedy nach vielen Bemühungen, Chruschtschow zu einer Vereinbarung über den Versuchsstop zu bewegen, tat, was er tun mußte, da gab es ein Gezeter. Selbstverständlich zuerst bei den Sowjets. Aber auch in anderen Ländern gab es „Protestaktionen“. Dabei ist es doch so: Präsident Kennedy hat bis zum Äußersten gewartet, ehe er den Startschuß für die neuen amerikanischen Raketenversuche gab. Hinwiederum fehlt es auch nicht an Stimmen, die ihm vorwerfen, zu lange gewartet zu haben. Es könnte sein, daß eines Tages das Schicksal Europas, Amerikas, ja der Welt von der Einsatzbereitschaft der Teufelswaffe abhängt. Und dieser Zeitpunkt rückt näher, je mehr die Sowjets von ihrer Überlegenheit auf diesem Gebiet überzeugt sind. Vorläufig arbeiten die Sowjets noch mit der Angst vor der Raketenwaffe. Ja, sie drohen und locken zugleich. Wie wäre es denn, wenn die westliche Welt auf die weiteren Versuche verzichten würde, sie — die Sowjets — würden natürlich weitere Versuche unternehmen, um die ganze Welt vor irgendwelchen Feinden schützen zu können. Dann würde eine Ära des Friedens anbrechen,

in der sich alle Völker unter der Obhut des Kremls wohlfühlen würden. Theorie und Praxis. Wenn zwei dasselbe tun ...

### Versöhnung Moskau—Peking?

Nach langen Verhandlungen ist zwischen der Sowjetunion und Rotchina ein Vertrag über den beiderseitigen Warenaustausch abgeschlossen worden. Die offiziellen Mitteilungen über den Inhalt des Vertrages sind dürftig. Insbesondere ist nicht ersichtlich, um welche Waren es sich handelt. Dagegen wird von der „großen, ewigen und unzerstörbaren“ Freundschaft zwischen den beiden Völkern gesprochen, und in den Trinksprüchen feierte man Chruschtschow und Mao. Wie ist diese Wendung zustandekommen? Noch vor kurzem hallte die Weltpresse wider von den Konflikten zwischen den beiden roten Bruderstaaten, und das abtrünnige Albanien wurde in China hochgelobt. Davon ist nun keine Rede mehr. Hat die westliche Welt, hat insbesondere Amerika die Gelegenheit versäumt, die kommunistische Front durch eine Unterstützung Chinas aufzubrechen? Was hinter den Kulissen vorgegangen ist, weiß man nicht genau. Wie verlautet, hat Amerika in den letzten Wochen wichtige Entscheidungen über die beiden China — das kommunistische unter Mao und das nationale unter Tschiangkaischek — gefällt. Rotchina wollte Brot von Amerika kaufen, auf Kredit zunächst. Denn daß in China Hungersnot herrscht, ist nicht abzuleugnen. Tschiangkaischek hat Amerika gebeten, seine Flotte aus den Gewässern um Formosa zurückzuziehen. Er wollte nicht mehr und nicht weniger, als den Sprung auf das Festland wagen, um dem kommunistischen China den Todesstoß zu versetzen. Beide Anliegen sind von Washington abschlägig beschieden worden. Man wollte dem hungernen China wohl helfen, sogar ohne Entgelt. Aber man verlangte, daß die Getreidesäcke die Aufschrift tragen müßten: „Food from USA“. Das war zu viel des Guten, und Mao wandte sich schweren Herzens an seinen Freund, dann Feind und nun wieder Freund im Kreml. Das soll die Vorgeschichte des neuen Vertrages sein. Ob sie stimmt, ist nicht bestätigt, aber Kenner der Lage halten sie für möglich. Auch Tschiangkaischek wurde abschlägig beschieden. Er zog sich schmollend auf seine Insel zurück. Und nun geht die Sage durch Ostasien, daß Präsident Kennedy mit Erfolg als Vermittler zwischen Rotchina und der Sowjetunion aufgetreten sei. Mao habe sich Chruschtschow unterworfen, und die ideologischen Meinungsverschiedenheiten seien ausgeräumt. Daß ein Angriff Tschiangkaischeks auf das Mutterland unabsehbare Folgen hätte auslösen können, unterliegt keinem Zweifel. Insofern hat Washington richtig gehandelt. Aber die Tragödie China ist damit nicht beendet, auch nicht mit dem neuen Vertrag mit Moskau. China war immer ein Land der Rätsel. Fritz Roßberg

### Unser schönes Deutschland

Kloster Birnau am Bodensee. Vom Südufer grüßen die Schweizer Alpen. Auf dem Bodensee gibt es internationale Schifffahrt zwischen der Bundesrepublik, der Schweiz und Österreich. Die berühmte Insel Mainau schmückt subtropische Vegetation. Pfahlbauten an den Ufern kündigen von vorgeschichtlicher Kultur und erinnern an die heutigen Siedlungen auf den Inseln des Pazifischen Ozeans. Der Bodensee liegt fast 400 Meter über dem Meeresspiegel und hat im Durchschnitt eine größere Tiefe als die Nordsee. Er ist so groß, daß auf seiner Fläche die gesamte Menschheit aufrecht nebeneinanderstehend Platz fände.



# Was sind Abschreibungen

Der Begriff der Abschreibungen spielt in den aktuellen wirtschaftspolitischen Gesprächen immer wieder eine Rolle. Vor etwa zehn Jahren ging es noch um die Gewährung von Abschreibungsvergünstigungen für bestimmte Wirtschaftszweige, insbesondere für den Wohnungsbau. Heute dagegen fordern manche Stimmen eine Erschwerung der Abschreibungsbedingungen. Sie bezeichnen eine Streichung aller Abschreibungsvergünstigungen als eine dringende Maßnahme zur Verminderung der Überhitzungserscheinungen der binnenländischen Wirtschaftskonjunktur. Abgesehen von diesen allgemeinen wirtschaftlichen Betrachtungen über die Problematik der Abschreibungen findet der aufmerksame Leser des Wirtschaftsteils unserer Tageszeitungen den Begriff der Abschreibungen auch immer wieder in den Berichterstattungen über einzelne Firmen. In diesem Zusammenhang ist häufig die Rede davon, daß das betreffende Unternehmen seine Abschreibungsmöglichkeiten voll ausnutzen konnte. Von anderen Unternehmen wird dagegen festgestellt, daß die Abschreibungen entweder überhaupt nicht oder nur teilweise verdient werden konnten. Angesichts dieser vielfachen Verwendung des Abschreibungsbegriffs ist es eigentlich kein Wunder, daß der Laie kaum noch in der Lage ist, sich auf diese teilweise widersprechenden Aussagen und Betrachtungsweisen einen Reim zu machen.

## Produktionsfaktoren

Um ein bestimmtes Produkt auf den Markt zu bringen, benötigt ein Unternehmen eine Vielzahl von Gütern, die während des Produktionsprozesses miteinander kombiniert werden. Zu diesen Gütern, die man auch als Produktionsfaktoren bezeichnet, gehören in erster Linie Arbeitsleistungen und Rohstoffe. Darüber hinaus werden auch Hilfs- und Betriebsstoffe benötigt. Im Endeffekt kann die Produktion aber erst dann aufgenommen werden, wenn auch die erforderlichen Gebäude und die Werkshallen, in denen die Herstellung stattfinden soll, und auch die Maschinen, die zur Bearbeitung der Rohstoffe notwendig sind, vorhanden sind. Genauso kann eine Reederei mit ihrem Erwerb durch die Schifffahrt erst dann beginnen, wenn fertige Schiffe zur Verfügung stehen.

## Kostenverteilung

Bevor die hergestellte Ware den Käufern angeboten werden kann, ist das Unternehmen gezwungen, sich über den Marktpreis eingehende Vorstellungen zu machen. Hinsichtlich der Rohstoffe bereitet es keine besonderen Schwierigkeiten zu errechnen, wie hoch der Rohstoffwert des Endproduktes angesetzt werden muß. Auch der Aufwand an menschlicher Arbeitskraft läßt sich einwandfrei ermitteln und dem Verkaufspreis der hergestellten Ware zuordnen. Schwierigkeiten bereitet diese Zuordnung aber bei den sogenannten Anlagegütern. Hierbei handelt es sich um Güter, die, wie beispielsweise die Werkshallen und die Maschinen, nicht unmittelbar in das hergestellte Produkt eingehen. Es ist klar, daß der Anschaffungspreis einer Maschine aus verschiedenen Gründen nicht in einem einzigen Jahr auf den Verkaufspreis der Produkte aufgeschlagen werden kann. Daß dieses nicht möglich ist, ergibt sich bereits aus der Tatsache, daß der Verkaufspreis bei kostspieligen Anlagegütern viel zu hoch würde, um überhaupt noch einen Absatz des Produktes gewährleisten zu können. Auf der anderen

Seite wäre es mehr als unlogisch, einen Produktionsfaktor, der eine Lebensdauer von mehreren Jahren besitzt, bereits in einem einzigen Jahr zu den Produktionskosten rechnen zu wollen. Das Ziel des Unternehmens (Reederei) besteht darin, den gesamten Einstandspreis der Anlagegüter (Schiffe) bis zum Ende der Nutzungsdauer zurückzugewinnen, um dann eine Ersatzbeschaffung vornehmen zu können. Dieser Zielsetzung wird dann entsprochen, wenn die wirtschaftliche oder technische Nutzungsdauer der jeweiligen Maschine geschätzt wird und wenn daraufhin der auf das einzelne Jahr entfallende Betrag des Anschaffungspreises ermittelt wird. Diesen Betrag, der den „Verbrauch oder die Wertminderung“ eines Anlagegutes in einem bestimmten Geschäftsjahr angibt und der Jahr für Jahr bis zum Ende der Lebensdauer eingenommen werden muß, bezeichnet man als Abschreibung. „Abschreiben“ heißt daher eigentlich nichts anderes als die Kosten der Anlagegüter auf die einzelnen Lebensjahre zu verteilen mit dem Ziel, am Ende der Lebensdauer eine Ersatzbeschaffung vornehmen zu können.

## Verfahren der Abschreibung

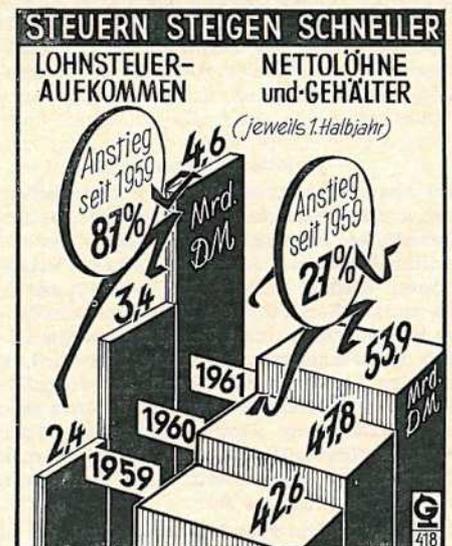
In der Praxis unterscheidet man verschiedene Formen und Verfahren der Abschreibungen. Aufgabe der bilanzmäßigen Abschreibungen ist es, das Vermögen eines Betriebes zu erhalten und hierbei auch besonderen Verhältnissen wie beispielsweise dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Die kalkulatorischen Abschreibungen dagegen dienen der Ermittlung der Selbstkosten und vor allem der Einrechnung der auf die Lebensjahre verteilten Kosten der Anlagegüter in den Preis. Von dem Abschreibungsverfahren her gesehen ist die lineare Abschreibungsmethode die einfachste und gebräuchlichste Form. Bei diesem Verfahren werden die Anschaffungskosten durch die Zahl der Nutzungsjahre dividiert, so daß sich für jedes Geschäftsjahr ein gleichmäßiger Abschreibungs-

betrag ergibt. Das Wesen der degressiven Abschreibung besteht dagegen darin, die ersten Jahre der Lebensdauer des Anlagegutes abschreibungsmäßig stärker zu belasten als die folgenden.

## Auswirkungen

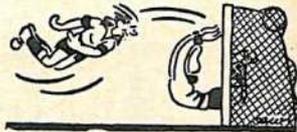
Unabhängig von dem jeweils angewandten Abschreibungsverfahren wirken sich die Abschreibungen ganz generell in einer Verminderung des Gewinns des Unternehmens aus. Je höher die Abschreibungen desto niedriger der Gewinn. Bei zu niedrigen Abschreibungen kann es sogar möglich sein, daß ein sonst entstandener Verlust vermieden wird. Für die Wirtschaftslage der einzelnen Unternehmungen sind die steuerlichen Abschreibungsbestimmungen von entscheidender Bedeutung. Durch vermehrte Abschreibungen werden nicht nur die Gewinne, sondern auch die Steuerbelastung der Unternehmen erheblich reduziert. Eine steuerliche Abschreibungsvergünstigung, wie sie beispielsweise den englischen Reedereien mit der „investment allowance“ zugestanden wird, wirkt sich im Endeffekt daher ebenso aus wie eine direkte finanzielle Unterstützung des Staates. Aus diesem Grunde führen auch in der Seeschifffahrt die vielfachen Abschreibungsvergünstigungen der Reedereien im Ausland zu einer erheblichen Verzerrung des Wettbewerbs auf den Frachtmärkten.

## Heimliche Steuererhöhung



Jahr für Jahr werden die Steuerzahler der Bundesrepublik mit einer heimlichen, aber außerordentlich kräftigen Steuererhöhung bedacht. Die Summe aller Löhne und Gehälter lag nämlich im ersten Halbjahr 1961 um 27 Prozent, das Lohnsteueraufkommen aber um 87 Prozent höher als im ersten Halbjahr 1959. Freilich, diese „heimliche“ Steuererhöhung ist durchaus rechtmäßig; denn nach dem Einkommensteuergesetz werden höhere Einkommen stärker geschöpft als niedrige. Der Staat gewinnt also bei jeder allgemeinen Einkommenserhöhung mehr als seine Bürger.

# Sport an Bord



Dem Geleitschutz von Handelsschiffen dient das Geleitboot „Augsburg“ (2100 I), das am 7. April 1962 am Ausrustungskai der Stülckenwerft in Dienst gestellt wurde. Innerhalb dieser Klasse zählen diese Boote zu den modernsten Kriegsschiffen der Welt.

## Flottenumschau

### Neubauten

Zwischen Ende März und Anfang Mai dieses Jahres wurden für die Bundesmarine das Schnelle Minensuchboot „Waage“, der Tender „Elbe“, das Küstenwachboot „Vineta“, das Geleitboot „Augsburg“ und das Uboot „U 2“ in Dienst gestellt. Von Stapel liefen zwei Schnellboote und ein Schnelles Minensuchboot.

Die „Augsburg“ ist das dritte im Dienst befindliche Schiff der Serie von sechs Geleitbooten, die als „Köln-Klasse“ bezeichnet wird. Die Boote sind an ihrem breiten, schrägstehenden Schornstein, der einen trichterartigen Aufsatz hat, leicht zu erkennen.

### Schulschiffe

Das Segelschulschiff „Gorch Fock“ hat Mitte April Santa Cruz auf Teneriffa angelaufen und soll vom 7. bis 14. Mai in New York liegen. Es wird rechtzeitig zum Beginn der Kieler Woche wieder in seinem Heimathafen zurück erwartet. Die Schulfregatten „Hipper“ und „Graf Spee“ haben Ushuaia und Punta Arenas angelaufen und nach einer Fahrt durch die Magellan-Straße und die patagonischen Fahrwasser bis zum Golf von Penas der Hafenstadt Valparaiso einen siebentägigen Besuch abgestattet.

### Flottenbesuche

Vom Monat Mai ab ist wieder mit stärkerem Besuch fremdländischer Kriegsschiffe in unseren Häfen zu rechnen. Von einem aus elf Schiffen bestehenden amerikanischen Flottenverband laufen Anfang Mai ein Flugzeugträger, zwei Zerstörer, ein Uboot und ein Tanker in Kiel ein, je drei Zerstörer suchen Lübeck und Flensburg auf. Ende Mai wird in Hamburg ein großer Verband der französischen Mittelmeerflotte erwartet, der aus dem erst kürzlich zur Flotte getretenen neuen Flugzeugträger „Clemenceau“, dem modernen Führungskreuzer „Colbert“, drei Zerstörern und drei Fregatten besteht.

Zur Kieler Woche vom 17. bis 24. Juni, die in diesem Jahr auf ein 80jähriges Bestehen zurückblickt, werden 26 Schiffe aus neun Nationen erwartet. Unter diesen Besuchern sind mehrere Segelschulschiffe, u. a. der norwegische Dreimaster „Christian Radich“, berühmt aus dem Film „Windjammer“, und der schwedische Schoner „Gladen“.

### US-Marine

Das US-amerikanische Kriegsschiffbauprogramm für das Haushaltsjahr 1962, in dem die Absichten für Neubauten und Umbauten festgelegt wurden, gibt einen Einblick in die

## MS „Sabratha“ tritt den Ball von Tunis bis Alexandrien

Anknüpfend an einige recht schöne Erfolge des Jahres 1961 gelang es uns auch in diesem Jahre, schon nach dem ersten Spiel einen Sieg mit an Bord zu nehmen.

Gegen eine recht gut aufspielende Mannschaft der „Marmara“ gelang uns in Antwerpen ein schöner 4:0 Erfolg. Entscheidend für das Spielgeschehen war die wohl etwas bessere Kondition unserer Elf.

Im zweiten Spiel trafen wir in Tunis auf die Mannschaft der „Auriga“. Diese Mannschaft hatte erst wenig zusammengespielt. Mit großem kämpferischen Einsatz gelang es ihr, uns ein 1:1 abzugeben. Dieses Spiel wurde zu einem kleinen Dämpfer für einige von uns, die schon mit einer leichten Überheblichkeit auf den Platz gekommen waren. Eine anschließende Spielbesprechung gab uns eine Menge wertvolle Erkenntnisse, die wir im nächsten Spiel gegen die „Phönizien“ auswerteten. Trotz erhöhten Temperaturen in Tripoli wurde es zu einem großen 11:0 Erfolg für uns.

Voller Erwartung sahen wir nun den nächsten Spielen entgegen. Dann würde es sich zeigen, ob sich die bisherigen Erfolge fortsetzen ließen. In Tobruk gelang es uns, ein Spiel gegen eine Landmannschaft zu bekommen. Gegen diese Ballartisten hatten wir kaum eine Chance. So lautete die Devise für uns kämpfen und nochmals kämpfen. Mit einer 3:1 Niederlage wurden wir dafür belohnt — es hätte schlimmer kommen können. Auch dieses Spiel gab uns wieder eine Menge wertvoller Anhaltspunkte, die uns ein durchaus gerechtes Unentschieden 1:1 gegen eine ägyptische Landmannschaft in Alexandrien einbrachten. Wenn auch die beiden letzten Spiele recht anstrengend waren, so ließ doch keiner unserer Mitspieler den Kopf hängen. Die Vorfreude auf neue Spiele und damit vielleicht neue Erfolge beherrscht weiterhin sämtliche Mannschaftsmitglieder. Peter Meyer

## MS „Steckelhörn“ top-fit trotz Treibhausklima

Vier Spiele gewonnen, eins unentschieden, eins verloren! Dies bei der 31. Westafrika-Reise. Obwohl kaum Trainingsmöglichkeiten vorhanden waren, zeigte sich die Schiffsmannschaft stets in einem rasant-flüssigem Lauf. Kleine Deckungsfehler waren nicht immer zu vermeiden, wurden jedoch glatt von dem zügig angreifendem Sturm überspielt. Ja, — zeitweise spielte unser Sturm nur noch vor dem gegnerischen Tor und die eigene Verteidigung gab als „Nachschub“ weit über die Mittellinie dem gegnerischem Feld auch noch ihre Stoßkraft zu spüren!

Alle Spiele wurden in den Tropen absolviert und Westafrika mag nicht die beste Kondition für eine Mannschaft bedeuten, die hier im feuchtdunstigen Treibhausklima nicht nur fast alle Gegner schlagen konnte, sondern immer top-fit auf der Höhe war!

Dazu kommt, daß das Team überhaupt nicht

ingespielt war (bei jeder Reise wechseln 30 bis 40 Prozent der Mannschaft) und nur mangelhaft mit Sportzeug ausgerüstet war. Sie standen zum ersten Male auf dem Platze, spielten sich das erste Mal zu und es dauerte oft nur wenige Minuten bis der Ball dort saß, wo man ihn hinhaben wollte: Im gegnerischen Tor!

Sportlich eingestellt bis zum letzten Mann, dürfen wir sagen, denn selbst der Kapitän spielte mit und auch der Moses gab sein Bestes! Schwerster Gegner: „Ultramarin Billa“, Portugies. Guinea! Eine Mannschaft der Meisterklasse, die selbst schon in Europa ihr Debut gab und auch auf bundesdeutschem Boden stand. Schnell, flink und wendig beherrschten die „Ultramariners“ alsbald das Feld, nicht zuletzt durch ihren portugiesischen Style! So bekamen wir hier 8:4 aufgepackt. Vielleicht hätte es ein knapperes Ergebnis gegeben oder sogar ein verdientes Unentschieden, hätten wir einen weniger und flinkeren Torwart gehabt. Der Applaus der weit über 1000 Zuschauer im Stadion Bissau gab nicht nur die anfeuernde Geräuschkulisse, sondern auch Zeugnis von einem harten Spiel mit einem noch härteren Gegner! Applaus für beide Seiten!

Kaum das entsprechende und notwendige Sportzeug am Körper, wurde oft barfuß und auch in den klobigen Maschinenschuhen gespielt. Nicht selten flog der Schuh dem Ball nach und landete gleichfalls im Tor!

Das Spiel gegen den Franzosen „Cote du Nord“ in Burutu endete mit 6:1 für uns, obwohl auch die Franzosen sehr schnell und zügig spielten. Am nächsten Tag tauchte ein neuer Dampfer auf: „London“, ein Däne. Darauf der Alte: „Macht den schnell auch noch fertig, daß er nicht erst auf dumme Gedanken kommt!“ Gesagt, getan und am Schluß bekamen die Dänen tatsächlich ihr 11:0 aufgesackt!

Das Spiel gegen den Holländer „Gabonkust“, in Douala ausgetragen, endete mit 3:0 für uns. Dazu stellte freundlicherweise das dortige Militär ihren Sportplatz an der Kaserne zur Verfügung! Dafür nochmals unseren besonderen Dank.

Zu Anfang unserer „Spielsaison“ stellte der Kapitän für jedes gewonnene Spiel eine Kiste Bier zur Verfügung. Da die Erfolgserie aber nicht abriß, wurde ihm das bald leid und das Bier blieb aus. Dafür stiegen aber die Tore und das war uns gleich lieb. Unter anderem wurde gegen zwei Reederei-Schiffe gespielt. Einmal gegen „Stintfang“ in Abidjan (3:1) für uns und einmal gegen „Steinhöft“ in Lagos/Nigeria. Aber hier wollten sich beide Mannschaften nichts vergeben. Nach äußerst erbittertem Ringen 0:0. Die Mannschaften beiderseits ziemlich fertig, aber auch beide gleichfalls top-fit und gleich stark auf der Höhe.

Letzte Depesche: „Steckelhörn“ — „Dorington Court“ = 5:0! — ausgetragen am 27. 3. 62 in Conakry/Guinea. — Ausblick: Wo ist der nächste Gegner?

R. N. Heyrich, F.O.  
Fortsetzung Seite 15

derzeitige Entwicklung der Flotte. Im Neubauprogramm sind genannt: 13 modernste Uboote, 7 Lenkraketen-Fregatten, ein Lenkraketen-Begleitschiff, 3 Begleitzerstörer, 4 große Landungsfahrzeuge, ein Uboots-Tender, ein Nachschubschiff, zwei Forschungsschiffe, ein Vermessungsschiff und ein Tragflächen-Ubootsjäger. Für den Umbau und eine Modernisierung sind vorgesehen: 14 Zerstörer der Fram-Klasse, 6 Uboote der Guppy-Klasse sowie mehrere Hilfsschiffe.

Der weitaus größte Teil der Schiffe dieses aus 36 Neubauten und 22 Umbauten bestehenden Programms dient hauptsächlich der Ubootsabwehr. Für amphibische Zwecke sind vier Neubauten vorgesehen, für Forschungszwecke vier Neubauten und ein Umbau, für die schwimmende Versorgung zwei Schiffe. Die Flugzeugträger, die bisher und sicher auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Neu- und Umbauprogramm spielen, erscheinen zufällig im Haushaltsjahr 1962 nicht. — R —

## In den Kordilleren: Kreuze statt Warnschilder

*Wir machten am Morgen des 18. März in Matarani fest. Es war ein herrlicher Sonn(en)tag und geradezu geschaffen, eine „Expedition“ in das Innere des Landes zu unternehmen.*

Gegen 10 Uhr brachen wir auf. Einschließlich unserer beiden Passagiere waren wir neun Personen in dem VW-Bus von unserer Agentur. Es ging in vierstündiger Fahrt durch die Küsten- und Mittelkordilleren. Man soll aber nicht etwa glauben, daß es genau so ist, als wenn man in Deutschland „mal eben“ 160 Kilometer von Hamburg nach Hannover zurücklegt. „Mal eben“ stimmt zwar, denn die Ortschaften hier weit auseinander, und was für den Bremer sein Blumenthal ist, bedeutet für die Bewohner Arequipas Mollendo oder Matarani.

Wenn man diese Strecke zurücklegt, darf man auch keine Vergleiche mit Gebirgsstraßen in Bayern ziehen. Gewiß, die hiesigen Straßen sind bestens asphaltiert und weisen zwei Fahrbahnen auf. Aber dennoch würde einem hochzivilisierten Autofahrer hier „der Hut hochgehen“. Warum? Nun, in Europa findet man Schilder mit der Aufschrift „Steinschlag“, „Haarnadelkurve“, „Achtung“ oder „Nicht überholen, schmale Fahrbahn“. Hier gibt es keine Schilder; dafür hin und wieder ganze Felsen, die von oben kommen. Überholen ist natürlich auch Glücksache und die Kurven gehören zu dieser Straße wie die Butter zum Brot. Absicherungen, etwa weiße Geländer, Mauern oder weiß getünchte Steine sucht man vergebens, wo sich der Abgrund dem Beschauer „eindeutig“ zeigt. Die einzige Warnung sind die zahlreichen Kreuze am Straßenrand. Sie sprechen ihre eigene Sprache, denn jedes Kreuz bedeute „Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang“.

Umgeben von Felsen, Steinen, Sand und Geröll schlängelte sich unser Bus die kurvenreiche Strecke, z. T. halbsbrecherisch steil, durch die erste Gebirgskette.

Als wir aus der letzten Kurve in die Hochebene hineinrollten, bot sich unseren Augen ein phantastisches Bild.

In etwa 60 Km Tiefe und in unübersehbarer Breite dehnt sich die wüstenähnliche Landschaft aus. Kein Baum und kein Strauch weit und breit. Lediglich die nach Arequipa führende Chaussee zieht sich schnurgerade durch die Wüste. Sonst nur Steine, Sand und nochmals Sand.

Im Verlaufe dieser Wüstenfahrt glaubten wir, am Horizont hier und dort Wassertümpel zu sehen. Aber wir hatten uns geirrt, denn diese vermeintlichen Wassertümpel waren flache Wanderdünen, die sich sichelförmig ganz langsam in eine bestimmte Richtung fortbewegten. Wir durchfuhren zwei kleine Ansiedlungen, die wohl nur entstanden waren, weil an der einen Stelle die Pan-Americana nach Lima abzweigt und an der anderen die Strecke nach Arica (Chile). Hotels in herkömmlicher Art sahen wir dort nicht. Lediglich jeweils eine Tankstelle und einige dürftig zusammengegelte Bretterbuden mit einer kümmerlichen Gastwirtschaft.

Wir tankten unseren VW-Bus. Sofort erschienen kleine Indios und boten undefinierbare Geduldspiele für den Magen an.

Nach einer Gesamtfahrzeit von zwei Stunden erreichten wir die Mittelkordilleren. Auch hier wieder Steine, Sand und Geröll. Keine Vegetation, nur vereinzelt schmutzig-grüne Kakteen.

Unser Wagen, mit 9 Personen besetzt, quälte sich eine lange, stets ansteigende und später noch sehr kurvenreiche Strecke im zweiten Gang hinauf, bis wir fast zum Stehen kamen. Umschalten! Dann ging es wieder und im ersten Gang schlichen wir weiter, um endlich den höchsten Punkt unserer Tour in 3500 m Höhe zu erreichen. Aber noch immer waren

wir von Geröll und Sand umgeben. Erst etwa 10 Kilometer vor Arequipa konnten wir in das Tal des Chachani hinunterschauen. Es war nach dieser Fahrt eine Augenweide besonderer Art: Das grüne Tal, auf der anderen Seite die steilen Hänge gekrönt von schneebedeckten Gipfeln der Kordilleren, schließlich die Stadt Arequipa am Fuße des erloschenen Misti-Vulkans. In sausender Fahrt ging es talwärts. Aber selbst nach Überwindung der beiden Kordilleren mußte noch mit Vorsicht gefahren werden, denn in Peru gibt es keine „beschränkten“ Bahnübergänge, sondern lediglich ein arg verbeultes Hinweisschild und eventuell mal eine Ampel, die aber leider just in dem Augenblick defekt sein könnte, in dem ein Zug donnernd die Straße überquert.

Wir hatten Arequipa erreicht und machten vor dem Mittagessen eine kleine Stadtrundfahrt. Die Straßen sind sehr eng und größtenteils „Einbahnstraßen“. Bei Gegenverkehr wäre es kaum möglich, sich durch diese Schläuche hindurchzuarbeiten. Verwundert waren wir, hier eine Straßenbahn vorzufinden. Sie ist zwar uralt und gebrechlich, tut aber nach wie vor ihre Dienste. Manchmal soll es allerdings vorkommen, daß die aus San Francisco stammenden Wagen eine Kurve zu schnell passieren, weil die Bremse nicht einwandfrei arbeitet. Dann kippt sie eben um. Es gibt leichten Blech- und Glasschaden, der Wagen wird wieder auf die Beine gestellt und fährt mit etwas Verspätung weiter. Kein Problem!

Die Stadt selbst stammt nicht aus der Inka-Zeit, sondern wurde vor einigen 100 Jahren von den Spaniern gegründet. Es ist daher auch nicht verwunderlich, daß die Bauten den typisch spanischen Kolonialstil aufweisen. Jeder lebt hier sein eigenes Leben, und zwar ganz beschaulich und ohne Hast.

Die Indio-Frauen tragen ihre Kleinkinder meist in ein Tuch gewickelt auf dem Rücken. Als wir unser richtiges Fotomodell — Motiv — entdeckten, stellten wir allerdings fest, daß der Säugling gerade Essenszeit hatte. Die Indio-Mami schwenkte ihr Bündel kurzerhand nach vorn und gab — völlig unbekümmert ob der Umwelt — dem Kleinen die Brust. Man soll niemanden beim Essen stören.

Die langsam nach Westen wandernde Sonne mahnte uns, den Heimweg anzutreten, denn es ist nicht zu empfehlen, nachts die in den Kordilleren recht kurvenreichen Straßen zu befahren. Zu oft kommt es vor, daß ein Fahrer von Gegenkommern geblendet wird, eine Kurve verfehlt und an den Felsen zerschellt. Wir hatten ja nicht die Absicht als „Kreuz am Wegesrand“ in den Kordilleren stehen zu bleiben.

Während der Heimfahrt stoppten wir kurz und ließen noch einmal den Anblick der in der Abendsonne liegenden Kordilleren mit ihren schneebedeckten Gipfeln auf uns wirken. Wir werden dieses Bild nie vergessen.

Nach zweieinhalb Stunden — wiederum nervenkitzelnder Strecken und Kurven — erreichten wir wohlbehalten gegen sieben Uhr Matarani und somit unsere „Buntstein“.

Es war in jeder Beziehung ein einmaliger Ausflug. Einmalig, weil Seeleute selten so weit ins fremde Landesinnere vordringen und einmalig wegen des so überaus reizvollen Kontrastes zwischen See und Hochgebirge. Eine gezackte Linie am Horizont oder eine unzugängliche von der Küste aufsteigende Felswand, viel mehr ist es doch nicht, was unsere Bordperspektive sonst von Hochgebirgen bietet. Wir aber durften einmal erleben, wie es da oben ist.

Peter Schümann.

## FRAUEN IN ALLER WELT



Einkaufsbummel in Arequipa

### Ein Pfund Frau kostet 90 Pfennige

Nicht nur bei den Weißen werden die Ehesitten revolutioniert, auch bei den Wagandas gehen reformerische Bestrebungen um. Die Wagandas sind ein den Bantu-Negern zugehöriger Stamm im ostafrikanischen Uganda, sie selbst nennen sich Bal-Ganda, sie sind Feldbauern. Bei den Wagandas kostet eine Frau, schlicht um schlicht, vier Rinder, wer von guter Sitte ist, legt noch etwas dazu, einen Spiegel, eine Taschenlampe, ein Messer, was man so hat. Man kann das Stück Frau wieder verkaufen, an den Herrn Nachbarn, der in den Silberminen gearbeitet hat und mit einem blitzblanken Zylinderhut nach Hause kam. Zylinderhut gegen Frau, ein sauberes Geschäft. Die Jüngeren wollen den Handel vereinfachen. Wenn der Schwiegervater an die zehn Kilometer entfernt seine Hütte bewohnt, ist es beschwerlich, vier Rinder hinüberzutreiben, zumal sie an Qualität nicht gewinnen dabei. Junge Waganda schlagen darum vor, man möge die Frauen an Ort und Stelle wiegen, nach Knusprigkeit schätzen und begutachten, ob sie arbeitsfähig und unberührt sind, und man möge sie dann einklassifizieren. Über den Wert eines Pfundes Frau ist man sich noch nicht einig, wahrscheinlich wird er so um neunzig Pfennige liegen. Allerdings sollen altüberlieferte Bräuche bewahrt werden. Wer viele Rinder hat, soll sich viele Frauen kaufen dürfen, stellt der Ehemann nach der Hochzeit Mängel an der Frau fest, soll er sie dem Häuptling zuführen dürfen, der entscheidet, ob die Einwendungen berechtigt sind oder nicht, bekommt die Frau in Jahresfrist kein Kind, darf der Mann sie zurückgeben und seine Rinder fortholen, stirbt er allzufrüh, wird der Sohn Besitzer der Frau, ist es dessen Sache, ob er sie behalten oder weiter verhandeln will.

top

# Auf den Spuren Jack Londons

Es ist interessant und reizvoll, nach einer längeren Zeitspanne den Spuren berühmter Menschen zu folgen; besonders in unserer schnellebigen Zeit. Ein halbes Jahrhundert zurück zu sehen, flößt schon das Gefühl ein, eine unendliche Zeit sei vergangen. Schnell verwischen die Jahre die Spuren, die bei Schriftstellern zumeist nur noch in den Bibliotheken auffindbar sind.

So kam einem Hamburger, zu dessen Lieblingsschriftstellern Jack London zählt und den der Broterwerb an die Küste Kaliforniens verschlagen hat, im Jahre 1959 die Lust an, einmal einen Trip in jene Landschaft zu unternehmen, in der Jack London lebte und arbeitete und die durch seine Erzählungen und Romane auch in Europa, besonders nach dem ersten Weltkrieg, bekannt wurde, d. h. nach San Franzisko-Oakland und Glen Ellen im Sonomatal im Kalifornischen Bergland.

Jack London hat um die Jahrhundertwende so etwas wie eine Literaturrevolution in Amerika in der Form der Kurzgeschichte für jedermann hervorgerufen, besonders mit seinen Alaskageschichten, für die er das Material 1897 in Alaska gesammelt hatte, statt Gold zu finden. Und diese Geschichten brachten ihm in seiner Berufs-Schriftstellerlaufbahn 1899–1916 mehr Gewinn, als je ein Goldsucher in Alaska erzielte. Daß er sehr viel Seemannsgarn mit seiner besonderen Erzählerkunst spann, ist begründet in seiner Jungen- und Jünglingszeit, wengleich er eine wirkliche Jugend nicht kennen lernte.

Jack London war der geborene Seemann. Und wenn A. Holitscher 1928 im Vorwort zu Jack London von Ch. London schrieb, daß Skandinavier, Russen und Deutsche in ihm ihren Lieblingsschriftsteller erblickten, so traf das sicherlich für die Generation vor und nach dem ersten Weltkrieg zu. Viele Millionen Menschen in der Welt waren in jenen Jahren seine Leser. Jack London, der als Junge schon ein guter Kleinbootsegler war, als Sechzehnjähriger eine eigene Schaluppe besaß und als Siebzehnjähriger als Matrose auf einem 80-Tonnen-Dreimastschoner in der Beringsee und im Japanischen Meer Dienst getan hatte, der später als sein eigener Kapitän und Steueremann während einer zweijährigen Kreuzfahrt im Stillen Ozean und in der Südsee seiner Abenteuerlust frönte, konnte zu seinen Lesern auch die Leseratten unter den Seeleuten der ganzen Welt zählen. Er war ein anerkannter und erfolgreicher Erzähler von Seegeschichten. Es mag hier nur an die bekannteste, „Der Seewolf“, 1904 der Bestseller Amerikas, an die „Meuterei auf der Elsinore“ sowie an die „David-Grief“-Serie aus der Südsee erinnert werden.

\*  
An einem schönen kalifornischen Septembermorgen führen wir mit unserem VW aus Los Angeles heraus auf die Straße Nr. 101, immer an der Küste entlang, San Francisco zu, ein prachtvoller Weg von etwa 700 km Länge. Hohe Klippen mit rauschender Brandung, Öltürmen ins Meer hinaus gebaut, Berge, die vom Ozean unmittelbar aufstiegen, wunderschöne grüne Hügel, wie englische Parks mit uralten Eichen, die wuchsen und gefallen waren, so, wie es von der Natur aus vorbestimmt war.

50 km vor San Francisco, in San José, übernachteten wir in einem Motel. Am anderen Morgen sahen wir uns im herrlichen Frühsonnenschein, umrahmt von riesigen Tomatenfeldern, auf denen die Feldarbeiter, Mexikaner und Neger, ernteten.

Wenig später waren wir wieder auf der Autostraße und fuhren bald durch die ersten Industriestädte von San Francisco. Der erste Eindruck, wie wohl bei allen Riesenstädten der Welt: nicht gerade großartig.

Vor dem sehr eindrucksvollen Operngebäude San Franciscos frühstückten wir erst einmal und fuhren dann quer durch die Stadt zur Golden Gate Brücke. Auf der anderen Seite der Brücke bot sich uns eines der schönsten Bilder der Stadt, und wir genossen es sehr.

Am Nachmittag fuhren wir über Oakland, der Stadt, in der Jack London aufwuchs und die er, obwohl (1876) in San Francisco geboren, als seine eigentliche Vaterstadt bezeichnete, hinaus in die Landschaft hinein und suchten uns ein Motel, von dem aus wir anderntags unsere Forschungsreise antreten wollten.

Oakland, auf der gegenüberliegenden östlichen Seite der Bai von San Francisco gelegen, fanden wir nicht sonderlich aufregend und auch nicht sehr sauber. Die Stadt hat zwar auch ein sehr beachtliches Geschäftszentrum, ist jedoch überwiegend in den Teilen, von denen Jack London spricht, und das sind die Stadtteile, die nahe der Bay liegen, eine Arbeiterstadt mit einer beachtlichen Negerbevölkerung. Bei unserer Fahrt quer durch die Stadt berührten wir auch schöne Wohngegenden und sahen die bemerkenswerte Universität.

Für unseren Abendbrotstisch im Motel versorgten wir uns an der zwar durch seine Fischlokale berühmten, in unseren Augen jedoch nicht sonderlich aufregenden Fisherman's Wharf in San Francisco an einem Stand mit einer lebenden Krabbe von ca. 1 kg Gewicht, die vor unseren Augen in einem Salzwasserbottich gekocht wurde. Dazu 1/2 kg Langusten, ein frisches italienisches Brot, Butter und kalifornischen Wein. Damit hatten wir ein Festessen auch für Hamburger Begriffe. Daß auf der Fisherman's Wharf auch die üblichen Touristen-Reiseandenken — Gipsfiguren, die wohl den Heiligen Franziskus darstellen sollten — angeboten wurden, versteht sich.

Während der Tagesfahrt, unserem Ziel entgegen, hatten wir uns natürlich viel über den Menschen und Schriftsteller Jack London unterhalten. Dabei hatten wir uns die erwähnte Lebensbeschreibung dieses ungewöhnlichen und außergewöhnlichen Kaliforniers und die objektiv geschriebene Jack London-Biographie von seinem Landsmann Irving Stone von 1938, die 1949 auch in deutscher Sprache erschien, ins Gedächtnis zurückgerufen. Er war nach

dem Urteil von Zeitgenossen ein liebenswerter Mensch und eine romantische Figur. Seine erfolgreiche literarische Laufbahn ließ auch in geschäftlicher Hinsicht nichts zu wünschen übrig. Stone gibt an, daß Jack London als Schriftsteller (also in 16 Jahren) gut eine Million Dollar verdient hätte, daß aber die Honorare ihm schon nicht mehr gehörten, wenn er sie erhielt. Sein Mangel an praktischem Sinn wird durch seine Stiefschwester Eliza Schephard-London, die ihm während seines Lebens am nächsten stand, bestätigt. Nach ihren Angaben verwendete er die Hälfte seiner Einnahmen für andere (oft Unwürdige), ein Sechstel für überflüssige Arbeiten. Man muß die Kaufkraft des Dollars von vor einem halben Jahrhundert berücksichtigen, um trotz nicht selten geübten Boykotts seine finanziellen Erfolge ermessen zu können.

Der stille Größenwahn, der nach Ansicht von Amerikanern in jedem Kalifornier stecken soll, in Jack London zeigte er sich jedenfalls und verführte ihn zu unsinnigen Ausgaben, ganz besonders für seinen Grundbesitz, den er oberhalb von Glen Ellen — 1500 Morgen — nach und nach kaufte und in den er eine Viertel Million Dollar investierte, zu einem erheblichen Teil fehlinvestierte. Er beschäftigte zeitweilig bis zu hundert Arbeiter für seine Pläne und hielt sich für den Retter der heimatischen Landwirtschaft. Dabei erhielt er für jeden auf dem Gut ausgegebenen Dollar einen Gegenwert von 25 Cent. Man muß dieses alles vor dem Hintergrund sehen, daß Jack London 1913 der volkstümlichste und höchstbezahlte Schriftsteller der Welt war.

Eine glückliche Jugend hatte er nicht gehabt. Erst in seinem achten Lebensjahr konnte er sein erstes gekauftes Unterhemd anziehen. Zehn Jahre alt, mußte er für den Unterhalt der Familie mit eintreten, indem er vor Beginn des Schulunterrichts Zeitungen austrug und danach Abendzeitungen verkaufte. Auch sonst mußte der Junge jede Gelegenheit wahrnehmen, ein paar Cents zu verdienen. Mit 13 Jahren verließ er die Oakländer Volksschule, mit 14 Jahren arbeitete er als jugendlicher Fabrikarbeiter 10 und mehr Stunden am Tag, die Stunde für 10 Cents. Schwere und stumpfe Arbeit, mit der er in den nächsten Jahren noch öfter für den Unterhalt der Familie beitragen mußte, haßte der junge London. Zwischenzeitlich wurde er Austernräuber in der Bucht von San Francisco, danach ging er zur Fischereipolizei und mit Beginn seines 17. Lebensjahres heuerte er als Bootsruderer und Matrose auf einem heimatischen Robbenfänger an. Danach wieder Fabrikarbeiter und, nachdem er wieder genug von schwerer Arbeit und kaum Arbeit finden konnte, ging er trampen. Das war 1894, zur Zeit einer großen Arbeitslosigkeit. Er bereitete sich selbst für die Aufnahmeprüfung der Universität vor, die er mit 21 Jahren bezog, aber bald wieder aufgeben mußte, weil die Familie wieder seine Hilfe benötigte.

Die Goldfunde in Alaska 1896 veranlaßten ihn 1897, ebendort auch sein Glück zu versuchen. Dieses Abenteuer mußte er, an Skorbit er-

krankt, vorzeitig abrechen. Er mußte immer wieder Gelegenheitsarbeit verrichten.

Vorstufe zu seiner Schriftstellerei war ein Preisausschreiben für eine Novelle, das er als 17jähriger gewann. Auch Aufsätze für ein literarisches Schülermagazin schrieb er. Seine Versuche, als Schriftsteller eine Existenz zu finden, scheiterten vorerst, aber trotz ständiger Not strebte er diesem Ziel weiter zu. Er las und lernte in seinen Jünglingsjahren immerzu, wenn er nicht arbeiten und schlafen mußte.

1899 kann als das Jahr angesehen werden, in dem Jack London mit einer alaskischen Erzählung, für die er 5 Dollar erhielt, als Berufsschriftsteller begann. Er war jetzt 23 Jahre alt und hatte sich bislang noch keinen neuen Anzug kaufen können. In diesem ersten Jahr verdiente er als Schriftsteller monatlich 10 bis 15 Dollar. Der große Umschwung trat zur Jahrhundertwende ein. In wenigen Jahren entwickelte Jack London sich zum Meister der amerikanischen Kurzgeschichte und zum führenden jungen Schriftsteller in den Vereinigten Staaten. Seine sozialistischen Anschauungen, verständlich durch Erfahrungen, Beobachtungen und Erlebnisse seit seinem 10. Lebensjahre, halfen ihm, bekannt zu werden und die Schlagzeilen der Tageszeitungen zu erobern.

Jack London kann heute schon als Klassiker der Abenteuer-Erzählung bezeichnet werden. Damit soll nicht der Eindruck erweckt werden, als wenn dieser Teil seines Schaffens — seine Leistung in 16 Jahren drückt sich in 50 Bänden (Romane und Erzählungen) aus — etwa den bedeutendsten seiner Literaturschöpfung darstellt. Er war der erste sozialistische Schriftsteller Amerikas und noch ein Jahrzehnt nach seinem Tode (1916) wohl auch der einzige von hohem Rang. Sein Sozialismus konnte bei einem Individualisten, wie er es war, zeitlebens nicht ohne Widersprüche sein. Und seine ihm von Kipling überkommene Auffassung von der Überlegenheit der Weißen Rasse und ihrer Herrscherrolle würde heute sicherlich Widerspruch, und nicht nur bei den Sozialisten und ihren Nachfahren, erregen. Seine Bedeutung als Romanschriftsteller findet wohl ihren besten Ausdruck in dem autobiographischen Roman „Martin Eden“, den sein Biograph J. Stone als den feinsten seiner Romane und einen der größten der amerikanischen Literatur überhaupt bezeichnete. Sein Roman „König Alkohol“ wurde als ein wesentlicher Schrittmacher für das Alkoholverbot in den USA von 1919 angesehen. Die Geschichte eines Hundes, „Wenn die Natur ruft“, wurde an den Universitäten Nordamerikas als Kleinod englischer Literatur geschätzt und kann zur Weltliteratur gerechnet werden.

In der Zeitspanne, in der Jack London seine Abenteuer Geschichten und Romane schrieb, war die Welt der Abenteuer fast vergangen. Es gab aber noch Reste in der Inselwelt des Stillen Ozeans und der Südsee, wo sie sich und auch ihm auf einer zweijährigen Kreuzfahrt mit seiner 13½ Meter langen Jacht „Snark“ noch darboten; ferner bei den Austernräubern und der Fischereipolizei in der heimatischen Bucht von San Francisco sowie als Matrose auf dem 80-Tonnen-Dreimastschoner „Sophie Sutherland“. Auf Große Fahrt, diesmal als Passagier, sollte Jack London zuletzt 1912 mit dem alten Viermaster „Dirigo“ von Baltimore — Cap Horn — Seattle gehen, eine Segelschiffsreise, die 148 Tage erforderte.

Die echten Seeleute dürfte auch heute noch seine bereits erwähnte 27monatige abenteuerliche Reise (1907 bis 1909) von Oakland nach Pearl Harbour/Hawaii — den Marquesas — Taiohan — Paumotuinseln — Tahiti — Bora Bora/Polynesien — Raiatea, Pago Pago — Fidischinseln und Salomon-Inseln interessieren. Dort mußte er die Reise beenden, weil er tro-

penkrank geworden war. Seine Jacht, deren Bau 30 000 Dollar verschlungen hatte, ließ er in Sydney versteigern. Sie erbrachte nur einen Zehntel des Baupreises. Vermutlich hat er die Anregung zu dieser Fahrt aus Kapitän J. Slo-cums Buch „Im Segelboot allein um die Welt“, das noch 2½ Meter kürzer als seines war, geschöpft. Auch die Erzählungen von Stevenson und von Melville, die der 13jährige Jack bei der Vorsteherin der Oakländer Volksbibliothek Ina Coolbrith entlieh, führten ihn dorthin. Neben sich selbst verdankte Jack London Frl. Coolbrith, einer Poeta laureatus von Californien, viel für seinen Werdegang, denn sie war es, die den kleinen Jungen an die Bildung heranführte.

War schon der Bau des Bootes dazu angetan, —und nicht zu Unrecht — das Gespött seiner Landsleute hervorzurufen, so noch mehr die Qualifikation der Reisetelnehmer, der Besatzung, die er sich teils von Verwandten aufdrängen ließ, teils selbst annahm. Zum Steuer-mann der Jacht nahm er einen Verwandten, der von der Hochseefahrt und Navigation keine Ahnung hatte. Der Koch war kein Koch und der Matrose und Maschinist waren Studenten, denen beide Berufe fremd waren. Beim Ablegen vom Kai in Oakland war der 70 PS-Motor schon toter Ballast, die Ankerwinde Schrott. Die Jacht zog Wasser und der Proviant war zum Teil verdorben.

Wie fast immer, wenn Jack London als Auf-traggeber oder Arbeitgeber auftrat, so war er auch hier ausgenutzt und betrogen worden. Er allein besaß die erforderlichen seemännischen Kenntnisse bis auf nautische, und diese

und des Südostpassats für den sicheren Unter-gang gehalten.

Unter Todesgefahren erreichte er jedoch nach 2 Monaten die Marquesas, die Bucht von Tajo-hae. Als er in Tahiti ankam, war er 8 Monate unterwegs. Im Juni 1908 erreichte er die Fid-schiinseln. Wieder mußte er selbst den Schiffer spielen, kreuzte lange im Salomon-Archipel und erlebte die gesuchten Abenteuer.

\*

Für den zweiten Tag hatten wir uns vorge-nommen, in Oakland selbst die in den Bio-graphien erwähnten und mit Jack London ver-bundenen Stätten aufzusuchen. Unser Weg führte uns zunächst zum Hafen, an die Küste, wo Jack London so manches seiner Jugend-abenteuer erlebte. Dort, wo er sich so viel herumtrieb, befindet sich jetzt ein öffentlicher Platz, der nach ihm Jack London Square be-nannt worden ist. Hier fuhr er auch mit der „Snark“ ab. Dann suchten wir die noch in Ori-ginalfassung erhaltene (unser Foto)

„Erste und letzte Chance“ von Johnny HeinoId, zu Jack Londons Zeiten ein Stammlokal der Seeleute, auf. Mit dem Namen wollte sich der Wirt den Passanten, die über eine Zugbrücke kamen und denjenigen, die wieder hinüber-gehen wollten, empfehlen. Dieses Lokal war damals auch Treffpunkt der Austernpiraten und hier war es, wo der 15jährige Jack London von einem älteren Piraten mit geliehenen 300 Dollar dessen Schaluppe „Razzle Dazzle“ kaufte, um sich aus Abenteuerlust für einige Zeit dem zwar verbotenen aber leicht verdie-nenden Austerngang anzuschließen. Dies war seine erste Bekanntschaft mit dem Wirt, der



brachte er sich notgedrungen im Selbstunter-richt beim Steuern während der ersten See-tage im Pazifik bei. Wie er das ohne Seefahrt-schulbesuch fertigbrachte, hat er in einer Er-zählung (Finding One's Way About) mitge-teilt. Daß sein Selbstunterricht erfolgreich war, ist daraus ersichtlich, daß er nach 27 See-tagen den Gipfel des Mauna Kea sichtete und am 28. Reisetag Pearl Harbour erreichte.

Hier jagte er den Verwandten und den Stu-denten von Bord und heuerte zwei Seeleute an. Nachdem er Mitte Oktober 1907 mit Kurs auf die Marquesas unter Segel gegangen war, las er im Segelhandbuch für die Südsee, daß seit Menschengedenken keine solche Fahrt mit einem Segelboot gewagt worden war. Solches Beginnen wurde wegen der Äquatorialstürme

ihm späterhin auch mit kleinen Darlehen unter die Arme griff.

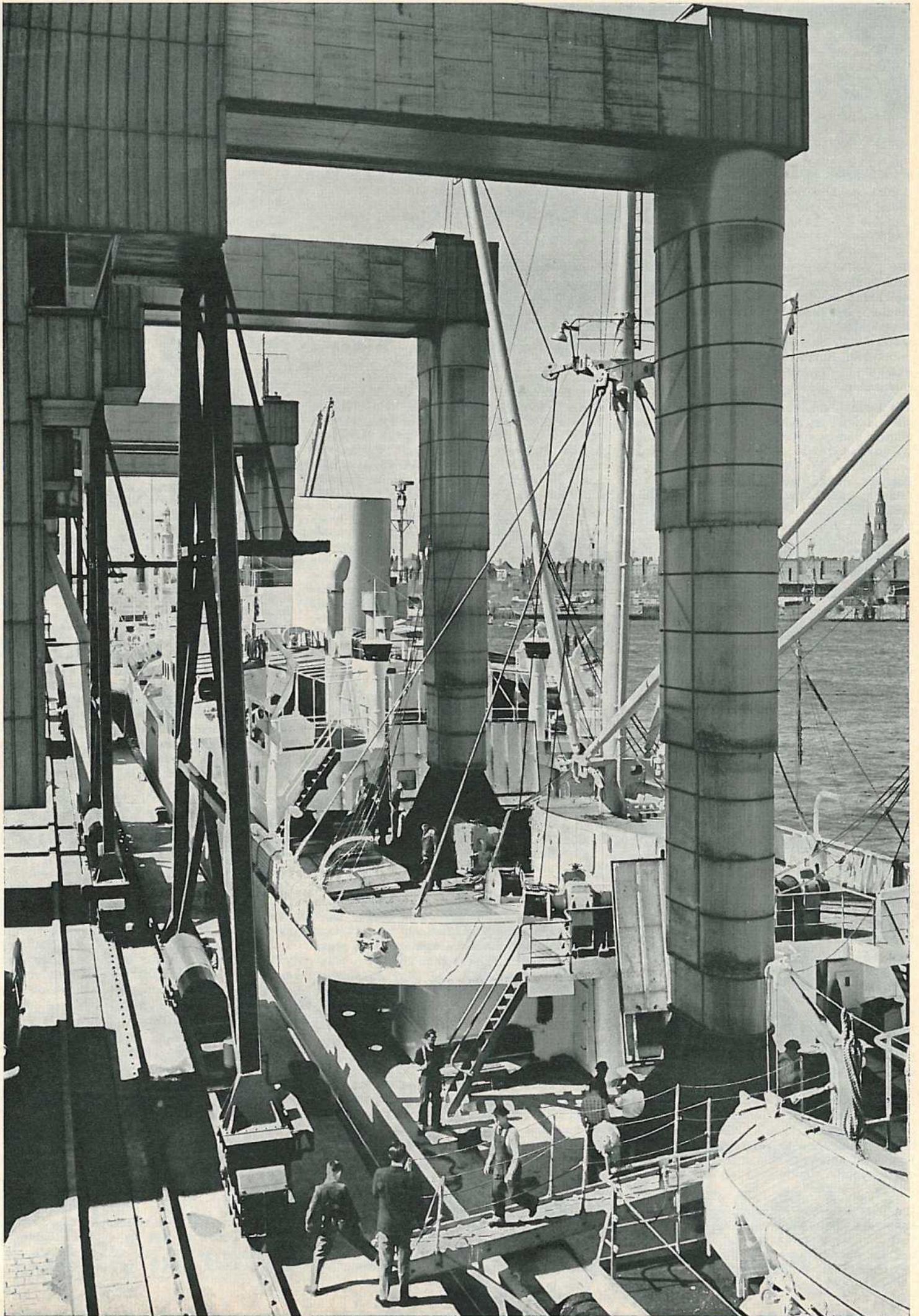
Die winzige kleine Kneipe gehört jetzt dem Sohn. Sie ist noch voll von Andenken an Jack London. Der alte Kanonenofen war noch der-selbe; ebenso waren die alten Stühle, auf die wir uns jetzt setzten, die gleichen, auf denen Jack London oft saß. Nach einem Whisky suchten wir nach der Oakländer Volksbiblio-thek, in der Jack London als Knabe und Jüng-ling ein so häufiger Besucher gewesen war. Wir mußten jedoch zu unserem Bedauern feststellen, daß das Gebäude wegen Baufälligkeit abgeris-sen war. In der an ihre Stelle getretenen moder-nen öffentlichen Bücherhalle fanden wir eine Zeichnung der alten. Was uns aber befremdete,

Fortsetzung Seite 14



Haussafrauen auf dem Markt von Port Harcourt in Westafrika. Die Rechte trägt ihr Baby in einem Rückentuch, zwei der Schönen kreuzen zur Entspannung ihre Arme über dem Kopf, eine denkt scharf nach, und die Uppige mit der weißen Bluse wird vermutlich gleich Bananen kaufen: Afrika wie es leibt und lebt.

Geometrische Strenge vermittelt im Gegensatz dazu unser Foto vom Bananenlöschen am neuen Spezialschuppen in Hamburg. Hier geht es maschinell und rationell zu. Die Bündel wandern in Teleskop-Elevatoren über ein Verteilungs- und Sortiersystem von laufenden Bändern in klimatisierte Schuppen unmittelbar auf Schiene und Achse.





# Die Freiwache



## Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

XVII

### Die Polynesier Von Ludwig Dinklage

Schluß

Der Priester muß die Segelanweisung gut im Gedächtnis behalten. Dann wird ihm die heilige Kalabasse überreicht. Diese ist eine reich verzierte und bemalte Kokosnuß oder auch ein Flaschenkürbis, von dem man den Oberteil entfernt hat. Ungefähr anderthalb Finger breit unter dem Rande ist die Kalabasse viermal durchbohrt. Die Löcher stehen rechtwinklig zueinander.

Der Monat Juli, die beste Zeit für eine Reise nach Hawaii, ist gekommen. Der Passat weht günstig und ist stetig in der Stärke. Für lange Wochen wird das Kanu ausgerüstet mit Lebensmitteln. Ein Brotfruchtteig bildet die Hauptnahrung. Fische, Kokosnüsse, Früchte bringen etwas Abwechslung in den Küchenszettel. Viele Kalabassen voll Trinkwasser hängen in dem Boot. Ein paar Schweine und fette Hunde werden als notwendige Fleischnahrung auf dem Verdeck angebunden. Tauben, in Kokosöl gekocht, halten sich wochenlang.

Fürst Ketteno-wee, der Nautiker, und der greise Bootsbaumeister kommen als letzte an Bord. Jetzt schieben die Kanaken unter Gesang das Kanu über das flache Wasser bis zum Brandungsgürtel, der draußen bei den Korallenriffen steht. Ganz Putaiamo gibt ihnen das Geleit, die Männer in den winzigen Fischerbooten, während die Frauen, denen jedes Kanu tabu ist, nebenher schwimmen. Jetzt kommt das Riff. Die Tahitier springen in das Schiff, greifen zu den Paddeln und paddeln im langsamen Schlag durch die Brandungswelle. Ketteno-wee hat den gewaltigen Steuerriemen über das Heck gehängt. Ruhig und sicher, keinen Tropfen grünen Wassers übernehmend, nur vom Gischt übersprüht, gleitet das Fahrzeug durch die heranrollenden Wogen. Vom Topp der Masten und von den Stevenköpfen flattern schwarz, weiß und rot gefärbte Tapawimpel. Um die Stirnen und Nacken der Bootsleute winden sich Kränze von Blumen und grünem Laub.

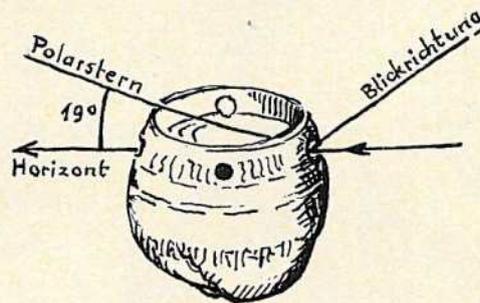
Das Segel ist vorgeheißt. Es baucht sich im frischen Südost-Passat. Kleiner und niedriger wird das Ufer. Die letzten Ausleger-Kanus, die letzten Schwimmerinnen sind zum Strand zurückgekehrt. Vor ihnen dehnt sich die freie Südsee. Mit einer raumen Brise von der rechten Hand rauschen sie über die blaue Flut. Faule Tage beginnen. Den ganzen Tag können sie auf den Matten liegen, können ins Wasser blinzeln und zu ihren Flöten singen. Der Passat zieht gut. Doch immer östlicher wird er, je weiter sie nach Norden vordringen. Der Priester weiß diesem und dem von Sonnenaufgang kommenden Strom zu begegnen. Ließ er das Boot bisher voll und bei halten, preßt er es jetzt höher an den Wind. Damit das Boot nicht allzuviel Schlagseite erhält, müssen die Polynesier jetzt mehr an die Luvkantärücken.

Ein paar Seevögel schwimmen auf der Flut, haben die Köpfe unter die Flügel gesteckt. Zu weit sind sie entfernt, um mit dem Speer erlegt zu werden. Einer der Jäger springt ins Wasser, taucht unter, Minuten vergehen, da,

jetzt verschwinden zwei der Vögel unter Wasser, ängstlich flattern die andern auf, ein hellbrauner Kopf taucht auf aus dem Wasser, lachend, dann schwimmt er zurück mit den ertränkten Tieren.

Bald erscheinen Delphine. Harpunen schwirren nieder auf die schmalen Rücken. Mit einem Satz springen die Tiere hoch, werden darauf mit den Leinen herangeholt an das Schiff. Kleine heringsartige Fische, ein riesiger Schwarm, silbern glänzt von ihren Leibern das Meer, ziehen vorbei. Die Fischer, selbst in diesem Schwarm schwimmend, greifen sie hastig heraus, werfen sie auf das Verdeck. Korb um Korb wird damit angefüllt. Die Seeleute verschlingen die Fische roh.

Vierzehnmals ist die Sonne im Meer versunken, vierzehnmals ist der Mond aus der See heraufgestiegen, da verschwindet eines Nachts der Nivi, sinkt tiefer und tiefer am Firmament das Kreuz des Südens, und vor ihrem Bug taucht Apato-a Feti-a, der Nordstern, auf. Somit haben sie den Äquator passiert. Rauher und rauher wird das Wasser, immer frischer der Wind. Ein Teil der Bootsleute ist fortwährend damit beschäftigt, Leck- und Spritzwasser aus



Die heilige Kalabasse

den Kanus zu schöpfen. Aber das Frischwasser fehlt. Fast alle Kalabassen sind geleert. Auch nicht ein einziger Vogel hat sich in den letzten Tagen gezeigt, dessen warmes Blut man gegen den brennenden Durst trinken könnte.

Winzig klein naht sich eine dunkle Wolke von Osten her. Der Priester hat sie jedoch gleich erspäht. Schleunigst holt er seinen sorgsam behüteten Korb mit den heiligen Geräten aus der Deckshütte und verrichtet seine Zeremonien. Er spricht mit dem Wettergott und bittet diesen um einen Trank. Der Gott hat ihn erhört. Blauschwarz wird der Vorhang und verdunkelt die Sonne. Da rauscht auch schon der Regen hernieder, die Polynesier erfrischen sich an dem lang entbehrten Süßwasser, fangen es auf in Matten und Tapatüchern und füllen die Kalabassen.

Höher und höher steigt allnächtlich Apato-a Feti-a aus der Flut, niedriger wird wieder der Scheitelkreis des Sonnenballs. Die rauschende Fahrt des Kanus hat sich plötzlich verlangsamt. Der Wind ist gestorben. Wie ein toter Klotz treibt das Boot auf einer trüben, grünen, unbeweglichen See. Die Bootsleute haben sich

an den Bordrand gesetzt und paddeln im Takt zu ihren Liedern. Die Segelmacher haben das Segel geborgen, flicken die Löcher, die hier und da der Wind einriß.

Wieder ist der Himmel schwarz. Ein Wolkenbruch prasselt hernieder. Blitze zucken. Laut grollt der Donner. Das Takelwerk ächzt und stöhnt. Unentwegt ziehen die Bootsleute ihre Paddeln durchs Wasser. Dann ist es wieder ganz still. Kein Lüftchen regt sich. Wie ein dicker, heißer Brotfrucht-Poi wuppt die See auf und nieder. Dann wieder folgen Flagen, Böen, in denen sich das Kanu hart auf die Seite neigt, in denen der Gischt über das Verdeck fegt. Blitze erhellen die Nacht, und schwarzviolette Wolken verdunkeln den Tag. Vom Norden, vom Süden, vom Osten, vom Westen kommen die Stürme, prallen fast aufeinander, wechseln plötzlich ab mit toten Flauten, sanfte Dünung mit wilder Kreuzsee. Das ist der Mallungsgürtel. Die Polynesier schöpfen das übergekommene Wasser aus, fortgesetzt, ohne Rast und Ruh. Ohne zu ermüden, mit nur wenig Ablösung, paddeln die Bootsleute, Tag und Nacht.

Zwei Tage hat die Sonne nicht geschienen, zwei Nächte lang hat Apato-a Feti-a nicht gestrahlt. Ketteno-wee hält Kurs, mehr nach dem Gefühl als nach einem sonstigen Anhaltspunkt.

In der dritten Nacht endlich erscheint wieder der Polarstern, heller und höher denn je. Er steht genau über dem Bug. Am Morgen ist auch das Wasser wieder blau. Schwarze Katzenpfoten, von Sonnenaufgang kommend, huschen leicht darüber hin. Das Segel ist wieder vorgeheißt, und voll fällt der Wind ein von der rechten Seite, just wie es der Oberpriester in seiner Segelanweisung gelehrt. Mit schäumenden Bugen rauscht das Kanu über die Flut. Lau und weich und schmeichelnd ist die Luft. Die Sonne geht unter.

Vorlicher und vorlicher wird der Wind. Der Priester hat seine heiligen Geräte hergeholt und spricht mit den Göttern. Was lehrt doch gleich der Oberpriester? „Kommt der Wind aber mehr von der Apato-a Feti-a her, dann befrage die Sterne.“

Jetzt wird es so weit sein. Der Nordost-Passat, der an der Südgrenze noch sehr aus Osten briste, wird nördlicher in höheren Breiten. Der Priester kennt wohl die Strömungen, die ihn hier erst nach Osten und dann nach Westen versetzen. Er weiß sie in seine Rechnungen einzufügen. Allnächtlich aber befragt er mit seiner heiligen Kalabasse die Sterne.

Um Mitternacht kommt endlich die Antwort. Mit einem Auge peilt er durch ein Loch der bis zur Lochhöhe mit Wasser gefüllten heiligen Kalabasse. Der Apato-a Feti-a, der dabei über dem oberen Rand steht, spiegelt sich im Kalabassen-Wasser wieder. Etwa 19 Grad mißt der Winkel, der von der Stern-Tangente und dem Wasserspiegel in der Kalabasse gebildet wird. 19 Grad ist auch die ungefähre Breite von Hawaii und 19 Grad die Höhe des Polarsterns am Strand von Hawaii. Was ist die heilige Kalabasse also weiter als ein auf diesen Winkel eingestellter Sextant?

Sofort wird der Kurs geändert. Im raumen Gang gleitet jetzt das Kanu über die See. Der Nordost-Passat ist hier stetig in der Richtung. Am Tage kann man nach den Wellen steuern, indes nachts Apato-a Feti-a den Weg anzeigt.

Zweimal noch wird der Sonnenball über den Himmel wandern, dann werden sie in Hawaii sein. Im Osten steigt der dritte Morgen herauf. Ketteno-wee ist selbst in den Mast geentert. An der fernen Kimm kann er jetzt eine winzige dunkle Wolke erkennen, die Inselwolke von Hawaii.

„Land hoh!“ ruft er hinunter. „Land hoh!“ geht es an Deck unter den Bootsleuten. Bald sehen sie sie alle, die dunkle Wolke, unter der sich allmählich der Mauna Loa, der tafelbergartige Vulkan, herauschält.

Immer näher kommt das Kanu der Insel, immer deutlicher werden deren Umrisse. Schon kann man weitere Gipfel, kann man bald auch Täler und Wälder erkennen.

Von Hawaii aus hat man das Boot ebenfalls gesichtet. Eine Kanuflotte kommt entgegen. Bald sind die ersten Boote heran. „Aloha-oe!“ ruft man ihnen zu. „Aloha-oe!“ schallt der Gruß zurück. „Aloha-oe!“ tönt es über die See, lacht es aus den Booten, ruft es von den Schwimmern und Schwimmerinnen, die kein Kanu ihr eigen nennen.

So segeln die Tahitier den letzten kurzen Weg der Insel entgegen. Um schneller zum Ziel zu kommen, greifen die Bootsleute wieder zu den Paddeln. Vor ihnen gischten die weißen Kämme der Brandungswellen am Strand von Hilo. Kette-no-wee steuert wieder selbst. Jetzt schäumt das Kanu auf dem Rücken einer ungeheuren Woge dem Ufer entgegen. In eine Wolke von Dampf und Gischt ist es eingehüllt. Da knirscht der Kiel auf den Sand, die Besatzung springt heraus, zieht das Boot höher, hilfreiche Hände packen mit an, die nächste See hebt das Schiff achtern. Und noch ein Ruck. Fest und sicher liegt es jetzt da, keine Flutwelle wird es mehr zerschellen. Zweitausendvierhundert Meilen des Stillen Ozeans

haben die Tahitier in knapp einem Monat bezwungen.

Mit Aloha-oe werden sie am Ufer empfangen, schlingt man ihnen Liß, Blumenkränze, um den Hals.

Ein Jahr lang sind Fürst Ketteno-wee und seine Männer Gäste auf Hawaii, da beginnt wieder die gute Jahreszeit, wo die Passatwinde günstig wehen. Nachdem das Kanu überholt, knirschen die Kiele wieder über den Sand, und das Boot schießt durch die Brandung. Wieder grüßt und lacht es von allen Seiten, das Aloha-oe. Kleiner und kleiner werden die Segel der zurückkehrenden Männer von Hawaii.

Die von Tahiti haben jetzt leichte Arbeit. Gut voll und bei liegen sie mit dem Passat auf dem Steuerbordschlag, paddeln abermals durch den Kalmengürtel, schaffen viele Meilen mit dem Südost-Passat und stehen bald vor den Paumotus, die sich in vielen hundert Seemeilen Länge quer über ihren Weg erstrecken.

Eines Tages, so im Monat August, da haltt der Strand von Putaiamo wieder von der Kunde, daß Fürst Ketteno-wee zurückgekehrt.

„Aloha-oe!“ werden die Seefahrer begrüßt. „Aloha-oe!“ rufen sie den Schwimmerinnen zu. Wie blauer Samt schmeichelt die Südsee über Tahiti. In den Wipfeln der Brotfruchtbäume gurren die Tauben. Vor den Hütten liegen die jungen Burschen auf den Matten, haben Blumen im Haar und scherzen mit den Mädchen. Sie sind von der weiten See gekommen und spinnen nun ein kräftiges Seemannsgarn, erzählen von grausigen Abenteuern, von Kämpfen mit Meeresungeheuern und von der Insel Hawaii. Der Mond verschwindet hinter den Bergen.

„Aloha-oe!“ singt es noch leise im Tal vor den Hütten.

war alles. Drei Lotsenaspiranten, alle mit dem A6-Patent in der Tasche, machten Mannschaftsdienste. Der zuletzt an Bord gekommene war nur ein besserer Putzlaputz. Kam ein neuer Mann, rückte er auf zum Matrosen und am Ende war er sogar Steuermann. Außerdem gingen zehn Lotsen mit auf die Reise.

Die Lotsenschoner hatten ihre Position zwischen den Feuerschiffen „Elbe 1“ und „Borkumriff“. Es wurde nur gesegelt. Eine Maschine hatten die Schiffe nicht. Kam vom Ruder her der Ruf: „In de Boot!“ mußten sie mit alle Mann an die Kutterläufer und das Boot zu Wasser bringen. Die drei Aspiranten mußten rudern, ein Lotse steuern, um seinen Kollegen auf das zur Elbe bestimmte Schiff versetzen.



Tag und Nacht ging das so, Sommer und Winter, bei jedem Wetter, vier Wochen hindurch. Das war ein hartes Leben, denn nebenbei mußten auch noch die Schiffsarbeiten verrichtet werden. Jonny meint, diese vier Wochen draußen auf der Nordsee waren oftmals schlimmer als die stürmischen Tage unter Kap Hoorn.

Dann kam der Krieg. Die Lotsenaspiranten wurden Mariner. Auch Johann Feldhusen. Zuletzt fuhr er ein Minensuchboot.

Nach dem Kriege wurde Feldhusen wohlbestallter Seelotse. Die Lotsen kamen nicht mehr bei „Elbe 1“ an Bord, sondern schon bei Helgoland. Da die Amerikaner, die früher nur selten unsere Gewässer aufsuchten und jetzt wegen der Minengefahr nicht gern die Elbe ansteuerten, wurde der Lotsenschoner „Cuxhaven“, den die Lotsenbrüderschaft nunmehr in eigene Regie genommen hatte, ein „North and Baltic Sea Pilot“-System aufgebaut. Der Schoner kreuzte vor Dover und gab hier die Lotsen ab.

Bis 1957, also fast 40 Jahre lang, war Feldhusen Seelotse. Mit 70 Jahren wurde er pensioniert. Da er aber von der See nicht lassen konnte, fuhr er vertretungsweise noch ein paar Jahre lang das Bäderschiff „Atlantis“ zwischen Cuxhaven und Helgoland, bis schließlich doch sein Haus und sein kleiner Blumengarten am Mühlenweg winkten und er „landreif“ wurde. ld.

Wer ist wer?

## Johann Feldhusen

Frisch und jugendlich steht er vor mir, der 75jährige Cuxhavener Seelotse Johann Feldhusen.

In seinen Adern fließt Seemannsblut. Sein Vater, selbst alter Seefahrer, war Leiter der Stackmeisterei in Cuxhaven. Er kann viele Onkel und Vettern und Neffen aufzählen, die sich alle der Seefahrt verschrieben haben. Auch sein Sohn ist Seelotse und der älteste Enkel fährt als Matrose auf einem Hapagschiff.

Am 11. April 1887 erblickte Johann Feldhusen das Licht dieser Welt in Cuxhaven. Bevor der glückstrahlende Vater zum Standesamt ging, lief er zur Lotsenbrüderschaft und ließ den Herrn Sohn in die Lotsenliste eintragen.

Dann kam die Schulbank, die Jonny neun Jahre lang drückte, bis er, wie man heute sagt, die mittlere Reife in der Tasche hatte. 1902 war das so weit und nun unterschrieb er seinen ersten Heuervertrag. Es war die Viermastbark „Barmbek“ von Knöhr & Burchard Nfl., die ihn zur Westküste brachte. Es folgten die Vier-

mastbark „Athene“ und das Vollschiß „Helicon“ der Rhederei-Actien-Gesellschaft von 1896. Bald hatte er die nötige Seefahrtszeit zusammen und konnte in Bremerhaven die Steuermannsschule besuchen. Als frischgebackener Steuermann machte er verschiedene Reisen mit der Viermastbark „Hebe“ von der gleichen Reederei und besuchte dann nochmals die Navigationsschule in Bremerhaven. 1913 legte er die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt ab.

26 Jahre lang stand er schon in der Lotsenliste und nun lag nichts mehr im Wege, auch Seelotse zu werden. Aber eine schwere Lehrzeit stand ihm noch bevor. Zunächst einmal mußte er zwei Jahre, wenn nicht noch länger, als Lotsenaspirant fahren. Als Anwärter waren sie eine billige Arbeitskraft auf den sieben Lotsenschonern, die der Hamburger Staat den Lotsen zur Verfügung stellte. Als ständige Besatzung führten diese nur den Kapitän, der als hamburgischer Staatsbeamter noch Uniform und einen Säbel trug, und weiter einen Koch. Das

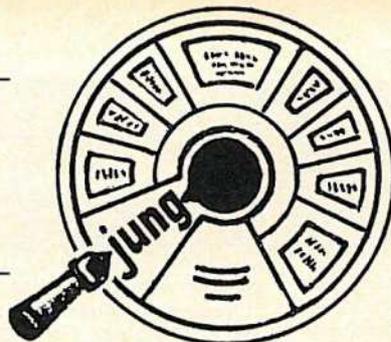
*Für Zeitgewinn und Sicherheit*

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE -SCHMIEROELE



# Telegraf

## auf



Daß Seeleute nicht Auto fahren, ist eine Mär von Landbewohnern, die genaugenommen hinter dem Mond wohnen. Das Streben nach Motorisierung gehört heute zum modernen Seemann, wie der Priem zum alten. Gerade wer zur See fährt, weiß es um so mehr zu schätzen, auf eigenem Untersatz und Herr über einige PS über die Lande zu fahren. Daher bringt „Kehrwieder“ einen Überblick aus Unterlagen des ADAC, damit jeder einmal über den Daumen peilen kann, welche Kosten mit dem Besitz eines Motorfahrzeugs verbunden sind.

Zu bezahlen ist zunächst der Listenpreis des Vehikels. Er setzt sich zusammen aus Grundpreis ab Werk, Zollgrenze oder Importeur einschließlich des Aufpreises für serienmäßigen Zubehör, wie Klimaanlage, Scheibenwischer usw.

### Feststehende Auslagen pro Jahr

#### ● Abschreibung.

Bei betriebswirtschaftlichen Berechnungen wird die Tilgung der Anschaffungskosten vom Buchwert des neuen Fahrzeuges abzüglich Wert der Bereifung ermittelt. Außerdem wird die Tilgung unterteilt in eine gleichbleibende Grundabschreibung und in die von der Fahrzeugausnutzung abhängige Wertminderung durch Verschleiß. Die Grundabschreibung beträgt 15% der Beschaffungskosten ohne Bereifung, lediglich für Mopeds erhöht sie sich auf 20%. Die Gesamttilgung ergibt sich aus der Grundabschreibung zuzüglich der Wertminderung durch Verschleiß.

Grundverschieden hiervon wird bei der Steuerveranlagung verfahren, denn hier ist es notwendig, die Abschreibung der gesamten Beschaffungskosten, entsprechend der erwarteten Lebensdauer, linear mit einem gleichbleibenden Prozentsatz vom Neuwert oder degressiv vom jeweiligen Buchwert vorzunehmen.

#### ● Verzinsung.

Die Anschaffungskosten abzüglich Wert der Bereifung sollen mit etwa 6% verzinst werden. Natürlich können die Zinssätze bei Abzahlungskäufen oder bei sonstiger Inanspruchnahme von Fremdgeld auch erheblich höher liegen. In der Steuerveranlagung ist aber die Kapitalverzinsung nur einzusetzen, wenn eine tatsächliche Zinszahlung geleistet wird.

#### ● Kraftfahrzeugsteuer.

Ist bei den am Ende gebrachten Gesamtkosten pro Kilometer für jährliche Zahlung gerechnet, und erhöht sich bei vierteljährlicher Entrichtung um 6%, bei halbjährlicher Entrichtung um 3%.

#### ● Haftpflichtversicherungsprämie.

Hierfür wurden bei der Ermittlung der Kosten per Kilometer nur (100 000,— DM für Zweiradfahrzeuge und PKW, 150 000,— DM für Kombiwagen) eingesetzt und der 5%ige Versicherungssteuerschlag eingerechnet, und zwar unter Berücksichtigung der bis Ende 1961 gültigen Prämiensätze. Seit 1. Januar 1962 haben die Versicherungsgesellschaften freie Hand in der Prämienfestsetzung. Fahrzeug-Versicherung (Kasko) und Insassen-Versicherung sind nicht berücksichtigt.

#### ● Nebenausgaben.

Damit sollen Parkgebühren, Trinkgelder, Fachzeitschriften und, wenn es schon sein muß, auch mal eine Verwarnungsgebühr bezahlt werden.

Was  
kostet  
ein  
Kraft-  
fahrzeug

Hubraum (ccm)	Motorräder ca. 250	Roller ca. 125	Kleinw. 476	845	Mittelklasse 1192	1680	1767	über 1700 1897	2054
Listenpreis	2200,—	1250,—	3270,—	5750,—	4600,—	6620,—	9200,—	9950,—	10 400,—
+ Überführungs- und Zulassungskosten	30,—	30,—	150,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
--- Wert der Bereifung	2230,—	1280,—	3420,—	5950,—	4800,—	6820,—	9400,—	10 150,—	10 600,—
Buchwert ohne Bereifung	90,20	57,80	234,50	358,75	334,50	350,50	393,—	393,—	363,—
	2139,80	1222,20	3185,50	5591,25	4465,50	6469,50	9007,—	9757,—	10 237,—
<b>A. Feststehende Auslagen pro Jahr für 20 000 km:</b>									
1. 15% Abschreibung	320,97	183,33	477,83	838,69	669,83	970,43	1351,05	1463,55	1535,55
2. 6% Verzinsung	128,39	73,33	191,13	335,48	267,93	388,17	540,42	585,42	614,22
3. Kraftfahrzeugsteuer	36,—	18,—	72,—	130,—	173,—	254,—	260,—	274,—	303,—
4. a) Haftpflichtvers. + 5% Vers.-Steuer	101,85	71,40	119,70	246,75	205,80	246,75	246,75	246,75	315,—
b) Fahrzeugteilvers. + 5% Vers.-Steuer	5,25	5,25	10,50	21,—	15,75	21,—	21,—	21,—	26,25
5. Garagenmiete	120,—	120,—	360,—	420,—	420,—	420,—	480,—	480,—	480,—
6. Waschen und Pflege	80,—	80,—	250,—	300,—	300,—	300,—	350,—	350,—	350,—
7. a) Sonstige Nebenausgaben	60,—	60,—	140,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—	200,—
b) Fahrerbekleidung	150,—	100,—	—	—	—	—	—	—	—
Summe der feststehenden Ausgaben pro Jahr	1002,46	711,31	1621,16	2491,92	2252,31	2791,35	3449,22	3620,72	3824,02
<b>B. Reine Betriebskosten:</b>									
8. Normalkraftstoff (pro Liter 0,60 DM)	2,40	—	3,78	4,38	5,10	6,06	—	—	—
Superkraftstoff (pro Liter 0,67 DM)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zweitaktgemisch (pro Liter 0,64—0,66 DM)	—	—	2,15	—	—	—	—	—	9,25
Dieselmotorkraftstoff (pro Liter 0,55 DM)	—	—	—	—	—	—	4,57	4,46	—
9. Öl (pro Liter 2,80 DM)	—,28	—	—,42	—,56	—,56	—,56	—,70	—,70	—,70
10. Reparaturen, Ersatzteile, Zubehör	1,—	1,—	2,—	2,25	2,25	2,25	2,75	2,75	2,75
11. Wertminderung 1/3 %/Jahr	—,71	—,41	1,06	1,40	1,12	1,62	2,26	2,44	2,56
12. Bereifung	—,45	—,29	—,75	—,96	—,89	—,93	1,05	1,05	—,97
Summe der reinen Betriebskosten pro 100 km	4,84	3,85	8,01	9,55	9,92	11,42	11,33	11,40	16,23
<b>Kosten pro 1 km (Pf) bei einer Jahresleistung von:</b>									
5 000 km	24,5	17,7	38,9	57,5	53,1	65,4	78,1	81,6	90,5
30 000 km	8,5	6,5	13,6	18,0	17,6	20,9	23,1	23,7	29,2
60 000 km	—	—	—	14,1	14,1	16,5	17,6	17,9	23,1

Wo man singt, da laß Dich häuslich  
nieder,  
und wenn es auf dem Bahnhof ist.

So dachten die fröhlichen Jungen vom Priwall und kehrten mit Sonne im Herzen und einem lustigen Lied auf den Lippen, begleitet von Schlaggitarre, vom Wochenendurlaub zurück zur „Passat“. Es fährt sich eben besser mit Gesang. Zwischen „Marina“ und „Elisabeth mit den schönen Beinen“ hörte man den „fröhlichen Wandersmann“, und auch der „Hamburger Veermaster“ wurde nicht vergessen.

„Eine wahrhaft lustige Schaar“, so stellten die reisenden Zuschauer, Zuhörer und ein Lauscher der Redaktion fest.

### Lotungen

Wenn es stimmen würde, was in allen Jahrtausenden die Alten von den Jungen und die Jungen von den Alten gedacht haben, so wäre die ganze Menschheitsgeschichte nichts als die Geschichte eines riesigen Haufens mißratenen Kalkes.

Eine Jugend, die nicht anders sein will, als die Alten, das wäre eine Jugend, die auf ihre Jugend verzichtet.

Genauso wenig, wie alles Gold ist, was glänzt, ist alles halbstark, was jung ist, und auch alles Kalk, was alt ist.

Wer nicht aufhört, mit der Frage zu ringen, warum er lebt, wird auch nicht aufhören, jung zu bleiben bis an sein Grab.

Der Anteil der Jugendlichen an der Gesamtzahl der Arbeitnehmer ist in der Seeschifffahrt weit größer als in anderen Wirtschaftszweigen. Fast zwei Drittel — genau 62% — des gesamten seefahrenden Personals sind jünger als 25 Jahre. Ein Drittel — genau 31% — sind jünger als 20 Jahre. Dabei ist der jugendlichen-Anteil innerhalb der Deckslaufbahn verständlicherweise noch größer. Von allen Angehörigen der Deckslaufbahn, ohne die Schiffs-offiziere gerechnet, sind 30% zwischen 20 und 25 Jahre alt und 55% jünger als 20 Jahre.

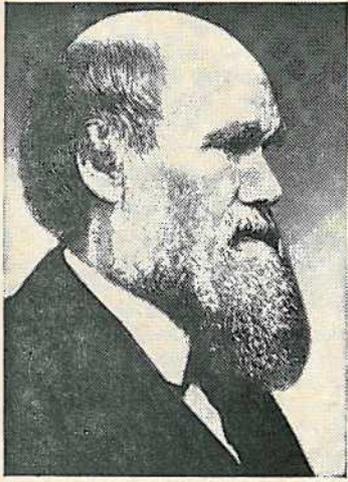
Autorität gewinnen die Alten, wenn sie sich so verhalten, daß die Jungen sie ihnen aus freien Stücken geben. Sie verlieren sie, wenn sie sie verlangen.

Mit seiner Autorität geht man am besten um, wie mit seiner Unterhose. Man trägt sie, aber man zeigt sie nicht.

## 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 Handelsschifffahrt 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



## Zum 80. Todestag

Charles R. Darwin

Geb. 12. II. 1809 in Shrewsbury,  
gest. 19. IV. 1882 in Down (England)

„Die Arten sind variabel“, sagte der Naturwissenschaftler und Biologe Darwin und erschütterte mit dieser Feststellung die naturwissenschaftliche Welt. Seine These, daß die Entstehung der Arten in der Natur auf steter Entwicklung und daraus folgenden Veränderungen beruht, hat die Biologie umwälzend beeinflusst.

## Tiaré, das Mädchen aus Tahiti hat keine Angst mehr Th. de Molènes

Auf Tahiti, den Inseln unter dem Wind, besteht eine Sitte, die weit in die Vergangenheit zurückreicht. Wenn zwei Freunde sich ihre gegenseitige Zuneigung zeigen wollen, schenkt der eine dem anderen seinen Namen.

Viele Tahitier tragen auf diese Weise mehrere Namen: den eigenen — den sie manchmal fast vergessen — und den ihres Freundes oder ihres Adoptivvaters.

Als der junge André nach Tahiti kam, war er ein junger Weißer wie jeder andere, der sich nur schwer in die fremde Umgebung einlebte, den das Neue reizte und der ihm dann doch wieder verständnislos gegenüberstand. In dieser Zeit war es ein Eingeborenenmädchen namens Tiaré, das sich seiner annahm. Sie tat es ohne Worte, ohne Aufwand, geradeso, als sei es selbstverständlich. Sie gingen zusammen auf Entdeckungsreisen, sie führte ihn in die Sitten und Gebräuche ihres Volkes ein, und Schritt für Schritt begriff der junge Mann, wie sich ihm hier eine Wunderwelt auftat, von der in den Büchern seiner Schule nichts gestanden hatte. Hier lebte ein Volk, das eins war mit Himmel und Erde, mit der Natur und ihren Kräften.

Da geschah es eines Tages, als André einmal allein unterwegs war, daß er plötzlich einen schrillen Schrei hörte. Er erklimmte den nächsten Felsen, spähte umher und sah, wie ein Mädchen im Zickzack über den Strand lief — und hinter ihr mit hoch erhobener Hand ein kräftiger Mann, ein Chinese, von dem man wußte,

daß er alle Mädchen belästigte. Jetzt griff er sie bei den Haaren, sie entwand sich noch einmal, er packte sie wieder, aber da war André schon heran. Er hatte gesehen, daß es Tiaré war. Nur einen Moment hatte er gezögert, dann war er um so entschlossener vorwärts gestürzt. Sie war in Gefahr — er mußte ihr helfen!

Mit einem Sprung warf er sich auf den Mann. Überrascht von dem unvermuteten Angriff suchte dieser augenblicklich das Weite. Er verschwand in einer verödeten Maniokpflanzung.

Tiaré lag keuchend im Sande, ihre Augen waren schreckgeweitet. Und sie starrte André an, als hielte sie ihn für eine Erscheinung. „Tiaré“, sagte André leise: „Du brauchst keine Angst mehr zu haben. Er ist weg.“

„Nein, ich habe keine Angst mehr. Ich werde nie wieder Angst haben, wenn du dabei bist.“

Es war wenige Tage später, als Andrés Eltern Besuch bekamen. Es war Tiarés Vater. „Sie wissen“, erklärte der Tahitier, „daß Tiaré und André wie Geschwister sind. Alles was ich weiß, lehre ich ihn und Tiaré zur gleichen Zeit. Aber ich bin alt. Und ich möchte meinen Namen weitergeben. Auch ich habe

ihn einmal von meinem Lehrer bekommen. Und möchte ihn nun auf André übertragen.“

Dem Vater aus Europa gelang es kaum, seine Verblüffung zu meistern. Wie sollte er sich dazu stellen? Er konnte nicht ablehnen. Es war das der höchste Freundschaftsbeweis, den dieses Volk zu vergeben hatte. Die Adoption selber bedeutete ein großes Fest.

Die Frauen hatten ihre schönsten Gewänder angelegt, ihre langen Haare waren sorgfältig gekämmt und mit duftenden und glänzenden Essenzen getränkt. Die Männer scharten sich um flache Steinöfen und brien Spanferkel.

Als André mit seinen Eltern den Festplatz betrat, wurden ihnen Blumenketten übergeworfen und dreimal rief ein Tahitier: „Vater der Tiaré, zeig uns deinen Sohn!“ Alle Tahitier wiederholten das im Chor. Der Alte nahm André bei den Schultern und stellte ihn der Menge vor. „la ora na, Manué, ia ora na Manué!“ antworteten die Tahitier wie aus einem Munde. Sie klatschten in die Hände.

„Sie grüßen dich, sie grüßen dich mit deinem neuen Namen“, sagte der Alte.

In diesem Augenblick spürte André, wie ihm ein Strauß in die Hand geschoben wurde. Er blickte zur Seite. Es war Tiaré. Es war ein Strauß von Tiaré-Blüten . . .

(Entnommen dem Schneiderbuch „Das Mädchen von Tahiti“, DM 3.80, Franz Schneider Verlag, München.)

Was soll man tun? Wir richten wohl zutreffender die Frage an uns selbst und geben die Antwort: wir selbst müssen etwas tun! Zu den wenigen Verbindungen, die nach drüben bestehen, gehört die Post. Wir schreiben deshalb an unsere verzagenden Landsleute, die in dem sie von Tag zu Tag dichter umgebenden Gespinnst der Lüge und der schreienden Agitation den menschlichen Zuspruch, das lindernde Wort von uns ersehnen. Sie wollen bestätigt haben, daß es noch Sinn hat zu hoffen, daß sie nicht verlassen sind.

Ein Päckchen, das mit der Überlegung gepackt ist, was der Empfänger sich wohl am meisten wünschen mag, ist nun mehr denn je angebracht. Und mit dem Paket sollten wir auf keinen Fall bis Weihnachten warten. Wenn es irgendwo in der Welt Postsendungen gibt, die mehr bedeuten als ihr Inhalt, dann sind es unsere Sendungen nach Mitteldeutschland. Wir alle sind gerufen, und wir alle öffnen unsere Herzen für die tiefe Not unsrer Landsleute.

— das schlimmste wäre,  
sie aufzugeben.

Hier hat sich ein jugendlicher Gedanken gemacht über unser schwerstes deutsches Problem. Und er hat seinen Gedanken Ausdruck verliehen. Entworfen und ausgeführt hat diesen Linienschnitt Hajo Fuhrmann, 15 Jahre, Mittelschüler.



## Auf den Spuren Jack Londons

(Fortsetzung von Seite 7)

war, daß wir kein Bildnis des berühmtesten Bürgers von Oakland an den Wänden der Bücherei unter den Bildnissen von Persönlichkeiten aus Oaklands Geschichte entdecken konnten. Wenn einer, so hätte Jack London unserer Meinung nach hier einen Ehrenplatz verdient.

Am nächsten Tag fuhren wir über Vallejo, Napa, Sonoma nach Glen Ellen, eine Tour von etwa 80 Kilometern. Von Napa aus durch das Mondtal, welches Jack London in einem seiner Bücher beschrieben hat. Eine herrliche, gott-gesegnete Landschaft. Viel schöner noch als Südkalifornien, mit einem herrlichen, milden Klima. Hohes Gras mit haushohen Eukalyptusgruppen, satte Weinfelder mit blauen und gelben Früchten. Neben unserer Straße Gräben, in denen mannshohe Anissträucher einen betörenden Duft verbreiteten und manchmal ragte hier und da ein Gigant der kalifornischen Baumwelt, die turmhohe Rotholztanne, auf.

In Glen Ellen, einem verträumten, beinahe europäisch anmutenden kleinen Dörfchen, fanden wir in einer Ecke eine kleine Kneipe, die sich schon zu Jack Londons Zeiten dort befand. Hier tranken wir Bier an derselben Theke, an der Jack London wohl so manches liebe Mal gezecht und die Dorfbewohner freigehalten hatte. Ein paar Bilder von ihm, die ihn als Kapitän der „Snark“ zeigten, hingen noch an der Wand der Wirtschaft, deren Ausstattung dem Anschein nach auch im wesentlichen unverändert war. In den letzten Lebensjahren Jack Londons war Glen Ellen ein Ausflugsort und seine Hauptstraße mit Kneipen gesäumt gewesen.

### Politiker, Geistliche und Sträflinge besuchten die Jack-London-Ranch

Nach den uns im Dorf gewordenen Auskünften war der Weg hinauf zur Jack London-Ranch, die sich 1959 noch im Familienbesitz befand, nicht mehr offen. Wir glaubten jedoch, daß wir unser Interesse, das ja nicht einer bloßen Neugier entsprang, rechtfertigen konnten und klapperten mit unserem VW mühselig den staubigen und kurvenreichen Weg zu dem ursprünglichen und bergigen, mit prachtvollen Bäumen bestandenen Besitz, hinauf.

Kein Mensch begegnete uns auf diesem Wege, demselben, den Jack London so oft nach Glen Ellen herunter- und heraufgeritten oder mit seinem Vierspanner gefahren war. Und diesen benutzten damals auch die Besucher aus Amerika und aus aller Welt, die sich entweder selbst eingeladen hatten oder von Jack London eingeladen worden waren. Die Zahl der Besucher und Gäste ging nach J. Stone in den Jahren 1910—1915 in die Tausende. Schriftsteller, Künstler, Politiker, Geistliche, Industriemagnaten, Techniker, Hausfrauen, Tramps und entlassene Sträflinge sowie europäische Staatsmänner und Philosophen waren damals von Glen Ellen aus diesen Weg heraufgefahren oder gewandert. Und nicht zu vergessen den Postboten, denn Jack London erhielt im Jahr an 10 000 Briefe und seine Post war nicht geringer. Der Weg führte zur Beauty-Ranch, einem 10 Morgen Grundstück mit Gebäuden, das Jack London 1911 zu den sechs bankerotten Ranchen, die er hier im Bergland nach und nach erworben hatte, um seinen landwirtschaftlichen Ambitionen zu frönen, hinzuge-

kauft, wobei er die Gebäude umgebaut und erweitert hatte. 1914 wurde das Wohnhaus um einen Anbau, in dem er bis zuletzt arbeitete, erweitert. Es machte einen verfallenen, aber wildromantischen Eindruck, sehr von Wein bewachsen und noch von der Mauer umrahmt, die Jack London hatte bauen lassen. Wir hatten den Eindruck, daß es jetzt nur

noch für Gutshelfer als Schlafstätte benutzt wurde.

Ganz in der Nähe wohnte die Familie Mr. Shephards. Mr. Shephard ist der Sohn der Stiefschwester Jack Londons, Eliza Shepard-London. Wir sahen aber nur dessen Sohn, einen Jungen von etwa 12 Jahren, Jack Londons Großneffe. Schluß folgt.

Es ist unübersehbar und ungeheuer, was einmal zu Ende gedachte und ausgesprochene Gedanken an Wirkung hervorzubringen vermögen. Die Ausstrahlung und Beeinflussung von Gedankenkraft geht bis in die letzten und alltäglichsten Bereiche des menschlichen Daseins. Was wäre aus dem modernen Weltbild der Physik und damit aus Elektronik, nuklearer Technik und Raumfahrt geworden, ohne die Gedanken eines Aristoteles, Newton, Max Planck, Einstein und der Göttinger Professoren? Und welche ungeheuerere Wirkung geht von der praktischen Nutzenanwendung dieser

heiliger nationaler Souveränität zugunsten einer EWG etwa oder einer NATO, und schließlich eine Vielzahl von Weltkongressen wissenschaftlicher Art, stellen die Epoche des Menschheitsdenkens, des bewußt erlebten Menschheitsschicksals als unübersehbare Realität vor aller Augen.

Es ist noch gar nicht übersehbar, was in den letzten 50 Jahren neue Gedanken an neuen Wirkungen schon hervorgebracht haben. Das Entscheidende in diesem radikalen Prozeß ohne Beispiel, der eine ungeteilte Menschheit hervorbringen will, ist, daß die Frage nach



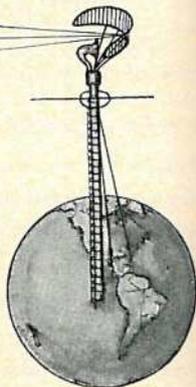
... „aber bleibt dem Willen zum Leben denn nur übrig, in Gedankenlosigkeit dahinzutreiben oder in pessimistischer Erkenntnis unterzugehen? Nein, das endlose Meer muß er zwar befahren. Aber er darf Segel setzen und festen Kurs steuern“.

Albert Schweitzer

# WIR

und der

# FRIEDEN



Gedanken auf Technik und Wirtschaft, auf Gesellschaftsordnung und soziale Struktur aus, wie sie heute unser Dasein bestimmen?

Welche Gedanken sind es heute, die unmerklich und still ihre unabsehbare Wirkungskraft auf uns schon auszustrahlen begonnen haben?

- Aus sich befehdenden Sippen, Stämmen, Völkern und Rassen entwickelten sich schließlich zwei im kalten Krieg befindliche Weltmachtblöcke. Nachrichten- und Verkehrstechnik, Raumfahrt, der rasante Bevölkerungszuwachs in Relation zur Ernährungskapazität unserer Mutter Erde, und schließlich die Entdeckung der Atomkraft bringen dem Einzelnen die Erkenntnis seiner Verbundenheit mit dem Schicksal der Menschheit nahe.
- Die Epoche der sich als Schicksalsgemeinschaft begreifenden Menschheit beginnt sich abzuzeichnen. Damit muß sich Denken und Handeln des einzelnen von seinem ausschließlich als persönlich und national begriffenen Schicksal weg und dem Schicksal der Menschheit zuwenden. Politisches Bemühen steht nicht mehr allein im Dienste nationaler Interessen, politische Aktivität zielt heute auf die Erhaltung der weltnachbarlichen Existenz aller Menschen ab.
- Der Ruf nach einer mit Legislative und Exekutive ausgerüsteten Weltverwaltungsinstanz der in die Welt gesetzte Gedanke des Weltbürgers Nr. 1, der Völkerbund, die UNO, die Erkenntnis der Notwendigkeit der Preisgabe von bisher unantastbar ge-

dem Sinn des Einzellebens nicht mehr allein aus der Existenz der Familie oder der Volkzugehörigkeit ihre Antwort erhält, sondern von der Menschheit her. Das Leben des einzelnen erfährt heute seinen Sinn immer mehr aus dem Dienst an der gefährdete Existenz aller Menschen.

Da also die Menschheit als Zeichen der Zeit sich als unteilbares Ganzes begreifen lernt, bekommt auch die uralte Frage nach der Herrschaft über diese Menschheit wieder hochgradige Aktualität. Auch das große christliche Friedensangebot an die Menschheit tritt in den Brennpunkt der Betrachtungen.

Es will uns sagen, daß von daher alles bereitet ist und daß es nun an uns ist, unser Teil zu tun.

Heute bittet eine Menschheit, die russischen Christen inbegriffen, ihre Gottheit um Frieden. So addiert sich zu dem weltbewegenden Gedanken des unteilbaren Menschheitsschicksals der Glaube, von dem gesagt ist, daß er Berge versetzt. Gedanken und Glauben können als legitime Friedensgesinnung ein ungeheures geistig-seelisches Kräftepotential bilden. Ein Menschheitsdenken, das aus überirdischem Kraftquell gespeist wird wäre es, was die Aktion des Weltfriedens auslösen könnte, die als tragende Kraft immer hinter den Friedensbemühungen unserer Politiker steht.

Es ist eine Tragik, der sich keiner entziehen kann, daß unter den obwaltenden Umständen noch die Waffe mitsprechen muß. Aber es gilt, die Friedensaktion darauf zu konzentrieren, diese Umstände zu ändern. H. P.



## HAPAG-LLOYD REISEBÜRO

St. Pauli-Landungsbrücken

# 31 49 44

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

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

# Titanic-Katastrophe sachlich gesehen

Nach Unterlagen von Dr. Ing. Förster † von H. H. Schlünz

In der Nacht vom 14. auf den 15. April 1912, vor genau 50 Jahren, spielte sich auf 41 Grad Nord und 50 Grad West auf dem Nordatlantik eine Tragödie der internationalen Christlichen Seefahrt ab. — Der damals größte Passagierdampfer der Welt, die 46 300 BRT große „Titanic“ der britischen White-Star-Line ging mit rund 1500 Menschen unter. Eine riesige flache Eisscholle hatte den Rumpf des gerade von der Belfast Werft Harland und Wolff abgelieferten Neubaus in einer Länge von 90 Metern an der Steuerbordseite aufgerissen. Kein Schiff hat bis heute ein solches Leck schwimmend überstehen können.

Es sind — neben sachlichen Darstellungen von Überlebenden und seriösen Seehistorikern — Bücher und Artikel erschienen, welche die schwersten Beschuldigungen gegen den Direktor der White Star Line, Bruce Ismay, und gegen den untadeligen Kapitän Smith enthalten. Beide sollen nach diesen Darstellungen aus purer Rekordjagd die gemeldete Eisgefahr mißachtet und zur Erringung des „Blauen Bandes“ ihre Sorgfaltspflicht so sehr verletzt haben, daß dadurch der Tod von 1500 Menschen verschuldet worden sei.

Das Ergebnis der sehr kritischen amerikanischen Untersuchungskommission sowie der britischen Seeamtsverhandlungen und des parlamentarischen Untersuchungsausschusses unter dem Vorsitz von Lord Mersey's spricht eine andere Sprache. Von erheblicher Bedeutung ist allein schon, daß die an dem Unglück finanziell beteiligten Versicherungskonzerne damals vorbehaltlos ihren riesigen Zahlungsverpflichtungen nachgekommen sind.

Die „Titanic“ war wohl damals das größte und schönste Passagier- und Frachtschiff der Welt. Es lief aber nur 21,6 kn, während die derzeitige Inhaberin des „Blauen Bandes“, die „Mauretania“ der Cunard-Line bereits 26,5 kn lief. Somit entfällt eine Jagd um's „Blaue Band“. Auch geht es einwandfrei aus dem Ort des Untergangs hervor, daß die „Titanic“ den für diese Jahreszeit international vereinbarten südlichen Kurs gesteuert hat... und nicht den kürzeren und wegen Eis gefährlicheren Kurs im Norden.

Entgegen der weitverbreiteten Mär hat es während der 2 Stunden und 40 Minuten bis zum Untergang keinerlei Panik an Bord der „Titanic“ gegeben. Alle Zeugenaussagen stimmen darüber überein, daß eine unheimliche Ruhe herrschte. Das Orchester spielte

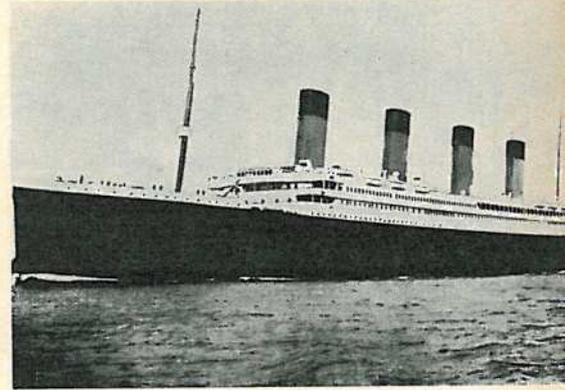
bis zuletzt in der lichtdurchfluteten Gesellschaftshalle.

Das gesamte Ingenieurpersonal war mit allen Wachen auf ihren Posten geblieben und hatte durch Aufrechterhaltung des Lichtmaschinenbetriebes alle notwendigen Maßnahmen an Bord und besonders auch die rettende Möglichkeit der Bootsdeckbeleuchtung und des Betriebes der elektrischen Bootswinden bis zum letzten Augenblick gesichert. Deshalb ging auch der gesamte Ingenieurstab mit dem Schiff in die Tiefe.

Bis zum bitteren Ende haben die Funker die damals noch gültigen Notrufe cqd = „come quick danger“ in den Äther gejagt. In die Rettungsboote sind außer den Passagieren nur die dafür eingeteilten Mannschaften gegangen, nachdem Anstrengungen gemacht worden waren, die Boote systematisch mit Passagieren zu füllen. Wenn trotzdem die Boote insgesamt nur zu 60 Prozent ausgelastet waren, so hat das daran gelegen, daß zahlreiche Passagiere, verhängnisvoll in Sicherheit gewiegt, das Bootsmanöver nur für eine vorsorgliche Maßnahme hielten.

Die mit dem Kapitän Smith untergegangenen 700 Besatzungsmitglieder haben ihr Schicksal ohne Fehl und Tadel durchgestanden.

Die Verantwortlichen für die Sicherheit von Menschenleben auf See jedoch haben nüchtern die Konsequenzen des „Titanic“-Untergangs gezogen. Der Rettungsbootsraum wurde pro Schiff und Person erheblich erweitert. Die Wachen der Funker wurden international geregelt. Das bis heute noch vorgeschriebene drahtlose Notsignal „SOS“, das berühmte „save our souls“, wurde nach dem „Titanic“-Geschehen offiziell eingeführt. So beschloß es der erste Londoner Schiffssicherheits-Vertrag im Jahre 1912.



(Fortsetzung „Sport an Bord“ von Seite 4)

## Zwei Siege in Shanghai

In Antwerpen wurde die MS „Neuharlingersiel“ neu besetzt. Wir gründeten gleich einen Sportverein. Dank unserem Kapitän konnten wir uns dort noch eine volle Ausrüstung kaufen. In Alexandrien arrangierten wir das erste Spiel mit Hilfe der Seemannsmission gegen einen Dänen. Die Dänen legten zu Anfang ein schnelles Spiel vor, aber dank unserer ausgezeichneten Hintermannschaft ging alles klar. Dann lief unser Spiel auf vollen Touren. Bei Halbzeit lagen wir mit 3:0 vorne. In der zweiten Halbzeit klappte es nicht so gut, doch wir gewannen mit 4:1.

Nach langer Pause konnten wir dann in Shanghai gegen die „Adrian“ antreten. Nach einem schwachen Spiel in der ersten Halbzeit gelang uns in der zweiten Hälfte ein großartiges Zusammenspiel. Wir konnten mit 6:2 Toren gegen die „Adrian“ gewinnen.

Da wir drei Wochen in Shanghai lagen, konnten wir noch ein zweites Spiel gegen MS „Carola Reith“ austragen. Wir hatten einen guten Tag und ließen dem Gegner keine Chance. Wir gewannen 5:0.

Auf der Heimreise in Alexandrien war eine griechische Landmannschaft unser Gegner. Es war ein gutes und schnelles Spiel, aber durch Fehlurteile des Schiedsrichters lief es bei uns nicht mehr richtig, zumal bei dem Gegner alle Augenblicke Spieler ausgewechselt wurden. Es waren auch 5 Spieler der ersten Mannschaft darunter. Wir verloren mit 6:2.

Aber wir lassen den Kopf nicht hängen. Dank unserer verständnisvollen Schiffsleitung konnten immer alle Spieler freibekommen.

Peter Schliemann



VERSICHERUNGS-GESELLSCHAFTEN  
**AUSSENSTELLE SEEFAHRT**  
HAMBURG 11 - SCHAARTOR 1 - RUF 36 45 93

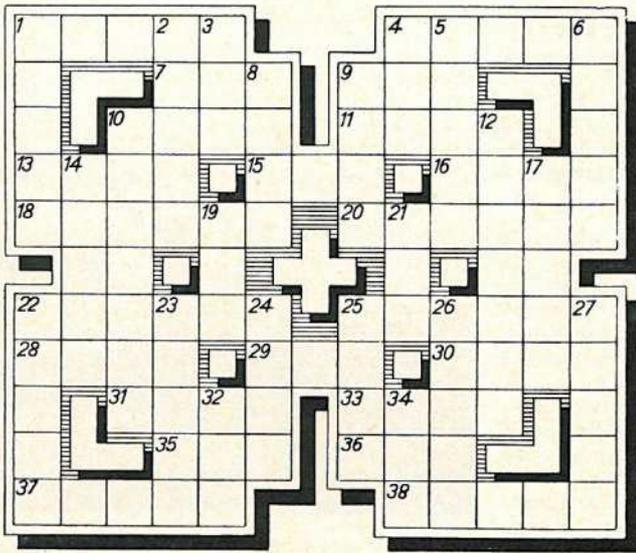
- Wir arbeiten ausschließlich für die Seefahrt
- Wir bieten Ihnen jede notwendige Versicherung
- Wir haben alle Tarife für die Seefahrt umgestaltet

### ● Ihr Vorteil:

Alles in einer Hand  
Alles mit Weltgeltung

Schreiben Sie bitte · Wir kommen auf Wunsch auch an Bord!

# KREUZWORTRÄTSEL



**Waagrecht:** 1. siehe Anmerkung, 4. Teil eines Stadions, 7. nordischer Tauchvogel, 9. lateinisch: ich, 10. Bruder Jakobs, 11. englischer Filmproduzent, 13. griechische Göttin der Zwiertracht, 15. Schicksal, 16. venezianischer Staatsoberhaupt, 18. Erneuerung, 20. Eingänge, 22. Stadt in Italien, 25. Gebiet, Bezirk, 28. griechischer Kriegsgott, 29. Kanton der Schweiz, 30. amtliches Schriftstück, 31. heimischer Vogel, 33. Mädchenname, 35. Heilverfahren, 36. amerikanischer Männername, 37. deutscher Operettenkomponist, 38. siehe Anmerkung.

**Senkrecht:** 1. männliches Haustier, 2. italienischer Dichter, 3. norditalienische Stadt an der Etsch, 4. mohammedanischer Titel, 5. Wahrungsgang, 6. Gebirge in Südamerika, 8. Berg zwischen Zuger und Vierwaldstätter See, 9. eingangs, zuvor, 10. Fanatiker, 12. siehe Anmerkung, 14. deutscher Komponist, 17. religiöses Gesetz, 19. nordischer Hirsch, 21. Nibelungenmutter, 22. Stadt in Oldenburg, 23. japanischer Hafen, 24. Erfinder des Gasglühlichts, 25. Papiermaß, 26. griechischer Buchstabe, 27. Koseform für Cornelia, 32. Südafrikaner, 34. englischer Männername.

**Anmerkung:** 1., 12. und 38. sind drei Inseln im Mittelmeer, und zwar eine griechische, eine französische und eine italienische.

## SILBENRÄTSEL (Hamburg)

Aus den Silben a — a — an — ap — bek — brook — büt — chaus — cis — damm — de — de — de — de — deich — en — er — es — eu — fel — fleth — fri — gän — gla — gras — haus — hu — ka — ka — kai — len — markt — me — na — na — neu — neu — ni — nien — nord — nord — o — o — o — o — ohl — pa — pel — per — pla — rat — rein — ri — ris — ro — ro — rutsch — se — see — sen — ser — si — si — sted — stedt — tät — tel — ten — ten — ter — tes — tor — twie — u — ue — un — ver — wall — wall — we

sind 24 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. Platz in Hamburg, auf dem das Lessingdenkmal steht .....
2. Gehört zu jedem Cowboy-Film .....
3. bedeutendster Kümohafen der Unterelbe .....
4. Prachtstraße in Dammtornähe .....
5. Ausflugsort zwischen Altona und Blankenese .....
6. Landeplatz am Indiahafen .....
7. Vorort Hamburgs mit bedeutenden Kümowerften .....
8. Elbinsel mit Gaswerken .....
9. Von hier aus wird Hamburg regiert .....
10. Der Reeder Edmund Siemers stiftete dieses Gebäude .....
11. Erdteil .....
12. deutsche Funkstation .....
13. Wasserlauf zwischen Bremen und Rotersand .....
14. Bestimmungsland vieler Hamburger Schiffe .....
15. an diese Straße stößt die Oberpostdirektion .....
16. Villenvorort im Osten Hamburgs .....
17. ägyptischer Sonnengott .....
18. hier baute der Reeder Edmund Siemers eine Heilstätte .....
19. Endstation des HHA-Busses 44 .....
20. Eine der Hauptgeschäftsstraßen .....
21. altes Hamburger Original .....
22. Endstation der Walddörferbahn .....
23. Ausflugsort im Kirschenland .....
24. Grenzstraße des Heiligengeistfeldes .....

## Die schlaue Kiste

Wo kommt der Ausdruck her?  
Sich an die eigene Nase fassen ...

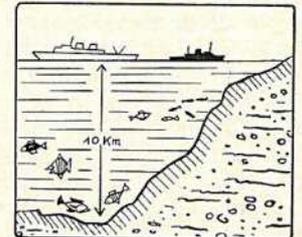


von der Sonne erhalten. Am Tag ist die Lichtmenge zu schwach, als daß wir sie am hellen Himmel wahrnehmen könnten (1). In der Nacht liegt der Schatten der Erde auf dem Satellit (3), wir sehen ihn wiederum nicht. Nur in der Dämmerung (2), wenn die Sonne den Satelliten noch beleuchtet, aber der Himmel schon dunkler ist, kann man den Satelliten sehen.

### Leben in 10 000 Meter Meerestiefe

Als der kürzlich verstorbene Piccard vor einiger Zeit mit seiner Tauchglocke im Großen Ozean in zehn Kilometer Tiefe tauchte, sah er im Licht seines Scheinwerfers einen Fisch. Bis dahin war man der Meinung, daß sich in diesen Tiefen wegen Sauerstoffmangels und hohem Druckes kein Lebewesen mehr aufhalten könne. Man folgerte daraus, daß es für den Menschen ungefähr-

Andere Leute durch üble Nachreden zu verunglimpfen, hatte im Mittelalter zur Folge, daß der Verleumder — oder häufiger noch die Verleumderin — vor Gericht zitiert und gezwungen wurde, sich an die eigene Nase zu fassen. Vor dieser Blamage scheute man sich so sehr, daß diese Methode als recht wirksam galt, böse Zungen im Zaun zu halten. Erkenne dich selbst, geh in dich, faß dich lieber an die eigene Nase, anstatt am Tun deiner Mitmenschen herumzunörgeln. Wenn auch unsere heutige Gerichtsbarkeit das Mittel der Selbstanprangerung nicht mehr kennt: beschämt zu werden gilt auch heute noch als äußerst pädagogisch, um zu verhindern, seinen Mitmenschen Böses nachzureden.



lich sei, den noch radioaktiven Atommüll, der in Atomkraftwerken als Abfall anfällt, in große Meerestiefen zu versenken. Der Fisch hat uns eines Besseren belehrt. Fische brauchen Sauerstoff. In diese Meerestiefen kann er nur von den oberen Wasserschichten her kommen. Es muß also im Meer senkrechte Ab- und Aufwärtsströmungen geben. Daher besteht die Gefahr, daß der versenkte Atommüll auch das Oberflächenwasser mit den darin lebenden Fischen verseucht. Piccards Fisch hat uns davor bewahrt.

### Wann sieht man Satelliten?



Diese künstlichen Himmelskörper leuchten nicht selbst. Sie strahlen nur das Sonnenlicht zurück, das sie



ANSCHÜTZ KREISELKOMPASSE u. "SELBSTEUER"

bewährt auf Schiffen von 45 Nationen

ANSCHÜTZ

SERVICE IN ALLEN WICHTIGEN HÄFEN DER WELTSCHIFFFAHRT

ANSCHÜTZ

GEORG P. **Möller**

G. EGR.  
1881

**Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen**

*Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen*

**HAMBURG-FREIHAFEN**

BROOK 5-6 · TEL. Sa-Nr. 36 30 31 Tag und Nacht



**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

**ERTEL**

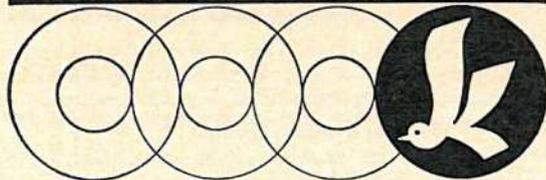
**ST. ANSCHAR BEERDIGUNGS - INSTITUT**

Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

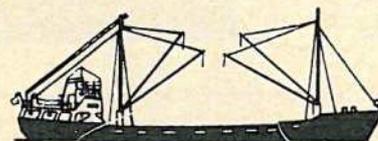
Alsteror 20 · Ruf 32 11 21-23 · Nachruf 32 11 21 + 23 93 03

**Auslands-  
Umzüge**

**Heinrich  
Klingenberg**



Hamburg Winterhuder Weg 6-10  
Bonn Bornheimer Straße 131



**LIEFERANTEN**

*der Seeschifffahrt*

**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**

Uniformen für Schiffsoffiziere

**BREMEN**, Osterforsteinweg 40/41

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

*Heinrich  
von der Aa*



**Zillertal**

**bleibt**

**Zillertal**

**HAGENUK-  
FUNKGERÄTE**

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



Aus dem Programm:

**KOMMERZIELLE EMPFANGER  
GRENZ- MITTEL- UND  
KURZWELLENSENDER  
UKW-ANLAGEN  
AUTO-ALARM-  
GERÄTE**

**HAGENUK**

vormals  
NEUFELDT & KUHNKE G.M.B.H.  
KIEL



**CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11**

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



## DER WEG ZUM PATENT

### Seefahrtsschule Hamburg

Am 25. April 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf kleiner Fahrt (A 4) folgende Herren:

Siegfried Adermann, Karl-Heinz Baase, Harald Boos, Johann Engelin, Werner Fonfara, Armin Foth, Peter Henningsen, Siegfried Hoffmann, Jürgen Holling, Herbert Jasper, Manfred Jürgensen, Herbert Klein, Franz Krichel, Hermann Martens, Otto Möller, Uwe Mundt, Kurt Plost, Paul Pluppings, Paul Pusch, Hans-Hermann Rambadt, Werner Schüler, Fritz Schulze, Kurt-Jürgen Schumann, Horst Stegen, Horst Tipp, Jan Toben, Walter Viohl, Uwe Volkmann, Egon Will, Hubertus Ziebell.

### Seefahrtsschule Bremen

Am 6. April 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) die Herren:

Peter Albers, Günter Borrmann, Eberhard Bott, Klaus Kaspar, Claus Kattelmann, Lothar Lange, Wilhelm Lange, Gunter Marx, Rolf Menk, Rüdiger Michaelis, Klaus Nagel, Ernst Naujoks, Peter-Martin Neumann, Gerhard Niemann, Johann Riegner, Hans-Harald Schmidt, Ludwig Schwarz, Peter Spangenberg.

Am 13. April 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Klaus Ackermann, Frank Altmann, Hans Bihn, Klaus Bock, Peter Bohnholtzer, Victor Buchterkirche, Klaus Buße, Udo Cassel, Jonny Fechtmann, Knut Fendler, Wolfgang Glaeske, Günter Gosch, Peter Heumos, Klaus Hiller, Bernd Hodenberg, Gerhard Kerschbaum, Dieter Osthoff, Günther Reinwald, Albrecht Reising, Helmut Ring, Volker Schätzel, Hans-Dieter Schmidt, Eckhard Schröter.

### Seefahrtsschule Eilsfleth

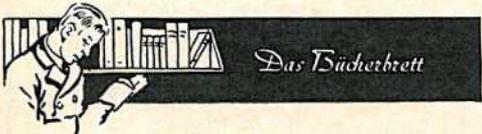
Am 17. April 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) die Herren:

Christian de Ahna, Paul Brinkmann, Klaus Brüning, Gerriet Busch, Hayo Dierßen, Horst Eck, Ernst Folz, Ulrich Garbe, Paul Gerlin, Uwe Hansen, Kurt Josuttis, Christian Kolb, Peter Marxsen, Klaus Meine, Dieter Meng, Wolfram Moll, Karl-Heinrich Schmidt, Manfred Schumacher, Dieter Strasburg, Dieter Tallau, Werner Thieme, Reinhold Völkel.

### Seefahrtsschule Leer

Am 31. März 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt (A 2) folgende Herren:

Martin Amelsberg, Oltmann Ammermann, Heinrich Arp, Heinz Bartels, Johann Beninga, Günther Collmann, Hinrich Dirks, Wilhelm Evers, Wilhelm Frerichs, Conrad Freudenberg, Franz Gronewold, Hans Grübing, Karl-Heinz Haken, Gerald Hauer, Gerhard Hillen, Karl Honefeld, Lambert Runde, Reinhard Sathoff, Theodor Schlink, Peter Schubert, Hermann Schumacher, Hubert Wessels.



## Das Bücherbrett

Arnold Rehm: „Schiff und See“. Nordwestdeutscher Verlag Ditzén & Co., Bremerhaven. Brosch., 226 S., m. vielen Zeichn. u. einer farbigen Flaggentafel der seefahrenden Nationen und der deutschen Reedereien. 12. vermehrte u. verbesserte Auflage. DM 2,50.

Bereits in der 12. Auflage liegt sie vor, diese fröhliche Verklärung für Passagiere, Badegäste und Küstenbewohner. Wir wollen einmal ehrlich sein: auch wir steinalten, miesmuschelbewachsenen Seebären finden noch manches in diesem netten Büchlein, was wir bislang noch nicht wußten oder wir längst verschwitzt hatten. Wußten Sie, daß auf der ganzen Welt auf den Seeschiffen die Steuerbordseite die vornehme Seite ist? Ja, natürlich, das wußten Sie. Aber wußten Sie, daß es da eine Ausnahme gibt? Nein, das wußten Sie nicht. Portugal ist das schwarze Schaf, das außer der Reihe tanzt. Hier ist Backbord die geheiligte Stätte. Man sagt, das Fährer noch von Vasco da Gama her, der auf seiner Entdeckungsfahrt längs der afrikanischen Küste das Kap der Guten Hoffnung zuerst über Backbordbug gepöbelt hat.

Schließlich bewahrt das Büchlein den Seemann noch vor einer ganz großen Gefahr: wenn he da Book dorchliest heit, kömt em de armen Lüd an Land nich mehr drodfrogen, wenn se an Bord to Besäk kummt. Id.

Arnold Rehm: „Das fröhliche Logbuch“. Nordwestdeutscher Verlag Ditzén & Co., Bremerhaven. 160 S., m. Zeichn. v. Karl Bedal, brosch. DM 3,85, Ln. DM 9,80.

Hier spinnt der ehemalige Chefreiseleiter des Norddeutschen Lloyd, Dr. Arnold Rehm, ein lustiges Garn über Begebenheiten, die er teils auf den „Jux-Reisen“, den Vergnügungsfahrten nach Norwegen, ins Mittelmeer oder nach Westindien erlebt hat, aber auch auf Fischdampfern

oder kleinen Frachtern. Es ist ein köstliches Bukett kleiner Anekdoten, die wir, soweit wir schon auf „Musikdampfern“ zur See gefahren sind, in ähnlicher Art alle erlebt haben. Und wir müssen immer wieder darüber schmunzeln oder gar lauthals lachen. Id.

L. Valerio Borghese: „Teufel der Tiefe“. Aus dem Italienischen übertragen v. Prof. Carl Godel. Harald Boldt Verlag — Boppard/Rhein. Ln., 276 S. mit vielen Fotos und Kartenskizzen. DM 12,60.

Einer der erfolgreichsten Kampferbände der italienischen Marine während des letzten Krieges war die vom Verfasser, Fürst Valerio Borghese, geführte X. Schnellboot-Flottille. Ihr gehörten Sonderkommandos von Kampfschwimmern, Sprengtauchern, Torpedoreitern und Sprengbootsfahrern an. Die Versenkung oder Beschädigung von 32 Schiffen mit 264 792 Tonnen, darunter die beiden britischen Schlachtschiffe „Queen Elizabeth“ und „Valiant“ von je 32 000 t im Dezember 1941 in Alexandrien, des 10 000-t-Kreuzers „Suda“ und mehrerer Zerstörer gehen auf ihr Konto. Aus Gründen der Geheimhaltung ist früher über diesen Abschnitt der Seekriegsgeschichte kaum etwas in die Öffentlichkeit gelangt. In diesem überaus interessanten Buch aber schildert der Verfasser deren mutige Taten. mw.

Luensee, Entfernungstabellen für den Praktiker. Entfernungen zwischen den Haupthäfen der Erde. Neubearbeitet und herausgegeben von Kapt. Fr. Backhausen, Kapt. H. Harders, Kapt. H. H. Pfeleiderer. Gesamtausgabe der früher einzeln erschienenen Teile A, B, C, D, mit einem neu eingefügten Teil E: Entfernungen von Hamburg und Bremen, sowie einem Gesamt-Hafen- und Ortsverzeichnis. 1961, 90+75+139 Seiten, mit Klappregister und einer Übersichtskarte, Halbleinen, DM 25,-.

Fuls/Meldau, Nautische Aufgaben. 7., völlig neu bearbeitete Auflage, herausgegeben von Kapt. M. Berger und Dr.-Ing. G. Zwiebler, 1962, 219 Seiten, kartoniert, DM 21,80.

Diese Neubarbeitung dürfte für Lehrer sehr praktisch sein und sich gleicherweise auch für alle diejenigen bestens eignen, die sich auf irgendeine nautische Prüfung vorzubereiten haben. Auch als Handbuch in der nautischen Praxis und als Gedächtnisstütze kann diese Sammlung wertvolle Dienste leisten. Die als vollständig anzusehende Aufgabensammlung baut folgerichtig auf von den Grundaufgaben der Bestecksrechnung über die astronomische Navigation und Kompaßlehre bis zur Funk- und Radarortung, akRenaufgaben mit beigefügten Steuerfeldern und Diagrammen vervollständigen das Werk.

## Neue Druckwerke

### des Deutschen Hydrographischen Instituts

Im Monat März 1962 wurden vom Deutschen Hydrographischen Institut nachstehende „Neue Karten“ bzw. „Neue Ausgaben“ von Seekarten herausgegeben:

#### A. Neue Karten

- Nr. 540 Camocim bis Recife im Maßstab 1:1 000 000, Ausgabe 1962, III. Begrenzung: 2°00'S bis 8°05'S und 32°20'W bis 41°00'W.
- Nr. 542 Häfen und Ankerplätze zwischen Iles du Salut und Natal. Nur Pläne, Ausgabe 1962, III.
- Nr. 638 Inseln und Ankerplätze an der Westküste von Afrika. Nur Pläne, Ausgabe 1962, III.

#### B. Neue Ausgaben

- Nr. 255 Südost-Küste von Island im Maßstab 1:300 000, Ausgabe 1962, II.
- Nr. 375 Millford Haven im Maßstab 1:20 000, Ausgabe 1962, III.
- Nr. 465 Chesapeake Bay, Blatt A im Maßstab 1:100 000, Ausgabe 1962, III.
- Nr. 824 Ankerplätze der Azoren. Plankarte, Ausgabe 1962, III.

Handbuch der West- und Nordküste Norwegens, II. Teil. Die 5. Auflage des Handbuchs wurde vom Deutschen Hydrographischen Institut völlig neu bearbeitet, um die stark veraltete Auflage aus dem Jahre 1932 zu ersetzen. Es beschreibt die norwegische Küste von Trondheim bis zur norwegisch-sowjetischen Grenze mit dem davorliegenden Schären- und Seegebiet und ist in diesen schwierigen Gewässern eine wichtige Hilfe für die Schiffsführung.

Im Teil A des Buches wird ein allgemeiner Überblick über Schiffsangelegenheiten gegeben, wobei die Verhältnisse in den norwegischen Gewässern besonders berücksichtigt werden. Man findet dort u. a. Angaben über das norwegische Lotswesen, eine Beschreibung des norwegischen Seezeichensystems mit farbigen Abbildungen, Auszüge aus norwegischen Schiffsvorschriften sowie Aufstellungen über Entfernungen an der norwegischen Küste und über norwegische Wörter, die für den Seemann von Interesse sind. Die Naturverhältnisse, für die der Teil B der Seehandbücher reserviert ist, werden zusammenhängend für die ganze norwegische Küste im Handbuch der West- und Nordküste Norwegens, I. Teil, beschrieben, das z. Z. ebenfalls neu bearbeitet wird.

Im Teil C enthält das Handbuch zunächst eine durchgehende Beschreibung des wichtigen Schärenfahrwassers, das als „Hauptinnenfahrwasser“ von Trondheim nordwärts bis in die Nähe des Nordkaps führt. Die folgenden Abschnitte bringen eine ausführliche Beschreibung der Küste mit den vorgelagerten Inseln, unter besonderer Berücksichtigung der Landmarken, der Häfen sowie der vielen Anker- und Anlegeplätze in den Fjorden, deren Zahl in

den vergangenen 20 bis 30 Jahren ganz erheblich zugenommen hat.

Das Buch umfaßt 659 Textseiten und enthält 154 Küstenansichten und 10 andere Abbildungen. Das in gewohnter Art in Leinen gebundene Handbuch kostet DM 18,- und ist durch die Vertriebsstellen für Seekarten und nautische Bücher zu beziehen.



## GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am Seemannssonntag, den 17. Mai.

Seemannssonntag, den 14. Juni.

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

Dieser „Vater der Seemannsgrußsendung“ wurde kürzlich auch noch Pate eines Seemannssohnes, nämlich von Udo, Sproß des 1. Offiziers Heinz Bernitt des Turbinentankers „Caroline Oetker“.

## Gesundheitsdienst an Bord

### 4. Tollwut

Bei der Tollwut handelt es sich um eine Infektion mit einem Krankheitsgift, welches durch den Biß kranker Tiere übertragen wird.

Infektionsquellen sind: Hunde, Wölfe, Füchse, Rinder, Pferde, Schafe, Katzen. Eine Infektion von Mensch zu Mensch ist ganz selten.

Das Virus ist gegen Hitze und Austrocknung empfindlich und büßt bei 45° seine Wirkung ein.

Es hat eine besondere Vorliebe für das Zentralnervensystem. Von der infizierten Wunde aus dringt es rasch in den Körper ein. Bei einem Versuchstier hat man festgestellt, daß nach einer künstlichen Infektion am Ohr das Tier trotzdem erkrankte, obgleich man das Ohr nach 20 Minuten amputierte. Die durchschnittliche Inkubationszeit beträgt 40–60 Tage. Die ursprüngliche Verletzung kann heilen, als wenn keine Infektion stattgefunden hätte. Man muß aber mit beträchtlichen Abweichungen in der Inkubationszeit rechnen, und zwar mit einer kürzesten Frist von 10–14 Tagen bis zu einer mehrmonatigen Inkubationszeit, längstens jedoch bis 2½ Jahre. Die Bißstelle kann empfindlich sein, ihre Umgebung brennen und kribbeln.

Im Entwicklungsstadium herrschen depressive Gemütsstimmungen vor. Im nächsten Stadium entwickelt sich eine hochgradige nervöse Erregung, es kommt zu Krämpfen der Schluck- und Atemmuskulatur. Das dritte Stadium der Lähmung und Erschlaffung führt dann zum Tode. Oben geschilderte Depressionen können zu Melancholie und Selbstmord führen.

Charakteristisch ist eine Überempfindlichkeit gegen Geräusche und Höreindrücke. Auch Temperaturerhöhungen treten auf. Die Schluckkrämpfe beim Genuß oder Anblick von Wasser können sich auf die gesamte Körpermuskulatur ausdehnen. Die Übererregbarkeit des Gehirnes führt zu Umherlaufen, Toben, Umsichschlagen. Die Speichelsekretion ist gesteigert, Muskelzittern ist regelmäßig zu beobachten.

Nach wenigen Tagen gehäufte Krampfanfälle erfolgt der Übergang in das Endstadium. Lähmungen treten auf, unter hohem Fieber mit tödlichen Ausgang. Oft tritt im letzten Stadium die Lähmung an dem verletzten Körperteil zuerst auf. Wichtig ist die Beobachtung von Reizerscheinungen an der Stelle der Verletzung. Durch schwache Reize können charakteristische Wutanfälle hervorgerufen werden. Als besonders gefährlich gelten tiefe Bißwunden, besonders Gesichtswunden.

Die ausgebrochene Wut ist beim Menschen stets tödlich. Jünemann

### Wer kann helfen?

Es handelt sich um einen Schwerverletzten, der dringende Beweise und Zeugenaussagen für einen Antrag an die Sozialversicherung sucht.

Wer kennt einen Zahlmeistergehilfen und Devisenbearbeiter Kurt Leider, im Zeitraum von Juni bis September 1942 bedienstet auf „Gneisenau“, „Telde“, „Iller“. Wer kann insbesondere Angaben über den Überfall auf Herrn Kurt Leider machen, bei dem K. L. innerhalb obengenannten Zeitraumes in Turku (Finnland) eine schwere Kopfverletzung davontrug.

Sachdienliche Angaben werden erbeten an unsere Redaktion, Hamburg 1, Spaldingstraße 210.

# R. B. GREEN & SOERMANN

Farbenfabrik Hamburg 11  
Sämtliche Farben und Lacke für die Schifffahrt  
Telefon 36 55 73



# Klar bei Schmunzelauge

Kuddl hat sich von der Seefahrt ab- und dem Landleben zugewandt. Er hat ein Heiratsbüro aufgemacht. Dolle Sache. Aber auch mit Ärger verbunden. Kommt ein Kunde: „Herr Kuddl, ich habe über Sie eine Frau bezogen, ich habe nicht Wert auf Vergangenheit gelegt. Sie haben mir eine Witwe angeboten, vermögend, dreißigjährig. Jetzt stelle ich fest, meine Angetraute — wie werd' ich die überhaupt wieder los — ist ja weit über fünfzig. Bitte...!“ — Sagt Kuddl: „Warum nur solche Aufregung. Ich hab' Ihnen eine dreißigjährige Witwe angedient. Die Frau ist seit dreißig Jahren Witwe...“

Wieder einmal kam Rudi eine volle Stunde zu spät in die Maschine. Eiligst versuchte er, seinen Platz zu erreichen — aber der 2. Ing. hatte ihn schon erspäht. „Daß Du überhaupt noch kommst!“ sagte er zähneknirschend. „Ich an Deiner Stelle würde erst nach der Mittagspause kommen...!“

Doch dem war der Rudi gewachsen. „Ja, Sie“, rief er mit Nachdruck, „Sie haben eben kein Pflichtbewußtsein!“



„Die hat's aber eilig, was treibt die denn so?“ „Treibt? — Zieht! Der Ziehschein zieht sie in den Hafen, ihr Willi ist heute angekommen.“ „Hat der denn so einen hohen Ziehschein gemacht?“ „Ja, aber gestoppt.“



Schiffskoch, der vor Festtagen Überstunden macht, weil er die vergessenen Rosinen nachträglich mittels Bohrer in den Kuchen verteilen muß.

## Neuester Zolltrick



Tun Sie sich keinen Zwang an, Herr Zoll, tun Sie Ihre Pflicht, kontrollieren Sie.

Die Madame aus dem Binnenlande war nett. Und sie hat auch eine Lokalrunde spendiert. So ganz neu war sie nicht, warum auch. Sie hatte das, was man einen Damenbart nennt. Madame war auf die Reeperbahn geraten, und ausgerechnet in den „Silbersack“, wo eigentlich nur die Leute von der Küste verkehren. Madame fand das alles schrecklich romantisch. Madame sagt zu Hein: „Herr Hein, ich möchte Sie küssen...“ — Hein erschrickt vor dem Damenbart. Hein sagt: „Madame, an der Wasserkante geben Männer sich die Hand.“

Gerade sollte die Vereinsversammlung eröffnet werden, da stürmte ein kleiner Herr zum Pult und begann eine flammende Ansprache. Immer wieder wollte der Vor-



Zum Glück nur Blut, Herr Kapitän, keine Farbe.

sitzende ihn unterbrechen — aber ohne Erfolg. So redete er vierzig Minuten — und mit den Worten: „Den möchte ich sehen, der meine Argumente widerlegen kann!“ schloß er seine Rede.

„Von Widerspruch ist ja gar keine Rede“, kam jetzt endlich der Vorsitzende zu Wort, „aber der Nautische Verein tagt im kleinen Saal, hier ist die Versammlung der Schiffingenieure!“

Immer wieder wurde der Polarforscher Roald Amundsen von neugierigen Menschen geplagt, über seine kühnen Abenteuer zu berichten.

Einer besonders hartnäckigen Dame antwortete der große Schweiger einmal: „Die größte Überraschung erlebte ich, als mir mein Bart in einer einzigen Nacht fast zwanzig Zentimeter wuchs!“

„Was sagen Sie? In einer Nacht! Das ist doch kaum möglich!“

„Doch, doch“, nickte Amundsen, „am Nordpol dauerte eine Nacht manchmal sechs Monate...“ (ici)

## Schiffsunfall

Am 18. 4. gegen 13.00 Uhr kollidierten im Englischen Kanal etwa 25 Meilen südwestlich der Isle of Wight das deutsche MS „Augustenburg“ (3639 BRT) und das dänische MS „Colorado“ (5510 BRT). Das deutsche Fahrzeug wurde schwer beschädigt und mußte von der Besatzung verlassen werden. Sie wurde vollzählig von der „Colorado“ an Bord genommen, bevor die „Augustenburg“ sank. Das Schiff hatte am 31. 3. mit einer Fruchtladung Buenos Aires verlassen und sollte am 20. 4. in Hamburg eintreffen.

## Gesunken

Am 20. 4. kollidierte das deutsche Tmsch „Oberg“ (498 BRT) der Mobil Oil AG. mit dem deutschen Tankkahn „Diersch VII“ in der Nähe von Bremerhaven. Beide Schiffe erlitten leichte Schäden. Während die „Oberg“ ihre Reise fortsetzte, kehrte „Diersch VII“ nach Bremerhaven zurück.

## Artikel 16b Artikel 16b Artikel 16b der Seestraßenordnung

Da laufen zwei deutsche Motorschiffe bei der Zwangswegabzweigung der Tonne JE 11 in eine dichte Nebelwand hinein. Es soll hier offenbleiben, inwieweit die Obwaltung solcher Umstände ein rechtzeitiges vorbeugendes Reduzieren der Fahrt auf mäßige Geschwindigkeit erfordert hätte. Aber: Das ostwärts steuernde Motorschiff hörte ein Nebelsignal vorderlicher als dwars und beobachtete gleichzeitig ein Echo in derselben Position.

Der Wortlaut des Textes, „dessen Lage nicht auszumachen ist“, bezieht sich nicht nur auf Peilung und Entfernung, sondern ebenfalls auf Kurs und Geschwindigkeit des Gegners. Diese waren nicht auszumachen. Man hätte also sofort stoppen müssen. Offenbar weil man das zu dem Nebelsignal gehörende Echo sah, und zwar zunächst gut frei an Steuerbord, hat man das Stoppen unterlassen. Erst eine halbe Minute später, als ersichtlich wurde, daß sich das Echo in den eigenen Kurs hineinbewegte, hat man gestoppt. Diese halbe Minute Verzögerung führte zur Kollision.

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

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

*Kredite gibt - wie eh und je -*

*diskret und schnell die . . .*



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

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

# Quer durch die Last



Der jüngste Kapitän der Welt, der Kubaner Jesus Jimenez Escobar, ist 22 Jahre alt. Sein Schiff heißt „Sierra Maestra“, ist 6746 BRT groß und machte am 29. 4. 62 von Stettin kommend in Hamburg zum Laden fest.

## Welthandelsflotte überschritt die 130 Mill. BRT-Grenze

Die Tonnage der Flotten aller 82 die Flagge auf See zeigenden Länder der Welt mit ihren seegehenden ausschließlich Handelszwecken dienenden Einheiten von 300 BRT und darüber hat nach dem Monatsbericht des Instituts für Schifffahrtforschung in Bremen im Februar 1962 die 130-Mill.-BRT-Marke überschritten. Die Zahl dieser Einheiten betrug am 1. März 1962 23 668, ihre Bruttoregistertonnage 130 286 306 t und ihre Gesamttragfähigkeit 185,49 Mill. t. Die einzelnen nationalen Handelsflotten haben sich von 1960 auf 1961 sehr unterschiedlich entwickelt. Mit einem Tonnageanstieg von 1,023 Mill. BRT konnte Japan den größten Tonnagezuwachs für sich buchen. An zweiter Stelle stand Griechenland, dessen Tonnage sich innerhalb dieses Zeitraumes um 0,910 Mill. BRT vergrößerte. Hohe Zuwachsraten wiesen außerdem auch die Flotten Norwegens und der Sowjetunion auf. Dagegen hat sich die unter der Flagge der USA und Liberia fahrende Tonnage von 1960 auf 1961 um 0,6 bzw. um 0,4 Mill. BRT verringert.

## Fünf 80 000-Tonner bestellt

Die beiden bekannten griechischen Reeder Niarchos und Onassis haben fünf Tanker von je ca. 80 000 tđw in Auftrag gegeben, und zwar drei für die Niarchos-Gruppe und zwei für Onassis. Wie es heißt, werden vier dieser Schiffe in Frankreich gebaut, während das fünfte in Japan entsteht.

## Atomschiffprojekt in Holland

Nach Berichten aus Rotterdam werden die Niederlande in diesem Monat Untersuchungen für den Bau eines Tankers von 65 000 t mit Kernenergieantrieb aufnehmen. Diese Arbeiten werden im Rahmen eines OECD-Projektes zur Verwendung von Kernenergie auf Schiffen unternommen. Im Rahmen desselben Projektes arbeitet ebenfalls eine französische Gruppe an

einem entsprechenden Forschungsschiff, während von schwedischer Seite ein Massengutfrachter von 18 000 t mit Kernenergieantrieb gebaut werden soll.

## ... und in Japan

Die japanische Gesellschaft zur Erforschung der Anwendungsmöglichkeiten der Kernenergie in der Schifffahrt hat beschlossen, ein atomgetriebenes Schiff zu bauen, das in der Meeresforschung und zu meteorologischen Beobachtungen eingesetzt werden soll.

Dieses erste japanische Atomschiff soll 126 m lang, 19 m breit und 10,5 m hoch werden und wird einen Reaktor erhalten, der 10 000 PS leistet und dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von 17,75 kn verleiht. Die Kosten des Projektes werden auf ca. 5700 Mill. Yen geschätzt.

## Vier Nationen verfügen über 60 Prozent der Welttankerflotte

Zum Jahresende 1961 belief sich die Welttankerflotte auf 3306 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 67,1 Mio t. Wie aus einer Aufstellung der Londoner Maklerfirma John I. Jacobs & Co. Ltd., die alle Einheiten mit mehr als 2000 tđw umfaßt, hervorgeht, verteilt sich diese Zahl auf 1605 Motortanker mit 25,1 Mio tđw und 1701 Turbinentanker mit 42 Mio tđw.

Rund 60 Prozent der Welttankerflotte entfielen auf vier Flaggen. Den größten Anteil hatte nach wie vor Liberia mit 16,07%, gefolgt von Großbritannien mit 15,46%, Norwegen mit 14,52% und den Vereinigten Staaten mit 13,59%. Die restlichen 40% Tonnage verteilen sich auf Länder, von denen keines mehr als 5% Anteil erreichte. Mit 1,03 Mio tđw liegt die Tankertonnage der Bundesrepublik an 14. Stelle.

1328 Tanker über 2000 tđw mit einer Gesamttonnage von 25,5 Mio tđw gehörten 1961 den Mineralölgesellschaften, wobei die Tankerflotte der Royal Dutch/Shell-Gruppe den ersten Platz einnahm. Privatreedereien verfügten über 1714 Einheiten mit 38,3 Mio tđw, Regierungen und sonstige Eigentümer besaßen 264 Einheiten mit 3,2 Mio tđw.

Zum Jahresende 1961 waren außerdem 318 Tanker mit einer Tragfähigkeit von 14,6 Mio tđw im Bau oder in Auftrag gegeben. 147 neue Tanker mit 4,9 Mio tđw wurden im Laufe des vergangenen Jahres abgeliefert, während 155 Einheiten mit zusammen 2,1 Mio tđw abgewrackt oder umgebaut wurden.

## Zunehmender chinesischer Schiffbau

Ihre Devisenausgaben für Charterschiffe will die Volksrepublik China im Laufe der nächsten Jahre dadurch verringern, indem der eigene Schiffbau weitgehend gefördert wird und man andererseits im westlichen Ausland Tonnage ankauft. Z. Z. fahren etwa 200 Schiffe in Charter der Chinesen. Wie es heißt, will man auf den Werften an der chinesischen Ostküste den Serienbau von Schiffen von 10 000 tđw beginnen. Mit westlichen Ländern wird bereits über den Ankauf moderner Werftausrüstungen verhandelt.

## Deutsche Seereederei stellt Kühlschiffe in Dienst

Die ersten beiden Kühlschiffe stellte die VEB Deutsche Seereederei, Rostock, unter den Namen „Fritz Reuter“ und „John Brinckmann“ in Dienst. Die Spezialfrachter sind für den Bananentransport zwischen Guinea und Rostock bestimmt, wo jedoch z. Z. weder Löschvorrichtungen noch geeignete Lagerräume für den Fruchtumschlag vorhanden sind. Wie es heißt, sollen bei den am Jahresende 1961 in Rostock gelöschten Bananen, die von Hamburg in die Ostsee umdirigiert wurden, Ausfälle bis zu 30% entstanden sein.

Bei der „Fritz Reuter“ (4908 BRT) handelt es sich um die 1948 gebaute „Dubreka“, während die „John Brinckmann“ unter dem Namen „Djoliba“ fuhr und 1947 gebaut wurde. Beide Schiffe gehörten der Mercantile Marine Engineering & Graving Dk. Co., Antwerpen.

## Zu einer kommunistischen Wirtschaftswaffe

gegen die freie Welt könnte sich die sowjetische Handelsflotte entwickeln, wenn sie weiter in dem Tempo wächst wie bisher. Im Juli 1960 betrug ihr Bestand mit 1138 Schiffen und ca. 3,4 Millionen BRT das Doppelte der Tonnage vom 1. Juli 1939.

## Seeleute spendeten mehr

Gern berichtigen wir die in unserer letzten „Kehrwieder“ fälschlich bekanntgegebene Summe von Seeleute-Spenden für die Geschädigten der Flutkatastrophe. Das bekanntgegebene Sammelergebnis belief sich nicht auf DM 3637,- sondern es waren DM 8367,81. Darüber hinaus sind nach weiteren Reedereimeldungen noch eine stattliche Reihe von Spenden aus Seefahrerkreisen zu verzeichnen gewesen.

## Auflösung von Seite 16

### Kreuzworträtsel

Waagrecht: 1. Kreta, 4. Arena, 7. Alk, 9. ego, 10. Esau, 11. Rank, 13. Eris, 15. Los, 16. Doge, 18. Reform, 20. Tueren, 22. Verona, 25. Region, 28. Ares, 29. Uri, 30. Akte, 31. Rabe, 33. Emma, 35. Kur, 36. Sam, 37. Lehar, 38. Capri.

Senkrecht: 1. Kater, 2. Tasso, 3. Ala, 4. Aga, 5. Ronde, 6. Anden, 8. Kulm, 9. erst, 10. Eiferer, 12. Korsika, 14. Reger, 17. Gebot, 19. Ren, 21. Ule, 22. Varel, 23. Osaka, 24. Auer, 25. Ries, 6. Gamma, 7. Nelli, 32. Bur, 34. Mac.

### Silberrätsel „Hamburg“

Die Anfangs- und Endbuchstaben, letztere von unten nach oben gelesen, ergeben eine wichtige Seemannsregel.

1. Gänsemarkt, 2. Rodeo, 3. Uetersen, 4. Esplanade, 5. Nienstedten, 6. Afrikaka, 7. Neuenfelde, 8. Grasbrook, 9. Rathaus, 10. Universität, 11. Europa, 12. Norddeich, 13. Unterweser, 14. Nordamerika, 15. Damtorwall, 16. Reinbek, 17. Osiris, 18. Tesperhude, 19. Appenbüttel, 20. Neuerwall, 21. Rutschanna, 22. Ohlstedt, 23. Twielenfleth, 24. Glacischaussee.

Gruen an Gruen und rot an rot.

Geht alles klar, hats keine Not.

### Fotos und Zeichnungen

Brinzer Pressevertrieb S. 5; Conti Press S. 15 u. 20; Deike Matern S. 2, 13, 16; Deutsche Shell Tanker Gesellschaft m.b.H. S. 1; G. Germin S. 9; Globus Mater S. 3; Dr. C. O. Hillmer S. 7; H. Hudemann, Titelbild; E. de Jong S. 4; Fr. K. Rausch S. 8.

SCHUHHAUS AM HAFEN

**Schleicher**

DITMAR-KOEL-STRASSE 12

Alle Arten Straßen- und Berufsschuhe

† **Kropp**

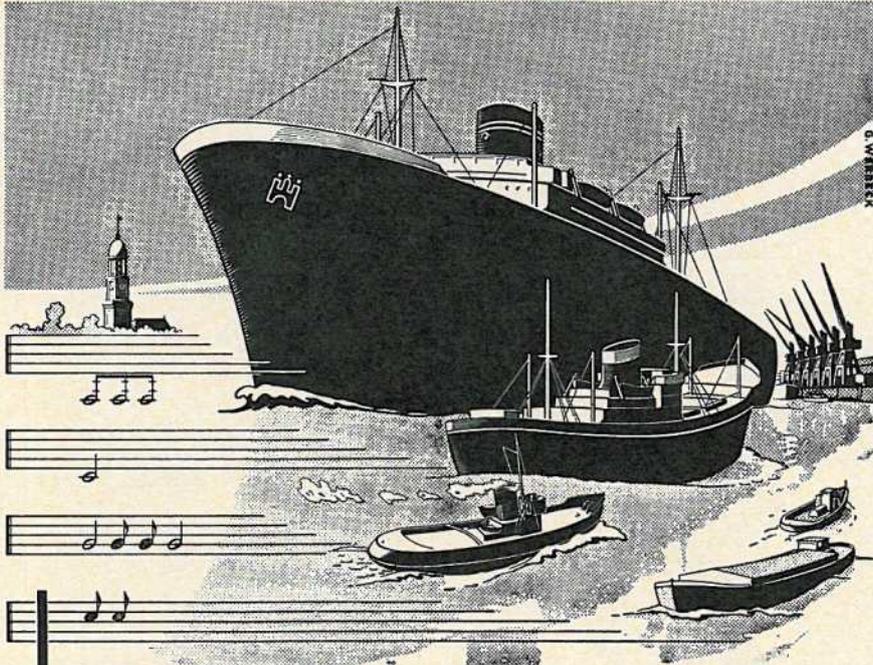
Beerdigungs-Büro • St. Anshar •  
Tag- und Nachruf 35 27 48/49

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



# die Signale der Schifffahrt

GEBEN TÄGLICH 24 STUNDEN LANG DEN GRUNDTON AN FÜR DIE SCHNELLE  
ABWICKLUNG DES ÜBERSEEVERKEHRS IM GROSSTEN DEUTSCHEN SEEHAFEN

# HAMBURG

## ARBEIT RUND UM DIE UHR

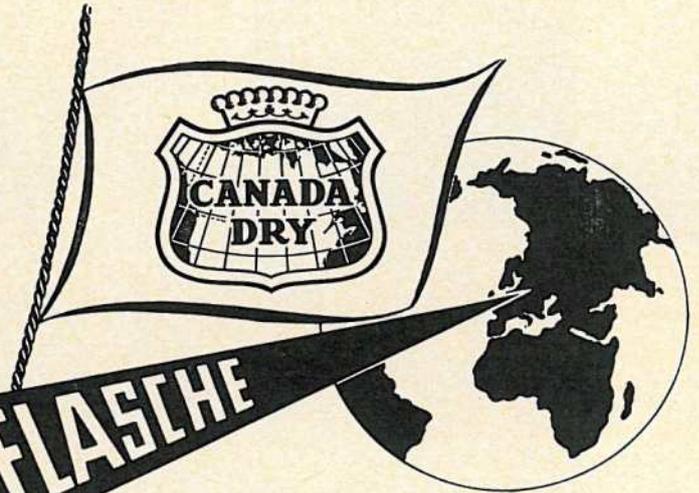
in drei Schichten, heißt es überall dort, wo schnellste Abfertigung des Seeschiffes erforderlich wird. 17 000 erfahrene Hafnarbeiter, die sich mit allen Waren des Weltverkehrs auskennen, sorgen an den modernen Hafenanlagen mit den vielen Spezial- einrichtungen für den reibungslosen, sorgfältigen Umschlag von Stück-, Schwer- und Massengütern aller Art.

**TÄGLICH KOMMEN  
50 SEESCHIFFE AN  
DAVON 25 IM REGELMÄSSIGEN  
LINIENDIENST NACH 1100 HÄFEN**

# CANADA DRY GETRÄNKE



*Endlich*  
IN DER  
ALLERSEITS  
GEFORDERTEN



**EINWEGFLASCHE**

zu beziehen durch:

**CANADA DRY NORD GMBH & CO**  
HARKSHEIDE (BEZ. HAMBURG)  
SCHÜTZENWALL 37/41  
RUF: 57 27 55/58

oder durch Ihren Schiffsausrüster



Have a real  
cigarette-  
**CAMEL**

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



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