

Kehrwieder



Aus dem Inhalt:

- Job oder Beruf
- Politik des Monats
- Freunde in der Welt gewinnen
- Flottenumschau
- Sport an Bord
- In Porto hat mein „Kollege“ ein Denkmal
- Fünfmaster
- Taxifahrt in Alexandrien
- Das Gute, ein Ärgernis?
- Sturmflut — Kapitänsbericht
- Quer durch die Last



Rolling Home auf „Olpfaden“

ZERSSEN & CO Gegr. 1839
KIEL-HOLTENAU



Luftpassagen



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

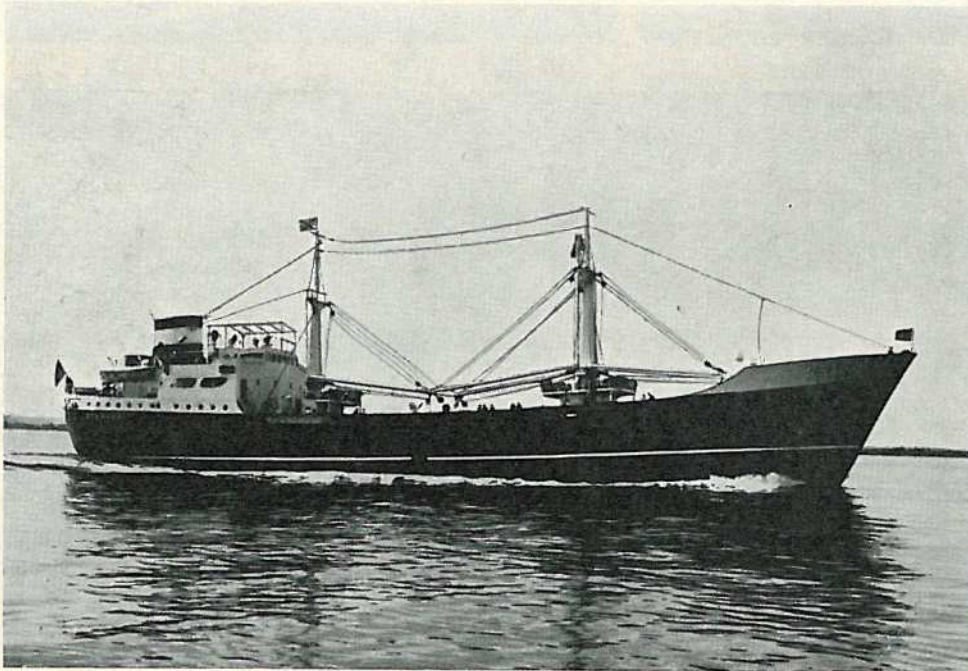


SCHIFFSAUSRÜSTUNG
WILHELMSHAVEN G.M.B.H.

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

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, Dammstr. 21 (beim Stephanspl.) Ruf 34 86 70 ab 11 Uhr
Einmalig. Aufnahmebeitrag - **Honorar nur bei Erfolg** - Prospekt gratis u. diskret



M/S „Spenser“

Frachtschiffe

Tanker

Fischerei-Fahrzeuge

Spezialschiffe

Schwimmdock

NORDERWERFT

KÖSER u. MEYER

HAMBURG



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

Juni 1962

Nr. 6

Als die wenigen älteren Jahrgänge zum ersten Mal Decksplanken betreten, war ihre Fragestellung nach dem erwählten Lebensberuf diese: „Was bringe ich für diesen Beruf mit?“ Die Nachkriegsgeneration fragt, was ein Job auf See zu bieten hat.

Die Seefahrt betreiben heute auf uneren Schiffen Männer mit einem Seefahrerberuf und Männer mit einem Job in der Seefahrt. Der Job prägt einen neuen Menschentyp. Dessen grundsätzliche Einstellung ist die eines Nehmenden. Das für ihn ständig besser werdende Angebot auf dem Arbeitsmarkt kommt dieser Haltung entgegen, ruft sie geradezu hervor. Auf diesem Markt werden keine Berufe angeboten, sondern Jobs. Sie sind anreißerisch ausgestattet mit einem ständig in Verbesserung begriffenen Tarif, sie sind dekoriert mit einer ganzen Skala attraktiver Sonderleistungen. Der Markt ist hungrig nach Arbeitskraft. Er wirbt, er macht Reklame. Das Anpreisen wird ganz groß geschrieben, und die Gegenforderung ganz klein. Dieses von der Vollbeschäftigung überhitzte Gebaren auf dem Arbeitsmarkt ist das eine, das den Beruf aus Berufung abgewertet hat — von Berufsethos ganz zu schweigen —, und den Job aufgebaut.

In einer besonders in Deutschland und ganz besonders auf deutschen Schiffen so hundertprozentig vertikal ausgerichtet gewesenen Gesellschaftsordnung war die Einordnung des Menschen identisch mit der seines Berufes. Das hat seine Ursachen in der jahrtausendealten kirchlichen Hierarchie vom Papst zum Gläubigen, in dem Feudalismus vieler scharf gegeneinander abgegrenzten Fürstentümer — Kaiser, König, Edelmann, Bürger, Bauer, Bettelmann — und schließlich war die preußisch-militärische Rangordnung vom General zum Gemeinen maßgeblich auch für diese Gesellschaftsordnung in der Vertikalen. Jeder Beruf war jedermann ersichtlich einem Grad an diesem senkrechten Maßstab zugeordnet, und zwar in Vorbestimmtheit durch die Geburt, die so gut wie keine Aufstiegsmöglichkeiten gestattete. Standesunterschiede, Standesstolz und auch Standesdünkel waren fast ausschließlich vom Beruf hergeleitet. Sie hatten Formen angenommen, auch und gerade auf unseren Schiffen, die weder eine Republik noch eine Diktatur zu sprengen vermochten. Doch mit Ende des zweiten Weltkrieges wurden sie zertrümmert.

Die Neuordnung auf diesen nivellierten Trümmern begann mit der Wiederaufrichtung des alten humanistisch-christlichen Ideals von der Würde des Einzelmenschen und empfing von der neuen Welt jenseits des Atlantik wesentliche Impulse. Was wir gesellschaftlich sehr augenfällig auch auf unseren Schiffen heute erleben, ist die Umlegung des vertikalen Wertmaßstabes der Menschen in die Horizontale. In dieser Ord-

nung findet sich der Mensch auf gleicher Wertebene mit seinen Mitmenschen wieder. Die wesentlichen Unterschiede ergeben sich in erster Linie aus dem stark entwickelten Individualitätsbewußtsein und weiterhin aus der Höhe des Einkommens, aber nicht mehr aus Stand und Beruf. Anstelle der leidenschaftlich und eifersüchtig verteidigten Wertigkeit des Berufsstandes tritt der sachlich zum Zwecke des Erwerbs betriebene Job. In einer horizontalen Ordnung enthält der Job kein Werturteil mehr über den, der es ausübt. Kühl und auf Abstand zu seiner Tätigkeit bedacht, betreibt der eine einen Job in der Maschine, der andere in der Pan-

scher Wünsche fungiere. Sie machen vornehmlich den Job und das Jobdenken verantwortlich für die innere Verödung und Versteppung der Arbeitswelt. Sie sind zutiefst überzeugt, daß das Geben an einen Beruf seliger mache, als das Nehmen mittels eines Jobs. Warnend weisen sie auf das Ursprungsland des Jobs hin, nach den USA, wo der Job den arbeitenden Menschen bereits innerlich verarmt habe. Und die einzelnen Arbeitsbereiche in der Seefahrt ließen sich niemals in einzelne Spezialjobs einteilen, dafür sei die Seeschifffahrt zu komplex. Die Kleinwelt eines Schiffes könne nur gesund bleiben mit einsatzfreu-

Am Peilkompaß

JOB ODER BERUF



Job oder Beruf, das ist eine Frage der Generationen. Der jüngste Kapitän der Welt, der Kubaner J. J. Escobar, hat mit seinen 22 Jahren sicherlich einen der besten Jobs der Welt. Wenn der älteste Kapitän Deutschlands, der 100jährige Gerhard Bolte aus Elsflath, schmunzelnd gesteht, daß die ersten hundert Jahre die schwersten sind, so sind Jahrzehnte Seemannsberuf aus Berufung darin eingeschlossen.



try, und ein Dritter hat einen Job an Deck. Daß das sachliche, selbstbewußte Jobdenken, so materialistisch und spekulativ es sich gebärdet, zwangsläufig als Folge eines noch nie dagewesenen Trends der Emanzipierung der Massen in Erscheinung treten muß, kann in diesem Rahmen nur angedeutet werden.

Dem Job mangelt beinahe alles, was einen Beruf zur Berufung macht: Leidenschaftliche Anteilnahme und ethisch-idealistische Einstellung zur Arbeit, Hingabe, Bescheidenheit und das beglückende Durchdrungensein, nach bestem Wissen und Gewissen eine Aufgabe zu erfüllen. Der Job vermag nicht die Fesseln der Ichbezogenheit durch das Gefühl zu sprengen, zu etwas außerhalb des engen Ichkreises Liegendem berufen zu sein. Die in der vertikal geordneten Gesellschaft Großgewordenen unter uns, deren Berufsstolz mit Standesstolz und -Ehre verquickt war, die infolgedessen viel mehr auf Innehaltung und Abgrenzung der Stufen gegeneinander bedacht waren, sie haben heute selbstverständlich viele Vorbehalte gegen den kühl und sachlich betriebenen Job. Der Job kann ihrer Ansicht nach keine Freude bringen, weil er nur als notwendiges Übel, bestenfalls als Spekulationsobjekt für die Erfüllung übersteigter privat-egoisti-

digen Allroundmännern, die ihren Seefahrtsberuf lieben, und zwar nicht obwohl, sondern weil er Härten und Gefahren mit sich bringe, die zur Meisterung den ganzen Mann erfordere und nicht nur seinen Job. Damit sind wir am springenden Punkt des Jobs angelangt. Die Sachlichkeit, mit der ein Job betrieben wird, ist gut. Sachlichkeit ist immer gut, macht sie doch das Zusammenarbeiten und Zusammenleben gerade auf einem Schiff unklumpiziert. Sachlichkeit befreit vom Ballast eines ganzen Wustes unkontrollierbarer Stimmungen und Gefühle. Insofern sind die Jobmänner durchaus vernünftige und tüchtige Leute und erweisen sich in der engen Bordgemeinschaft als brauchbare und geschätzte Mitarbeiter, Kameraden und Kollegen. Wir kennen auch den idealen Jobmann. Er ist derjenige, der seinen Job an Bord liebt, glanz gleich, wohin er ihn in der Bordbetriebsgemeinschaft stellt.

Sich durchsetzen jedoch und damit „seetüchtig“ werden können wird der Jobmann nur, wenn er über seinen Job hinaus ein innerlich positives Verhältnis zu seinem Schiff und der Seefahrt überhaupt gewinnt, denn sie können jeden Augenblick den Einsatz des ganzen Menschen erfordern — und sie tun es auch.

Der Wachoffizier

Vor der Abstimmung in Algerien

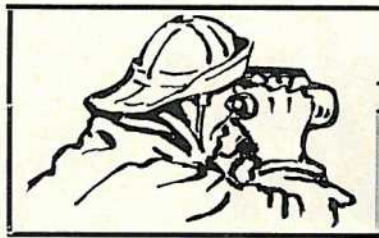
Für den 1. Juli ist die Abstimmung in Algerien über die Zukunft des Landes angesetzt. Die Vorbereitungen für diesen Volkentscheid stehen unter schlechten Vorzeichen. Die OAS hat ihre Aktionen verstärkt. Sie stehen jetzt unter dem Motto der „verbrannten Erde“. Die Hoffnungen, die in manchen Kreisen nach dem Verfahren gegen Salan genährt wurden, — das Militärtribunal vermied bekanntlich das Todesurteil —, erfüllten sich nicht. Nach kurzer Pause setzte der Terror mit verstärkter Kraft ein, und es ist heute noch nicht abzusehen, in welcher Verfassung sich Algerien am 1. Juli befinden wird. Die algerische Befreiungsarmee fordert schärfste Maßnahmen gegen die OAS. Unter der Hand verlautet, daß Führer der OAS Verbindungen mit der algerischen Befreiungsarmee aufgenommen haben. Zu diesem Wirrwarr kommt ein anderes Moment: die Massenflucht der französischen Siedler. Täglich sollen etwa 2000 Siedler über die Luftbrücke nach Frankreich flüchten. Die Verzweiflung muß riesengroß sein, wenn man bedenkt, daß nicht nur diese Siedler, sondern vielfach auch ihre Eltern und Großeltern schon die algerische Wüste bearbeitet und in blühende Ländereien verwandelt haben.

*

Um die Einheit Europas

Die Sorgen um Algerien sind nicht die einzigen, die Frankreichs Staatspräsident de Gaulle bedrängen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Spannungen zwischen Paris und Washington gewachsen sind. Grund ist die Europapolitik de Gaulles. Man spricht von einem „gaullistischen Europa“, das Frankreichs Staatschef vorschwebt. Mit anderen Worten, de Gaulle ist bemüht, die enge Bindung der europäischen Staaten an Amerika zu lockern oder gar aufzulösen.

Der Präsident der Vereinigten Staaten, Kennedy, hat sich bei seinem Besuch in Paris vor etwa einem Jahr redlich bemüht,



POLITIK

alle schwebenden Fragen zu klären. Es ist ihm nicht gelungen, de Gaulle zu überzeugen. De Gaulle möchte ein konföderiertes Kontinentaleuropa schaffen, das sich einmal auf die deutsch-französische Solidarität, zum andern auf die französische Atommacht — die es noch nicht gibt — stützt. Er hegt die Hoffnung, daß sich auf dieser Grundlage Europa einmal selbst verteidigen kann. Ein großes Spiel, aber auch ein großes Wagnis! Und hier setzen die Bedenken Amerikas ein. Sie werden genährt durch die Weigerung de Gaulles, die französische Flotte dem NATO-Kommando zu unterstellen, und sich an den Kosten der UNO-Operationen im Kongo zu beteiligen. Auch von der Genfer Abrüstungskonferenz hat sich Frankreich ferngehalten. Washington meint nun, Paris solle sich nicht wundern, wenn das Weiße Haus sich gezwungen sieht, Entscheidungen ohne Frankreich zu treffen. Es wäre im Interesse Europas und im Interesse der westlichen Welt, wenn de Gaulle sich einfallen ließe, eine etwas geschmeidigere Haltung einzunehmen, wie ihm seine eigenen Ratgeber am Quai d'Orsay es empfehlen und wie es England vorexerziert.

*

Italien erholt sich

Eine der stärksten Säulen des freien Europa ist neben England, Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland die „Repubblica Italiana“, die Republik Italien. Sie ist trotz mancher Veränderungen in der Staatsführung immer ein Befürworter der westlichen Verteidigungsgemeinschaft und der europäischen Einheit gewesen. Das hat sich auch unter der Regierung Fanfani nicht geändert.

Ministerpräsident Fanfani, der vor einem Vierteljahr seine neue Regierung bildete, hat sich nicht mehr und nicht weniger vorgenommen, als eine Erneuerung der italienischen Gesellschaft auf sozialem, administrativem und moralischem Gebiet zu erreichen. Mancher Ansatz ist schon zu sehen, viel bleibt noch zu tun. Da das italienische Temperament sich auch in der Politik auszuwirken pflegt, gehören Geschick und Fingerspitzengefühl dazu, solche einschneidenden Änderungen vorzunehmen, wie Fan-

fani sie erstrebt. Die Altersrenten hat er erhöht, die Lernmittelfreiheit für die ersten fünf Volksschulklassen soll ab 1. Oktober eingeführt werden. Die großen Reformen stehen aber noch aus. Zu den Kraftproben, die auf ihn zukommen, gehören die auch hier anschwellenden Lohnforderungen der Arbeiter. Da die Gewerkschaften zu den Stützen der Regierung Fanfani gehören, wird sie versuchen, die Forderungen in tragbaren Grenzen zu halten.

*

Drama vor Hongkong

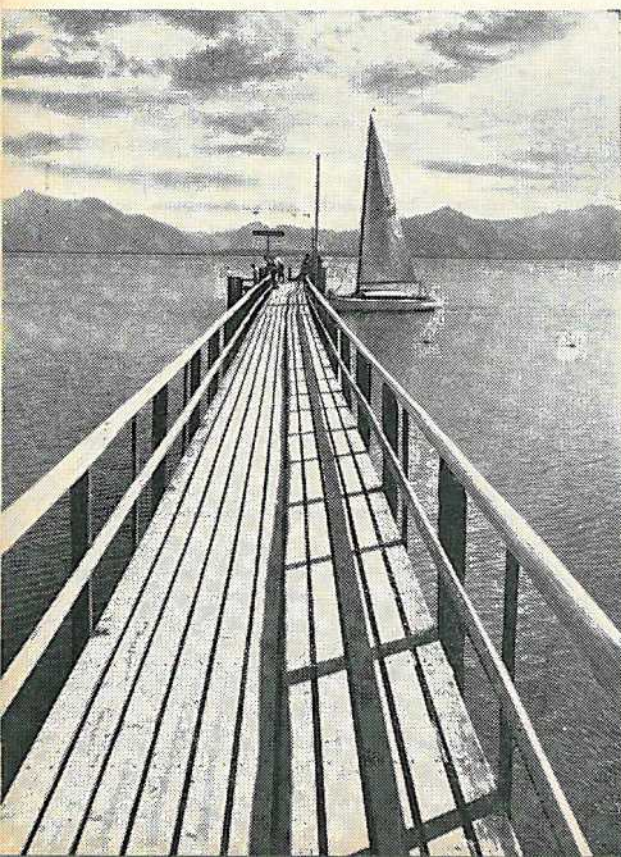
Das war Anfang Mai, als der Flüchtlingsstrom aus China sich in Bewegung setzte. Das Ziel war Hongkong. In wenigen Tagen hatten sich über 60 000 Chinesen abgesetzt, um in der britischen Kronkolonie eine neue Bleibe zu finden. Hunger und Durst hatten sie angetrieben. Die Regierung in Peking sah zunächst zu, als wäre es ihr gleichgültig, daß einige Tausend von den Millionen Untertanen das Land verließen. Dann wendete sich das Blatt. Und heute sind sie alle wieder da, wo sie hergekommen waren.

Wie es heißt, hat die britische Regierung die Regierung in Peking gebeten, die Grenze von China her zu sperren, sobald die Flüchtlinge wieder „drüben“ wären. Und das ist geschehen. Hatte nun Hongkong die Möglichkeit, den Zuwachs zu verkraften? Waren Lebensmittel genug vorhanden? Und vor allem: war Lebensraum da? Kenner der Verhältnisse meinen, diese Frage bejahen zu müssen. Und überdies hatte Tschiang Kai-scheck angeboten, einen Teil der Flüchtlinge auf Formosa unterzubringen. Man sieht den Grund zur Rücksendung darin, daß die britische Regierung in Hongkong Peking nicht zu Gewaltmaßnahmen herausfordern wollte. Das Beispiel von Goa stand warnend vor Augen. Und dennoch ist das Problem mit den getroffenen Maßnahmen nicht gelöst. Der Versuch, China in kurzer Zeit zu industrialisieren, hat der Landwirtschaft die Mittel entzogen, um für die Ernährung des rotchinesischen Volkes ausreichend sorgen zu können. Nach stolzen Aufbauereignissen macht sich jetzt die Katastrophe verheerend bemerkbar.

Die Bevölkerung **Rotchinas** beläuft sich heute auf 670 Millionen Menschen. Geht die Bevölkerungszunahme so weiter wie in den letzten Jahren, dann dürfte 1980 die Milliardengrenze erreicht sein. Und was dann? Es war ein deutscher Monarch, der vor fünfzig Jahren vor der „gelben Gefahr“ warnte.

Japan sah sich nach dem Verlust der Mandschurei, Koreas, Formosas und der pazifischen und nördlichen Inseln am Ende des zweiten Weltkrieges zu einschneidenden Maßnahmen gezwungen. Die „Geburtenkontrolle“ führte dazu, daß Japan von einem der geburtenreichsten Länder der Welt zu einem der geburtenärmsten wurde.

Fritz Roßberg



Unser schönes Deutschland

Sommerstimmung am Chiemsee im bayrischen Alpenvorland. Hier wird 518 Meter über dem Meeresspiegel zu Füßen der bayrischen Alpen stramm gesegelt. Das prunkvolle Schloß Ludwigs II. auf der Insel Herrenchiemsee ist eine übersteigerte Nachbildung von Versailles. Berühmt ist die Benediktinerabtei auf der Fraueninsel, berühmt wegen des Kräuterlikörs, dessen Ingredienzen auf der dritten Insel dieses größten oberbayrischen Gebirgssees gedeihen, der Kräuterinsel.

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

FREUNDE IN DER WELT GEWINNEN

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

Von der Entwicklungshilfe zur Entwicklungspolitik

Unter diesem Thema stand ein vielbeachtetes Referat, das der Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit, Walter Scheel, kürzlich in Hamburg hielt. Anlaß zu diesem Vortrag war der diesjährige Übersee-tag, der am 7. Mai mit einer Vortragsveranstaltung im Hamburger Rathaus festlich begangen wurde. An diesem Tag, den man auch als den Geburtstag des Hamburger Hafens bezeichnet, feierte Hamburg die 773. Wiederkehr jenes Tages des Jahres 1189, an dem Kaiser Barbarossa den Kaufleuten und Schiffen der Hansestadt das Recht verlieh, auf der gesamten Niederelbe bis zur Nordsee zollfreie Waren einzuführen und auszuführen.

In der von zahlreichen Botschaftern der Entwicklungsländer, Vertretern des hamburgischen Konsularcorps und des Senats sowie von Gästen aus allen Kreisen der hamburgischen Wirtschaft stark besuchten Veranstaltung wies Professor Dr. Rolf Stödter, der Präsident des Übersee-Clubs, in seiner Begrüßungsansprache darauf hin, daß es nunmehr darum gehe, zu einer systematischen Entwicklungspolitik zu gelangen. Um die Privatinitiative zu fördern, sei es erforderlich, die Voraussetzungen zu schaffen, die es dem privaten Unternehmer ermöglichen, an den großen Aufgaben

bedeutet nicht, daß sich die Bundesregierung von allem, was sie bisher geleistet hat, abwendet. Im Gegenteil, es müsse mit Nachdruck festgestellt werden, daß die Leistungen aller an der bisherigen Entwicklungshilfe Beteiligten hohen Respekt verdienen.

„Wir haben unsere Bereitschaft zur Hilfe nicht nur bekundet, wir haben sie im höchsten Maße bewiesen. Was heute hinzutreten muß, ist die zusammenfassende Ausrichtung aller unserer Maßnahmen auf den Gebieten der Wirtschaft, der Landwirtschaft, der Kultur, des Verkehrs, der Technik, der Wissenschaft, des Handels, der Verwaltung nach einheitlichen Gesichtspunkten, kurz gesagt das Entwicklungsprogramm, und zwar im nationalen und internationalen Bereich. Nur eine solche Systematisierung garantiert uns das Ineinandergreifen der einzelnen Vorhaben, beugt einem weiteren Improvisieren vor und schafft letzten Endes nicht nur uns, sondern auch den Empfängerländern die Gewißheit, daß sich alle Hilfe zu einem sinnvollen und langfristig wirksamen Ganzen rundet. Dieses Programm muß ergänzt werden durch neue Methoden der Durchführung, die an natürliche Gegebenheiten anknüpfen und eine organische Entwicklung einleiten. Die systematische und ständige Beobachtung der Auswirkung unserer Förderungsmaßnahmen auf die Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Entwicklungsländer ist die Voraussetzung für den Erfolg der Entwicklungsprogramme. Auch die fachliche und technische Kontrolle, durch die sichergestellt werden soll, daß die Vorhaben entsprechend der für sie festgelegten Zweckbestimmung durchgeführt werden, wird verstärkt. Darauf hat die deutsche Öffentlichkeit ein Anrecht. Die Überwachungsmethoden werden entsprechend der jeweiligen Form der Entwicklungshilfe — Kapitalhilfe oder technische Hilfe — unterschiedlich sein. Unsere Politik darf nicht mehr aus allgemeiner Politik plus einige Entwicklungshilfen bestehen, sondern die ganze Politik gegenüber den Entwicklungsländern muß eine Einheit bilden,

Problem in weltweitem Ausmaß dar. Da die Not der Entwicklungsländer nicht nur für sie selbst, sondern auch für die begünstigteren Staaten eine akute Gefahr ist, müssen diese sozialen Spannungen auch in unserem eigenen Interesse abgebaut werden. Zu der sich hieraus ergebenden politischen Aufgabe tritt schließlich unsere einfache menschliche Pflicht hinzu. Diese Pflicht hat der Bundespräsident kürzlich mit folgenden Worten gekennzeichnet:

„So wie der Bruder gegenüber dem Bruder Verantwortung trägt, so haben auch die Völker füreinander einzustehen.“

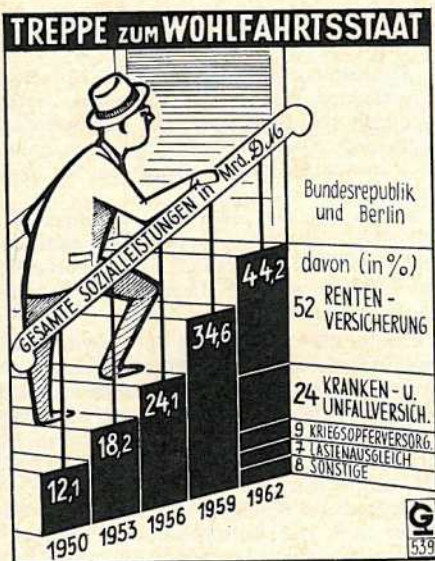
Zusammenarbeit und Partnerschaft

Im Sinne dieser Grundgedanken wird die Bundesregierung, so führte Bundesminister Scheel weiterhin aus, ihre künftigen Maßnahmen mehr als bisher auf Zusammenarbeit und Partnerschaft abstellen und weniger den Hilfedanken betonen. Das besondere Ziel der Bundesregierung wird es sein, die Selbsthilfekraft und die Eigenverantwortlichkeit der Entwicklungsländer zu stärken. Die bisherigen Maßnahmen waren häufig improvisiert. Dieser Notbehelf darf kein Dauerzustand werden. Es werden daher eigenständige Lösungen ausgearbeitet werden müssen, die unsere Möglichkeiten und den Bedürfnissen der Entwicklungsländer am besten entsprechen und die einen maximalen Erfolg unserer Bemühungen erwarten lassen. „Dazu gehört, daß wir unsere Maßnahmen auf dem Gebiet der Technischen Hilfe, der Kapitalhilfe, der Bürgschaftshilfen, der Handels- und der Steuerpolitik untereinander in Einklang bringen. Wir müssen selbst die Initiative gewinnen, damit wir nicht auf „vorfabrizierte Projekte“ angewiesen sind, die recht häufig verstaubt aus der Schublade der ehemaligen Kolonialmächte herausgeholt werden oder die am Schreibtisch eines Filmvertreters entstanden sind. Eine Verteilung von Hilfen an Bittsteller im Reihenfolgeverfahren ist weder der Größe der Aufgabe angemessen, noch wird sie der Selbstachtung und den wirklichen Interessen der Entwicklungsländer gerecht.“

Die Möglichkeiten nutzen

Nachdem sich der Bundesminister im weiteren Verlaufe seiner Ansprache mit der Notwendigkeit einer besseren internationalen Abstimmung der Entwicklungspolitik sowie mit verschiedenen Einzelheiten der Vergabepraxis und der Förderung der Privatinitiative beschäftigt hatte, beschloß er seine Ausführungen mit folgenden Worten:

„Eines Tages werden auch die Staaten, die heute noch in bitterer Armut leben müssen, die von einer Lawine überwindlich scheinender Schwierigkeiten überrollt zu werden drohen, zu den gesuchten Partnern der Industrienationen gehören. Wir brauchen ihnen heute nur ein wenig zu helfen, ihnen ein wenig abzugeben von unserem Wohlstand, von unserem Wissen, von unserem Mut, um den Völkern, die auf unsere Unterstützung, auf unser Verständnis, ja auf unsere Freundschaft hoffen, ihren Aufstieg zu erleichtern. Wir haben heute — nur heute vielleicht noch — die Möglichkeit, uns und unseren Kindern wirkliche Freunde zu gewinnen in einer Welt, die so oft von Mißtrauen und Neid, von Haß und Intoleranz allein regiert scheint. Wir müssen diese Chance nutzen.“



Wohlstand mindert Soziallast nicht

Eine Treppe, die sich's leicht hinauf, aber schwer hinabsteigen läßt, baut man mit den von Jahr zu Jahr wachsenden Sozialleistungen. Mit 44,2 Milliarden Mark erklimmen sie in diesem Jahr ihre bisher höchste Stufe; sie überragt die des Vorjahres (41,2 Milliarden Mark) noch um drei Milliarden. Zum diesjährigen Rekordbetrag steuert im Durchschnitt jeder Erwerbstätige rund 1700 Mark bei, davon unmittelbar (in Form von Beiträgen) 1200 und indirekt (über Steuern) 500 Mark.

der Entwicklungspolitik mitzuwirken. Hierbei sei es besonders wichtig, daß der Privatunternehmer gegen das politische Risiko abgesichert werde, daß das wirtschaftliche Risiko in steuerlicher Hinsicht mehr als bisher berücksichtigt werden könne und daß auch die Bereitstellung staatlicher Kreditmittel an investitionsbereite Privatunternehmer vorgesehen werde. Darüber hinaus müsse, so stellte Professor Stödter fest, die Investitionspolitik durch handelspolitische Maßnahmen ergänzt werden.

Wende zur Entwicklungspolitik

Bundesminister Scheel stellte an den Anfang seiner mit großem Beifall aufgenommenen Rede die Feststellung, daß in unserem Denken und Handeln auf dem Gesamtgebiet der Entwicklungshilfe eine Wende gekommen sei. Dies

Entwicklungspolitik ist Sozialpolitik

In diesem Zusammenhang, so stellte Bundesminister Scheel mit aller Offenheit fest, entstehe die Frage, ob die erforderliche Umstellung von der Entwicklungshilfe zur Entwicklungspolitik nicht viel zu früh auf uns zukomme und daher nur als ein Schlagwort, aber nicht als eine echte Weichenstellung empfunden werden kann. Die Antwort auf diese Frage hängt nach der Auffassung des Bundesministers allein davon ab, wie wir überhaupt zu der Entwicklungshilfe stehen. Wegen der ungeheueren sozialen Differenzen zwischen den jüngeren Staaten, in denen häufig Hunger und bittere Armut herrschen, und den in einem relativen Wohlstand lebenden Industrienationen stellt sich die Entwicklungspolitik in ihrem Kern zwangsläufig als ein sozialpolitisches



Flottenumschau

Neubauten

Das dritte für die Bundesmarine gebaute U-Boot ist am 7. Mai nach der Taufe auf den Namen „U 3“ im Baudock aufgeschwommen. Die norwegische Marine ist an diesem Typ (350 t Wasserverdrängung) interessiert und hat einen entsprechenden Bauauftrag an eine deutsche Werft gegeben. Der U-Boots-Tender „Lech“ lief Anfang Mai in Lübeck vom Stapel. Er soll die Versorgung der in Dienst kommenden U-Boote übernehmen und auch als Wohnschiff dienen. In Dienst gestellt wurden das Schnelle Minensuchboot „Pegasus“ (260 t) und das 607 t große, etwa 70 m lange Torpedofangboot „Najade“.

Flottenbesuche

Am 28. Mai lief das französische Mittelmeergeschwader mit dem neuen Träger „Clemenceau“ (22 000 t), dem Flakkreuzer „Colbert“ (8500 t), fünf Zerstörern und drei Fregatten unter klingendem Spiel in Hamburg ein. Die 5000 Gäste wurden herzlich begrüßt und fühlten sich offensichtlich in Hamburg wohl. Die Matrosen mit ihren weißen Mützen mit roter Quaste wurden auch in den Randgebieten der Stadt gesichtet. Zerstörer und Schnellboote der Bundesmarine waren zur Begrüßung und Betreuung der Franzosen nach Hamburg gekommen. An den Flottenbesuch schloß sich eine gemeinsame Übung in der Nordsee und im Atlantik an. Eine französische Zeitung schrieb hierzu, daß es sich um die erste Zusammenarbeit dieser Art in der Geschichte der beiden Länder handele (la première coopération de ce genre dans l'histoire des deux pays), ebenso wie dieser Besuch eines großen französischen Verbandes in einem deutschen Hafen eine erstmalige Angelegenheit ist. Das Segelschiff „Gorch Fock“ wurde in New York freundlich aufgenommen. Die Besatzung des Trägers „Essex“, der im Januar d. J. Hamburg besucht hatte, übernahm die Betreuung der Männer der „Gorch Fock“. Damit sollte der Dank abgestattet werden für den Empfang der Amerikaner in Hamburg. Inzwischen befindet sich der Segler wieder auf

der Rückreise nach Kiel. Dort wird er anlässlich der Kieler Woche neben „Christian Radich“ und „Gladen“ auch noch das dänische Schulschiff „Danmark“, die französischen Toppsegelschoner „La Belle Poule“ und „L'Etoile“ und den schwedischen Schoner „Falken“ antreffen. Unter den sonstigen Gästen der Kieler Woche wird der neue US-Raketenzerstörer „Dahlgreen“ (5600 t) besonders auffallen.

Ausländische Marinen

Die US-Marine hat das kernenergiegetriebene U-Boot „John Marshall“ (5600 t) in Dienst gestellt. Das Boot ist ein Raketenträger. Vom Schwesterschiff „Ethan Allen“ wurde erstmalig eine Polaris-Rakete mit atomarem Sprengsatz abgefeuert. Auf Beschluß der Athener NATO-Rats-Tagung sollen 5 Polaris-U-Boote der NATO zur Verfügung gestellt werden. Die unter Wasser abfeuerbare Polaris-A 2 mit 2400 km Reichweite soll demnächst durch die Polaris-A 3 mit etwa 4000 km Reichweite ersetzt werden. Es wird angenommen, daß die sowjetischen U-Boote bis heute nicht in der Lage sind, ihre Raketen aus der Unterwasserposition abzufeuern.

Die japanische Marine hat einen 3000 t großen Raketenzerstörer in Auftrag gegeben, der 30 Knoten laufen soll. Rotchina meldet, daß es mit dem Bau von U-Booten begonnen hat. Argentinien hat erklärt, daß der geplante Bau von zehn Kriegsschiffen auf britischen Werften abgesetzt werden müsse, da z. Z. erhebliche finanzielle Schwierigkeiten vorliegen. Es handelte sich hier um die im Vorjahre bekanntgegebenen Ausschreibungen für den Bau von sechs Minensuchbooten und vier Fregatten der Leander-Klasse. Die Modernisierung des niederländischen Kreuzers „De Zeven Provinciën“, der an Stelle der achteren 15,2-cm-Geschütze „Terrier“-Raketen erhalten soll, wird etwa 22 Mill. DM kosten. Die Niederlande werden dann nach den USA, der UdSSR, Großbritannien, Frankreich, Italien und Schweden die siebente Seemacht von etwa 60 Marinen sein, bei denen Rohrwaffen durch Raketen ersetzt werden. — R —

tausch der Wimpel stellten sich beide Mannschaften den Pressefotografen und das große Spiel konnte beginnen. Es gelang uns, während der ersten 10 Minuten, unseren gut trainierten, schnellen Gegner unter Druck zu setzen, doch dann blieb das Spiel bis zur letzten Minute ausgeglichen. Unsere vorzügliche Hintermannschaft stoppte die schnellen Angriffe unseres Gegners, und unser Sturm zeigte, wie man Torchancen zu nutzen hat. Mit 3 : 0 (1 : 0) Toren mußten sich die Kadetten geschlagen geben.

Singapore 8. April: Durch unsere bisherigen Erfolge etwas leichtfertig geworden, wurden wir durch eine überraschend starke Schiffsmannschaft des *Rotterdamschen Lloyd* an den Rand einer Niederlage gebracht. Mit zwei schnellen Angriffen gelang es den Holländern, uns in einen 0 : 2 Rückstand zu drängen. Doch unser beispielloser Kampfgeist, sowie eine ungewöhnliche Kondition, brachten es fertig, aus diesem harten aber fairen Spiel mit 3 : 3 (0 : 2) Toren hervorzugehen.

In Port Swettenham erwartete uns am 12. 4. die Mannschaft des BFI-Liners „Ajax“. Die ausgezeichnet spielenden Engländer schossen auch das erste Tor, konnten aber unseren Ausgleichstreffer in der ersten Halbzeit nicht mehr verhindern.

Unser 3 : 1 Sieg ist umso bemerkenswerter, als es nämlich der „Ajax“-Mannschaft gelang, die Elf unseres Flaggschiffs „Hamburg“ mit 3 : 2 Toren zu schlagen.

Noch ist die 26. Reise des TS „Leverkusen“ nicht beendet, aber es ist unser Ehrgeiz, sie ohne Niederlage zu überstehen. Heinrich Daab

Der Kolumbianische Rundfunk übertrug das Spiel

Die Fußballmannschaft des MS „Nobistor“ spielte Ostersonntag in Maracaibo zum ersten Mal gegen die Besatzung des holländischen MS „Baarn“. Da kein Fußballplatz zu haben war, wurde zwischen den Schuppen auf einer Betonbahn gespielt.

Mit 0 : 4 wurde das erste Spiel verloren. Wir waren aber mit unserer Mannschaft ganz zufrieden. Es herrschte schon guter Sportgeist. Nicht einmal besondere Umstellungen brauchten vorgenommen werden.

So konnte die Mannschaft in Barranquilla/Kolumbien am 29. April 1962 gegen eine *Poli-zeimannschaft* im großen Stadion vor ca. 1500 Zuschauern spielen. Wenn auch noch nicht viel Training möglich gewesen war, so haben die „Nobistorianer“ doch prächtig gespielt, trotz einer Temperatur von + 36 Grad Celsius. — Aber auch dieses Spiel fiel 4 : 2 zu unseren Ungunsten aus. Das kolumbianische Publikum spielte kräftig für beide Seiten mit und sparte nicht mit Applaus.

Für den nächsten Aufenthalt in Barranquilla Ende Mai wird ein Revanchespiel ausgetragen und gleichzeitig hat sich eine kolumbianische Militärmannschaft angemeldet. Bis dahin werden wir sicher noch schwer trainieren müssen, um einen Sieg an Bord bringen zu können. Für das Zustandekommen der Spiele hat sich besonders unser 2. Offizier eingesetzt. Hoffentlich bleiben nun die „Nobistorianer“ eifrig am Ball. Gefreut hat uns, daß die Tageszeitungen von Barranquilla in großer Aufmachung unser Spiel ankündigten. Sogar der Rundfunk hatte sich eingeschaltet und das Spiel gesendet.

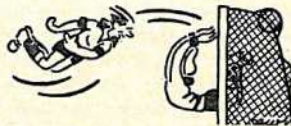
K. Say

West- gegen Ostdeutschland in Afrika

Die Fußballmannschaft M/S „Steckelhörn“ besiegte in Apapa-Lagos/Nigeria die Mannschaft des M/S „Leipzig“ aus Rostock mit 7 : 2 Toren am 4. 5. 1962.

Wie Angehörige der Besatzung M/S „Leipzig“ erzählten, hatten sie ca. 4 Wochen zuvor eine Bezirksmannschaft in Kuba mit 3 : 1 besiegt. Einige Kubaner sollen darob vor Gram geweint haben. — H. —

SPORT AN BORD



TS „Leverkusen“ in Ostasien ungeschlagen

Voll Spannung wurde das erste Spiel auf unserer 26. Reise erwartet. Jeder war neugierig, wie sich unsere junge Mannschaft bewähren würde, war uns vorher doch keine Gelegenheit geboten worden, ein Trainingsspiel abzuhalten. Am 28. Februar erhielten wir in Port Swettenham die Feuertaufe. Durch Schiffsleitung und Agentur wurde ein Treffen gegen das dänische Kadettenschiff „Jütlandia“ vermittelt. Um 17.00 Uhr begann das Spiel auf dem Sportplatz des hiesigen Seemanns-Clubs mit kräftigen Angriffen der Dänen. Nach einigen nervösen Minuten aber fing sich unsere Elf und dann lief das Spiel ungezwungen und ausgeglichen. In die Halbzeit gingen wir mit 0 : 0 und waren erfreut, uns gegen diesen Gegner so gut gehalten zu haben. Wir steigerten das Tempo und schon nach kurzer Zeit zeigte sich, daß unser Gegner dem starken Ansturm nicht gewachsen war. Dreimal schlug es bei den Dänen ein, während unser Schlußmann einmal hinter sich greifen mußte. Voller Stolz konnten wir über unseren 3 : 1 (0 : 0) Sieg an Bord berichten.

Ebenfalls in Port Swettenham spielten wir zwei Tage später gegen eine einheimische Mannschaft. Im strömenden Regen, welcher den Platz schnell unter Wasser setzte, fand sich der Gegner nicht so, als daß er uns hätte gefährlich werden können. In diesem „Wasserballspiel“ wurde die bisher ungeschlagene Mannschaft von uns mit 2 : 0 (1 : 0) Toren bedient.

Am 9. 3. versprach uns der Agent in Singapur eine Mannschaft, welche uns die erste Niederlage beibringen würde. So dachte er, als das Spiel gegen den *Railway Sport Club* perfekt wurde. Bei gutem Wetter und zahlreichen Zuschauern aber veranstaltete unsere Mannschaft einen Wirbel, in dem die gewiß nicht schlechten „Eisenbahner“ glatt untergingen. Die lebhaft mitgehenden Zuschauer erlebten einen schönen 6 : 1 (3 : 0) Sieg unserer Mannschaft.

27. März lautete das Datum, als wir vor gut 2000 Zuschauern mit herzlichem Beifall bedacht, den Platz in Kao-Hsiung betreten. Wir folgten einer Einladung der Fußballmannschaft der dortigen *Kadettenschule*. Nach dem Aus-

In Porto hat mein „Kollege“ ein Denkmal

Nach einer stürmischen Fahrt durch die Biscaya kamen wir mit unserem kleinen Bulk-Carrier bald nach Leixoes, dem Ziel unserer Reise, wo wir eine volle Ladung Kohlen aus Gängen löschen sollten.

Leixoes ist ein künstlicher Hafen und noch im Ausbau begriffen, doch ist er heute schon der leistungsfähigste Hafen Nordportugals. Unsere Ladung war eigentlich für Porto bestimmt, das ungefähr 8 km von Leixoes entfernt am Rio Douro liegt.

Aber der Seehandel mit Porto wickelt sich meistens über den für Seeschiffe leichter erreichbaren Hafen von Leixoes ab.

In Leixoes selber ist nicht allzuviel los, wenn man von ein paar Kneipen mit den obligaten „Tango-Dieseln“ — wie unser Bootsmann die Musikboxen sinnigerweise zu nennen pflegte — absehen will. Nur der breite, weiße Sandstrand mit den vielen Badeanstalten, der sich zwischen Leixoes und Porto hinzieht, ist erwähnenswert.

Ich wollte mir aber auf alle Fälle Porto ansehen. Wir lagen über ein arbeitsfreies Wochenende in Leixoes, und so bot sich dafür eine günstige Gelegenheit.

Über die neue Autostraße gelangte ich in kurzer Zeit mit einem Taxi — übrigens wie die meisten ein Mercedes 180 — in das Zentrum der alten portugiesischen Handelsmetropole.

Es war Juli und entsprechend heiß, und so war mein erstes Ziel, das ich zu Fuß ansteuerte, ein Straßencafé. Diese kleinen Restaurants bestimmen während der heißen Sommermonate das Straßenbild in Porto, man findet sie fast an jeder Ecke. Mit meinem Tischnachbarn, der ebenso wie ich zu einer Erfrischung unter die schattigen Markisen geflüchtet war, kam ich bald in ein Gespräch.

Das heißt Gespräch ist eigentlich etwas übertrieben, denn von der portugiesischen Sprache wußte ich nicht viel mehr, als daß sie zu den romanischen zählt.

Aber wir gaben uns die größte Mühe, und was wir mit englischen und spanischen Sprachbrocken nicht erreichten, ersetzten wir durch guten Willen und höfliches Nicken. Unsere Vorstellung dagegen klappte ausgezeichnet: Wir drückten uns einfach gegenseitig unsere Visitenkarte in die Hand. Er hieß Julio Cavoneira. Unter seinem Namen stand ein längeres Wort, hinter dem ich seine Berufsbezeichnung vermutete.

Ich tippte mit dem Finger darauf, nickte und bemühte mich nach Kräften ein möglichst anerkennendes Gesicht zu machen. Julio strahlte, er war sichtlich stolz und erfreut.

Bald schlenderten wir gemeinsam durch die Straßen. Julio hatte die Kamera an meiner Seite entdeckt und wollte mir unbedingt die Stadt zeigen. Zu sehen gab es genug. Der ganze Zauber einer südeuropäischen Hafenstadt mit seinem temperamentvollen Leben und Treiben rollte vor unseren Augen ab. Da waren die breiten und gepflegten Avenidas, die Prachtstraßen mit ihren kunstvollen Bauwerken und Denkmälern. Die engen winkligen Gassen zum Fluß hinunter, in denen sich von Fenster zu Fenster behängte Wäscheleinen über die Straße spannten, erinnerten an Süditalien. Nur hier und da verdrängten kleine Plakate, die an die Fenster eines Geschäftes, irgendwo an eine Hauswand oder an eine Tür geklebt waren, den friedlichen Eindruck, den das Ganze machte und erinnerten daran, daß Portugal in einen blutigen und schmutzigen Krieg verwickelt ist. Angola stand in großen roten Buchstaben darauf geschrieben. „Angola ist ein Teil unseres Landes. Wir müssen es

verteidigen!“ — Julio blieb plötzlich vor einem gewaltigen Denkmal stehen, auf dessen Spitze ein bronzenener Mann mit ausgestrecktem Arm nach Westen wies. Mein neuer Freund war ganz begeistert. Er haute mir mit wilden Armen abwechselnd auf die Schulter und zeigte auf den einsamen Mann hoch über der Straße und rief: „Kollega, Kollega!“

Ich war zunächst ziemlich mißtrauisch, denn ich konnte mir kaum vorstellen, daß man einem meiner Kollegen ein Denkmal setzen würde. Aber dann entdeckte ich zu Füßen einer fahnenschwingenden Jungfrau die Inschrifttafel. Mein „Kollega“ entpuppte sich als Heinrich der Seefahrer, einer der großen portugiesischen Entdecker, der 1418 in Sagres die erste Seefahrtsschule der Welt gegründet hatte.

Jetzt war ich an der Reihe, stolz und erfreut zu sein, doch Julio schleppte mich gleich weiter. Durch ein paar besonders schmale Gassen ging es zu einem offensichtlich alten aber schönen und mit maurischen Motiven verzierten steinernen Gebäude. Es wirkte mit seinen hohen Fenstern, die mit alten portugiesischen Schmiedearbeiten verziert waren, irgendwie feierlich. Es war das Geburtshaus Heinrichs des Seefahrers.

Bald aber hatten wir die schattige Enge der Gasse verlassen und standen plötzlich am Rio Douro. Zwischen seinen hohen Ufern strömte der breite Fluß ruhig dahin. Von seiner Quelle bis zur Mündung, bei dem etwa 2 Seemeilen von Porto entfernten Sao Juao da Foz, ist er 390 Seemeilen lang. Eine weite Strecke davon ist selbst für große Dampfer schiffbar. Vor uns spannte sich eine hohe Brücke im weiten Bogen über den Douro. An das eiserne Geländer gelehnt, sahen wir auf den Fluß hinunter, wo zahlreiche Seeschiffe an den in den Fluß ragenden Piers lagen. Die Brücke führte nach Gaia hinüber, einem der Vororte von Porto, der früher einmal eine selbständige Stadt gewesen ist.

Die berühmten portugiesischen Douro-Weine kommen fast alle aus Gaia. Längs des Flusses lagern die Weine in riesigen Hallen, auf deren Dächern die Namen der einzelnen Firmen in großen weißen Buchstaben leuchten.

Während wir über die fast 200 Meter lange Brücke gingen, hielt mir Julio, der in Gaia wohnte, einen längeren Vortrag. Ich bekam schließlich mit, daß der Name Portugal vor vielen hundert Jahren aus den Namen der beiden Städte Porto und Gaia entstanden sein soll. Aus Porto-Gaia wurde Portugal. Nach einem ziemlich weiten Weg erreichten wir das Haus, in dem Julio wohnte. Es war ein Neubau. Die Wohnung war groß und modern eingerichtet. Außer Julio und seiner Frau lebten noch seine alte Mutter und ein kleines Mädchen, seine Schwestertochter, darin.

Ich wurde von allen herzlich, wie ein alter Bekannter, begrüßt, und niemand schien etwas dabei zu finden, daß Julio plötzlich und unerwartet einen wildfremden Menschen zum Mittagessen mitgeschleppt hatte. Die Mahlzeit übertraf alle meine Erwartungen, obwohl ich vorher schon gehört hatte, daß man in Portugal großen Wert auf gutes Essen legt. Es gab drei oder vier Gänge, dazu frische Brötchen und viel zu trinken. Der Wein löste schnell die Zungen und ließ uns Sprachschwierigkeiten nun spielend meistern. Manchmal redeten wir alle durcheinander. Ich glaube, daß ich zum Schluß fast nur noch deutsch gesprochen habe, doch ich fürchte, es wird niemanden besonders aufgefallen sein.

Später brachten mich noch alle zum Taxi, das mich zurück nach Leixoes bringen sollte.

Günter Eilers



Das Denkmal Heinrichs des Seefahrers.



Blick von Gaia über den Rio Douro auf Porto.



Miß Portugal 1915 und 1980 oder Armut schändet nicht, schenkt aber hübsche Kinder.

Familienleben in den Gassen wie in Neapel, nur daß die Wäsche nicht von Haus zu Haus gespannt ist.





gehört, gesehen, festgehalten

Kollision auf der Elbe

In der Nacht zum 12. 5. 1962 stießen auf der Elbe auf der Höhe von Stadersand der Tanker „Wilhelmine Essberger“ (12 838 BRT, unser Foto) und das Frachtschiff „Klostertor“ (6104 BRT) zusammen. Beide Schiffe wurden schwer beschädigt. Während bei der „Klostertor“ der Steven eingedrückt worden ist, wurden auf dem Tanker die Achter-Aufbauten schwer beschädigt.



Fernsehanlage im Krähenest

Eine vielversprechende Navigationseinrichtung wurde erstmalig auf dem vor wenigen Wochen abgelieferten und unter holländischer Flagge fahrenden Shell-Tanker „Vitrea“ installiert. Mit Hilfe einer Fernsehanlage sollen die Manöver des 33 000 t tragenden Tankers künftig besser überwacht werden. Die Anlage besteht aus einer im Krähenest des vorderen Mastes montierten Fernseh-Kamera und zwei Monitoren auf der Kommandobrücke zur Unterrichtung von Kapitän und Lotsen. Auf der Brücke befindet sich außerdem eine Schaltanlage zum Steuern der Kamera und zum Auswechseln der verschiedenen Objektive.

Mit Hilfe der von Philips Nederland N.V. erstmalig entwickelten Fernsehanlage kann nunmehr auch der tote Winkel vor dem Bug von der Brücke aus eingesehen und die Ausführung schwieriger Manöver damit erleichtert werden.

Die neue „Wappen von Hamburg“, ein Mehrzweckschiff



Am 25. Mai war Probe- und Übergabefahrt der bei Blohm & Voss gebauten „Wappen von Hamburg“. Dieses Schiff kann drei Aufgaben erfüllen:

1. Helgolandverkehr mit einer Beförderungsleistung von 1700 Passagieren bei einer Geschwindigkeit von 21 Knoten (die Fahrpreise werden doppelt so hoch sein, wie 1939, während das Schiff sechsmal so teuer ist, wie die 1934 erbaute „Königin Louise“).
2. Vergnügungsreisen, evtl. auch nach Übersee. In 36 Stunden können Tanzsaal und Rauchsalon in 38 zusätzliche Fahrgastkabinen nach dem Baukastenprinzip umgewandelt werden.
3. Lazarettenschiff für die Bundesmarine, wofür es ein Landedeck für Hubschrauber auf dem Achterdeck besitzt.

Die hervorragenden technischen Merkmale:

1. 2 Verstellpropeller sowie 2 Pleuger-Bugstrahlruder zum Manövrieren in engen Gewässern ohne Schlepperhilfe.
2. Abgaspfosten anstatt Schornstein.
3. Als Aussetzvorrichtung für automatisch aufblasbare Rettungsinseln anstelle von Davitpaaren nur noch ein Spezialschwingkran, der es ermöglicht, die Rettungsinsel vollbesetzt zu Wasser zu lassen, wo sie sich selbsttätig ausklinkt.

100 Jahre C. Plath

Am 25. Mai 1962 kann die bekannte Hamburger Firma C. Plath auf eine bewegte Firmengeschichte von 100 Jahren zurückblicken. Bereits im Jahre 1837 wurde das Unternehmen von dem Engländer D. Filby gegründet und im Jahre 1862 von Herrn Carl Christian Plath übernommen.

Carl Christian Plath entwickelte aus dem ursprünglichen Handelsgeschäft von D. Filby eine Herstellung von nautischen Geräten. Sein Sohn, Theodor Christian Plath, ging auch aus diesem Grunde kurz vor der Jahrhundertwende nach England, um Erfahrungen auf diesem Sektor zu sammeln. Seitdem hat die Firma etwa 50 000 Sextanten geliefert und gleichzeitig einen Namen geschaffen, der auf den 7 Weltmeeren einen erstklassigen Ruf genießt.

Eigentlich kann die Firma Plath im Jahre 1962 auf ein Doppeljubiläum zurückblicken. Theodor Plath gelang es im Jahre 1912 den ersten Anschütz-Kreiselkompaß in der Handelsschiffahrt einzuführen und seither ist die Firma dem Kreiselkompaß treu geblieben. Herr Johannes Boysen, der seit dem Jahre 1930 in der Firma tätig war, übernahm als Komplementär die Leitung der Firma. Es gelang ihm, die Firma zu einem Stand zu entwickeln, der bisher noch absolut unbekannt war. Die Mitarbeiterzahl stieg auf 1000.

Die Fertigung von Kreisel- und Kompaßanlagen hat zwischenzeitlich einen beachtlichen Umfang angenommen. Es ist der Firma Plath gelungen, insgesamt ca. 9000 Schiffe auszurüsten und ein weit über die ganze Welt verzweigtes Servicenetz einzurichten.

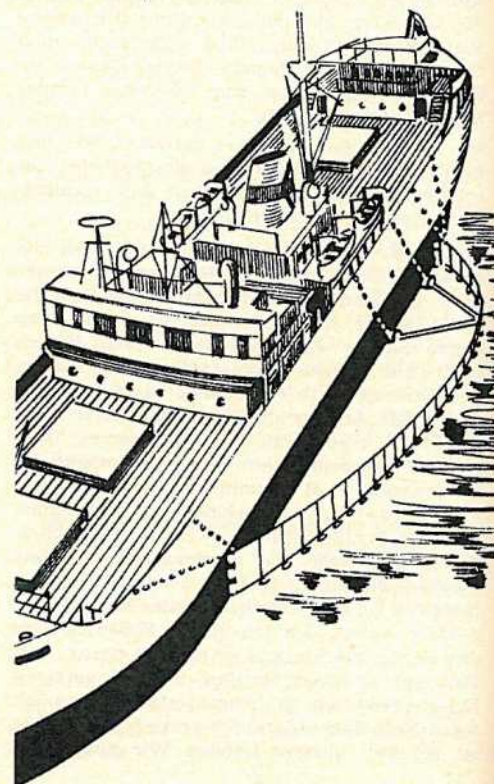
Der Zusammenschluß mit der Firma LITTON in Kalifornien hat ein völlig neues Gebiet der Kreiseltechnik an die Firma Plath herangetragen. Unabhängig von den physikalischen Eigenschaften der Erde zeigt die Trägheitsplattform eine hochpräzise Richtung an. Diese Trägheitsnavigation hat jetzt in dem Fertigungsprogramm der Firma Plath einen maßgeblichen Anteil.

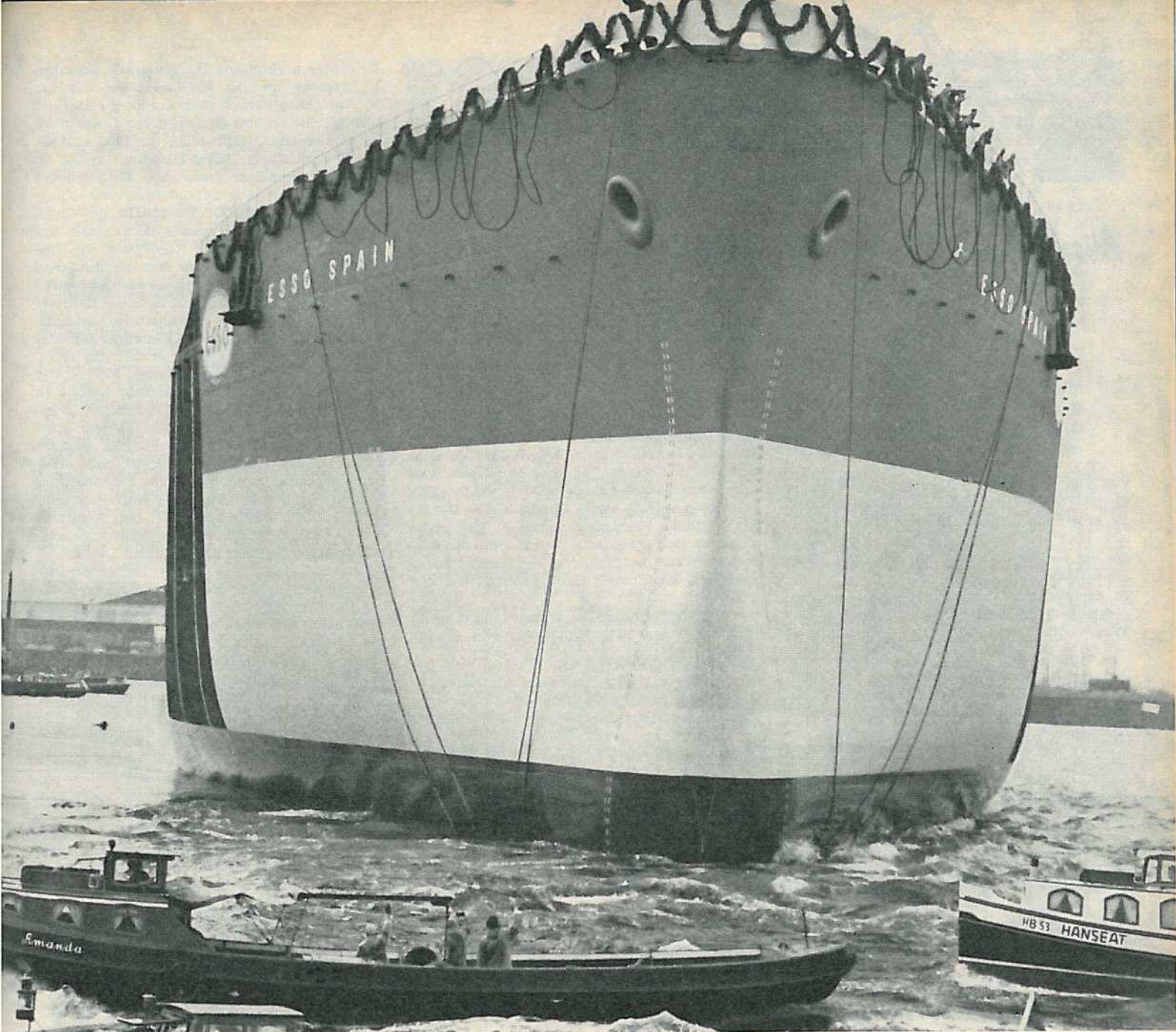
Fesseln für die Ölpest

Im Rahmen der internationalen Vereinbarung über die Verhütung der Ölverschmutzung der See hat die norwegische Firma Trygve Thune, Oslo, ein System entwickelt, das besonders den Schiffen im Hafen von außerordentlichem Nutzen sein kann. Diese unter dem Namen „TT Oil-Boom“ in den Handel gebrachte Ölsperre kann sowohl für die Abschränkung von Häfen gegen die Ölverschmutzung als auch bei ladenden oder löschenden Tankern sowie anderen Schiffen, die z. B. mit der Bilgenreinigung beschäftigt sind, verwandt werden. Besonders bei ladenden bzw. löschenden Tankern kann es bekannterweise sehr leicht passieren, daß die Schlauchverbindung zwischen Schiff und Land undicht wird bzw. durch Gieren des Schiffes beschädigt wird oder ganz abreißt, ohne daß die Pumpen sofort abgestellt werden können. In so einem Falle ist nicht nur die Verschmutzung des Wassers außerordentlich schwerwiegend, sondern auch die bestehende Feuergefahr kann unübersehbare Folgen nach sich ziehen.

Bei dem „TT Oil-Boom“ handelt es sich um einen flexiblen mit Plastik überzogenen Wall, der durch Plastikschwimmer und Führungsgewichte aufrecht schwimmend gehalten wird. Das für die Fertigung verwendete Material löst sich und verdringt weder in Öl noch in schwachen oder mittleren Säurelösungen oder Salzwasser. Diese Ölsperren werden in Standardlängen von etwa 50 m bei einer Höhe von 90 cm geliefert. Sie tauchen etwa 60 cm im Wasser ein und ragen 30 cm über die Wasseroberfläche heraus. Entlang der oberen und unteren Kante läuft in Ringen das Verengungstau und an jedem Ende des „TT Oil-Booms“ kurze Schlepptaue sowie eine sehr einfache Vorrichtung für die Zusammenkuppelung mehrerer Ölsperren.

Sie können nun auf verschiedene Weise benutzt werden. Soll z. B. Öl oder eine andere Verunreinigung eingefangen werden, wird die Sperre von einem Boot aus um die Stelle herumgezogen, die beiden Enden werden verbunden und das Öl ist eingefangen. Dieses Paket kann nun zu einem geeigneten Platz geschleppt und abgepumpt werden. Es ist aber auch möglich, eine Sperre als ständigen Schutzwall z. B. bei Bunkerstationen, wo eine ständige Gefahr der Verunreinigung besteht, zu benutzen. Mehrere Sperren werden miteinander verbunden, die Enden am Kai befestigt, so daß nicht nur das Schiff, sondern auch die Pumpstation und sonstige Objekte, von denen Öl auslaufen könnte, eingekreist sind. Außerhalb des Schiffes kann der „TT Oil-Boom“ durch Anker oder Bojen permanent an seinem Platz gehalten werden.





Dies ist der größte Tanker, der je auf einer europäischen Werft gebaut worden ist, kurz nach seinem Stapellauf bei den Hamburger Howaldtswerken am 12. Mai 1962. Auftraggeber ist die „Standard Tankers“ (Bahama) Co. Ltd., eine Gesellschaft, die dem Esso-Konzern nahesteht.

Fast gleichzeitig wurde der Kiel für ein Schwesterschiff gelegt. Außerdem wurden von dem Auftraggeber 3 weitere Tanker dieser Abmessung in Auftrag gegeben, und zwar bei der AG Weser, bei der Kockums Werft Malmö und bei der Verolme Werft in Rotterdam.

Tankerökonomie

Die Besatzungsstärke eines 88 000-Tonnens ist dieselbe, wie die eines 28 000-Tonnens.

Ein 80 000-Tonner kann Rohöl zur Hälfte der Betriebskosten eines 16 000-Tonnens befördern.

35 Prozent werden im Vergleich zu herkömmlichen Abmessungen beim Bau von Großtankern an reinen Baukosten eingespart.

In den letzten 10 Jahren

hat sich die Weltrohölförderung verdoppelt, steckten die internationalen Ölgesellschaften

300 Milliarden DM in die Ölsuche, vor allem in der Sahara, in Libyen und in Nigeria.

Im vergangenen Jahr

wurden täglich 2,97 Mio t Rohöl gefördert, davon 1,07 Mio t in den USA, 0,4 Mio t in den UdSSR (zweitgrößter Erdölproduzent der Welt) und 0,39 Mio t in Venezuela.

Bis zum Jahre 1965

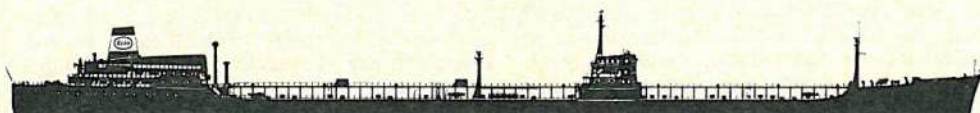
beabsichtigt die Sowjetunion laut Plan den westlichen Markt mit ihrem Öl zu überschwemmen.

Die russische Tankerflotte

wuchs von 1948 bis 1961 von 149 271 tdw auf 1 235 907 tdw.

Sprechende Zahlen des Schiffriesen

Tragfähigkeit	88 000 t
Bruttoraumgehalt	54 000 BRT
Länge über alles	260,86 m (Eiffelturm 300 m)
Breite	38,1 m
Seitenhöhe	19,05 m
Tiefgang	14,27 m
Inhalt der 35 Tanks	109 700 cbm
3 Lade-Turbopumpen à	2 270 cbm/h
Leistung der Getriebe-Turbine	26 500 WPS
Gewicht der vierflügeligen Schraube	34 t
Schraubendurchmesser	7,5 m





Die Freiwache

Aus der Geschichte der Seeschifffahrt

XVIII

FÜNFMMASTER

von Ludwig Dinklage

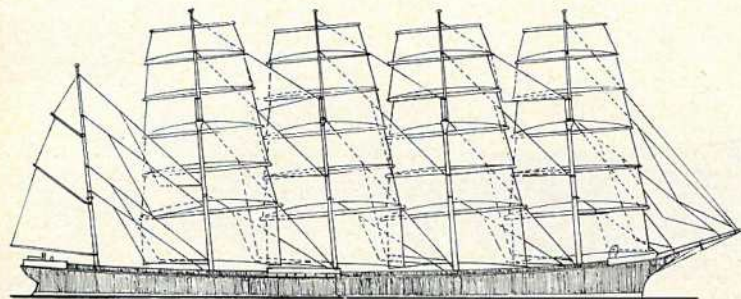
„Und das Segeln ist eine Kunst, die sich in ihrer höchsten Form schon von uns getrennt und den Weg in das überschattete Tal der Vergessenheit angetreten hat.“
Joseph Conrad.

Die Zeit der großen Segelschiffe ist dahin. Leider! Nur wenige Schulschiffe segeln noch. Es sind auch nicht mehr viele unter uns, die sich noch der großen Fünfmaster entsinnen, die als riesige Schwäne auf Elbe und Weser erschienen.

In der Welthandelsflotte hat es sieben quergetakelte Fünfmaster gegeben, und zwar fünf Fünfmastbarken und zwei Fünfmastvoll-

Wencke Söhne, Hamburg, unter Kapitän H. Korff die ganze Nacht hindurch in der Nähe beikedreht gelegen. Am nächsten Morgen wurde ein Boot ausgesetzt. In drei Fahrten hatte es die gesamte Besatzung geborgen. Die Rettung konnte nur mit größter Vorsicht durchgeführt werden, denn es stand eine wild durcheinanderlaufende See. Dazu wehte es in den Böen mit 8 bis 9 Windstärken. Die 45 Mann starke Besatzung wurde in Valparaiso gelandet. Das gekenterte Wrack — die Kohlenladung war übergegangen — wurde später noch von der Bremer Bark „Josefa“ treibend gesichtet.

Die zweite Fünfmastbark war die „Maria Rickmers“ von 3822 BRT, 1892 von Russell



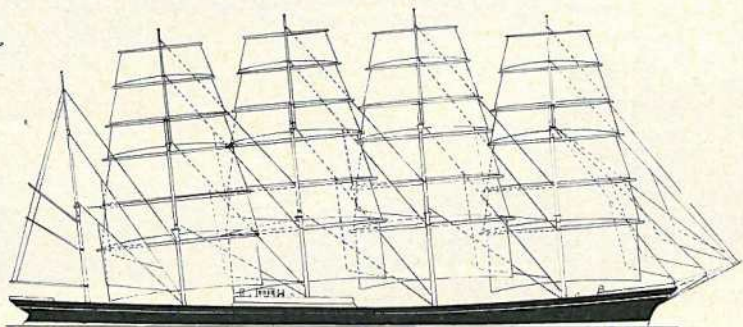
Fünfmastbark „France“ der Reederei A. D. Bordes et Fils, Dünkirchen, erb. 1890 von D. W. Henderson, Glasgow. 3784 BRT, 3624 NRT, Länge 110,03 m, Breite 14,87 m, Raumtiefe 7,89 m.

schiffe, von denen in Deutschland drei, in England ebenfalls drei und eins in Frankreich erbaut wurden.

Den Anfang machten die Franzosen mit ihrer Fünfmastbark „France“. Dieses 3784 BRT große Schiff wurde 1890 im Auftrag der Reederei A. D. Bordes et Fides in Dünkirchen von D. W. Henderson, Glasgow, erbaut. Wie viele Franzosen führte er Wasserballast in den Doppelbodenzellen. Außerdem hatte er Hilfsmaschinen zur Bedienung der Ladewinschen. Das Schiff machte gute Reisen. Auf der Jungfernfahrt segelte es in 32 Tagen vom Kanal nach Rio und 1892 in 73 Tagen vom Kanal nach Valparaiso. Die raschen Reisen, die damals schon die Laeisz-Segler machten, hat es nie erreicht. Als der Fünfmaster am 24. Januar 1897 vor Dungeness vor Anker lag nach einer 79-Tage-Reise von Iquique, wurde er von dem englischen Dampfer „Elenheim“ gerammt.

Dieser hatte die beiden Ankerlichter an Bug und Heck für die Lampen zweier Fischereifahrzeuge gehalten und wollte mitten zwischen ihnen durchlaufen. Im letzten Augenblick erkannte er jedoch seinen Irrtum und ging mit äußerster Kraft rückwärts. Trotzdem wurde die „France“ so schwer gerammt, daß sie eingeschleppt werden mußte. Sie konnte zwar repariert werden, doch ließen die Leistungen des Schiffes derartig nach, daß nur noch mäßige Zeiten erzielt werden konnten. Im März 1901 lief die „France“ wieder vom Tyne nach Valparaiso aus. Sie hat den Bestimmungshafen niemals erreicht. Am 12. Mai kenterte das Schiff in einem schweren Pampero an der brasilianischen Küste auf 33° 05' Süd und 46° 05' West. Hilfsbereit hatte die Hamburger Viermastbark „Hebe“ der Reederei B.

Fünfmastbark „Potosi“ der Reederei F. Laeisz, Hamburg, erb. 1895 von Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde. 4026 BRT, 3755 NRT, Länge 111,41 m, Breite 15,15 m, Raumtiefe 9,20 m.



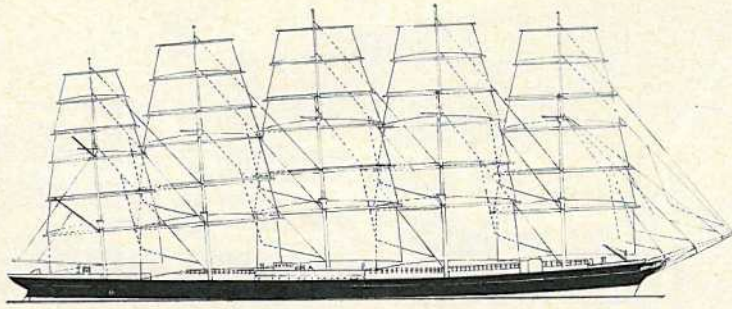
& Co. in Greenock erbaut. Diese hatte eine Hilfsdampfmaschine von 720 PS. Die Baukosten betragen 926 000,— Mark. Auch dieser Fünfmaster fand ein trauriges Ende. Auf der ersten Reise stand die „Maria Rickmers“ unter dem Befehl von Kapitän J. Gennerich. Dieser starb in Singapur. Nun übernahm der bisherige Erste Steuermann Wiethoff die Führung. In Saigon hatte das Schiff 57 000 Sack Reis geladen. Es sollte niemals zurückkehren. Man nimmt an, daß dieser erste deutsche Fünfmaster wegen unsachgemäßer Beladung im Indischen Ozean gekentert ist.

1895 wurde der erste Fünfmaster auf einer deutschen Werft erbaut. Es war die stählerne Fünfmastbark „Potosi“, die mit ihren 4026 BRT und 3755 NRT zum damals größten Segelschiff der Welt wurde. Die Tecklenborg-Werft in Geestemünde und ihr Konstrukteur Georg W. Claussen hatten mit diesem Schiff ihr Meisterstück geliefert. Im Gegensatz zu den beiden älteren Fünfmastern war die „Potosi“ ein glückhaftes Schiff, wenigstens so lange sie unter deutscher Flagge segelte. Auf der Jungfernfahrt unter Kapitän Hilgendorf zeigte es sich bereits, daß der Fünfmaster zu den schnellsten Segelschiffen der Welt gehörte. In 66 Tagen segelte er vom Kanal nach Iquique und in 68 Tagen wieder zurück. Auch

die späteren Kapitäne H. Nissen, G. Schlüter, J. Frömcke und R. Miethe holten aus der „Potosi“ alles heraus, was nur in ihr steckte. 1900 machte sie mit 59 Tagen von Dover nach Valparaiso eine Rekordreise, die 1905, als das Schiff bereits zehn Jahre alt war, Kapitän H. Nissen wiederholen konnte. Bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges befand sich der Fünfmaster unter Kapitän R. Miethe in Chile. Während des Krieges wurde die „Potosi“ aus bestimmten Gründen der Reederei F. A. Vinnen & Co. übertragen. Nach dem unglücklichen Ausgang wurde das Schiff vom Feindbund beschlagnahmt und von diesem an die Reederei Gonzales, Soffia & Co. in Valparaiso verkauft. Kapitän A. Oetzmann, ein ehemaliger Schiffsführer der Reederei Laeisz, erhielt das Kommando über die „Flora“, welchen Namen der Fünfmaster inzwischen erhalten hatte. In Chile schien man jedoch für das Schiff keine richtige Verwendung zu haben. Es war eben für die dortigen Verhältnisse zu groß. Deshalb schickten die Reeder das Schiff mit einer Salpeterladung zunächst nach England und von dort nach Hamburg in der Hoffnung, daß, wenn es sich dort sehen ließe, sich bestimmt ein Liebhaber finden und es kaufen würde. Das traf jedoch nicht zu. Auch den Deutschen, die bereits wieder eine Anzahl Segler zurückgekauft hatten, war die „Potosi“ zu groß. So segelte Kapitän Oetzmann nach Cardiff zurück, nahm dort eine Kohlenladung und machte sich alsdann auf die Hausreise. Unterwegs entzündete sich die Kohlenladung. Man wurde des Feuers nicht Herr, und so mußte der Fünfmaster auf der Höhe der patagonischen Küste aufgegeben und verlassen werden. Am 19. Oktober 1925 versenkte der argentinische Kreuzer „Patria“ das ausgebrannte Wrack der „Flora“ auf 45° Süd und 66° West durch Geschützfeuer.

Im Jahre 1902 wurde die „Potosi“ in den Schatten gestellt von dem ersten Fünfmastvollschiff, der „Preußen“. Mit diesem hatten die Tecklenborg-Werft und ihr Konstrukteur Claussen ein zweites Meisterstück geliefert. 5081 BRT, 4765 NRT. Die Idee zu diesem Schiff stammte von dem berühmten Kapitän Hilgendorf. Wenn dieser sie auch selbst nicht mehr erfahren hat, so übermittelte er doch alle Erfahrungen, die er zunächst auf den Viermastern und später auf der „Potosi“ gesammelt hatte, dem Konstrukteur. Die „Preußen“ wurde nacheinander von den Kapitänen Boye Petersen und H. Nissen geführt. Boye Petersen stellte 1903 mit 57 Tagen von Lizard nach Iquique einen neuen Rekord auf, der bisher noch nicht gebrochen ist. Die Hausreise 1904 mit dem bewachsenen Schiff in 61 Tagen von Iquique nach Lizard war wohl gut, jedoch war die „Potosi“ im Jahr vorher um vier Tage besser gewesen. Für die Ausreise zur Westküste lag bei der „Preußen“ das Mittel bei 67,7 Tagen, bei der „Potosi“ bei 71,7 Tagen.

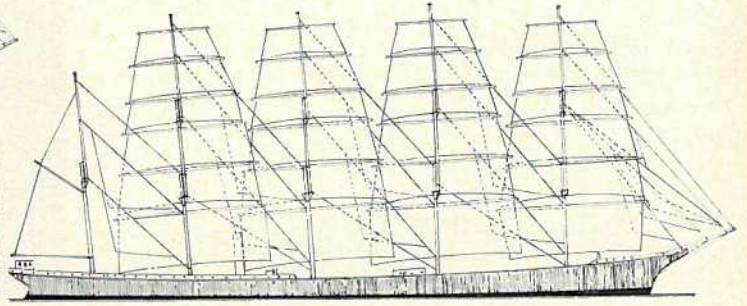
Unter Kapitän Hilgendorf allerdings war der Durchschnitt der Fünfmastbark nur 64 Tage gewesen. Sicher hätte er auch noch bessere Zeiten bei der „Preußen“ erzielt. Der „Dübel von Hamburg“ war aber ein solch gottbegnadeter Segelschiffsführer, der seine Schiffe



Fünfmastvollschiff „Preußen“ der Reederei F. Laeisz, Hamburg, erb. 1902 von Joh. C. Tecklenborg, Geestemünde. 5081 BRT, 4765 NRT, Länge 124,29 m, Breite 16,33 m, Rauntiefe 8,26 m.

stets dahin zu bringen wußte, wo der Wind war, was andere Kapitäne nicht in dem Maße fertig bekamen. Die „Preußen“ hat nun nicht nur Westküsten-Fahrten gemacht, sondern auch Rundreisen. Noch die vorletzte Reise dauerte dreizehn Monate und führte um den ganzen Erdball. Bei Eis und Schnee ging es 1908 mit Stückgut und etwas Ballast die Elbe abwärts nach New York. Dort wurde Petroleum in Tins geladen. Um das Kap der Guten Hoffnung und durch die Sunda-Inseln brachte man diese Ladung nach Japan. Von hier ging es weiter mit Kohlen zur Westküste und endlich mit Salpeter „homeward bound“ für St. Pauli. Leider fand die „Preußen“ ein unglückliches Ende. Auf der Ausreise von Hamburg zur Westküste kollidierte sie am 6. Dezember 1910 mit dem englischen Kanaldampfer „Brighton“. Bei dem Versuch, das schwer havarierte Schiff in den Hafen von Dover zu bringen, geriet die „Preußen“ bei den aufkommenden Südwestwinden auf Strand. Bevor sie wieder abgebracht werden konnte, brach sie auseinander. So ging der stolze Fünfmaster total verloren. Ganz Deutschland stimmte dieser Verlust traurig, war die „Preußen“ nicht nur unser schönstes Schiff, sondern auch der schnellste Segler der Welt. Selbst die damaligen Frachtdampfer konnten die raschen Reisen der „Preußen“ und „Potosi“ nicht erreichen. Auch alle Rekorde der rassigen Klipperschiffe Amerikas und Englands wurden unterboten.

Fünfmastbark mit Hilfsmaschine „R. C. Rickmers“ der Rickmers Reismühlen Reederei und Schiffbau Actien Gesellschaft, Bremerhaven, erb. 1906 auf der Rickmers-Werft, Bremerhaven. 5548 BRT, 4696 NRT, Länge 125,24 m, Breite 15,33 m, Rauntiefe 9,30 m.



und taufte ihn um in „Neath“. Auf einer Reise mit Zucker von Mauritius nach England wurde die „R. C. Rickmers“ unter der irischen Küste von einem deutschen Unterseeboot versenkt.

Der größte Segler der Welt aber war die französische Fünfmastbark „France“, die zweite ihres Namens. Sie vermaß 5633 BRT. 1912 wurde die „France“ auf den Chantiers et Ateliers de la Gironde in Bordeaux für die Reederei A. D. Bordes et Fils in Rouen erbaut. Auch sie war ein sehr schnelles Schiff, das unter dem bretonischen Kapitän Lepout bis zu 17 Knoten loggte und ein andermal an fünf aufeinanderfolgenden Tagen 14 Knoten im Durchschnitt lief. Der Fünfmaster wurde in die Fahrt nach Neuseeland und Neukaledonien eingesetzt, ausgehend mit Kohlen, zurück mit Erz, Wolle oder Weizen. Im Juli 1922 strandete das schöne Schiff vor Noumea auf Neukaledonien und ging total verloren.

Als letzter Fünfmaster ist schließlich noch das Fünfmastvollschiff „Köbenhavn“ zu erwähnen mit 3901 BRT.

1914 wurde es von Ramage & Ferguson in Leith für die Østasiatische Kompagni, Kopenhagen, erbaut. Während des Ersten Weltkrieges beschlagnahmte jedoch die britische Admiralität den Rumpf und benutzte ihn als Tender für Bunkeröl. Erst 1921 wurde das Schiff fertiggestellt und den Dänen übergeben. 1925 segelte die „Köbenhavn“ von London nach Bangkok. Da sie einen 500pferdigen Hilfsmotor hatte, konnte sie Suez- und Panamakanal benutzen. Zuletzt hörte man von der „Köbenhavn“ am 14. Dezember 1928. An diesem Tage verließ sie Montevideo für Australien. Das Schiff hat den Bestimmungshafen nie erreicht, es blieb überfällig. Man stellte zwar umfangreiche Nachforschungen an, doch blieb alles vergeblich. Das dänische Seeamt nimmt an, daß ein Bunkerbrand das Schiff vernichtete. Mit der „Köbenhavn“ sind viele junge Kadetten auf See geblieben.

So endete keiner der stolzen Fünfmaster als Hulk oder unter den Schneidbrennern des Abwrackers.

Außer diesen Vollriggen hat es noch viele Fünfmastschoner gegeben. Besonders wurden diese an der Ostküste Nordamerikas gebaut. Man ging dort sogar bis zu sieben Masten. In Deutschland baute die Germania-Werft in Kiel nach dem Kriege für die Bremer Reederei F. A. Vinnen & Co. fünf Fünfmastschoner. Diese

waren ganz eigenartig getakelt: sie führten nämlich am Fock- und Mittelmast außer den Gaffelsegeln noch Rahsegel. Der Zweck war, einmal den Vorteil des „Square-Riggers“ auf den langen Raumschotkursen (Passatgebiete, brave Westwinde) auszunutzen und zum andern auch jene des „Fore- and Aft-Riggs“ der Schoner in der Küstenfahrt mit den Land- und Segelbrisen. Dieses merkwürdige Aussehen brachte den Schiffen den Beinamen „Polka-Barken“ ein.

Alle fünf „Polka-Barken“ waren Schwesterschiffe, 1850 BRT groß, also verhältnismäßig klein. Sie hatten sämtlich starke Hilfsmaschinen, um die Sturmgebiete an den Kaps zu vermeiden. Das erste Schiff, die „Adolf Vinnen“, ging auf der Jungferreise 1923 vorm englischen Kanal durch Strandung verloren, „Carl Vinnen“ wurde später zum Motorschiff abgetakelt und legte zu Beginn des Zweiten Weltkrieges in Cartagena auf und soll sich jetzt als Kohlenhulk in Gibraltar befinden, aus der „Christel Vinnen“ wurde ebenfalls ein Motorschiff gemacht, das am 29. März 1944 in Bremen durch Flugzeugbomben versenkt wurde; „Susanne Vinnen“ wurde als „Patria“ nach Genua verkauft und erhielt später den Namen „Imperatore“. „Werner Vinnen“ endlich, ebenfalls zum Motorschiff umgebaut, sank am 24. Mai 1944 durch einen Minentreffer auf der Elbe.

DER KOMET Kapt. Paul Thormöhlen

Das Dasein eines Seemanns ist reich an Erlebnissen und manches prägt sich unauslöschlich in unser Gedächtnis ein.

So segelten wir 1909 mit der Viermastbark „Oceana“ der Rhederei-Actien-Gesellschaft von 1896 von Port Talbot im Bristol-Kanal nach Tocopilla in Chile. Es war zu der Zeit, als der Halley'sche Komet in Erdnähe kam. Während der Mittelwache hatten wir nun genügend Zeit, dieses seltene Naturereignis genau zu verfolgen. Wir sahen den Kometenschweif größer und größer werden. Zum Schluß hatte er eine solche Ausdehnung angenommen, daß das Ende unter der Kimm verschwand. Es war einer der faszinierendsten Anblicke, die ich je gehabt habe.

Für Zeitgewinn und Sicherheit

ESSO BUNKEROELE ■ ESSOMARINE-SCHMIEROELE

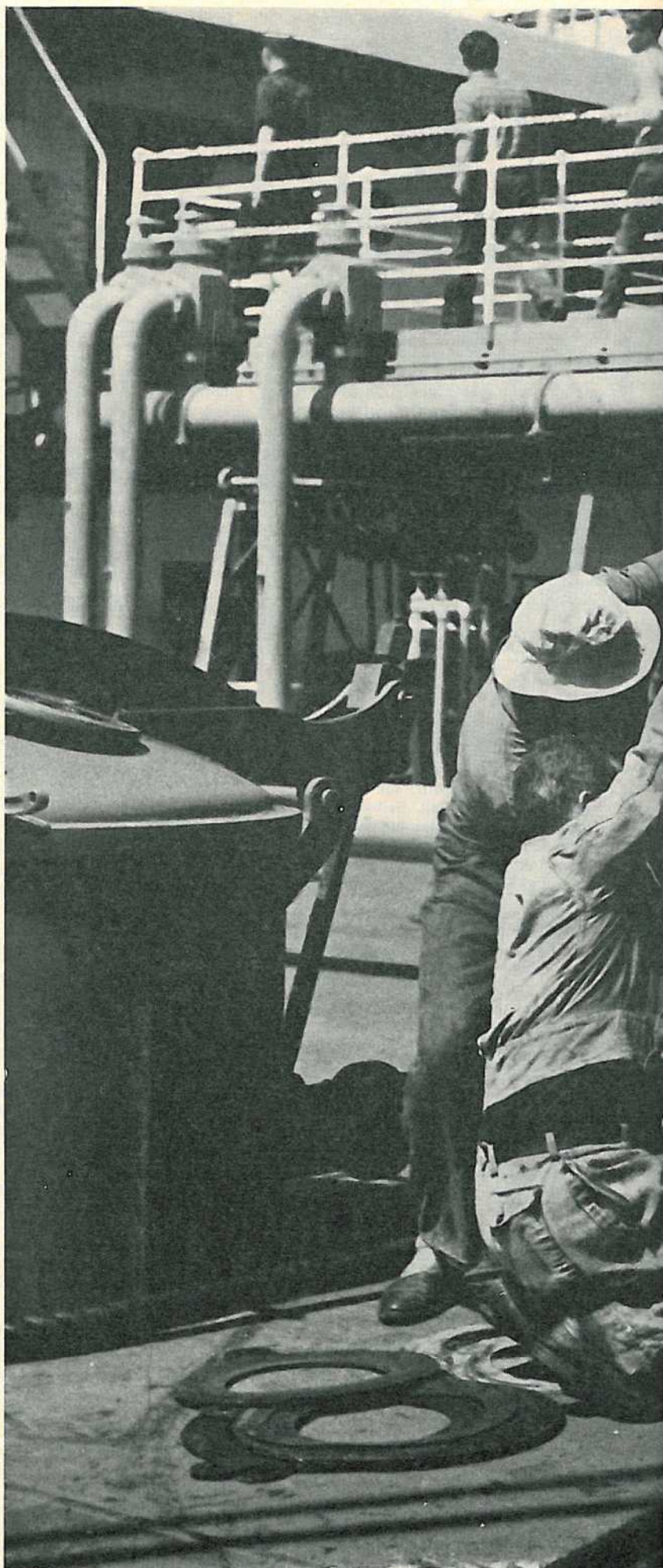


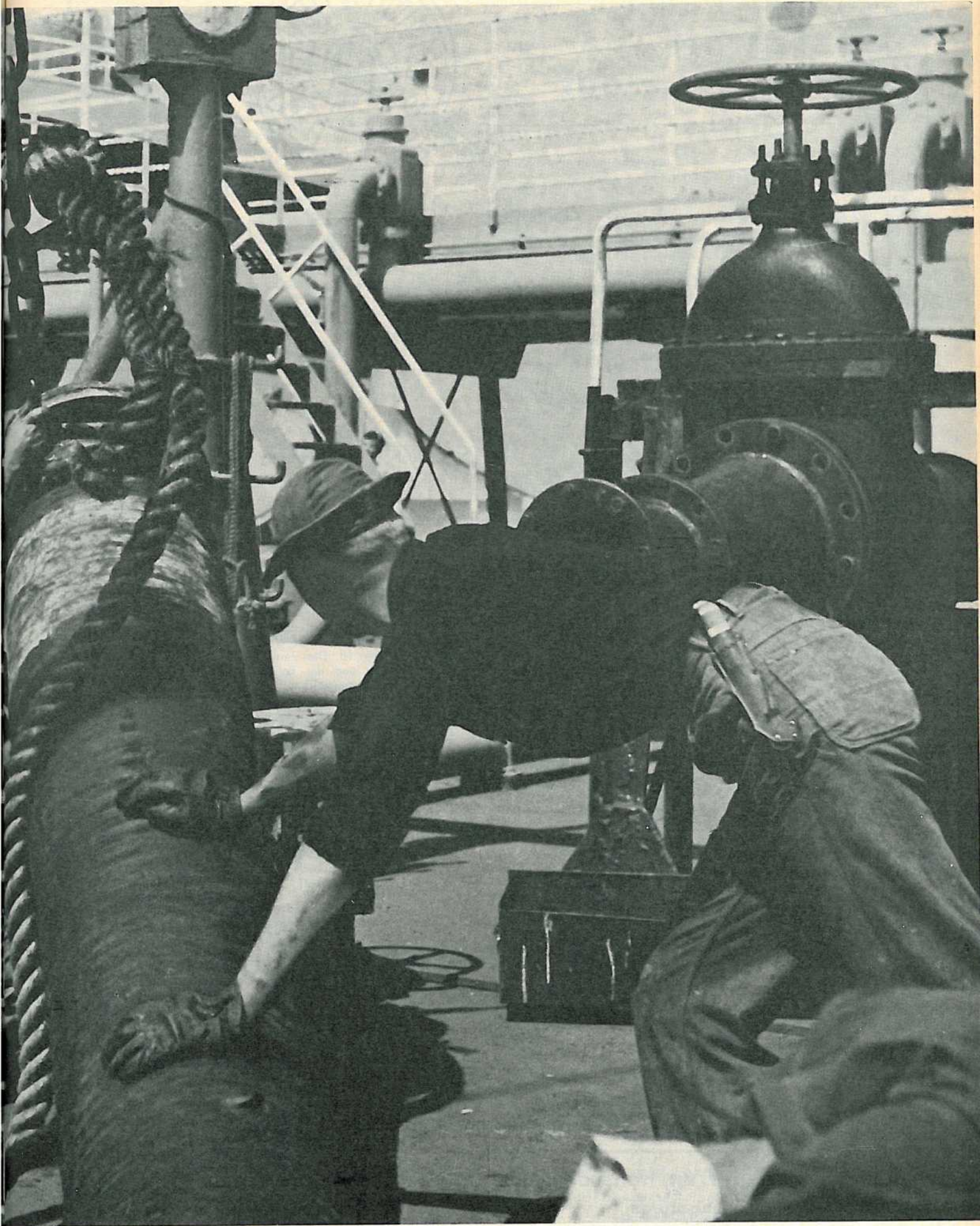
Unser Foto zeigt Tankerleute auf Barnias Reede vor der Küste des Libanon. Damit ist schon alles gesagt über das Erlebnis von fernen Ländern der Seeleute auf Tankern. Die fleißigen Tanker fahren eben nicht von Land zu Land, sie fahren von Schlauch zu Schlauch. Für Tanker gibt es auf der ganzen Welt nur zwei Arten von Küsten. Sie unterscheiden sich für die Besatzungen nur in der Kulisse. Hier bestehen sie aus viel Sand und noch mehr Steinen unter einer Hitzeglocke, in der alles glüht und kocht, und da ist die Kulisse das phantastische Rohrfiligran der Raffinerien. Hier gibt es Schlauchenden zum Laden, und da dieselben Flanschen zum Löschen.



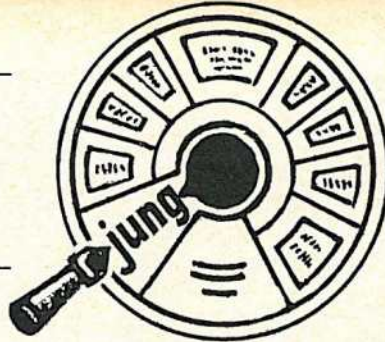
Auf Barnias Reede zum Beispiel ragt nur ein einsamer Pfahl aus dem Wasser, zwei Seemeilen von der Küste ab. Er ist Ziel der Reise und ihr Vendepunkt zugleich. Dieser Pfahl ist die billigste Umschlagsanlage der Welt. Es hängen die Enden der Pipeline daran, Hauptschlagader unserer technisierten Zivilisation.

Jedoch dieser Blutkreislauf unserer modernen Welt ist nicht allein durch Pipelines herzustellen. Wo die See ihn unterbricht, lassen Tankerpumpen das schwarze Gold pulsieren. Und Tankermänner sind es, die die unentbehrlichen Verbindungen herstellen zwischen dem Überfluß der Natur und dem Bedarf der Technik. Unentwegt fahren sie auf den großen Ölstraßen der Weltmeere, und wenn sie Schläuche anschlagen, dann schlagen sie Brücken für den Fortschritt und für den Wohlstand, Brücken, auf denen die Unrast menschlichen Strebens vorankommt.





Telegraf auf



Törn to zum
Urlaub!

Kennen Sie das Geräusch, wenn der Motor anfängt zu blubbern und zu husten? Wenn er gierig die letzten Tropfen Benzin verknallt? Nun, ich mache es kurz, unser Wagen stand wieder! Diesmal mit heilem Treibriemen, aber ohne Benzin. — Aber Allah sei Dank, nur einen Kilometer von hier, nach Aussage des Fahrers, hat sich eine Tankstelle angesiedelt. Und nun bitte, ist so etwas nicht überzeugend? Mit ergebenem Gesicht bittet der Fahrer um etwas Geld, um „Petrol“ holen zu können. Wieviel Geld er denn brauche? „Nun, 50 Piaster“. Der Fahrer zuckelt los und holt Benzin.

Um es kurz zu machen: Wir kamen heil zum Schiff zurück, kurz vor 20.00 Uhr. Ach so, die Landschaft zu schildern, habe ich vergessen. Nun, sie war so schön, wie sie von einem echten Lincoln aus zu erleben ist. Der Sand war trocken und heiß und reichlich, das Wasser knapp und das Benzin teuer.

Jürgen Burmeister

LOTUNGEN:

Um die Gunst der Jugend zu buhlen, heißt ihr die Autorität, die sie erwartet und braucht, entziehen.

*

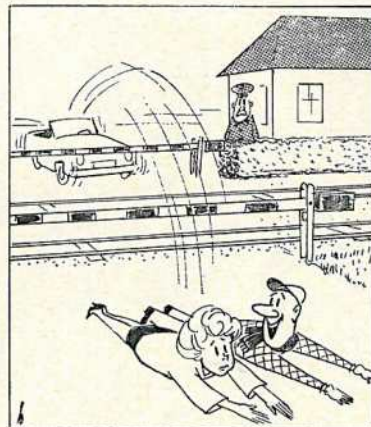
Klagen der Jungen über die Alten sind häufig nur der Ausdruck ihrer Auseinandersetzung zwischen Freiheitsdrang und bändigender Ordnung.

*

Wer im Alter keine Autorität gewinnt, der altert, ohne erwachsen zu werden.

*

Die Alten sollten sich selbst nicht erster nehmen als die Jungen.



„Nun, hat der Wagen Bremsen?“

von dem, was auf und in unseren Kleidern ist.

Doch man unterschätze einen Taxifahrer in Alex nicht! Er bastelt aus alten englischen Gummileitungen und etwas Blumendraht jederzeit einen neuen Treibriemen zurecht. Ein zufällig in der Nähe stehendes Haus läßt vermuten, daß dort Wasser zu bekommen ist. Die Vermutung war richtig und der Fahrer gießt den Tank wieder voll.

Wenn wir jetzt gleich wenden, müßten wir eigentlich mit dem Wasser bis zur Endstation der Straßenbahn zurückkommen. Es ist eine bekannte Tatsache, daß die meisten Opfer der Wüste durch Wassermangel in Not geraten. Wir sind in einer ähnlichen Lage. Stehen Sie einmal im Wüstensand vor so einem Vehikel und schauen zu, wie das Wasser, statt den Motor zu kühlen, was bei dieser Hitze wirklich nötig ist, nutzlos in den Sand rinnt!

Also nichts als Gegenkurs und ab! Der Motor läuft ruhig und gleichmäßig, wir atmen auf.

Nach einem Kilometer gibt es wieder einen Knall und die Karre steht. Und nun lesen Sie bitte oben weiter, denn es ist wieder das Gleiche. Bloß, daß es jetzt etwas länger dauert, ehe der Motor mit diesem dritten Treibriemen anspringen will. Aber wieder gelingt es mit Gummikabel, Schraubenzieher, einem Stein und etwas Draht, dem Motor ein heiseres Röcheln zu entlocken. Wir steigen ein und weiter gehts.

Taxifahrt in Alexandrien

Ich war schon oft in Alexandrien, hatte aber bisher noch nie Zeit und Gelegenheit mir die Stadt und Umgebung anzuschauen.

Diesmal scheint mir aber das Glück gewogen zu sein. Es ist jetzt 16.00 Uhr, die Ladung ist raus und auslaufen wollen wir erst um 20.00 Uhr. Also habe ich noch vier Stunden Zeit, um mich umzuschauen.

Am Hafentor finden wir ein Taxi. Die Frau des Kapitäns will sich hineinsetzen, springt aber sofort entgeistert wieder zurück. Überall liegt dicker Staub auf den Sitzen. „Oh, sorry Madam!“ Also erstmal Reinschiff machen. Als der Fahrer aber mit einem schmierigen Ollappen die Sitze abreiben will, ziehen wir es vor, uns doch lieber in den Staub zu setzen. Dann geht es endlich los.

Unser Wagen ist ein alter „Lincoln“, der sicher schon, nach seinem Alter zu urteilen, in den amerikanischen Freiheitskriegen unter dem General gleichen Namens gekämpft hat. Das Firmenzeichen mit dem Namen ist noch dran, aber es ist verkehrt herum angebracht.

Doch was macht das schon! Hauptsache der Wagen fährt.

So hupen wir uns durch die Straßen, ganz langsam fahrend wie wir es ja wollten. Allerdings fast zu langsam und zunächst nur bis zur nächsten Tankstelle. Hier tanken wir erstmal viel Wasser und wenig Benzin. Dann geht es weiter. So kommen wir (langsam) bis an das Ende der Stadt in die Ausläufer des großen Sandes hinein. Die Straße ist gut, es ist ja die Hauptstraße von Alex nach Marsamatruk.

Eine Höhe hinauf und — plötzlich gibt es einen Knall und eine Rauchwolke. Die Rauchwolke kommt vom Kühlwasser, das, so weit noch vorhanden, kocht, der Knall vom Treibriemen für die Zündmaschine. Er ist nicht nur zerrissen, sondern in seine Bestandteile aufgelöst. Der Fahrer öffnet erst einmal die Türen von

außen. Von innen kann man sie als Laie nicht öffnen, entweder fehlt der Drücker ganz oder er nudelt immer herum ohne seine Dienste zu erfüllen.



„Woran denken Sie?“

„An dasselbe wie Sie, Fräulein Olly!“

„Wenn Sie es wagen — dann schreie ich!“

Wir haben nun Muße die eigenartige Landschaft zu bewundern, was wir ja auch eigentlich wollten. Der Fahrer bemüht sich indessen schweigend, aus einem alten Gummistropf einen neuen Treibriemen zu basteln. Das Kühlwasser läuft inzwischen munter den Weg hinab, den wir herauf gekommen sind.

Nach einigem Zureden läuft dann auch der Motor wieder und weiter geht die Fahrt. Nach etwa einem Kilometer erfolgt der zweite Knall. Der Riemen ist gerissen, das Wasser jetzt ganz alle, das Benzin geht auf den Rest. Wir haben wieder Muße, die Landschaft zu betrachten. Der Kapitän als Nautiker stellt schon Berechnungen an, wie lange wir wohl zu Fuß brauchen, um zurückzukommen, wenigstens bis zur Endstation der Straßenbahn. Ich habe inzwischen festgestellt, daß die Türen nicht nur schwer aufgehen, sondern auch nicht dicht sind. Wir haben schon einige Tonnen Sand im Wagen, abgesehen

T-T Oil Boom Ölsperren, transportabel
Milch-Homogenisatoren

Notsignal-Pistolen mit Fallschirmmunition
Tauwerk - Anker - Schiffsbedarf

HEINR. WOHLSTADT

Inh. Friedrich G. Kebbe

HAMBURG 11, Johannisbollwerk 20

Telefon 31 07 01 / 31 06 03

Joke muß erzählen

Bummel ich einst in New Orleans so in Gedanken zwischen den Jazz-clubs herum, wen troffe ich da? Meinen Jugendfreund Joke! Hab' ihn mindestens drei Jahre nicht gesehen, — damals war ich gerade Leichtmatrose geworden und Joke wollte Schlosser werden auf der Werft. War ein vergnügter Abend damals, wenn Joke auch nie viel mehr als „ja“ und „nein“ und „kann wohl angehen“ gesagt hat.

„Mensch, was machst du denn hier?“ frage ich ihn ganz verblüfft. „Ich sehe mir die Schaufenster an“, meint er. „Das sehe ich, aber bist du denn in Amerika?“ „Ja“, sagt er nur. Ich denke mir, darauf müssen wir erst mal einen nehmen, dann wird er schon mehr erzählen und so wurde das mit uns beiden wieder ein ganz vergnügter Abend, bei dem ich Joke leider aus den Augen verloren habe.

Wie ich spät — oder war es schon früh — an Bord komme, denke ich recht ärgerlich, daß ich nun wirklich nichts von Joke erfahren habe. Sowa ist doch ein Erlebnis, wenn man seinen Jugendfreund nach so vielen Jahren überraschend mitten in Amerika auf der Straße trifft; das kann man doch nach Hause schreiben, dann freuen die sich und können auch mal was in der Nachbarschaft erzählen. Aber Joke hatte kaum mehr als ja und nein gesagt und meist auch das noch nicht.

Einige Wochen darauf bummele ich durch Kalkutta. Dort ist es nämlich viel interessanter als in Amerika. Auf einmal sehe ich Joke an einer Straßenecke stehen. „Da schlag einer glatt hin“, rufe ich, „das nächstmal treffe ich dich noch in Yokohama?“ „Das kann wohl angehen“, meint er ganz trocken. „Du bummelst wohl durch die ganze Welt?“ „Ja“, kommt es gemütlich aus ihm heraus. Diesmal lasse ich ihn aber nicht so stumm davonkommen, diesmal muß er mir erzählen. Langsam kommt es dann aus ihm heraus:

„Ich fahre als Assi auf unserm Dampfer.“

„Was heißt auf unserm?“ „Nun, auf dem du auch fährst.“

Na so ein Maulwurf, son Olprinz! Diesmal habe ich keinen ausgegeben. Selbst wenn ich ihn das nächstmal in Shanghai oder auf der Venus treffe, gebe ich keinen aus — ich denke nicht dran!

Nach Hause schreibe ich das auch nicht! F. Frerichs

Rangliste der deutschen Schlager

im Mai 1962

1. Heißer Sand

Herzlichen Glückwunsch Mina! Das ist Italiens erster Schallplatten-Star zur Zeit! Mit der 1. Platte, noch dazu im fremden Land, gleich an 1. Stelle der Hitparade zu kommen, soll schon etwas heißen. Mille grazie für die Überraschung!

2a Ich schaue den weißen Wolken nach...

2b Einmal weht der Südwind wieder

Und Nana Mouscouri leistete sich diesmal etwas Extravagantes! Sie kam gleich zweimal, mit zwei Schlagern zur selben Zeit, auf den zweiten Platz. Beide Lieder sind — echt Nana!

3. Eine Rose aus Santa Monica

Unerwartet und merklich rückte dieser Hit vom 6. auf den 3. Platz auf. Carmela Correr machte ihn zu einem überdurchschnittlichen Verkaufserfolg. Jung und Alt wurden durch ihn begeistert. Rosen haben doch meist etwas Unwiderstehliches — liegt es wohl an ihrer königlichen Haltung?...

4. Zwei kleine Italiener

Mit dervon ihr interpretierten Nummer ist Conny der Durchbruch zum kommerziellen Erfolg gelungen. Denn nicht nur in Deutschland, auch in der Schweiz, Italien und Österreich hört man das kleine Lied über alle Sender.

5. Alo — ahé

Diesem schönen alten Hawaii-Song gibt Freddy neues Leben. Es hätte gewiß Queen Liliuokalani erfreut, die das Lied einst erdachte, um Hawaii unsterblich zu machen. Es ist ihr gelungen. Immer wieder hört man es gern (wenn auch abgewandelt!) und träumt dabei von einem Zauber, den es nicht mehr geben soll. M. A.

Copyright by Musikmarkt

Zum 250. Geburtstag



JEAN JACQUES ROUSSEAU

Geb. am 28. VI. 1712 in Genf,

gest. 2. VII. 1778 bei Paris

Der französisch-schweizerische Philosoph übte durch seine Schriften großen Einfluß auf die Französische Revolution und Europa aus. Er versuchte zu beweisen, daß der Mensch von Natur aus gut sei, jedoch durch die Gesellschaft verdorben werde. Deshalb: „Zurück zur Natur!“, ein Ruf, der gerade heute an Aktualität wieder viel gewonnen hat, wie die große Campmode beweist.

JETZT BEGINNEN

ZEIT GEWINNEN

durch Vertragsabschluß bis zum 29. Juni 1962

für das

PRÄMIENBEGÜNSTIGTE SPAREN
WERTPAPIERSPAREN
BAUSPAREN

Fragen Sie uns — wir beraten Sie gern.

Im Lande Hamburg:

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

Im Lande Bremen:

Die Sparkasse in Bremen mit der Landesbausparkasse Bremen Städtische Sparkasse Bremerhaven
Bremer Landesbank
Öffentliche Bausparkasse zu Oldenburg-Bremen Abteilung der Staatlichen Kreditanstalt
Oldenburg-Bremen

Daß Du mir aber auch schön artig bist, — so begann mit mahndend erhobenen Zeigefinger zu allen Zeiten in zedem Menschenleben das Ärgernis des Guten. Im weiteren Lebensverlauf wurde es fortgesetzt auf vielerlei Arten. Zum Beispiel: „Edel sei der Mensch, hilfreich und gut!“ Das Ärgernis des Guten liegt einmal in dem Widerspruch der verschiedenen und scheinbar wandelbaren Auffassungen vom Guten, und das Ärgernis des Guten ist zum anderen, daß es immer mit lästigen Mahnungen verbunden ist. Hinzu kommt, daß viele so tun, als hätten sie es für sich gepachtet, und dabei übersehen, daß es seinem Wesen nach letztlich immer nur ein zu Erstrebendes bleiben kann.

Das Gute tritt im Gewande mittelmäßiger Schulmeister auf, mit der Miene sauertöpfischer Gouvernanten, und im schlimmsten Falle als bigott-spekulative Frömmelei. Die Moral-Hausierer sind Trouble-Maker, wo sie hinkommen. Sie reden vom Guten, aber sie tun es selbst nicht. Und das größte Ärgernis ist, daß man sich selbst dabei ertappt, von anderen stets das Gute zu erwarten, und eifrig sie dazu zu ermahnen, während man selbst erschrecklich weit davon entfernt ist.

Wo es auch seine Stimme erhebt, das Gute, da ist Ärger. Da stellt sich unser Wirtschaftsminister hin vor seine Bundesrepublikaner und mahnt die einen zum Maßhalten mit ihren Gewinnen, und die anderen zum Maßhalten mit ihren Forderungen. Das ist bestimmt gut. Aber — Florian geh' Du voran! — Und schon ist der Ärger wieder da.

Da wird zu einer Spende aufgerufen für die einmalig uneigennützigste Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, und Sammelschiffchen stehen auf unseren Schiffen. Ein beschämendes Ärgernis ist, daß zu wenig hineingetan wird, ein noch größeres Ärgernis jedoch, daß kleine Sünder zuweilen dazu verurteilt werden, für das gute Werk zu spenden.

Da steht ein Kapitän im Nebel auf der Brücke. In den Augen der einen scheint er ein guter Kapitän, wenn er forsch und voll durchfährt, und pünktlich ist. In den Augen der anderen ist er dann ein guter Kapitän, wenn er dem Gesetz zum Schutze menschlichen Lebens auf See gehorcht und dem Gesetz in der eigenen Brust dazu, und das heißt, daß er mit mäßiger Geschwindigkeit fährt.

Das Gute stört immer behagliche Bequemlichkeit, es provoziert den Bewissenskampf, es gebietet Mut, Größe und Stärke. Doch der Verstand der Fuchskreatur im Menschen ist stets gegen das Gute, und weist Wege des geringsten Widerstandes, während das Gute eher eine Löwennatur erfordert. Der kreatürliche Verstand findet immer Rechtfertigungen für das Minderwertigere, er erweist sich als Meister des Selbstbetruges. Dieser Verstand ist erfinderisch im Aufstellen eigener selbstgefälliger Tendenzen, und in der Bemäntelung des Guten mit dem Anschein von Vernunft. Clever muß man sein, und seine Ellenbogen gebrauchen können, damit man vorwärts kommt im Leben. Solche Haltung heißt der Verstand als realistisch, sachlich und lebensnah gut, obwohl sie schwerlich unbestechliche Kritik standhält. Wer es wagt, sich als Bollwerk des Guten gegen solchen Trend der Egoisten zu stemmen, der wird zum Ärgernis. Der Gute, der es unternimmt, gegen den Strom von Konformismus und Opportunismus zu schwimmen, wer es zum Beispiel heute wagt, von Ehre zu reden, und von Tugenden, wie Disziplin, Mut und

Tapferkeit, wird zum Ärgernis für diejenigen, die Vorteil und Erfolg auf ihre Fahnen geschrieben haben. Und wer es noch unternimmt, mit alten abgewerteten Tugenden ernst zu machen, indem er ein Beispiel zu geben versucht, läuft immer Gefahr, von der Meute der Klarfahrer kurzerhand überfahren zu werden. Endlos könnte die Reihe der Beispiele fortgesetzt werden, die zeigen, wie das Gute Trouble verursacht. Zahlreich sind auch die Beispiele, in denen das Gute das Gegenteil von dem verursacht, was es beabsichtigt. Da gibt es die Weihnachtsgratifikationen. Sie sind ihrem Wesen nach ein freiwilliges Geschenk, häufig mit dem Sinn einer Prämie für Betriebstreue, eine gute Sache. Aber die Bemessung des Geschenkes kann sich nur nach der wirtschaftlichen Lage dessen richten, der es gibt. Ärger gibt es schon, wenn sie in einem Jahre geringer aus-

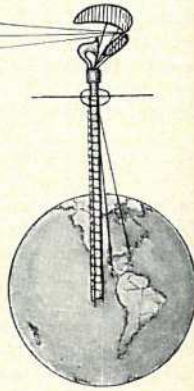
oberflächlicher Betrachtung so bitter wenig Wirkung des Guten zeigt, verwirrt die Standhaften und kann vom bloßen Ärgernis zu Schlimmerem führen, nämlich zur Resignation, ja zur Kapitulation. In dieser absurden Situation wirkt der einsam hochaufragende und allen sichtbare Wegweiser zum Guten wie ein Kreuz, wie ein richtiges Kreuz der Plage.

Versucht man mit Hilfe des größeren Überblicks des Geistes dem Wesen des Guten auf die Spur zu kommen, durch Studium der Sittenlehre etwa, oder gar durch den Versuch, das Gute zu definieren, entdeckt man bald, daß dem Begriff des Guten unter allen Begriffen ein einzigartiger Platz zukommt. Alle bewährten Denkmethode scheinen zu versagen. Sie müssen versagen, denn der Begriff des Guten hat keinen Gegenbegriff in unserer Vorstellungswelt, wie etwa weiß schwarz als Gegen-



Das Gute

ein Ärgernis?



fallen als im vorangegangenen, und Ärger gibt es, wenn dieses Geschenk relativiert und damit entwertet wird durch Vergleiche mit der Höhe, die anderen zuteil wird.

Das Ärgernis des Guten fängt mit den kleinsten Kleinigkeiten des Familien- und des Bordalltags an — der „Feigling“, der sich von einer Geburtstagsfeier an Bord verdrückt, weil er nüchtern auf Wache kommen will — und setzt sich in gerader Linie fort bis in die höchste Politik, einerlei ob weltlich oder kirchlich.

Die Linie, auf der sich das Gute durchzusetzen versucht, erscheint oft wie ein steiler Grat des Ärgernisses über den Abgründen des Mißerfolges auf der einen Seite und der Lächerlichkeit auf der anderen.

Da wir unserem Intellekt unter anderem unseren beispiellosen technischen Fortschritt verdanken, erfuhre er eine derartige gedankenlose Überbewertung, daß wir heute die großen Warnungen vor diesem Intellekt zu überhören geneigt sind: — „Der größte Feind des Menschen ist sein Intellekt“, — um nur ein Beispiel anzuführen. Doch der Intellekt erfindet nicht nur in üppiger Produktivität Ausflüchte vor dem Ärgernis des Guten, sondern er stellt Wert und Sinn des Guten überhaupt in Zweifel. Dieser Zweifel ist das quälendste Ärgernis gerade für jene, die ständig strebend sich um den Durchbruch des Guten bemühen. Ihnen bleibt oft nichts als das Anklammern an die Tatsache, daß seltsamerweise auf der anderen Seite außer einer Minderheit von notorischen Atheisten, Anarchisten und negativ-ideologischen Fanatikern alle Welt das Gute seit Jahrtausenden im Grunde unangetastet ließ. Daß alle in einer leider allzu stillschweigenden Übereinkunft dafür zu sein scheinen, während sich bei

begriff hat, oder heiß kalt. Das Böse oder Schlechte als Gegenbegriff zum Guten erweist sich bei näherem Hinsehen und nach Erfahrungen, die jeder damit gemacht hat, nicht als gleichwertiger Gegenbegriff, sondern nur als Attribute für das Nichts und den Tod.

So kann es gar keine Alternative zum Guten geben, sondern nur die Erkenntnis, daß, wer leben will, das Gute wollen muß. Das gilt noch zwingender und überzeugender für den Gläubigen.

Es gibt also nicht nur die ins Nichts führende Erfahrung des Bösen, und nach diesen Überlegungen auch nicht mehr nur die Ärgerniserfahrung des Guten, sondern es wirkt immerfort auch die positive Erfahrung mit dem Guten. Sie drückt sich aus in der scheuen Verehrung, die gute lautere Menschen still, aber unablässig einen viel größeren Einfluß ausüben lassen, als es den Anschein hat. Diese Erfahrung ist allerdings kein wissenschaftliches Ergebnis, sondern vielmehr ein Gefühl der Freude und der Befreiung, der inneren Genugtuung. Was aber das Entscheidende ist, ist der Kraftzuwachs, den jeder erlebt, der einmal das Gute allen Widerständen zum Trotz vollbracht hat. Daß nämlich die zufließende seelische Kraft bei Ausübung des Guten größer ist, als die zur Niederrückung des Bösen benötigte, ist nicht nur Erfahrung, sondern zugleich Beweis dafür, daß es sich hier um eine Art Perpetuum mobile handelt. Das aber ist keine menschliche Erfindung, wie jeder weiß. Das Gute wirkt fort und fort durch die Vielzahl der Stillen, Unscheinbaren und Bescheidenen mitten unter uns und durch uns selbst, wenn wir uns entschlossen haben, ihm zu dienen.



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

Auf den Spuren Jack Londons

C. O. und S. O. HILLMER

Fortsetzung und Schluß
Die Ruine und die Urne

Der zwölf Jahre alte Großneffe Jack Londons erklärte uns den Weg zum „Wolfshaus“, Jack Londons Schloß und Traumhaus von 23 Räumen, mit dessen Bau er 1910 den italienischen Steinmetzmeister Forni aus Santa Rosa in einem Tal der Hill'schen Ranch, seinem zuerst gekauften Grundbesitz, beauftragt hatte und das nach dreijähriger Bauzeit am 18. August 1913 mit einem Aufwand von 80 000 \$ fertiggestellt worden war. In der Nacht zum 19. August, vermutlich durch Brandstiftung, wurde es eingeeäschert. Wegen der Aufführung dieses Prachtbaues war der Sozialist Jack London sehr angefeindet worden. Mit dem großen Haus verbrannte auch der alte Jack London. Seine Haltung zu den Menschen wurde eine andere.

Die Ruine liegt mitten in einem Rotholzwald. Wir fanden nicht gleich hin und irrten von angegebenen Weg ab. Dadurch kamen wir auf einen kleinen Hügel mitten im Wald, ohne ihn beim Anstieg für den Platz zu halten, den wir unter allen Umständen aufsuchen wollten, nämlich den von Jack London selbstgewählten Beisetzungsort für seine Urne. Das war auch kein Wunder. Kein Weg führte zu dem mit dichtem Moos bewachsenen Felsblock, der wegen seiner Größe beim Bau des Großen Hauses keine Verwendung finden konnte und dem Jack London deshalb den Namen „Der Stein, den die Baumeister verschmäht hatten“ gegeben hatte. Sein Name ist eingemeißelt, aber es sah alles erschütternd vernachlässigt

aus; Unterholz verrottete neben dem Stein. Jack London hat vermutlich am 21. November 1916 den Entschluß gefaßt, seinem Leben ein Ende zu machen. Er vergiftete sich am 22. November 1916. Am 24. November wurde er in Oakland eingeeäschert und am 26. November wurde die Urne von seiner Stiefschwester Eliza auf eben dieser bewaldeten Bergkuppe, von der man auf das Mondtal herabblicken kann, in eine in den Boden hineinzementierte Höhlung gesetzt und der Stein darauf gerollt. Wie wir, noch beeindruckt von allem, hügelabwärts gingen, kam uns der berühmte Ausspruch „So vergeht der Ruhm der Welt“ in den Sinn. Denn Jack Londons Tod wurde in der ganzen Welt beklagt; er wurde in Europa im dritten Kriegsjahr mehr beachtet, als der Tod des Kaisers Franz Josef von Österreich.

Wir fanden die Ruine des sogenannten Wolfshauses nach einem kurzen Weg. Auch hier hatte sich nichts, aber auch garnichts geändert in den 46 Jahren, die seit dem Brand vergangen waren. Die Ruine von Sonoma liegt noch so da, wie sie der Bauherr — zu Tode verwundet und enttäuscht — auch sah.

Nachdenklich verließen wir das schöne Besitztum, aßen in einem sehr netten Restaurant in Glen Ellen zu Mittag und fuhren am anderen Morgen wieder die Küstenstraße entlang nach Südkalifornien.

Damals hörten wir davon, daß die London-Ranch in einen Staatspark umgewandelt werden sollte, zutreffendenfalls eine gute Idee, denn die Amerikaner verstehen es, ihre Staatsparks mit sehr viel Geschmack zu unterhalten. So würden die 1500 Morgen schönsten kalifornischen Hügellandes, die sich Jack London mit seinen „1000 Wörter täglich“ erschrieben und für die er 51 500 \$ bezahlt hatte, auch wohl besser verwendet werden, als wenn sie aufgeteilt in die Hände reicher San Francisco'er Bürger gelangen würden.

Eine Hand für Dich —
die andere für's Schiff



Sicherheit für das Personal der Seeschifffahrt

Lebens- und Rentenversicherungen, Invaliden- und Alterszusatzversicherung, Unfall- und Sterbegeldversicherungen, Aussteuer- und Ausbildungsversicherungen · Keine Beschränkung in den Tropen und in der kalten Zone bei Invaliditäts- und Alterszusatzversicherung · Es beraten Sie unsere erfahrenen Mitarbeiter:

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

Wilhelm Klein, Bremerhaven-G, Georgstraße 42a, Telefon: 22 374

Horst Potthoff, Bremen, Lahnstraße 68, Telefon: 35 08 63

VD Hamburg, Ost-West-Straße 70, Ruf: 36 65 33 / 34



gesichert sein
versichert sein

Offenbüchliche Lebens- und Renten-Versicherungsgesellschaft

Renten- berechnungs- dienst

In Anlehnung an die Arbeitsgemeinschaft für betriebliche Altersversorgung in Heidelberg ist ein Rentenberechnungsdienst eingerichtet worden, der den Betrieben für die Rentenberechnungen ihrer in der Rentenversicherung freiwillig weiterversicherten Angestellten und zur Beratung in Fragen der Weiterversicherung zur Verfügung steht. Der Rentenberechnungsdienst hat bereits mehr als 10 000 derartige Gutachten erstellt; er verfügt also schon über erhebliche praktische Erfahrungen und bedient sich moderner elektronischer Rechenanlagen.

Der Berechnungsdienst hat mitgeteilt, daß die Kosten einer Beratung und Rentenberechnung im Normalfall DM 25,— betragen.

Die Anschrift lautet:
Rentenberechnungsdienst für Sozialversicherte GmbH.,
Heidelberg,
Neuheimer Landstraße 29—38.

Flugzeugträger „Graf Zeppelin“

Vor 25 Jahren, am 8. Dezember 1938, lief bei den Deutschen Werken in Kiel Deutschlands erster und bisher einziger Flugzeugträger „GRAF ZEPPELIN“ von Stapel.

Der Flugzeugträger sollte eine Wasserverdrängung von 30 300 ts Standard (32 600 ts maximal bei voller Ausnutzung) haben. Nach Plan sollte er wie folgt bewaffnet sein: 16 = 15 cm, 10 = 10,5 cm Flak, 22 = 3,7 cm Flak, 28 = 2 cm Flak, 2 Katapultanlagen, 42 Bordflugzeuge (12 später 28 Ju, 87 D, 10 (+ 20) Me, 109 F später 12 Rf, 109 G). Die Panzerung betrug: Der Decksplanzer des Oberdecks 20 mm, des eigentlichen Panzerdecks 40 mm, der Panzerdecksböschung 60 mm, der Seitenpanzer (Wasserlinie) 100 mm, die Panzerung der Artillerie 30/10 mm. Die Fahrstrecke sollte 8000 Seemeilen bei 19 Knoten betragen (bei 6400 t Öl an Bord). Als Maschinen waren eingepflanzt 4 Satz BBC Ruderturbinen. Die Anlage sollte 200 000 PS entwickeln (also mehr als die Anlage der „SCHARNHORST“- und der „BISMARCK“-Klasse) und eine Höchstgeschwindigkeit von 33,8 Knoten (!) garantieren. Die Länge der „GRAF ZEPPELIN“ betrug 250/263 Meter, die Breite 31,5/36,2 Meter, der Tiefgang 6,4/8,1 Meter. 1760 Mann sollten die Besatzung bilden.

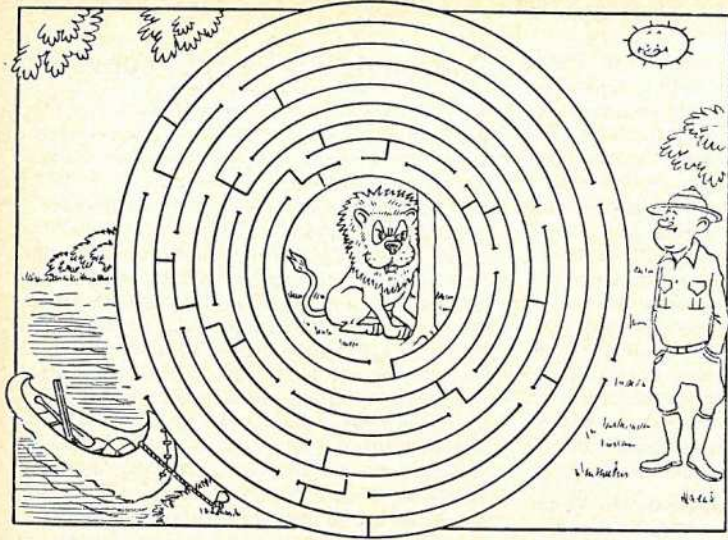
Die Luftwaffe hatte zwar bei der Erprobungsstelle Travemünde an drei Flugzeugtypen einschlägige Versuche begonnen, wozu auf diesem Landflugplatz eine Trägerbremsanlage eingebaut worden war. Nach Kriegsbeginn beschleunigte man zunächst die Erprobungen, die jedoch im Sommer 1940 nach dem Träger-Bau-Stop abgebrochen wurden. Die vom Technischen Amt trotzdem fortgeführten Entwicklungen erwiesen sich als günstig, so daß man sich im Herbst 1942 zum Fertigbau der „GRAF ZEPPELIN“ entschloß. Während dieser Zeit wurden dem Schiff Seitenwulste zur Erhöhung der Sinksicherheit und des Aktionsradius angebaut. Da zu dieser Zeit wegen der veränderten Kriegslage die endlich in Fabrikation gegangenen Trägerflugzeuge nicht von 1944 fertig werden konnten und keine Erfahrungen auf dem fahrenden Schiff vorlagen, ordnete man im März 1943 den endgültigen Baustopp an. 1945 wurde die „GRAF ZEPPELIN“ in einem Oderarm nahe Stettin gesprengt, später von den Russen wieder schwimmfähig gemacht, sank sie im Schlepp mit Beutegut vor Rügen.

— J. B. —



seit
1875

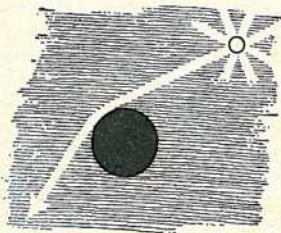
Fleischlieferant
für Schiffsproviand



Vorsicht vor dem Löwen!

Verfolgt von Wilden bleibt dem Forscher nur noch die Rettung mit dem Kanu. Unterwegs bedroht ihn aber ein Löwe. Welchen Weg muß er einschlagen, um den Weg des Löwen nicht zu kreuzen?

Die schlaue Kiste



Lichtstrahlen gehen um die Ecke

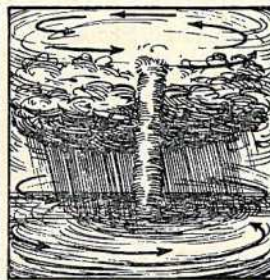
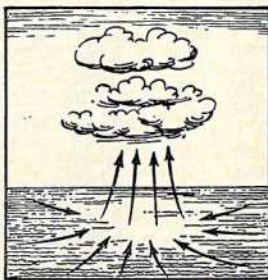
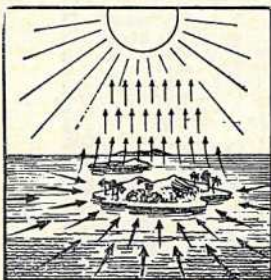
Lange Zeit glaubte man, daß Lichtstrahlen völlig geradlinig verlaufen. Aus der Relativitätstheorie folgte jedoch, daß Lichtstrahlen von großen Massen abgelenkt werden, wenn sie in den Bereich ihrer Schwerfelder gelangen. Bei Sonnenfinsternissen kann man das sogar nachweisen, weil man dabei am Rand der Sonne Sterne sehen kann, die in Wirklichkeit an etwas anderer Stelle liegen. Das Schwerfeld der Sonne lenkt die von den Sternen kommenden Lichtstrahlen ab.

Wie alt kann ein Mensch werden?

Vom Ansteigen des Durchschnitts alters des Menschen dank der Medizin soll hier nicht die Rede sein, vielmehr vom höchst erreichbaren Alter. Es hat schon früher einzelne Menschen gegeben, die erstaunlich



alt wurden. Im Jahre 1825 starb in Ungarn ein Ehepaar im beachtlichen Alter des Ehemannes von 172 Jahren und der Ehefrau von 164 Jahren. Ein Russe soll sogar 180 Jahre alt geworden sein. Durch Urkunden lassen sich solche Angaben jedoch nur selten beweisen.



Ein Hurrikan wird geboren

Die Sonne erhitzt die über tropischen Meeren lagernden feuchten Luftmassen sehr stark, meist durch den erwärmten Boden von Inseln noch unterstützt. Die dadurch leichter werdende Luft steigt wie in einem gewaltigen Schornstein nach oben. — Die aufsteigende Luft kühlt sich mit zunehmender Höhe ab. In der Folge kann sie die Feuchtigkeit nicht mehr tragen und scheidet sie in Form von Wolken aus, aus denen bei weiteren Abkühlungen heftige Regengüsse zur Erde fallen. Von allen Seiten strömt Luft nach. —

Die nachströmende Luft wird durch die Erdrotation abgelenkt. Es entsteht eine spiralförmige Luftbewegung, und zwar auf der südlichen Halbkugel im Uhrzeigersinn, auf der nördlichen Halbkugel entgegengesetzt. Die Spiralbewegung wird immer heftiger. — Ihre Windgeschwindigkeiten bis über 300 km/h zerstören alles Erreichbare. Die Spirale erreicht Durchmesser von 75 bis 1300 km. Nur im Zentrum bleibt durch die Zentrifugalkraft ein wolkenfreies Auge offen, durch das friedlich die Sonne scheint.

Geographisches Silbenrätsel

Aus den Silben: a — ah — bet — bök — brock — brück — cor — da — dad — dau — de — de — de — dell — den — di — dom — eck — er — furt — gra — han — heim — i — la — lau — mark — mi — na — ne — neu — ni — ni — oh — ra — ra — reit — ren — rens — reuth — ri — rib — run — sa — schen — see — sta — ster — ta — ti — tin — tir — tri — trond — u — ul — vech — wann — war — war — wisch — zar sind 25 Wörter zu bilden, die folgende Bedeutung haben:

1. See bei Berlin
2. Ort an der Jade
3. Ort in den Vierlanden
4. Stadt in Spanien
5. Stadt an der Oder
6. Land in Innerasien
7. Stadt im Oberpfälzer Wald
8. Stadt in Süd-Oldenburg
9. Stadt in Thüringen
10. Italienische Adriastadt
11. Stadt in Mittelnorwegen
12. Stadt in Polen
13. Stadt in Südastralien
14. Provinz in Nordirland
15. Britische Insel vor Venezuela
16. Landschaft in Ostafrika
17. Landschaft in Brandenburg
18. Vorort von Köln
19. Stadt in Niedersachsen
20. See in Irland
21. Städtebund im Mittelalter
22. Stadt in der Nähe von Birmingham/England
23. Ort in der Holsteinischen Schweiz
24. Nebenfluß der Motlau
25. Ort im Herzogtum Lauenburg

Die Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ergeben eine bei den Schauerleuten aufgeschnappte Redensart (ck = kk).

Radiosender ohne Batterie

Die Funktechnik macht stürmische Fortschritte. Jetzt gibt es sogar einen kleinen Radiosender, der ohne Stromanschluß und ohne Batterie arbeitet. Das Gerät wandelt

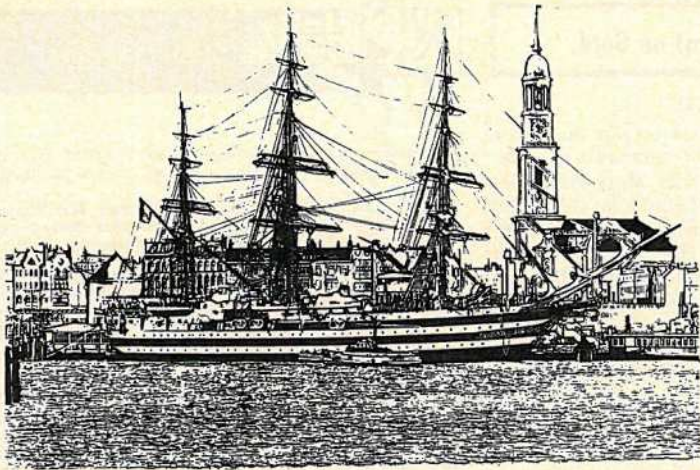


die Energie der Schallwellen der menschlichen Stimme in elektrische Energie um, die ausreichend ist, um über kurze Entfernungen senden zu können.

Ihr Patent für Kraftfahrzeuge — bei der Fahrschule Gerda Marochow

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

Hamburg 36, Alsterufer 17, Ruf 44 91 96



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

NOVA VERSICHERUNGEN

Hamburg - Alte Rabenstr. 2 Tel. 44 62 61

Gegr.  1851

Schaar & Niemeyer

Schiffsproviand
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 362246

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents

Fiedler fuhr einen Kleinwagen. Ein Liliput-Modell eigener Konstruktion. Gerade wollte er einsteigen, da trat eine ältere Dame auf ihn zu und fragte bescheiden: „Verzeihung, bekommen Sie mit diesem Apparat auch ausländische Stationen?“

„Ich bekomme meine Socken nicht mehr an, seitdem ich sie gewaschen habe, so sind sie eingelaufen.“
 „Da gebe ich dir einen guten Rat: Mußt auch mal deine Füße waschen.“

Tante Marie hatte noch nie das Meer gesehen. Nun befand sie sich zu Besuch ihrer Nichte an der Nordsee. Abends saß Tante Marie vor der Tür und blickte unausgesetzt zum Leuchtturm hinauf, dessen Licht in regelmäßigen Abständen aufblitzte. „Müssen die Seeleute doch eine große Geduld haben“, sagte Tante Marie zur Nichte. — „Wie meinst du das?“ fragte die Nichte. Erklärte Tante Marie: „Fast dreißigmal hat der Wind das Licht schon ausgeblasen, aber jedesmal zünden es die geduldigen Seeleute wieder an!“

SOEBEN ERSCHIENEN

ist das einzige amtliche Nachschlagewerk über
ALLE SEEFAHRENDEN SCHIFFE
 der deutschen Handelsschiffahrt:

Handbuch für die deutsche Handelsschiffahrt 1962

herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr

620 Seiten · 30,- DM

Das Werk giebt lückenlos und erschöpfend Auskunft über die Schiffahrt, das Schiff selbst, die Behörden, die Verbände, über Rechtsvorschriften, Seemannsämter u. a. m., enthält Verzeichnis der Reeder und ist dabei handlich und übersichtlich. Ein unentbehrlicher Ratgeber für die Praxis!

Bestellungen erbeten an:

Helmut Rauschenbusch Verlag, Stollhamm (Oldb)

Bitte ausschneiden
 Auf Postkarte kleben oder im Brief senden

Hiedurch bestelle(n) ich — wir Exemplare

Handbuch für die deutsche Handelsschiffahrt 1962

Name und Anschrift

Datum

Schmünzelaüge

„Der Arzt hat mir Diät empfohlen“, sagt die Kannibalenfrau zu ihrem Mann.

„Bring also nicht wieder einen so salzigen Matrosen mit.“

Hein ist zur Untersuchung bei der SBG. Der Arzt fragt nach gehaltenen Krankheiten.

Hein: „Mit 28 Jahren hatte ich eine heftige Gehörnerschütterung, aber meine Frau hat sich gar nicht darum gekümmert.“

„Wir arbeiten hier streng nach System“, sagte der alte Bootsmann zum neuen I. Offizier, der sich gerade mit seinen Füßen in einem heillosen Durcheinander an Deck verheddert hatte.

„Was, das nennen Sie System, wo hier das ganze Kabelgatt an Deck herumfliegt?“

„Das ist ja gerade unser System“, sagte der Bootsmann. „Wir stolpern so oft darüber, bis es uns zuviel wird, dann klären wir auf.“

Da kommt bei den letzten Kannibalen in Borneo der Koch zu seinem hungrig versammelten Stamm. Er trägt eine Urne vor sich her. „Was ist denn das“, fragen die menschenfreundlichen Genießer, und kommen schnell darauf: „Ah, ein Nesmensch in Dosen.“

„Ihr Mann hat einen sehr schwachen Magen“, sagt der Arzt zur

Kannibalenfrau, „kochen Sie ihm in Zukunft nur noch Halbstarke.“

Brennpunkte des Weltgeschehens



Revolution auf Kuba - Chaos im Kongo - Krise in Laos - Putsch in Algerien - Der Weltraumflug des russischen Oberst Gagarin - Was in der Welt geschieht, alles verfolgen Sie mit gespannter Aufmerksamkeit. Alle Ereignisse bewußt miterleben, stets dabei sein. Der **BERTELSMANN HAUSATLAS** gehört dazu. Er informiert Sie in Wort und Bild. Übersichten, historische und wirtschafts-

geographische Darstellungen, völlig neu gezeichnete Karten und wertvolles Tatsachenmaterial — all das erleichtert Ihnen die Beurteilung des Weltgeschehens. Fordern Sie den Bertelsmann Hausatlas an, **KOSTENLOS** zum Lesen und Prüfen. Sie können ihn 8 Tage lang behalten.

***** **GUTSCHEIN** *****
 An **THORSEN VERLAG**
 Abl. Reise- u. Versandbuchhandlung
 Hamburg 1, Burdhardstr. 14

Ja, ich mache von Ihrem günstigen Angebot Gebrauch. Senden Sie mir bitte völlig unverbindlich und kostenlos den Bertelsmann Hausatlas zur Ansicht. Gebillt mir der Hausatlas, so behalte ich ihn zum Lesering-Verzugspreis, so behalte ich den Betrag mit meinen Monatsbeiträgen von nur 4,40 DM. Dadurch werde ich Mitglied im Bertelsmann Lesering und genieße ob sofort alle Vorteile, Sonderrechte und Vergünstigungen, wie sie auf der Seite 78 in der gratis mitgeschickten Lesering-Illustrierten beschrieben sind. Schicke ich den Hausatlas innerhalb von 8 Tagen zurück, brauche ich nichts zu bezahlen.

Name

Wohnort

Straße



Seefahrtsschule Hamburg

Am 2. Mai 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Ulrich Behling, Hubertus Behrens, Karl-Heinz Bergmann, Götz Bleininger, Horst Boehden, Günter Borowiak, Peter Boysen, Giselher Brandt, Horst Budroweit, Hans Dieter Denker, Klaus Donitzky, Günter Heinz Geisler, Heinz Gläser, Erich R. M. Holm, Jürgen Hübsch, Jörn Ihde, Manfred Jänisch, Dieter Kluge, Manfred G. Kuleisa, Dieter Lange, Jürgen Lorengel, Ingo Ringe, Herbert Röckendorf, Karl Th. Schäfer, Hans Jürgen Schuster, Hartmut Vahl, Hermann Wildhagen, Jürgen Zwirner.

Am 2. Mai 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Peter Benthien, Marten Bruhn, Heinz Dede, Hans Fank, Ernst Feurle, Ralph Fretwurst, Josef Gerads, Konrad Gerbode, Günther Grandorf, Robert Harten, Jens Hofmann, Andreas Holm, Heinrich Homann, Franz Kaletha, Hans-Peer Kaminsky, Hinrich Meyer, Horst Morzinek, Waldemar Müller, Carlo Pizzini, Wolfgang Schlager, Bernhard Schlüter, Peter Schneider, Peter Siemens, Gerhard Smit, Peter Sommerhoff, Dietrich Tamke, Hans Vierhaus, Gerd Witte, Peter Wriedt.

Am 19. Mai 1962 bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt (A 5) folgende Herren:

Adolf Asekmann, Hermann Barth, Rolf Göthry, Willi-Hermann Heegardt, Gerhard Klink, Jan Köster, Dieter Lehmann, Johannes Prigge, Rudolf Kustenberger, Peter Salcker, Burkhard Schliephake, Willi School, Johann Süppel, Jürgen Weegner, Heinrich Weiß.

Seefahrtsschule Lübeck

Am 12. Mai 1962 bestanden die Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A 6) folgende Herren:

Björn Delfs, Jacob Dethlefs, Rolf Fricke, Walter Herburg, Jens Huß, Friedrich Jacobi, Günther Kraiß, Karl Laesch, Roland Lender, Wolfgang Luszyk, Arnold Pawelczyk, Hans-Ludwig Petersen, Peter Pfitzner, Helmut Pietras, Franz Robitz, Franz Röder, Peter Runge, Hans Schaefel, Heinz-Marius Schultz, Dietrich Treptow, Franz Unger.

Seefahrtsschule Bremerhaven

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

Karl Bugislau, Peter Dat, Volker Dimpker, Broder Jessen, Werner Lorenz, Hans Lüthje, Uwe Matzen, Jürgen Nachtigal, Hans-Walter Ohl, Jürgen Pentzin, Christian Petersen, Karl-Otto Poll, Horst Rafalazyk, Hans Rahmberg, Werner Reinhold, Hartwig Röper, Heinz Klaus Sachtleber, Horst-Peter Schwarzkopf, Gerhard Schwarzin, Peter Teichmann, Andreas Thordsen, Helmut Timm, Peter Timm.

Am 10. Mai 1962 bestanden die Prüfung zum Seeschiffer auf Küstenfahrt (A 1) die Herren:

Peter Buck, Lothar Burdinski, Kurt Muskatewitz, Dieter Stücker, Martin Völker.

Die Prüfung zum Seefunker (Seefunksonderzeugnis) haben bestanden: Heinz Baumann, Wilfried Hannuss.

Am 14. April 1962 bestanden die Prüfung zum Sportseeschiffer die Herren:

Hans Blaufuß, Hermann Bockelmann, Friedrich Engelbrecht, Dirk Fries, Ulf Fries, Wolfgang Heineking, Heide Ilgen, Horst Thölen, Horst Figert.

Die Prüfung zum Seefunker (Seefunksonderzeugnis) haben bestanden:

Klaus-Dieter Behrndt, Siglinde Höltkemeier, Gustav Jockwer, Werner Runk.

Schiffingenieur- und Seemaschinenschule Bremerhaven

Ende Mai 1962 bestanden die Prüfung zum Schiffingenieur II (C 5) die Herren:

Horst Ahlhorn, Richard Alpers, Klaus Buttelnann, Klaus Ebeling, Horst Fischer (gut), Rolf Harms, Georg Helms, Albert Kletli, Franz Kubenka (gut), Horst Meinnert, Walter Mohr, Hans-Jürgen Naumann, Claus Niemann, Uwe Pigors (gut), Reinhard Schön (gut), Hermann Solbrig (gut), Jürgen Stute, Dieter Thurow; die Prüfung zum Seemaschinisten I (C 4) die Herren: Johannes Adermann, Adolf Baranski, Hans Heinsohn, Werner Herzog (gut), Heinz Meyerdierks, Werner Peters (gut), Hermann Rathke, Wolfgang Rehbein, Bernhard Revens (gut), Werner Siol, Herbert Schlegel (gut), Arthur Schmidt, Wilhelm Valtinke, Hans Warneke, Alfons Wolff, Heinz Korth; die Prüfung zum Seemaschinisten II (C 3) die Herren: Johannes Benz, Joachim Busch, Horst Düker, Paul Ebkens, Heiko Edler, Horst Ehler, Herbert Grauerholz, Klaus Gremmlsbacher, Heinz Hoppe, Alfred Horst, Peter Jahrens (gut), Dieter Kindereit (gut), Rolf Kühn, Jürgen Lusche, Lutz Nergler, Jürgen Rost, Dietrich Thöns, Horst Thormählen, Jürgen Zwick.

Hans Aschenbrenner, Gerold Bök, Siegfried Druminski (gut), Andreas Ecken, Gerhard Frerichs, Eberhard Giesler, Horst Hasselbrock, Volker Kaplan, Udo Kempen, Manfred Kramer, Johann Löther (gut), Alfred Maas, Peter Moritz, Claus Passenheimer, Horst Richter, Klaus Rübesamen, Horst Schmäser, Uwe Siemering, Helmut Stauf, Manfred Strupeit, Dieter Woltmann.

Die neuen Lehrgänge beginnen am 9. August 1962.

5. Malaria

Die Verbreitung der Malaria erfolgt durch die Anopheles Stechmücke. Sie schwärmt am lebhaftesten in der Abend- und Morgendämmerung. Die am meisten gefährdeten Gegenden sind feuchtwarme Niederungen (Flußtäler, Meeresküsten, Sümpfe). Die Malaria ist im Besonderen eine Krankheit des offenen Landes, mangelnder Sanierung und Kultur des Bodens, unhygienischer Nachlässigkeit, ferner der ärmeren in sozialer Dürftigkeit lebenden und geschwächten Bevölkerung; sie hält sich nicht in große Städten mit einer zuverlässigen Wasserversorgung und modernen Kanalisation. In allen Fiebergegenden treten die Neuerkrankungen in der warmen Jahreszeit auf.

Die Inkubationszeit ist unabhängig von der Menge der übertragenen Parasiten und von der Empfänglichkeit des Patienten. Man unterscheidet verschiedene Arten der Malaria und somit auch verschiedene Inkubationszeiten und zwar von 10—14, 12—21 Tagen und bei der Malaria Tropika eine solche von 5—10 Tagen. Bei direkter Übertragung ist sie meist kürzer. Eine verlängerte Inkubation bis zu 9 Monaten ist in gemäßigten und subtropischen Zonen sehr häufig. Die Merkmale der Infektion sind: Plötzlicher Schüttelfrost mitten aus bestem Wohlbefinden, oder nach kurzem Unbehagen und Kopfweh, steiler Fieberanstieg bis 40° und mehr. Rücken- und Gliederschmerzen, mitunter Erbrechen. Nach 1/2—2 Stunden Hitzestadium, Gesicht hochrot, Körperhaut heiß, großes Durstgefühl, dann unter starkem Schweißausbruch Temperatursturz zur Norm und Wohlbefinden. Gesamtdauer des Anfalles 6—16 Stunden. Rückkehr des Fieberanfalles je nach Art der Malaria jeden dritten bzw. vierten Tag, ungefähr immer zur gleichen Stunde.

Der Tropikaanfall setzt mitunter gleich mit lebensgefährlichen Symptomen ein, gewöhnlich kein Schüttelfrost. Der einzelne Anfall ist stets unvergleichlich schwerer und sehr viel länger dauernd (20—60 Stunden und mehr) als bei den anderen beiden Arten der Malaria. Schweres Krankheitsgefühl, Angstempfindungen, unanstehliche Kopfschmerzen, große Unruhe, Schlaf- und Appetitlosigkeit, oft Erbrechen und Durchfälle, quälender Durst, mitunter Gelbfärbung der Haut, Hautausschlag, Kurvenbild des Fiebers ist nicht einheitlich, die Temperatur fällt dann kritisch. Gelegentlich heimtückischer Beginn mit plötzlichem Übergang in schwerste Komplikation, große Hinfälligkeit und Schwäche, grau-gelbe Gesichtsfarbe, Herzmuskelschädigung; Delirien möglich. In besonders schwerer Form kann der Tod im Anfall erfolgen. Die Rückfälle sind bei dieser Malariaart unberechenbar.

Bei den anderen beiden Arten der Malaria erfolgen im Falle der Nichtbehandlung etwa einen Monat lang regelmäßig Wiederholungen der Anfälle, dann nach kurzen Pausen, meist durch gelegentliche Ursachen (Erkältungen, Überanstrengungen usw.) hervorgerufene Rückfälle. Die Malaria wird chronisch und heilt nach vielen Jahren aus. Bei der nichtbehandelten Malaria-Tropika, die überstanden wird, treten nach einer fieberfreien Zeit von 1—3 Wochen Rückfälle ein, die meist nicht länger als bis zu drei Jahren fortauern. E. Jünemann

Otto Höver: „Alt-Asiaten unter Segel“, Albert Limbach Verlag, Braunschweig. Hln., 248 S., m. 80 Zeichng., DM 28,—.

In der Sammlung der kulturgeschichtlichen Forschungen berichtet hier der Kunsthistoriker Dr. Otto Höver, der aber als Bremerhavener mit der See und den Schiffen verbunden ist, über die Seefahrt der Asiaten im Indischen und Pazifischen Ozean. Seeleute, die bereits die ostasiatischen Gewässer befahren haben, wissen Wunderdinge von der Seetüchtigkeit der Katamarane, Frauen oder Dschunken zu berichten, waren erstaunt über die Segeltechnik der Inder, Chinesen und Malaien, die bei uns leider mehr und mehr verloren geht in unserm modernen technisierten Zeitalter. Wie so viel anderes, ist auch der Schiffbau und die Kunst des Segelns im Fernen Osten um Jahrhunderte, wenn nicht Jahrtausende älter als bei uns im Abendland. Otto Höver hat alles, was über die Asiaten unter Segel zu sagen ist, in mühevoller Kleinarbeit sorgfältig zusammengestellt. Sein Buch giftelt in dem Satz: „Dem Element angepaßt, kann das Segelschiff fast naturhaft wirken, als hätte die Natur es selbst hervorbringen müssen gleich den andern Wesen, die für Leben und Bewegung im Wasser zweckmäßig und organisch gestaltet sind“.

Das Buch kann nicht nur dem Anhänger der Segelschiffahrt, sondern auch dem Freund des Fernen Ostens bestens empfohlen werden. Wa.

„Weyers Flottentaschenbuch, XLIV. Jahrgang 1962“ ist wie alljährlich, auch in diesem Frühjahr wieder erschienen. Unauhaltsam schreitet die Entwicklung der Waffentechnik weiter. Auch der Marinemann und der Kriegsschiffbauer können nicht daran vorbeigehen. Sie müssen neue Schiffstypen entwickeln. Nachdem bereits eine Reihe von Unterseebooten mit atomaren Antriebsanlagen ihre Probefahrten zur Zufriedenheit erledigt haben, stellten die USA mit dem größten Kriegsschiff der Welt, dem Flugzeugträger „Enterprise“, und dem Kreuzer „Long Beach“ die ersten nuklearen Überwasserschiffe in Dienst. Auf der Flottenschau in Leningrad wurden erstmalig die neuen sowjet-russischen Raketen-Zerstörer und Schnellboote gezeigt. Die großen Flotten Englands, Frankreichs und Italiens haben ihre Schiffe weitgehend modernisiert. Alles finden wir in dem von Korv. Kapl. a. D. Alexander Bredt herausgegebenen neuen Weyer, der nunmehr auf den neuesten Stand gebracht ist.

J. F. Lehmanns Verlag, München, Preis in Plastikband DM 38,—.

Der Aufstieg — Ansporn für Fortwärtstrebende, Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler G.m.b.H., Wiesbaden, Tannusstr. 54, Einzelpreis DM 1,75, vierteljährlich DM 5,25.

Hier hält der Titel, was er verspricht. Die Themenwahl ist breiter gestreut, als das Attribut „betriebswirtschaftlich“ vermuten läßt. Der Kreis der Interessenten läßt sich schwer fixieren, eigentlich ist keiner ausgenommen, der aufgeschlossen dem modernen Leben mit seiner aktuellen Problematik gegenübersteht. Einen breiten Raum nehmen die praktischen und stets realisierbaren Lebenshilfen ein, die für alle wertvoll sein dürften, die sich aus dem alltäglichen Trott und den Fesseln der Ichbezogenheit befreien wollen. Als Bordlektüre sind diese handigen und sehr ansprechend ausgestatteten Hefte nur zu empfehlen. In der äußerst sorgfältigen Auswahl der Aufsätze und besonders im stets einwandfreien Deutsch und dem klaren prägnanten Stil liegt ein weiterer beachtlicher Wert dieser Monatshefte.

Schiffsliste 1962, Eckardt & Messtorff-Verlag, Hamburg 11, broschiert DM 12,—.

Außerlich in der bekannten griffigen Handigkeit enthält dieses Verzeichnis der deutschen Reedereien und ihrer Schiffe wieder das jährliche Standardmaterial, wie es unentbehrlich ist für alle, die in der Seefahrt beschäftigt und daran interessiert sind. Mit seinem äußerst übersichtlichen Greifregister gehört diese Schiffsliste schon seit langem zu altbewährtem Handwerkszeug.



GRUSSE AUS DEM HEIMATHAFEN

Die nächsten Seemannsgrußsendungen werden von der Deutschen Welle Köln ausgestrahlt am:

Seemannssonntag, den 14. Juni, aus Kiel
Seemannssonntag, den 12. Juli, aus Hamburg
Seemannssonntag, den 9. August, aus Berlin

Bei der letzten Sendung aus Stuttgart grüßte der bekannte Staatsschauspieler Günther Lüders vom Staatlichen Schauspielhaus in Stuttgart seine beiden Neffen, den I. Offizier Hans Carl Lüders auf MS „Münsterland“, und den III. Offizier Johannes Mathias Lüders auf MS „Stuttgart“.



C. PLATH FABRIK NAUTISCHER INSTRUMENTE

GESCHAFTSLEITUNG: Hamburg 39, Gertigstraße 48 · VERKAUFSABTEILUNG: Hamburg 11, Stubbenhuk 25

Telefon 27 11 61-64, Telex 02 13483

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

Kapitänbericht

Bei der Sturmflutkatastrophe am 16./17. 2. 1962 lagen wir mit unserem M/S. „Troyburg“ (4215 BRT) an der Columbuskaje in Bremerhaven.

Durch den starken Sturm und die hohe Flut wurde das Schiff hart gegen die Kaje geworfen. Alle an Bord verfügbaren Rohrfender, Holz-fender, Gummifender, gebündeltes Stauholz, Vierkanthölzer und hinzugekaufte Gummifender nutzten nichts. Das Schiff trug schwere Schäden im Bereich der Luke 4 davon. Ich bestellte Hafenslotsen und Schlepper, um das Schiff von der Columbuskaje an einen anderen Liegeplatz bzw. Ankerplatz zu legen. Leider wurde dies von den Hafenslotsen und angeblich auch von den Schleppern wegen der Wetterlage abgelehnt. Schiffsseitig waren alle verfügbaren Leinen, Seeschlepper usw. festgemacht und die Maschine klar. Gegen 21.00 Uhr watete ich über die überflutete Kaje an Land, um telefonisch meine Reederei über die Lage zu unterrichten. Mein an Bord installiertes Telefon war ausgefallen. Ich versuchte im Schuppen zu telefonieren. Dort wurde mir aber gesagt, ich könnte von dort nur innerhalb des Hafens telefonieren. Man verwies mich zur Polizei an der Columbuskaje. Dort trug ich mein Anliegen vor. Man sagte mir, es müßte erst der Chef gefragt werden. Man tat es auch und ich bekam die Erlaubnis. Es wurde aber gleich gefragt, ob es auch bezahlt würde! Kurz danach ging das Telefon und man sagte mir, es ginge leider nicht! Ich entgegnete höflich, es ginge um ein Schiff, das in höchster Not sei. Aber man unterhielt sich indessen über eine fortgeweihte Polizei-Dienstmütze und ließ mich stehen. Ich ging dann zum Schleusenturm auf der Kaiserschleuse. Auch hier das gleiche: „Es geht leider nicht, vielleicht einen Stock höher.“ Hier beim Hafenmeister mußte auch erst der Chef gefragt werden, und wie es denn mit der Bezahlung stände! Schließlich bekam ich mein Gespräch mit Hamburg. Ich teilte mit, daß die Hölle los sei und ich nicht wüßte, ob das Schiff die Nacht an der Kaje überstehen würde.

Ich watete dann gegen 23.00 Uhr bis zu den Hüften im Wasser über den Columbuskajen-bahnhof zurück zum Schiff. Hier angekommen, konnte ich nicht mehr an Bord kommen, da alles ein reißender Strom war. Ich erstieg einen Kran und verständigte meinen 1. Offz., mich mit dem

Ladebaum an Bord zu holen. Gegen 23.30 Uhr befand ich mich durchgefroren und mit steifen Gliedern an Bord. Kurz nachdem ich mich umgezogen hatte, rissen alle Leinen und die schlimmste Reise meines Lebens begann.

Ich hatte gerade noch den Ltd. Ing. gefragt, ob ich, wenn nötig, gleich „Voll Voraus“ haben könnte. Als das Schiff in Fahrt ging, wurde es durch die grobe See hart gegen die Kaje geworfen. Es stieß vorne in Höhe Luke 2 hart gegen die Mole der Kaiserschleuse und legte sich auf die Seite. Der 3. Offz. kontrollierte, ob das Schiff Wassereinbruch hatte.

Als das Schiff mit dem Heck frei von der Kaje war, wurde kurz Ruder hart Bb. und Voll Voraus gegeben, um kurz darauf mit hart Stb. Ruder und Voll Voraus das Schiff frei von der Mole zu bekommen. Den Feuerturm auf der Mole konnte ich fast von der Brücke greifen. Ich hatte Glück und konnte das Schiff frei vom Deich ins Fahrwasser bekommen. Wäre dies Manöver nicht gelungen, dann wäre das Schiff gegen den Deich gegangen, und da nur noch die Deichkrone aus dem Wasser ragte, wäre wahrscheinlich ganz Bremerhaven überflutet worden. Oder das Schiff wäre gekentert, weil Wind und See das Schiff mit seiner Breitseite gegen den steilen Deich gedrückt hätte.

Zeit zum Überlegen blieben nur Sekunden. Wegen der vielen Ankerlieger auf Blexen Reede (ich zählte im Radar 16 Schiffe) entschloß ich mich, nahe der Leuchttonne E, der Südgrenze der Reede, mit St.B. Anker und der Maschine das Schiff auf den Wind zu halten. Dies Manöver gelang nicht. Das Schiff trieb wie ein Luftballon und wir fanden uns mit 4 Schängel Kette zu Wasser in Höhe der Leuchttonne G wieder. Das Schiff schwante hin und her. Die Spierentonne 28 ging mehrmals unter dem Schiffsboden durch. Das Heck schwang knapp 100 Meter vom Deich, den Ankerliegern und der Geeste-Einfahrt frei. Meine Gefahrsignale wurden von den kleinen Ankerliegern nicht beachtet. Kein Mensch erkannte die Gefahr, in der sie schwebten, wenn mein Schiff auf sie getrieben wäre und sie unter Wasser gedrückt hätte. Die Maschine ging Voll Voraus und wir hievten Anker. Die Verständigung

mit der Back geschah mittels Läufer. Das Glück wollte es, daß wir den Anker auf bekamen, andernfalls hätten wir ihn kappen müssen. Das Schiff kam in bedrohliche Lage, da es trotz hart Bb. Ruder nach St.B. wegging. Erst ganz langsam kam es nach Bb., nachdem die Maschine 3mal AK bekommen hatte. Es schwang mit dem Heck eben frei von der Geeste-Einfahrt. Nun blieb keine andere Wahl mehr, ich mußte versuchen, das Schiff durch die Ankerlieger nach Nordenham zu bringen. Nach See zu konnte ich nicht wegen der Schraube und ein erneutes Querab Nordenham wurde dann eben außerhalb des Tonnenstrichs geankert. Der Funker war leider nicht an Bord und wir konnten uns somit nicht bemerkbar machen.

Am anderen Tag brachte mich ein Polizeiboot an Land zum Telefonieren. Doch alle Telefone in Nordenham waren ausgefallen. Am Nachmittag kam dann per Schlepper der Funker von M/S. „Hasselburg“ zu uns an Bord. Auf dem Schlepper telefonierte ich dann mit der Agentur in Bremerhaven und bat Reederei, Lotsen, Hafenslotsen und sonstige erforderliche Stellen über „Troyburg“ zu informieren. Nachts wartete ich dann 3 Stunden auf ein Seefunkgespräch mit Hamburg. In dieser Zeit, wo Norddeich so überbelastet mit Seenot-, Katastrophen- und dringenden Gesprächen war, fand ein Teilnehmer von einem Spezialschiff noch Zeit, mit seiner Frau in Bremerhaven 14 Minuten lang ein nichtssagen-des, unwichtiges Seefunkgespräch zu führen!

Am 18. 2. wurde das Schiff mit Schlepperhilfe nach Bremerhaven an die Werft verholt. Hier kam ein Hafenslotse an Bord. Das Anlegen war ein Kinderspiel gegen das Ablegen, wofür kein Lotse zu bekommen gewesen war. Bei der Besichtigung stellten sich Schäden heraus, die eine Werftliegezeit von 4 Wochen erforderten. Mein Dank gilt meiner Besatzung, auf sie konnte ich mich verlassen.

FÜR UNSERE BRIEFMARKENSAMMLER



Die Postverwaltung Frankreichs brachte anläßlich der Jungfernfahrt des Ozeanriesen „France“ diese Sondermarke heraus. Diese im Mehrfarbendruck hergestellte Briefmarke ergänzt die zahlreichen Schiffsmarken aus aller Welt.



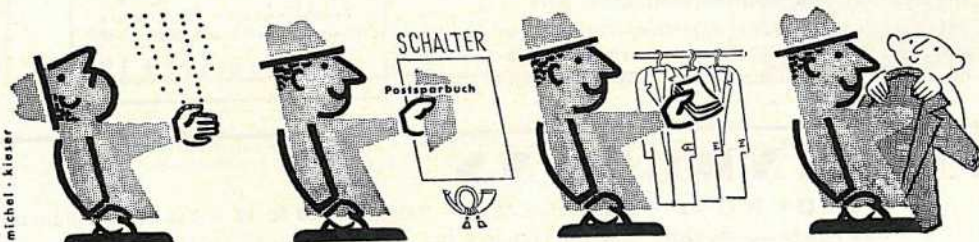
Einen Einbaum aus Afrika, wie sie die Jäger und Fischer benutzen, zeigt eine Sondermarke aus dem Kongo. Die Dreiecksmarke der jungen Republik stammt aus einem Markensatz, auf dem verschiedene Barken und Schiffe abgebildet sind.



Die Republik Polen fördert seit 1945 den Schiffsbau mit besonderen Mitteln. Ein Markensatz zeigt verschiedene Schiffstypen. Diese Marke stammt aus einem polnischen Satz und zeigt einen Trawler von 1250 BRT.



Zum Tag der Schifffahrt 1957 erschien in der Bundesrepublik diese Sondermarke. Als Motiv wurde ein modernes Frachtschiff mit Passagiereinrichtung verwendet, auf dem zur Zeit viele Urlauber in alle Richtungen der Welt fahren.



Jederzeit Bargeld in jedem deutschen Hafen und im Urlaub im ganzen Bundesgebiet und Berlin mit einem **POSTSPARBUCH**

Quer durch die Last

Einweg-Verkehr im Kanal

Um der Schiffsverkehrsdüse im Englischen Kanal bei Dover ihre größten Gefahren zu nehmen, steht nunmehr der Einweg-Verkehr in Aussicht.

Am 1. Juni 1962 tagte in Hamburg die „Arbeitsgruppe Schiffswege in der Straße Dover—Calais“, die sich aus nautischen Sachverständigen der Bundesrepublik, Englands und Frankreichs zusammensetzt. Die Arbeitsgruppe erarbeitete einen Vorschlag zur Regelung des Seeverkehrs in dieser Meerenge, die im wesentlichen darauf hinausläuft, den Ost-West-Verkehr an Englands und den West-Ost-Verkehr an Frankreichs Küste entlangzuleiten. Diese Empfehlungen gehen zunächst von der Chamber of Shipping of London an alle seefahrenden Nationen. Diesen Schritt werden alle begrüßen, die die teilweise schon chaotisch gewordenen Zustände kennen, die durch die massierten Schiffsansammlungen in der Doverstraße entstanden sind.

Konferenz der Hydrographen

35 Seestaaten nahmen vom 7.—20. Mai an der VIII. Internationalen Hydrographischen Konferenz in Monaco teil. Hier wurden die Fragen der internationalen Zusammenarbeit auf den Gebieten der Seevermessung, des Seekartenwesens, der nautischen Veröffentlichungen, des Gezeitenwesens und der Meeresgeologie für die nächsten 5 Jahre erörtert. Präsident des Internationalen Hydrographischen Bureaus, der Dachorganisation der Hydrographischen Ämter, wurde für 1962—1967 der US-Admiral Pierce.

Indische Schiffe mit deutscher Klasse

Nach Berichten aus Bombay hat der Germanische Lloyd, Hamburg, drei Experten nach Indien geschickt, um hier die Klassifikation indischer Schiffe vorzunehmen. Die indische Regierung hat vor einiger Zeit erstmalig das deutsche Unternehmen als Klassifikationsgesellschaft für ihre Schiffe anerkannt.

Deutscher Frachter rettet englische Schiffbrüchige

Am 20. Mai nachts bei schweren Wetter rettete die Besatzung des deutschen MS „Marie Horn“ die drei Mann Besatzung der englischen Segeljacht „Kezia“ aus schwerer Seenot und gab sie an einen englischen Lotsendampfer ab.

Neue Gasturbine für Schiffsantriebe geplant

Die Bundesregierung hat der Firma Brown Boveri, Mannheim, den Auftrag zur Entwicklung einer neuen Gasturbine für Schiffsantriebe mit einer Leistung von 22 000 PS erteilt. Die Turbine wird aus salzwasserbeständigen Materialien hergestellt, wobei das Treibstoffsystem zum Betrieb mit Dieselöl eingerichtet wird.

SCHUHHAUS AM HAFEN



Alle
Arten
Straßen- und Berufsschuhe

A.G. „Weser“ an Entwicklung eines Reaktors beteiligt

Die A.G. „Weser“ in Bremen ist an der Entwicklung eines Atomenergiereaktors beteiligt, der im Frühjahr des kommenden Jahres in Jülich bei Aachen in Betrieb genommen werden soll. Die Fachleute der Bremer Werft beschäftigen sich schon seit mehreren Jahren mit dem Problem der Verwendung von Kernenergie im Schiffbau. Da der Jülicher Reaktor hierfür besonders geeignet erscheint, beteiligte man sich an der Arbeitsgemeinschaft, die die Herstellung des Reaktors übernahm. Vor 1964 dürfte aber kaum mit dem Bau eines Schiffsreaktors begonnen werden können.

Verolme plant 200 000-t-Trockendock

Der Verolme Konzern, Rotterdam, plant den Bau eines Superdocks, das in der Lage sein wird, Schiffe bis zu 200 000 t Tragfähigkeit aufzunehmen. Das neue Dock wird an der Westseite der Werft in Rozenburg erstellt.

Polnischer Werftbau in Indonesien

Anfang d. J. wurde in Polen mit dem Bau von drei Werften begonnen, die Polen an Indonesien liefern wird. Insgesamt wurde Polen mit der Herstellung von vier Werfteinrichtungen beauftragt, die in Java, Sumatra, Celebes und auf einer der Molukkeninseln errichtet werden sollen.

Es handelt sich hierbei um Bau- und Reparaturwerften für kleinere Handelsschiffe, Fischereifahrzeuge, Schlepper und Küstenschiffe, deren Errichtung etwa drei Jahre in Anspruch nehmen soll. Im Rahmen dieser Lieferung wird eine Gruppe Indonesier auf polnischen Werften ausgebildet, um sich die nötigen Kenntnisse für die Leitung der neuen Betriebe zu erwerben.

MAN stellt in Polen aus

Auf der 31. Internationalen Messe in Poznań (Posen) stellten die MAN, die seit 1956 an polnischen Werften Schiffsantriebs- und Schiffshilfsmotoren mit einer Gesamtleistung von 100 000 PSe geliefert haben, Modelle und Original-Schiffsmotoren aus, ebenfalls Werkstoffprüfmaschinen und Klimageräte. Besondere Aufmerksamkeit wird ein geschnittener Zylinderblock auf sich lenken, der eine Zylinderleistung von maximal 1600 PSe aufweist.

Bulkcarrier mit Spezial-Ladegeschirr

Der erste einer Serie von sechs 16 000 tdw großen Motor-Bulkcarriern, die die Deutsche Werft, Hamburg-Finkenwerder, für norwegische Rechnung baut, lief kürzlich vom Stapel. Es sind sieben Laderäume unterschiedlicher Länge vorhanden, so daß auch Stückgüter der verschiedensten Größenordnung befördert werden können. Neu ist ein Spezial-Ladegeschirr bestehend aus einem fahrbaren Portal-Kran, der sowohl mit Greifer als auch mit Lasthaken ausgerüstet ist und somit Schüttgut wie auch Stückgut von und an Bord nehmen kann. Außerdem werden an zwei Ladeposten, die vor Raum 1 stehen, zwei 2-t-Bäume getakelt.

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel

hat die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt mit Modellversuchen beauftragt, bei denen die für die Passage von Großschiffen not-

wendigen Profilveränderungen am Kanalbett ermittelt werden. Man geht von der Annahme aus, daß der Kanal so weit ausgebaut werden muß, daß Tanker bis zu 50 000 Tonnen Tragfähigkeit ohne besondere Schwierigkeiten und mit wirtschaftlich erträglicher Geschwindigkeit den Kanal passieren sollen. Die Modellversuche ergaben das Resultat, daß ohne wesentliche Veränderungen der Uferböschungen die Kanalsohle auf 26 m verbreitert und auf 12,5 m vertieft werden kann. Damit würden Schiffe bis zu 33 000 tdw passieren können. Diese würden dann weiterhin als Weichenschiffe die Vorfahrt beanspruchen können und dürften die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 15 kn nicht überschreiten. Bei Schiffen von 50 000 Brutto-Tonnen und mehr müßte der Kanal einer sehr umfassenden Erweiterung unterworfen werden. Die hierfür berechneten Kosten überschreiten die Milliardenengrenze.

Selbstachtung im Frauengefängnis

An die neunhundert Frauen und Mädchen, die sich zur Zeit in britischen Gefängnissen befinden, werden in Kürze zwei Paar Nylon-Strümpfe pro Person ausgegeben. Ein zuständiger Beamter erläuterte, die Strümpfe sollten „die Selbstachtung“ der Gefängnisinsassen heben.

Frauen leben länger

Das geht aus einer Untersuchung des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden hervor. Danach wurde für die neugeborenen Knaben im Bundesgebiet eine durchschnittliche Lebenserwartung von 66 Jahren und acht Monaten errechnet, für die Mädchen hingegen eine Lebenserwartung von fast 72 Jahren. Bei den Frauen hat sich die Lebenserwartung in den letzten zehn Jahren um dreieinhalb Jahre, bei den Männern aber nur um etwas über zwei Jahre erhöht.

Reedergattin tauft Werftarbeiter

Das geschah kürzlich in Genua, als die Schnur der Sektflasche zerriß. Das Schiff sollte „Prosperita“ heißen, und der die Flasche an den Kopf bekam, hatte diesen Namen am Tage vorher angemalt, ohne zu ahnen, welche Bedeutung das „Wohlergehen“ gerade für ihn bekommen sollte.

Auflösung von Seite 16

Geographisches Silbenrätsel

1. Wannsee, 2. Eckwarden, 3. Reitbrock, 4. Granada, 5. Ohlau, 6. Tibet, 7. Tirschenreuth, 8. Vechta, 9. Erfurt, 10. Rimini, 11. Trondheim, 12. Radom, 13. Adelaide, 14. Ulster, 15. Trinidad, 16. Urundi, 17. Neumark, 18. Dellbrück, 19. Stade, 20. Corrib, 21. Hansa, 22. Warwick, 23. Ahrensböck, 24. Radaune, 25. Zarrentin.

Wer Gott vertraut und Schwarzen kaut,
Hat immer dicke Backen.

„Vorsicht vor dem Löwen“

Der Forscher muß zuerst rechts einbiegen, nach oben, dann führt der Weg in großem Bogen über dem Löwen hinweg in vier Serpentina nach unten, in weiteren vier Windungen nach außen.

Zeichnungen und Fotos:

K. Bitterling S. 7; W. Brandt S. 8 und 9; Conti Press S. 1 und 6; Deike Matern S. 2, 12, 13, 16 und 19; Deutsche Shell Tanker-Gesellschaft m.b.H. S. 10, 11 und Titelfoto; G. Eilers S. 5; Globus Mater S. 3.

† **Kropp**

Beerdigungs-Büro • St. Anskar •
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



DEUTSCHE SCHIFFSBELEIHUNGS-BANK

AKTIEN-GESELLSCHAFT

HAMBURG

Mönckebergstraße 22

Fernruf: 32 20 36

Fernschreiber: 02 14029

Zahlen aus den Bilanzen:	31. 12. 1961 Mill. DM	31. 12. 1960 Mill. DM
Bilanzsumme	323,4	306,0
Ausgegebene Schiffshypotheken	300,8	283,0
flüssige Mittel	7,9	8,3
Treuhandgeschäfte	5,6	6,1
Inhaberschiffspfandbriefe	123,9	107,0
Namenschiffspfandbriefe	159,9	156,6
eingezahltes Grundkapital	8,0	7,7
Rücklagen, Wertberichtigungen etc.	14,3	12,1

In der Hauptversammlung vom 28. Mai 1962 wurde beschlossen, für das Geschäftsjahr 1961 eine Dividende von 9 % auszuschütten.

Geschäftsstelle: Mannheim, Rheinvorlandstraße 5, Fernruf: 2 79 35

Auslands-Umzüge

Hamburg
Winterhuder Weg 6-10

Bonn
Bornheimer Straße 131

Heinrich Klingenberg



BASTÉ & LANGE

SCHIFFSVERPROVANTIERUNG · DECK-, MASCHINEN- UND KAJUTAUSRÜSTUNGEN

EIGENE KÜHL- UND GEFRIERRÄUME

LIEFERANT NAMHAFTER IN- UND AUSLÄNDISCHER REEDEREIEN

HAMBURG, SANDTORKAI 27, TEL.: 36 62 08

WILHELMSHAVEN, ZWEIGNIEDERLASSUNG

TELEGRAMM-ADR.: PROVISIONS HAMBURG

Schmid's Schiffsausrüstungen N. V.

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

Gegründet 1855

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

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

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

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

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

Führender Lieferant an deutsche Seeschiffe

GEORG P.



G. EGR.
1881

Schiffsproviant · Schiffsausrüstungen

Eigene Kühlräume · Zuverlässige Lieferung nach allen deutschen Häfen

HAMBURG-FREIHAFEN

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

„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: Hafens-Druckerei. Einzelbezug (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug DM 6,—.



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

Lindolin-Farben



FAC von der **Linden & Co**
Hamburg · Hovestraße 57-59
Gegründet am 1. März 1828

Lindotekt

Spezial-Unterwassergrundierung

Lindolin-Composition

für Schiffsböden - anticorrosive
antifouling

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

Lindolin-Qualitäten

ÜBER 130 JAHRE

Deutsches Mitglied der Transocean Marine Paint Association.



„Patz-Pils“ an Bord erfreut uns sehr,
ob in der Heimat, auf dem Meer

das **ORIGINAL EXPORTBIER**

der Schultheiss-Brauerei A.G.

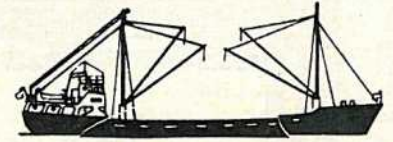
ANTONI HUEN NACHF. — Hamburg 11
(Freihafen), Auf dem Sande 1 Telefon 36 54 92

ERTEL

ST. ANSCHAR BEERDIGUNGS - INSTITUT

Die zuverlässige Beratung bei Trauerfällen

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



LIEFERANTEN

der Seeschifffahrt

**Alles
für den Seemann**

Seemannsausrüstung - Maßschneiderei

WILHELM LESCH

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

**Briefmarken-Sammler-
Bedarfsartikel**

Größtes Spezialgeschäft Deutschlands mit

Weltversand **FELIX CHRUSZCZ,**

Hamburg 11, Brandstwieße 2-4, Ecke Große Reichenstraße

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

**Marine-Uniformen
Tropenbekleidung**

STEINMETZ & HEHL

ab Juli 1962

HAMBURG 11 · Rödingsmarkt 43 · Tel.: 36 46 91

Seemannsausrüstung

Heinrich

Uniformen für Schiffsoffiziere

BREMEN, Ostertorsteinweg 40/41

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

von der Aa

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